

VersicherungsJournal *Dossier*

Unabhängige Informationen für die Versicherungsbranche

4. April 2025



Marion Zwick

Unfälle und Regelverstöße: Wie Richter über Verkehrssünder urteilen

Die aktuelle Rechtsprechung zu Vergehen, knifflige Haftungsfragen und versicherungsrechtliche Folgen

Liebe Leserin, lieber Leser,

der Straßenverkehr nimmt stetig zu. Allein Anfang 2024 waren rund 60,7 Millionen Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen und damit 7,7 Millionen motorisierte Fahrzeuge mehr als noch vor zehn Jahren.

Umso wichtiger ist es, dass sich die Verkehrsteilnehmer an die geltenden Verkehrsregeln halten. Diese Vorschriften haben unter anderem das Ziel, Unfälle zu vermeiden und so die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen sowie einen möglichst störungsfreien und geregelten Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Doch bei Weitem nicht jeder hält sich daran. Das belegen die rund 2,5 Millionen Verkehrsunfälle pro Jahr sowie die Einträge im **Fahreignungsregister** (FAER) von mittlerweile über 10,2 Millionen Personen in Deutschland. Jedes Jahr gibt es über vier Millionen neue Einträge im FAER.

Der Straßenverkehr stellt nicht nur für die Verkehrsteilnehmer, sondern auch für die Rechtsprechung eine große Herausforderung dar. Tagtäglich müssen Gerichte über komplexe Sachverhalte entscheiden. Das Verkehrsrecht ist dabei nicht statisch, sondern wird kontinuierlich weiterentwickelt, auch um den neuen Gegebenheiten Rechnung zu tragen.

Nicht jede Unfallkonstellation ist eindeutig und nicht jedes Verkehrsvergehen ist leicht zu beurteilen. Denn viele Fälle beinhalten individuelle Umstände und komplexe Sachverhalte, die es zu berücksichtigen gilt.

So werfen technologische Neuerungen wie die Einführung von Fahrerassistenzsystemen, aber auch rechtliche und gesellschaftliche Veränderungen, zum Beispiel aktuell durch die Legalisierung von Cannabis oder die immer häufiger genutzten Pedelecs, neue Rechtsfragen auf. Hinzu kommen klassische Streitfälle – etwa bei Vorfahrtsverletzungen oder Geschwindigkeitsüberschreitungen –, bei denen die Rechtsprechung immer wieder für Klarheit sorgen muss.

Das vorliegende Dossier bietet einen Überblick über die aktuelle Rechtsprechung im Verkehrsrecht. Es beleuchtet relevante Urteile, die nicht nur für Juristen, sondern auch für Versicherungsfachleute bis hin zu den Verkehrsteilnehmern von großer Bedeutung sind. Schließlich weichen gerichtliche Entscheidungen immer wieder von den allgemeinen Erwartungen ab. Sei es aufgrund technischer Besonderheiten, der komplexen Bewertung von Mitverschulden oder der juristischen Interpretation von Verkehrsvergehen.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Marion Zwick

Freie Journalistin aus Ziemetshausen
Im März 2025

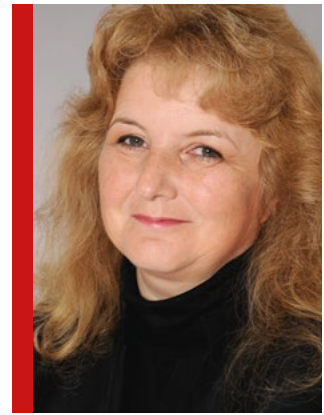


Foto: ©Marion Zwick/Privat

Marion Zwick

Vertriebsprofis und Mitarbeiter finden!

Hier finden Sie, wen Sie suchen

- Vertriebsprofis
- Mitarbeiter
- Geschäftspartner

Über 40.000 Abonnenten erhalten den täglichen Newsletter. Nahezu alle Leser sind Fachleute der Versicherungsbranche.

Der Treffpunkt
für Profis



VersicherungsJournal.de zählt monatlich zwischen 600.000 bis 800.000 Seitenabrufe. Informieren Sie sich auf www.versicherungsjournal.de unter dem Menüpunkt „Anzeigenmarkt“.

Inhalt

I. Einleitung	5
II. Wenn die neueste Technik zum Problem wird.....	11
III. Geschwindigkeitsübertretungen: Was Rasern blüht	20
IV. Vorfahrt missachtet.....	24
V. Richtig überholen und Abstand halten.....	27
VI. Alkohol, Drogen und Medikamente	30
VII. Parksünden und deren rechtliche Konsequenzen	36
VIII. Ein Unfall – mehrere Verursacher.....	41
IX. Ausreden über Ausreden.....	45
X. Fazit	50
Weitere Dossiers aus dem VersicherungsJournal-Verlag.....	53
Impressum	54

VersicherungsJournal-Handbücher – die Ratgeber mit der Kompetenz der Branche.

Jetzt direkt bestellen, auf www.versicherungsjournal.de

Lust auf Paragrafenreiter und Rechthaber?

Streitlustig, besserwisserisch und äußerst pingelig – die Liste der Vorurteile, die landläufig über Rechtsanwälte gehegt werden, ist lang. Als Vermittler hat man dennoch gute Chancen, bei ihnen zu punkten – wenn man sich nicht nur in der Versicherungsmaterie, sondern auch in den Bereichen, die Juristen unter den Nägeln brennen, gut auskennt. Das nötige Spezialwissen liefert dieses Buch.



Thomas Stephan: Zielgruppenanalyse Rechtsanwälte

VersicherungsJournal-Verlag 2017, 256 Seiten, DIN A5
 ISBN 978-3-938226-60-5 für 29,90 Euro
 E-Book: ISBN 978-3-938226-61-2 für 17,89 Euro

www.versicherungsjournal.de/buch/-378.php





Foto: ©Kzenon/stock.adobe.com

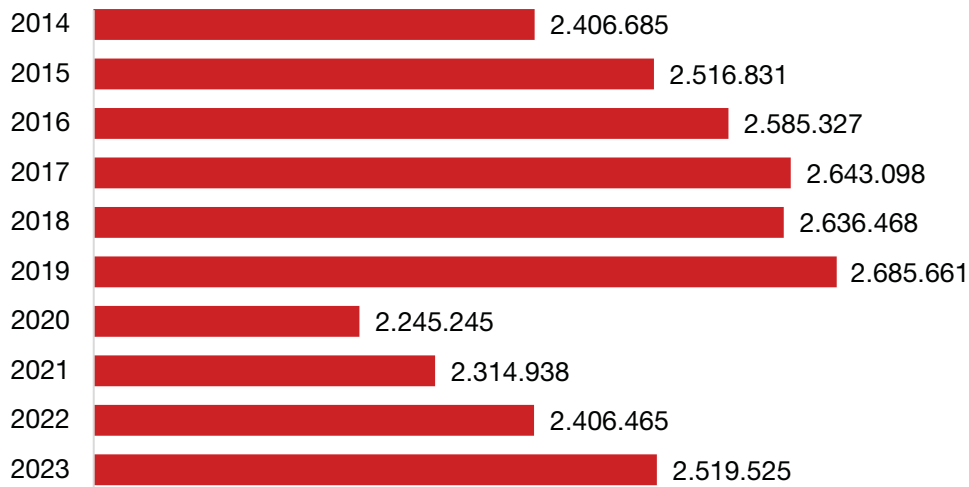
I. Einleitung

Trotz umfangreicher Sicherheitsmaßnahmen und Regelungen kommt es immer wieder zu Verkehrsunfällen, die sowohl materielle Schäden als auch Verletzungen und Todesfälle zur Folge haben.

1. Verkehrsunfälle in Deutschland: Anzahl und Ursachen

Allein in den zehn Jahren von 2014 bis 2023 registrierte die Polizei nach Angaben des [Statistischen Bundesamtes](#) (Destatis) in Deutschland im Schnitt jährlich insgesamt rund 2,5 Millionen Verkehrsunfälle. Davon waren pro Jahr durchschnittlich fast 293.300 Unfälle mit Personenschaden, bei denen knapp 372.900 Personen verletzt und rund 3.045 Verkehrsteilnehmer getötet wurden.

Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle in Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden und die der dabei verletzten und getöteten Personen erreichten seit 2014 im Jahr 2021 den jeweils bisher niedrigsten Stand mit rund knapp 258.990 Unfällen sowie rund 323.100 Unfallverletzten und 2.526 Verkehrstoten. Seitdem steigt die jeweilige Zahl wieder. 2023 wies die Destatis 291.890 Verkehrsunfälle mit knapp 366.560 Verletzten und 2.839 Verkehrstoten aus.

2024 sank die Zahl der bei Unfällen im Straßenverkehr getöteten Menschen auf 2.780. Die Zahl der Verletzten fiel im Vergleich zum Vorjahr um ein Prozent auf rund 363.000 Personen (VersicherungsJournal [28.2.2025](#)).

Ursache: Fahrfehler der Autolenker

Rund neun von zehn schweren Verkehrsunfällen mit Personenschäden waren 2023 auf ein Fehlverhalten eines oder mehrerer Unfallbeteiligter zurückzuführen. Insgesamt registrierte die Polizei knapp 342.400 Fehlverhalten von den unfallbeteiligten Fahrzeugführern – davon waren rund 62 Prozent der Fehler Pkw-Fahrern zuzurechnen, die (mit) zum Unfall geführt haben. Bei den Fußgängern waren es 11.800 Verhaltensfehler.

Die anteilig häufigsten Fahrfehler von Autofahrern – nämlich knapp 19,3 Prozent und damit jeder fünfte Fehler – betrafen das Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie das Ein- beziehungsweise Ausfahren. An zweiter bis vierter Stelle liegen mit einem Anteil von 17,1 Prozent Vorfahrtsverletzungen, mit 15,5 Prozent ein zu geringer Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern und mit 10,7 Prozent eine überhöhte oder unangepasste Geschwindigkeit ([23.7.24](#)).

Weitere unfallverursachende Fahrfehler waren mit knapp 5,4 Prozent ein falsches Verhalten gegenüber Fußgängern und mit 3,9 Prozent eine falsche Stra-

ßenbenutzung wie das Einfahren in die falsche Richtung einer Einbahnstraße. Jeweils 3,3 Prozent der Fehlverhalten von Pkw-Fahrern, die an Unfällen beteiligt waren, betrafen Fehler beim Überholen sowie das Fahren unter Alkoholeinfluss.

Weitere Unfallursachen

Nur rund ein Prozent der Unfallursachen entfiel 2023 auf technische Mängel am Fahrzeug wie einen geplatzten Reifen oder eine ausgefallene Bremse. Weitere neun Prozent sind auf sonstige Unfallursachen wie widrige Sicht- und Straßenverhältnisse, beispielsweise durch Nebel, starken Schneefall, eine tiefstehende Sonne oder Eisregen, sowie auftretende Hindernisse, zum Beispiel Wildtiere, zurückzuführen. Doch selbst bei den aufgeführten sonstigen Unfallursachen muss der betroffene Fahrer damit rechnen, dass er für den Unfall (mit)haften muss.

In **§ 3 StVO** (Straßenverkehrsordnung) heißt es nämlich unter anderem: „Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist. Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann.“

2. Die häufigsten Verkehrsverstöße

Tatsächlich ist die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an das Verkehrsrecht halten, hoch. Ein Indiz dafür ist das **Fahreignungsregister** (FAER) beim **Kraftfahrt-Bundesamt** (KBA). Hier waren zum 1. Januar 2024 10.239.129 Verkehrsteilnehmer eingetragen – davon circa 7,692 Millionen Männer und 2,458 Millionen Frauen.

Die Flensburger Verkehrssündenkartei erfasst Verkehrsteilnehmer, die im Straßenverkehr eine Ordnungswidrigkeit oder Straftat begangen haben, welche aufgrund ihrer Art und Schwere neben einem Bußgeld oder einer Geldstrafe sowie eventuell einem Fahrverbot auch mit mindestens einem Punkt im FAER geahndet wurde. Insbesondere handelt es sich hier um Verkehrsverstöße von Fahrern, die durch ihr Verhalten im Straßenverkehr sich und andere gefährdet haben.

Der **Bundeseinheitliche Tatbestandskatalog**, der online beim **Kraftfahrt-Bundesamt** zum Download zur Verfügung steht, gibt Auskunft über die Art und Höhe der Strafe, die man für ein bestimmtes Verkehrsvergehen in der Regel erhält.

Punkte im Fahreignungsregister

Unter anderem ist im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog sowie in der **Anlage 13 zum § 40 FeV** (Fahrerlaubnis-Verordnung) geregelt, welche Ver-

kehrsverstöße und Vergehen Punkte im FAER nach sich ziehen können. Für eine schwere Ordnungswidrigkeit, die zwar ohne Fahrverbot, aber mindestens mit 60 Euro Bußgeld bestraft wird, wird üblicherweise ein Punkt im FAER eingetragen.

Zwei Punkte erhält man bei einer besonders schweren Ordnungswidrigkeit, die mit einem Fahrverbot und mindestens 60 Euro Bußgeld bestraft wird, sowie für Straftaten im Straßenverkehr. Drei Punkte gibt es bei einer begangenen schweren Straftat im Straßenverkehr, für die in der Regel der Führerschein entzogen wird.

Hat man vier bis fünf Punkte im FAER eingetragen, erhält man eine Ermahnung, um das Verhalten im Straßenverkehr zu verändern, sowie einen Hinweis auf ein freiwilliges Fahreignungsseminar zum Punkteabbau. Bei sechs bis sieben Punkten erfolgt eine Verwarnung mit Hinweis auf die drohende Entziehung der Fahrerlaubnis bei weiteren Verstößen. Zwar kann ein freiwilliges Fahreignungsseminar besucht werden, ein Punkteabbau ist damit ab fünf eingetragenen Punkten aber nicht möglich. Ab eingetragenen acht Punkten im FAER kann die Fahrerlaubnis entzogen werden.

Im FAER eingetragene Verstöße und Punkte werden nach festgelegten Fristen gelöscht. Die Punkte zählen ab dem Tattag und bleiben bis zum Fristablauf bestehen. Die Tilgungsfrist beginnt mit Rechtskraft des Bescheids oder Urteils. Sie beträgt 2,5 Jahre für schwere Ordnungswidrigkeiten (ein Punkt), fünf Jahre für besonders schwere Verstöße und Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis (zwei Punkte) und zehn Jahre für Straftaten mit Führerscheinentzug (drei Punkte).

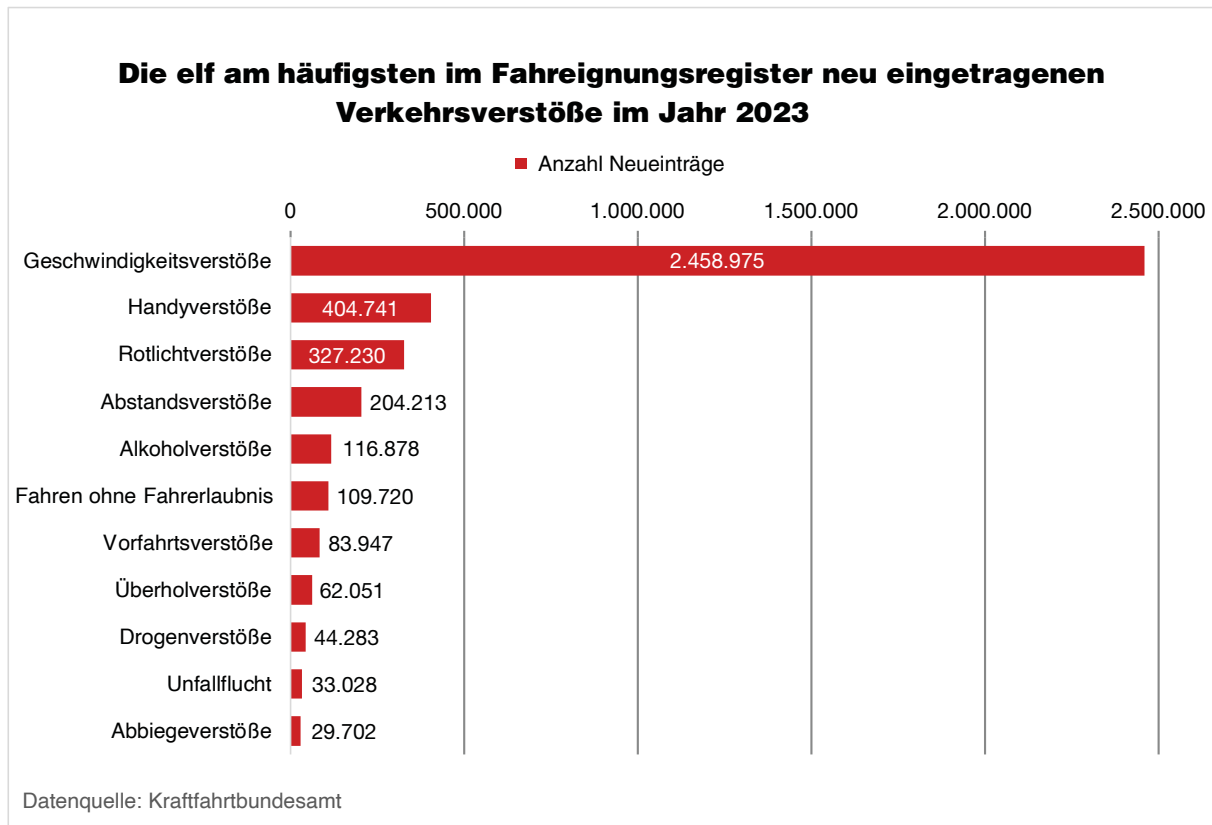
Über zehn Millionen eingetragene Verkehrssünder

Zum 1. Januar 2024 waren insgesamt 10.239.129 Personen im FAER eingetragen, davon rund 75 Prozent Männer und nur 25 Prozent Frauen. Im Jahr 2023 wurden im FAER rund 4,2 Millionen Verkehrsverstöße – davon fast 3,97 Millionen Ordnungswidrigkeiten wie Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Rotlichtverstöße sowie rund 240.100 Straftaten, darunter Unfallflucht oder Fahren ohne Fahrerlaubnis – neu erfasst.

Zu den häufigsten Verkehrsverstößen, die 2023 neu in das FAER eingetragen wurden, zählten Geschwindigkeitsüberschreitungen, das Telefonieren mit dem Handy oder die sonstige Nutzung eines Kommunikationsgerätes am Steuer und ein Rotlichtverstoß an einer Ampel.



Foto: ©Fotoschlick/stock.adobe.com



3. Rechtliche Grundlagen des Straßenverkehrsrechts

Das Straßenverkehrsrecht in Deutschland basiert auf verschiedenen Gesetzen und Verordnungen, die sowohl zivilrechtliche als auch straf- und verwaltungsrechtliche Aspekte abdecken. Die Vorschriften rund um den Straßenverkehr regeln unter anderem das Verhalten sowie die Rechte und Pflichten der Verkehrsteilnehmer, die Zulassung von Fahrzeugen, die Fahrerlaubnisse von Fahrern sowie die Sanktionierung von Verstößen, also von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Rahmen des Straßenverkehrs.

Zu den wichtigsten Rechtsgrundlagen gehören:

- Das **Straßenverkehrsgesetz** (StVG) enthält Regelungen zu grundsätzlichen Verkehrsvorschriften rund um das Thema Kfz-Zulassung und Fahrerlaubnis, Regelungen zur Haftpflicht des Kfz-Halters und zur Haftung bei Unfällen, Straf- und Bußgeldvorschriften sowie Informationen zum Fahreignungsregister, Fahrzeugregister und Fahrerlaubnisregister.
- Die **Straßenverkehrsordnung** (StVO) umfasst allgemeine Verkehrsregeln für alle Teilnehmer am Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen. Enthalten sind hier Regeln zur Straßenbenutzung, zur Geschwindigkeit, zum Abstand, zur Vorfahrt, zur Beleuchtung eines Fahrzeugs, beim Überholen, Abbiegen, Wenden, Ein- und Aussteigen, Halten und beim Parken. In den Anlagen zur StVO gibt es zudem Bilder und Ausführungen zu den Verkehrszeichen, konkret zu **Gefahren-, Vorschrift- und Richtzeichen** sowie **Verkehrseinrichtungen**.

- Die **Fahrzeug-Zulassungsverordnung** (FZV) und die **Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung** (StVZO) zeigen die Voraussetzungen für die Teilnahme am Verkehr auf und enthalten Vorschriften über die Zulassung von Kraftfahrzeugen.
- Die **Fahrerlaubnis-Verordnung** (FeV) regelt die Details des Führerscheinsrechts, wie die Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis. Enthalten sind zudem Ausführungen zum FAER und dem Fahreignungsbewertungssystem.
- Die **Bußgeldkatalog-Verordnung** (BKatV) enthält die Bußgeldregelsätze und Fahrverbote, die bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr sowie für die Kfz-Nutzung unter Drogen- und Alkoholeinfluss mindestens verhängt werden können.
- Zusätzlich sind spezielle Gesetze wie das **Güterkraftverkehrsgesetz** (GüKG), das **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG), das **Bundesfernstraßengesetz** (FStrG) und das **Pflichtversicherungsgesetz** (PflVG) im Straßenverkehrsrecht von Bedeutung.
- Das **Bürgerliche Gesetzbuch** (BGB) regelt unter anderem allgemeine schuldrechtliche Ansprüche wie Schadenersatz, Schmerzensgeld und Gewährleistungsrechte bei Kauf- und Leasingverträgen.
- Das **Strafgesetzbuch** (StGB) enthält unter anderem Vorschriften, welche Verkehrsvergehen als Straftaten gewertet werden und welche Strafmaßnahmen möglich sind.
- Das **Gesetz über Ordnungswidrigkeiten** (OWiG) definiert und regelt Verstöße, die zwar rechtswidrig sind, aber nicht die Schwere einer Straftat erreichen.
- Das **Versicherungsvertragsgesetz** (VVG) enthält unter anderem relevante Bestimmungen zu den Rechten und Pflichten von Versicherungsnehmern mit einer Kfz-Versicherung.
- Das **Produkthaftungsgesetz** (ProdHaftG) liefert Regelungen zur Haftung, wenn ein Produkt wie ein Fahrzeug aufgrund eines Konstruktionsfehlers Schäden verursacht.

Ordnungswidrigkeit oder Straftat

Bei den zu erwartenden Strafen nach einem Regelverstoß unterscheidet man zwischen Ordnungswidrigkeiten und Straftaten. Erstere sind in der Regel geringfügige Verstöße, zum Beispiel gegen die StVO. Sie werden üblicherweise mit einer Geldbuße geahndet. Je nach Art und Schwere des Vergehens drohen auch Punkte im FAER und eventuell ein Fahrverbot. Typische Ordnungswidrigkeiten sind Parkverstöße oder Geschwindigkeitsübertretungen, wenn andere dadurch nicht gefährdet oder genötigt werden.

Straftaten sind dagegen schwerwiegende Verstöße gegen das StGB, die StVO oder das StVG, wenn ein Verkehrsteilnehmer andere dadurch gefährdet, schädigt oder nötigt. Solche Vergehen können neben Geldstrafen, Punkteinträgen im FAER bis hin zum Führerscheinentzug auch eine Freiheitsstrafe zur Folge haben. Zu den Straftaten im Straßenverkehr zählen zum Beispiel Fahren im Vollrausch, Fahren ohne Fahrerlaubnis, Fahrerflucht bei Unfällen und unterlassene Hilfeleistung. ■

II. Wenn die neueste Technik zum Problem wird

Fahrerassistenzsysteme (FAS) sind aus modernen Fahrzeugen nicht mehr wegzudenken. Sie helfen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Unfälle zu vermeiden, aber auch mögliche Unfallfolgen zu minimieren. Doch auch sie sind immer wieder die Ursache für Unfälle.

1. Fahrerassistenzsysteme

Mit der [EU-Verordnung 2019/2144](#) sind zahlreiche Assistenzsysteme für Neufahrzeuge vorgeschrieben. Demnach müssen alle ab dem 6. Juli 2022 neuentwickelten Fahrzeugtypen in den EU-Mitgliedsstaaten mit bestimmten Systemen ausgestattet sein. Seit dem 7. Juli 2024 gilt dies für alle Neuwagen, die ab dem genannten Datum neu zugelassen werden.

Zu den neusten verpflichtenden Assistenzsystemen zählen unter anderem:

- Notbremsassistent (AEBS),
- Notbremslicht/adaptives Bremslicht,
- Spurhalteassistent (ELKS),
- intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA),
- Rückfahrassistent,
- Müdigkeitswarner (DDAW),
- Unfall-/Ereignisdatenspeicher (EDR, „Black Box“),
- standardisierte Schnittstelle zum Nachrüsten einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre,
- System zur Überwachung der Fahrer Verfügbarkeit (für automatisierte Fahrfunktionen) und
- Schutz vor Cyberangriffen.

Andere Assistenzsysteme sind bereits seit Längerem Pflicht. Dazu gehören beispielsweise das Antiblockiersystem (ABS), das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), der Bremsassistent, ein Reifendruckkontrollsystem (RDKS), eine Antischlupfregelung (ASR) und ein Gurtwarnsystem.

Autonomes Fahren

Durch das [Gesetz zum autonomen Fahren](#) dürfen seit Juli 2021 komplett autonome Fahrzeuge in Deutschland ohne Fahrer im öffentlichen Verkehr fahren – jedoch nur in genehmigten Bereichen, etwa als Shuttlebusse auf festgelegten Routen, Firmengeländen oder Messen. Zusätzlich zur Kfz-Haftpflichtver-



Foto: ©Andrey Popov/stock.adobe.com

sicherung des Kfz-Halters ist eine Haftpflichtversicherung für eine Person der technischen Aufsicht dieser autonomen Fahrzeuge vorgeschrieben.

Eine im Juni 2022 verabschiedete **Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und-Betriebs-Verordnung** (AFGBV) ergänzt die gesetzlichen Bestimmungen des StVG um Vorschriften zu den Anforderungen an die Kfz mit autonomer Fahrfunktion, zu den Verfahren für die Erteilung der Kfz-Betriebserlaubnis und der Genehmigung der festgelegten Fahrbereiche sowie zu den Anforderungen und Pflichten des Herstellers, des Halters, der Technischen Aufsicht und der weiteren eingesetzten Personen.

Haftungsfragen bei Unfällen mit Fahrerassistenzsystemen

Trotz ihrer Vorteile sind Fahrerassistenzsysteme nicht fehlerfrei. Es stellt sich die Frage, wer haftet, wenn ein Unfall durch ein solches System verursacht wird: der Fahrer, der Hersteller oder der Softwareanbieter?

Gemäß **§ 7 StVG** haftet in der Regel der Fahrzeughalter für Schäden, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen. **§ 18 StVG** regelt zudem die Fahrerhaftung. Bei Fahrfehlern oder falscher Bedienung des Assistenzsystems wird der Fahrer zur Verantwortung gezogen.

Ferner gilt **§ 1b StVG**. Demnach darf der Fahrer sich zwar während der Nutzung von hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen vom Verkehr abwen-

VersicherungsJournal-Handbücher – die Ratgeber mit der Kompetenz der Branche.

Jetzt direkt bestellen, auf www.versicherungsjournal.de

Freiberufler fürs Alter absichern

Ruhestandsplanung für Ärzte und Rechtsanwälte? Das sollte doch kein Problem sein, könnte man meinen. Doch angesichts Inflation und Kapitalmarkt tun sich auch bei freien Berufen große Versorgungslücken auf. Zeit für gute Beratung. Das nötige Wissen und geeignete Lösungskonzepte liefert ein mehrfach prämiertes Makler und Finanzexperte in seinem Buch.



Ralf Seidenstücker: Ruhestandsplanung für freie Berufe

VersicherungsJournal-Verlag 2022, 96 Seiten, DIN A5
ISBN 978-3-938226-66-7 für 29,90 Euro
E-Book: ISBN 978-3-938226-67-4 für 18,90 Euro

www.versicherungsjournal.de/buch/-412.php



den, allerdings muss er jederzeit wahrnehmungsbereit bleiben. Denn er ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung sofort zu übernehmen, wenn das System ihn dazu auffordert oder wenn er erkennt (oder aufgrund offensichtlicher Umstände erkennen muss), dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.

Letztere sind Systeme, die in definierten Anwendungen das Fahrzeug steuern. Beim hochautomatisierten Fahren übernimmt das System Fahrfunktionen wie Bremsen, Lenken und Spurwechsel. Beim vollautomatisierten Fahren steuert das System das Gefährt vollständig, ohne Fahrerüberwachung, und kann es bei Bedarf selbstständig in einen sicheren Zustand versetzen. Beispiele entsprechender Systeme sind der vollautomatische Einparkassistent sowie der vollautomatische Stau- oder Autobahnassistent. Laut einer UN-Regelung ist seit Januar 2023 der Einsatz von hochautomatisierten Fahrerassistenzsystemen bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr erlaubt.

Auf der anderen Seite kann **§ 823 BGB** (deliktische Haftung) greifen, wenn ein Hersteller fahrlässig ein fehlerhaftes Assistenzsystem auf den Markt bringt. In solchen Fällen kann auch das Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG) herangezogen werden. Bisherige Gerichtsurteile verdeutlichen, dass in vielen Fällen die Kfz-Fahrer bei Unfällen durch Fahrzeugassistenten die Hauptverantwortung tragen.

Verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung

Funktioniert ein Fahrerassistenzsystem nicht richtig, kann dies schnell zu Unfällen führen, wie ein Gerichtsfall, der vor dem Oberlandesgericht (OLG) Frankfurt am Main mit einem Urteil vom 9. März 2021 (**23 U 120/20**) entschieden wurde, belegt. Während einer Autobahnfahrt hatte der Notfallbremsassistent eines Pkws aufgrund eines technischen Fehlers ohne ersichtlichen Grund eine Vollbremsung eingeleitet. Ein mit einem Abstand von 35 Metern – statt des vorgeschriebenen Mindestabstands von 50 Metern – nachfolgender Lkw konnte nicht rechtzeitig stoppen und fuhr auf.

Die Pkw-Halterin, die zum Unfallzeitpunkt auch die Fahrerin war, forderte den vollen Schadenersatz vom Kfz-Haftpflichtversicherer des Lkws. Das Gericht sah die überwiegende Schuld beim Lastwagenfahrer, da er den notwendigen Sicherheitsabstand nicht eingehalten habe.

Der Lkw-Fahrer bzw. der beklagte Kfz-Haftpflichtversicherer haftet laut Urteil zu 2/3 wegen des zu geringen Abstands. Doch auch die Autofahrerin muss 1/3 ihres Schadens selbst tragen. Der Klägerin ist laut Gerichtsurteil „ein Verursachungsbeitrag vorzuwerfen. Unstreitig hat sie ohne ersichtlichen Grund ihr Fahrzeug bei freier Fahrstrecke abrupt abgebremst, sodass sie damit gegen die Pflichten aus **§ 4 Abs. 1 Satz 2 StVO** verstoßen hat. Ob sie dabei ein Verschulden trifft, ist zunächst unerheblich.“ (**30.3.2021**)

Das Urteil zeigt, dass ein Kfz-Fahrer bei einem Fehler eines Assistenzsystems, der einen Unfall mitverursacht hat, nicht von der Haftung befreit ist, sondern hier die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung greifen kann.

Sorgfaltspflicht bei der Nutzung von Assistenzsystemen

Dass man insbesondere bei teilautomatischen Fahrerassistenzsystemen die Verkehrslage jederzeit prüfen sollte, zeigt auch ein Urteil des Amtsgerichts (AG) Gelsenkirchen (427 C 74/15) vom 3. Mai 2016. Ein Autofahrer wollte mit Hilfe einer teilautomatischen Einparkhilfe rückwärts in eine Parklücke einfahren. Bei der Funktion übernimmt das System nur das Lenken beim Einparken, der Kfz-Fahrer muss noch aktiv Gas geben und bremsen, bis er in der Parklücke steht.

Beim Rückwärtssetzen kollidierte der Mann mit einem von hinten herannahenden Auto. Der Autofahrer verklagte den Auffahrenden auf Schadenersatz, da dieser seiner Ansicht nach versucht habe, rechts an seinem Fahrzeug vorbeizufahren, wodurch es zur Kollision gekommen sei. Das Gericht entschied jedoch anders und sah die Schuld beim einparkenden Fahrer.

Der Einwand des Klägers, dass sein Fahrzeug mit einer Einparkautomatik ausgestattet sei, die die Verkehrslage automatisch überprüfen und das Fahrzeug bei Gefahr stoppen würde, sei unerheblich. Einerseits gebietet laut Gerichtsurteil eine erhöhte Sorgfaltspflicht, sich nicht auf eine solche Einparkhilfe zu verlassen. Andererseits war das klägerische Fahrzeug mit einer teilautomatischen Einparkhilfe ausgestattet, bei der der Fahrer beim Einparken Gas geben und bremsen muss. Auch ein Sachverständiger hat eindeutig dargelegt, dass dieser Fahrzeugtyp durch den verbauten Assistenten bei sich annähernden Gefahren nicht automatisch anhält, sondern aktiv von dem Fahrer gebremst werden muss.

VersicherungsJournal-Handbücher – die Ratgeber mit der Kompetenz der Branche.

Jetzt direkt bestellen, auf www.versicherungsjournal.de

Wie gewinnen Sie Ihre Neukunden?

Die Versicherungs- und Finanzbranche hat einiges zu sagen. Vorträge sind dafür ein ausgezeichnetes Mittel. Wie es geht und man es schafft, seine Zuhörer zu unterhalten und zu überzeugen, zeigt Margit Winkler in ihrem Ratgeber. Ihre Beispiele belegen, dass es sich lohnt. Hohe Quoten bei der Terminvereinbarung, Weiterempfehlung und neue Kontakte sind nur einige der Nutzen, die der Vermittler durch Vortragsveranstaltungen erzielen kann.



Margit Winkler: Kunden gewinnen mit Vorträgen

VersicherungsJournal-Verlag 2015, 96 Seiten, DIN A5
ISBN 978-3-938226-37-7 für 22,90 Euro
E-Book: ISBN 978-3-938226-38-4 für 17,90 Euro

www.versicherungsjournal.de/buch/-304



Laut Entscheidung ist nach „der gemäß § 9 Abs. 5 StVO gebotenen äußersten Sorgfalt die vorherige und ständige Rückschau beim Rückwärtsfahren unerlässlich. Der zurücksetzende Fahrzeugführer hat in ständiger Bremsbereitschaft bei rückwärtigem Verkehr sofort anzuhalten und darauf zu achten, dass der Gefahrenraum hinter seinem Fahrzeug frei ist und von hinten wie von den Seiten frei bleibt; anderenfalls muss er sofort anhalten können. Auch auf eine Einparkhilfe darf er sich nicht verlassen“.

Fazit: Fahrerassistenzsysteme unterstützen den Fahrer bei der Fahrzeugsteuerung, entbinden ihn jedoch nicht von seiner Sorgfaltspflicht, so dass er jederzeit in der Lage sein muss, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen.

2. Ordnungswidrige Nutzung von Handys, Navis und sonstigen Geräten

Schon seit Längerem kommt es immer wieder zu Verkehrsunfällen, weil Fußgänger, Fahrradfahrer oder Kfz-Fahrer Smartphones oder andere Mobilgeräte während der Teilnahme am Straßenverkehr nutzen und dadurch abgelenkt sind.

Regeln zur Nutzung von Smartphone & Co. als Fahrzeugfahrer

Dabei droht Fahrrad- und Kfz-Fahrern bereits bei der Nutzung der Geräte ohne Freisprecheinrichtung eine Strafe gemäß § 23 StVO, selbst wenn es noch nicht zu einem Unfall gekommen ist. Konkret heißt es hier unter anderem: „Wer ein Fahrzeug führt, darf ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, nur benutzen, wenn hierfür das Gerät weder aufgenommen noch gehalten wird und entweder nur eine Sprachsteuerung und Vorlesefunktion genutzt wird oder zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.“



Foto: ©Dusan Petkovic/stock.adobe.com

Laut Gesetz zählen zu diesen Geräten alle Geräte der Unterhaltungselektronik oder zur Ortsbestimmung, insbesondere

- Mobil- und Autotelefone,
- Berührungsbildschirme,
- tragbare Flachrechner wie Tablet-PC oder Notebooks,
- Navigationsgeräte,
- Fernseher oder Abspielgeräte mit Videofunktion oder

- Audiorekorder sowie
- Videobrillen.

Selbst die Nutzung eines Taschenrechners während der Fahrt ist laut einem Beschluss (4 StR 526/19) vom 16. Dezember 2020 des Bundesgerichtshofs (BGH) verboten, da dies als Informationsgerät gilt (22.2.2021).

Wann die Nutzung von Smartkey und Joystick verboten ist

Nach einem Urteil des OLG Hamm (5 RBs 94/21) vom 11. Mai 2021 fällt auch ein elektronischer Fahrzeugschlüssel mit Display (Smartkey) unter das Nutzungsverbot. Im konkreten Fall hatte ein Pkw-Fahrer während der Fahrt den Smartkey in der Hand gehalten, um eine Bedienfunktion zu nutzen und etwas von dem Display abzulesen (13.10.2021).

Sogar die Bedienung von fest im Wagen verbauten Bedienelementen und Geräten durch das Drücken von Tasten oder Berühren eines Touchscreens kann regelwidrig sein, wie folgende zwei Gerichtsentscheidungen belegen.

Ein Autofahrer hatte während der Fahrt ein im Bordcomputer enthaltenes Navigationssystem über einen in der Mittelkonsole fest eingebauten Joystick bedient. Beim Stop-and-Go-Verkehr fuhr der Pkw-Fahrer auf einen vorausfahrenden Wagen auf, weil er durch die Bedienung des Navigationsgerätes kurzzeitig vom Verkehrsgeschehen abgelenkt war. Gegen den Unfallverursacher wurde ein Bußgeld und ein Fahrverbot verhängt, wegen der unerlaubten Benutzung eines elektronischen Gerätes beim Führen eines Fahrzeugs mit Unfallfolge. Dagegen klagte er.

Aus dem entsprechenden Beschluss (3 Ws (B) 49/19 – 162 Ss 15/19) des Kammergerichts (KG) Berlin geht jedoch hervor, dass auch hier der § 23 StVO greift. Denn es ist unerheblich, ob das Navigationsgerät fest im Fahrzeug verbaut ist oder nicht. Zudem ist laut Gesetz nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erlaubt. Der vom Autofahrer verursachte Auffahrunfall spricht jedoch dafür, dass der Blick zum Gerät unangemessen lange gewesen sei (8.10.2019).

Nach einem Urteil (Rb 36 Ss 832/19) des OLG Karlsruhe vom 27. März 2020 kann auch ein fest im Auto eingebauter Touchscreen ein elektronisches Gerät sein, das unter die Bestimmungen des § 23 StVO fällt, wenn damit neben sicherheitstechnischen Funktionen auch Informationsfunktionen wie eine Navigation aufrufbar sind. Die Bedienung derartiger Bildschirme unterliegt damit den im genannten Paragraphen vorgegebenen Kriterien.

Im konkreten Fall wollte ein Autofahrer mittels des verbauten Touchscreens die Einstellung des Wischintervalls des Scheibenwischers ändern. Während er auf den Bildschirm blickte, kam er mit seinem Wagen bei regennasser Straße von der Fahrbahn ab und kollidierte mit einem Verkehrsschild und mehreren Bäumen. Das AG Karlsruhe verurteilte den Fahrer wegen vorschriftswidrigen Benutzens eines elektronischen Gerätes nach § 23 StVO zu einer Geldbuße von 200 Euro und verhängte ein Fahrverbot von einem Monat.

Der Amtsrichter stellte bei der Auswertung der Bedienungsanleitung fest, dass sich der Scheibenwischer bei diesem Automodell „zwar am Lenkrad ein- und ausschalten lasse, die Einstellung der Intervalle aber auf dem ‚Touchscreen‘ zu erfolgen habe, wobei zunächst ein Scheibenwischersymbol berührt werden müsse, dann in einem Untermenü zwischen fünf Einstellungen gewählt werden könne und dieser Vorgang deutlich mehr Aufmerksamkeit des Fahrers als bei Bedienung des Scheibenwischers mit den herkömmlichen Armaturen erfordere“. Der Fahrer hat dadurch unangepasst lange den Blick vom Verkehrsgeschehen abgewendet.

Was unter „Nutzung eines Handys“ zu verstehen ist

Wer, während er ein Fahrzeug führt, ein Gerät, wie in § 23 StVO beschrieben, aufnimmt oder hält und es zudem benutzt, begeht eine Ordnungswidrigkeit. Als Benutzung gilt laut Rechtsprechung unter anderem, damit

- zu telefonieren,
- einen Text zu schreiben,
- Nachrichten abzuhören,
- eine Sprachnachricht aufzunehmen,
- auf das Display zu blicken, zum Beispiel um einen Text zu lesen,
- ein Bild oder ein Video anzusehen,
- zu fotografieren,
- ein Video aufzunehmen,
- Bedientasten zu drücken oder
- auf dem Display zu tippen oder zu wischen.

Auch wer länger als einen kurzen Augenblick auf einen Gerätebildschirm blickt, zum Beispiel um ein Gerät zu bedienen oder etwas anzusehen, verstößt gegen den § 23 StVO, selbst wenn das Gerät dazu nicht in die Hand genommen wurde, sondern in einem Gerätehalter steht. Steht das Handy jedoch in einem Handyhalter und nimmt man ein Gespräch, das über eine Freisprechanlage geführt werden soll, per Tastendruck an, begeht man keine Ordnungswidrigkeit, da kein Aufnehmen oder Halten des Handys vorliegt und die Benutzung regelgerecht wäre.

Nimmt man ein Smartphone in die Hand, um einen eingehenden Anruf abzulehnen, also wegzudrücken, handelt es sich um eine ordnungswidrige Nutzung des Gerätes gemäß § 23 StVO, wie das Urteil ([4 RBs 307/19](#)) des OLG Hamm vom 26. September 2019 belegt ([9.4.2020](#)), denn in dem Fall hat man das Handy aufgenommen und benutzt. Auch wer als Fahrer während der Fahrt das Mobiltelefon zwischen Schulter und Ohr klemmt, und telefoniert, hält das Gerät und nutzt es. Er verstößt damit gegen § 23 StVO, wie das OLG Köln entschieden ([III-1 RBs 347/20](#)) hat ([15.1.2021](#)).

Das gleiche gilt, wenn man ein Smartphone auf die Oberschenkel legt, um eine Wahlwiederholung auszuwählen, wie das Bayerische Oberste Landgericht (BayObLG) mit einem Beschluss ([201 ObOWi 1507/21](#)) vom 10. Januar 2022 entschied ([1.2.2022](#)). Kein Verstoß ist es jedoch, wenn man ein Smart-

phone nur in der Hand hält, ohne es zu benutzen, also ohne zum Beispiel damit zu telefonieren oder auf das Display zu blicken, wie ein Urteil (1 OLG 121 SsRs 55/21) des OLG Jena vom 13. Oktober 2021 verdeutlicht ([10.11.2021](#)).

Erlaubt ist damit unter anderem das reine Umlagern eines Gerätes von einer Stelle zur anderen, beispielsweise um es davor zu bewahren, vom Sitz zu fallen, wenn es ausschließlich dafür in die Hand genommen wird, wie ein Gerichtsentscheid ([1 ORBs 33 Ss 151/23](#)) vom 18. April 2023 des OLG Karlsruhe verdeutlicht ([16.5.2023](#)). Auch die Weitergabe des Smartphones an den Beifahrer ist erlaubt, wenn man dabei nicht auf das Display schaut oder es auf sonstige Weise benutzt. Dies zeigt ein Urteil vom 7. November 2014 des OLG Köln ([III-1 Rbs 284/14](#)) ([3.12.2014](#)).

Generell keine Ordnungswidrigkeit ist das Halten und Benutzen eines Gerätes, wenn das Fahrzeug steht und der Motor gemäß § 23 Abs. 1b StVO vollständig ausgeschaltet ist. Dies gilt jedoch nicht, wenn man ein Fahrzeug an einer roten Ampel anhält und sich der Motor nur vorübergehend im Stand-by-Modus oder wegen einer vorhandenen Start-Stop-Funktion ausschaltet, da es sich hier nicht um einen vollständig ausgeschalteten Motor handelt, wie ein Urteil ([3 ORBs 139/24 – 122 Ss Rs 32/24](#)) des KG Berlin vom 9. September 2024 verdeutlicht.

Ordnungswidrigkeiten und Sanktionen

Wer ein elektronisches Gerät beim Führen eines Fahrzeugs rechtswidrig benutzt, also gegen § 23 Abs. 1a StVO verstößt, muss je nach Umstand nicht nur mit einem Bußgeld und Punkten im FAER, sondern auch mit einem Fahrverbot rechnen.

Fahrer benutzt regelwidrig ein Smartphone oder anderes elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient/ Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO (bei Ersttätern)				
Art des Verkehrsteilnehmers	Schwere des Verstoßes	Bußgeld in Euro	Punkte im FAER	Fahrverbot
Kfz-Fahrer	Verstoß ohne Gefährdung anderer	100	1	
	Verstoß mit Gefährdung anderer	150	2	1 Monat
	Verstoß, der zu einem Unfall geführt hat	200	2	1 Monat
Radfahrer	Verstoß ohne Gefährdung anderer	55		
	Verstoß mit Gefährdung anderer	75		
	Verstoß, der zu einem Unfall geführt hat	100		

* Datenquelle: Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog – Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten, Stand: 22.8.2024, vom Kraftfahrt-Bundesamt.

Pkw-Insassen dürfen keine Blitzer-App nutzen

Im § 23 Abs. 1c StVO gibt es zudem eine weitere Regelung zur Nutzung von elektronischen Geräten. Hier heißt es: „Wer ein Fahrzeug führt, darf ein technisches Gerät nicht betreiben oder betriebsbereit mitführen, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören. Das gilt insbesondere für Geräte zur Störung oder Anzeige von Geschwindigkeitsmes-

sungen (Radarwarn- oder Laserstörgeräte). Bei anderen technischen Geräten, die neben anderen Nutzungszwecken auch zur Anzeige oder Störung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen verwendet werden können, dürfen die entsprechenden Gerätefunktionen nicht verwendet werden.“

Unter anderem ist somit das Einsetzen oder Mitführen betriebsbereiter Radarwarn- oder Laserstörgeräte verboten. Ist auf Geräten wie Smartphones oder Navigationsgeräten eine Radarwarnfunktion enthalten, darf diese während der Fahrt ebenfalls nicht genutzt werden. Das gilt sogar, wenn ein anderer Fahrzeuginsasse statt des Fahrers eine solche App auf seinem Handy hat, wie das Urteil (2 ORbs 35 Ss 9/23) des OLG Karlsruhe vom 7. Februar 2023 belegt (20.2.2023).

Wer beispielsweise einen Radarwarner betreibt, betriebsbereit mitführt oder verwendet, wird in der Regel mit 75 Euro Bußgeld und einem Punkt im FAER bestraft. ■

VersicherungsJournal-Handbücher – die Ratgeber mit der Kompetenz der Branche.

Jetzt direkt bestellen, auf
www.versicherungsjournal.de

Können Sie Fonds?

Fondsanlagen gehören nicht unbedingt zum Vertriebsalltag eines Versicherungsvermittlers. Wann und warum Kunden bereit sind, Investments oder Fondspolice zu kaufen, erklärt Udo Kerzinger in seinem Praktikerhandbuch. Der Makler und Vertriebstrainer beschreibt offen und kundenorientiert, wie die Beratung und Platzierung funktionieren.



Udo Kerzinger: Fondsverkauf einfach gemacht

Zweite, überarbeitete und erweiterte Auflage

VersicherungsJournal-Verlag 2017, 204 Seiten, DIN A5
ISBN 978-3-938226-57-5 für 29,90 Euro
E-Book: ISBN 978-3-938226-58-2 für 19,90 Euro

www.versicherungsjournal.de/buch/-375



III. Geschwindigkeitsübertretungen: Was Rasern blüht

Diverse aktuelle Urteile verdeutlichen die Konsequenzen eines Geschwindigkeitsverstoßes und setzen dabei teils richtungsweisende Maßstäbe. Sie unterstreichen zudem die Ernsthaftigkeit, mit der Gerichte solche Verstöße behandeln, und zeigen auch mögliche strafrechtliche Konsequenzen auf.

Generelle Tempolimits auf Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften sowie für verschiedene Fahrzeugklassen sind unter anderem in [§ 3 StVO](#) geregelt. Beispielsweise gilt innerorts für Pkws und Motorräder in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und außerorts mit Ausnahme von Autobahnen und Schnellstraßen sind es 100 km/h. Zudem gibt es Geschwindigkeitsbegrenzungen, die durch Verkehrszeichen geregelt werden.

Wer die festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen überschreitet, muss mit Sanktionen rechnen. Diese reichen von Bußgeldern, Punkten im FAER und Fahrverboten bis hin zur strafrechtlichen Verfolgung, etwa wenn durch überhöhte Geschwindigkeit eine konkrete Gefährdung oder ein Unfall mit Verletzten oder Toten verursacht wird.



Foto: ©Wolfilser/stock.adobe.com

Teilschuld wegen hoher Geschwindigkeit trotz fehlenden Tempolimits

Das OLG Koblenz ([12 U 313/13](#)) entschied am 14. Dezember 2013, dass ein Fahrer, der die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf der Autobahn deutlich überschreitet, bei einem Unfall eine Teilschuld tragen kann, selbst wenn kein Tempolimit besteht und der andere Unfallbeteiligte einen schweren Fahrfehler begangen hat.

Ein Pkw-Fahrer war von der rechten auf die linke Fahrspur gewechselt, um einen vorausfahrenden langsameren Wagen zu überholen. Dabei übersah er ein bereits auf der linken Spur fahrendes Auto, das mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h näherkam. Der Autofahrer, der bereits auf der linken Spur war, konnte einen Zusammenstoß nicht vermeiden. Das Gericht wies dem Aufgefahrenen eine Mithaftung von 40 Prozent zu, da er die Richtgeschwindigkeit deutlich überschritten hatte. Laut Gericht ist „von einer deutlich erhöhten Betriebsgefahr auszugehen, die daraus resultiert, dass das Fahrzeug die Richtgeschwindigkeit um rund 60 Prozent überschritten und dadurch ein erhebliches Gefahrenpotential geschaffen hat“. ([29.11.2023](#))

Ein anderer Gerichtsentscheid (22 U 33/18) vom 22. August 2019 des KG Berlin zeigt, dass eine Geschwindigkeitsübertretung um mehr als das Doppelte der vorgegebenen Geschwindigkeit als besonders schwerer Verkehrsverstoß gewertet werden kann, der bei einem Unfall zur Alleinhaftung des Rasers führen kann, selbst wenn der Unfallgegner einen maßgeblichen Fahrfehler begangen hat.

Ein Fahrer war innerorts mit über 100 km/h statt der zulässigen 50 km/h unterwegs gewesen, als er mit einem anderen Pkw, der ihm in einer Kreuzung die Vorfahrt nahm, kollidierte. Das Gericht entschied, dass eine derart erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung einen besonders schweren Verkehrsverstoß darstellt, der in der Regel zu einer Alleinhaftung des Rasers führt, selbst wenn er eigentlich Vorfahrt gehabt hatte. „In Innenstadtlagen mit dem dort typischen komplexen Verkehrsgeschehen ist bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 Stundenkilometern davon auszugehen, dass sich der Kraftfahrer bewusst außerstande setzt, unfallverhütend zu reagieren und damit entgegen Paragraph 1 Absatz 1 StVO für ihn keine hinreichende Möglichkeit mehr besteht, bei entsprechendem Anlass auf das Fehlverhalten Dritter zu reagieren“, heißt es dazu in der Urteilsbegründung. (8.10.2019)

Allerdings: „Die Rechtsprechung des Kammergerichts zur regelmäßig vollen Haftung desjenigen, der im innerörtlichen Verkehr die zulässige Geschwindigkeit um mindestens 100 % bei einer Geschwindigkeit von absolut über 100 km/h überschreitet, lässt sich nicht auf Fälle des außerörtlichen Verkehrs übertragen“, wie im Urteil (7 U 91/23) vom 16. April 2024 des Schleswig-Holsteinischen OLG zu lesen ist. Hier geschah ein Unfall, als ein linksabbiegender Pkw-Fahrer einem Motorradfahrer die Vorfahrt nahm. Allerdings war der Kradfahrer deutlich zu schnell unterwegs. Das Gericht entschied, dass eine Teilung der Haftung zwischen den Unfallbeteiligten, also eine je 50-prozentige Haftung, den Unfallumständen angemessen ist.

Beschlagnahmung wegen wiederholten Geschwindigkeitsverstößen

Manche Gerichtsurteile verdeutlichen, dass ein Verkehrsrowdy auch aufgrund einer mehrmaligen Geschwindigkeitsübertretung sogar sein Auto zeitweise oder ganz verlieren kann.

So bestätigte das Verwaltungsgericht (VG) Neustadt mit einem Urteil (5 L 193/24.NW) vom 18. März 2023, dass die Polizei berechtigt ist, das Auto eines Verkehrssünders nach einem riskanten Verkehrsvergehen zur Gefahrenabwehr sicherzustellen, wenn davon auszugehen ist, dass der rücksichtslose Fahrer demnächst mit hoher Wahrscheinlichkeit „weitere erhebliche Verkehrsverstöße begehen werde“.

Im genannten Fall wurde der Pkw eines Autofahrers von der Polizei beschlagnahmt, nachdem er innerorts mit einer Geschwindigkeit von 110 bis 120 km/h statt der erlaubten 50 km/h, ohne zu blinken, zwei Fahrzeuge überholte und danach in einem Wohngebiet über Kreuzungen und Fußgängerüberwege raste. Der Autofahrer hatte schon in der jüngsten Vergangenheit mehrere erhebliche Verkehrsverstöße begangen und dabei andere gefährdet. Er zeigte zudem auch bei der letzten Polizeikontrolle wenig Einsicht in sein Fehlverhalten (2.4.2024).

Ein Auto kann in der Regel laut Rechtsprechung so lange sichergestellt oder beschlagnahmt bleiben, wie es für das Verfahren nötig ist oder keine Gefahr mehr für die öffentliche Sicherheit besteht. Bei vorsätzlichen Straftaten wie illegalen Autorennen kann ein Gericht gemäß **§§ 74 und folgende StGB** sogar entscheiden, ob ein Fahrzeug dauerhaft eingezogen und versteigert wird.

Dies zeigt auch ein weiteres Urteil (**5 L 349/24.NW**) des VG Neustadt von 30. April 2024, das die Rechtmäßigkeit der Sicherstellung eines Autos wegen wiederholter Verkehrsverstöße und Fahren ohne Fahrerlaubnis bestätigt, auch wenn der Pkw nicht dem Verkehrssünder gehört. Im vorliegenden Fall stellte ein Vater seinem Sohn einen Wagen zur Verfügung, obwohl der Filius damit bereits wiederholt Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis zu 70 km/h begangen hatte und entsprechend bestraft worden war.

Trotz zweier Fahrverbote fuhr der Sohn mit Wissen des Vaters weiter mit dem Auto und wurde erneut mit 52 km/h zu viel geblitzt. In der Folge wurde zum einen ein Ermittlungsverfahren gegen ihn wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis eingeleitet und eines gegen den Vater als Kfz-Halter, da dieser es zugelassen hat, dass jemand seinen Pkw ohne Fahrerlaubnis fährt. Zudem stellte die Polizei das Fahrzeug zur Verhinderung weiterer Straftaten sicher (**27.5.2024**).

Verurteilung wegen Mordes nach illegalem Straßenrennen

Ein prägendes Urteil betrifft den sogenannten „Ku'damm-Raser-Fall“. Hier lieferten sich zwei Fahrer ein illegales Straßenrennen in Berlin. Sie überfuhren mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit mehrere rote Ampeln. Einer der Raser kollidierte mit circa 160 km/h mit einem bei Grün in eine Kreuzung einfahrenden Geländewagen. Der Fahrer des Geländewagens starb bei dem Unfall.

Der Unfallverursacher wurde vom Landgericht (LG) Berlin wegen Mordes zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt ((532 Ks) 251 Js 52/16), was mit einem Urteil (**4 StR 482/19**) vom Bundesgerichtshof am 18. Juni 2020 bestätigt wurde. Der zweite Raser wurde ebenfalls vom LG Berlin mit einer Entscheidung vom 2. März 2021 (**529 Ks 6/20**) wegen versuchten Mordes mit 13 Jahren Freiheitsentzug bestraft. Laut BGH-Beschluss (**4 StR 319/21**) vom 26. Januar 2022 ist dies ebenfalls rechtskräftig.

Das Bundesverfassungsgericht (**2 BvR 1404/20**) bestätigte am 7. November 2022 letztendlich die Verurteilung, indem es die Verfassungsbeschwerde des wegen Mordes verurteilten Rasers nicht zur Entscheidung annahm. Dieser Gerichtsfall verdeutlicht, dass ein extrem rücksichtsloses Fahrverhalten, welches zu einem Unfall führen kann, als Mord oder Mordversuch gewertet werden kann.



Foto: ©Lukas Gojda/stock.adobe.com

Wenn der Blitzer kurz nach dem Temposchild steht

Grundsätzlich muss die per Verkehrsschild vorgeschriebene Geschwindigkeit direkt ab dem Verkehrszeichen eingehalten werden. Es gibt auch keine deutschlandweit einheitlichen Vorgaben zu einem Mindestabstand, den die Polizei beim Aufstellen eines Blitzgerätes und eines Temposchilds einzuhalten hat. Je nach Bundesland bestehen jedoch Verwaltungsvorschriften, die den Abstand regeln. Üblich sind Abstände zwischen 75 und 200 Metern. In Nordrhein-Westfalen, Hamburg und Baden-Württemberg gibt es bisher keine Abstandsvorgaben. Doch auch in Bundesländern, die einen Mindestabstand festgelegt haben, kann an Gefahrenstellen wie vor Schulen und Kindergärten von den Vorgaben abgewichen werden.

Dass die Gerichte insbesondere bei der Festsetzung des Strafmaßes einen Ermessensspielraum haben, wenn der Abstand zwischen einem Blitzgerät und einem Verkehrsschild, ab dem eine bestimmte Geschwindigkeit vorgeschrieben ist – das kann ein Temposchild, aber auch ein Ortsschild sein – vorhandene Richtlinien unterschreitet, zeigen.

So hat das OLG Oldenburg mit einem Urteil ([2 SsBs 364/13](#)) vom 13. Januar 2014 entschieden, dass von einem Regelfahrverbot abgesehen werden kann, wenn der Blitzer näher an einem Verkehrsschild mit einem Tempolimit steht, als es die entsprechenden Verwaltungsrichtlinien des Bundeslandes vorgeben. Das Gericht berief sich hier mitunter auf eine Entscheidung ([311 SsRs 114/11](#)) des OLG Celle vom 25. Juni 2011.

Darin heißt es, dass Verkehrsteilnehmer erwarten können, „dass sich die Verwaltungsbehörde über Richtlinien zur Handhabung des Verwaltungsermessens, die eine gleichmäßige Behandlung sicherstellen sollen, im Einzelfall nicht ohne sachliche Gründe hinweg setzt. Insoweit können sich solche Richtlinien über [Artikel 3 GG](#) (Grundgesetz) für den Bürger rechtsbildend auswirken, so dass im Einzelfall der Schuldgehalt einer Tat geringer erscheint und deshalb von einem Regelfahrverbot abzusehen oder – bei weniger gravierenden Verstößen oder geringer Schuld – sogar eine Einstellung des Verfahrens nach [§ 47 OWiG](#) (Ordnungswidrigkeitengesetz) geboten ist“.

Je nach Umstand kann eine Gerichtsentscheidung jedoch auch anders ausfallen. So bestätigte das OLG Hamm mit einem Urteil ([3 Ss OWi 518/04](#)) vom 4. November 2004 eine Geldbuße von 75 Euro und ein einmonatiges Fahrverbot, das vom AG Gütersloh gegen einen Autofahrer ausgesprochen wurde, weil der mit 57 km/h statt der geltenden 30 km/h innerorts gefahren war.

Das Blitzgerät befand sich 70 Meter nach dem Verkehrszeichen, dass die 30er-Zone auswies. Im betreffenden Bundesland sollte der Abstand laut damals geltendem Erlass jedoch 200 Meter betragen. Dennoch bestätigte das OLG das vom AG verhängte Strafmaß und die Strafhöhe, denn die Geschwindigkeitskontrolle erfolgte in der Nähe eines Kindergartens – dieser befand sich 160 Meter nach dem Blitzer – und damit in einer im Erlass ausgewiesenen schutzwürdigen Zone, in der der Mindestabstand unterschritten werden darf. ■

IV. Vorfahrt missachtet

In der Praxis kommt es immer wieder zu Unfällen, weil die Vorfahrt für die beteiligten Verkehrsteilnehmer nicht eindeutig geklärt ist, beispielsweise wenn Markierungen fehlen, Verkehrszeichen verdeckt sind oder sich mehrere Fahrzeuge gleichzeitig an einer unübersichtlichen Kreuzung begegnen.

Einer der häufigsten Fehler, die zu Unfällen führen, ist die Missachtung von Vorfahrtsregeln. Gemäß **§ 8 StVO** gilt hierzulande die Rechts-vor-Links-Regel: „An Kreuzungen und Einmündungen hat die Vorfahrt, wer von rechts kommt.“ Weiter heißt es im genannten Gesetz: „Das gilt nicht, wenn die Vorfahrt durch Verkehrszeichen besonders geregelt ist (Zeichen **205, 206, 301, 306**) oder für Fahrzeuge, die aus einem Feld- oder Waldweg auf eine andere Straße kommen.“

Beim Einfahren in einen Kreisverkehr haben laut Gesetz die Fahrzeuge, die sich bereits im Kreisverkehr befinden, Vorfahrt, sofern bei der Einmündung zum Kreisverkehr ein Kreisverkehrszeichen (**Zeichen 215**) unter dem Vorfahrt-gewähren-Schild (**Zeichen 205**) angeordnet ist. Anderenfalls gilt auch hier rechts vor links.

Zudem hat sich laut **§ 10 StVO** ein Verkehrsteilnehmer, der „aus einem Grundstück, aus einer Fußgängerzone (**Zeichen 242.1 und 242.2**), aus einem verkehrsberuhigten Bereich (**Zeichen 325.1 und 325.2**) auf die Straße oder von anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will“, so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Verkehrsteilnehmer, die aus diesen Bereichen kommen, müssen immer dem fließenden Verkehr als auch den Fußgängern Vorfahrt beziehungsweise Vorrang gewähren, wenn ein Verkehrszeichen nichts anderes bestimmt, wie die Rechtsprechung belegt.

Soweit zur Theorie. In der Praxis kommt es jedoch immer wieder zu Unfällen, weil die Vorfahrt für die beteiligten Verkehrsteilnehmer nicht eindeutig geklärt ist. Hinzu kommen zahlreiche Vorfahrtsverstöße, die auf regelwidriges oder widersprüchliches Verhalten der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen sind – sei es aus Absicht, Unachtsamkeit, Missverständnis oder mangelnder Kenntnis der geltenden Vorfahrtsregeln.

Vorsicht bei Parkplatz- und Grundstücksausfahrten

Laut einem Urteil (**17 O 158/22**) des AG Lübeck vom 26. Januar 2024 kann sich ein Verkehrsteilnehmer, der von einem Bereich mit einer abgesenkten Bordsteinkante abbiegen will, nicht auf die Vorfahrtsregel „rechts vor links“



Foto: ©trendobjects/stock.adobe.com

berufen. Im vorliegenden Fall ist eine Frau mit ihrem Wagen aus einem P+R-Parkplatz über eine Fahrgasse rechts in eine Einbahnstraße eingebogen – am Übergang zur Einbahnstraße war der Bordstein abgesenkt. Dabei kollidierte sie mit einem links auf der Einbahnstraße kommenden Pkw.

Die Frau war der Ansicht, dass hier die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gilt, wurde aber vom Gericht eines anderen belehrt. Sie hat laut Urteil gegen § 10 StVO verstoßen. Daher muss sie beziehungsweise ihre Kfz-Haftpflichtversicherung für den Unfallschaden aufkommen ([26.7.2024](#)).

Über eine ähnliche Unfallsituation hatte auch das LG Lübeck in einem Urteil ([14 S 7/23](#)) vom 10. Mai 2024 zu entscheiden. Ein Mann wollte an einer T-Kreuzung nach links abbiegen, wo die Regel „rechts vor links“ galt. Leicht schräg links versetzt befand sich die Ausfahrt eines öffentlichen Parkplatzes. Kurz nach dem Abbiegevorgang fuhr eine Frau aus dieser Ausfahrt auf die Straße, woraufhin es zur Kollision kam. Der Mann war der Ansicht, dass die Frau gegen § 10 StVO verstoßen habe. Sie hielt dem entgegen, dass der Unfallort den Anschein einer Kreuzung mit vier Fahrrichtungen erweckt habe. In dem Fall hätte sie durch die Rechts-vor-links-Regel Vorfahrt gehabt.

Das LG Lübeck gab dem Mann recht. Die Frau könne sich nicht darauf berufen, auch wenn die Straßenführung einer herkömmlichen Kreuzung gleicht. Denn sie wollte unbestritten mit ihrem Fahrzeug einen öffentlichen Parkplatz verlassen. Sie beziehungsweise ihre Kfz-Haftpflichtversicherung hat dem Autofahrer laut Gerichtsurteil 75 Prozent seines Schadens zu ersetzen. Die restlichen 25 Prozent muss der Mann aufgrund der vorhandenen Betriebsgefahr seines Autos selbst tragen ([31.7.2024](#)).

Wie aus einem Urteil ([VI ZR 344/21](#)) des BGH vom 22. November 2022 hervorgeht, gilt die Rechts-vor-links-Regelung nur auf Fahrspuren mit einem erkennbaren Straßencharakter. Eine „Straße“ im Sinne des [§ 8 StVO](#) liegt nur vor, wenn die Fahrbahn dem fließenden Verkehr dient, also dem zügigen Vorankommen. Entscheidend, ob eine Fahrbahn als Straße anzusehen ist, sind die baulichen Gegebenheiten wie vorhandene Markierungen, Bordsteine oder das Fehlen von Parkboxen.

Dementsprechend gilt auch auf privaten Parkplätzen, die öffentlich zugänglich sind (wie bei Supermarktparkplätzen), nicht automatisch rechts vor links, wenn eine entsprechende Beschilderung zu den Vorfahrtsregeln fehlt und die Fahrgassen zwischen den Parkplätzen keinen Straßencharakter haben, selbst wenn sich die Fahrgassen kreuzen ([13.1.2023](#)).

Vom „Kurven schneiden“ bis hin zum nicht gesetzten Blinker

Immer wieder kommt es vor, dass einem Vorfahrtsberechtigten bei einem Unfall dennoch die Hauptschuld zugesprochen wird, wenn sich dieser zum Unfallzeitpunkt nachweislich regelwidrig verhalten hat, wie nachfolgende Gerichtsentscheidungen verdeutlichen. Wenn ein vorfahrtsberechtigter Autofahrer an einer Einmündung nach links abbiegt und dabei die Kurve schneidet, trägt dieser Fahrer trotz seiner Vorfahrt die Hauptverantwortung, wenn es dadurch zu einem Unfall kommt. Dies entschied das LG München II ([11 O 2351/21](#)) ([11.4.2024](#)).

Auch ein nicht gesetzter Blinker kann die Vorfahrt kosten, wie das AG Bonn in einem Urteil ([113 C 169/21](#)) von 25. Oktober 2022 verdeutlicht. Ein Mann wechselte mit seinem Auto in einem zweispurigen Kreisverkehr von der inneren auf die äußere rechte Fahrspur, ohne dies per Blinker zu signalisieren. Er kollidierte dabei mit einem anderen Fahrzeug, als dieses gerade auf die rechte Spur des Kreisels einfuhr. Normalerweise hat derjenige, der bereits im Kreisel ist, Vorfahrt. In dem Fall urteilten die Richter jedoch anders. Denn der Einfahrende hatte aufgrund des fehlenden Blinklichts nicht erkennen können, dass das Fahrzeug im Kreisverkehr einen Fahrspurwechsel vornimmt und er nicht gefahrlos einfahren kann ([9.5.2023](#)).

Nach einem Urteil ([3 U 11/23](#)) vom 21. April 2023 des Saarländischen OLG hat eine Ampel an einer Kreuzung oder Einmündung eine so hervorgehobene Bedeutung bei der Verkehrsregelung, dass die allgemeine Betriebsgefahr und sogar ein kleines Verschulden des Fahrers, der bei Grün einfährt, hinter dem Verschulden eines Unfallgegners, der einen Rotlichtverstoß begeht, zurücktritt. Im zu verhandelnden Fall war ein Autofahrer bei Rot über eine Ampel gefahren, als er mit einem bei Grünlicht einfahrenden Pkw kollidierte. Obwohl auch der Fahrerin zurecht vorgeworfen wurde, dass sie nicht ausreichend auf den Verkehr von rechts geachtet hatte, sah das Gericht darin ein geringes Verschulden, das hinter dem Rotlichtverstoß des Unfallgegners zurücktrat ([12.5.2023](#)).

Immer wieder kommt es vor, dass ein Kfz-Fahrer, der links abbiegt, mit einem auf der Gegenfahrspur kommenden Fahrzeug kollidiert. Das LG Saarbrücken entschied in einem Urteil ([13 S 33/23](#)) vom 7. Juni 2013, dass in dem Fall in der Regel angenommen wird, dass der Linksabbieger den Unfall verursacht hat. Dieser Anscheinsbeweis kann jedoch unter Umständen entkräftet werden, etwa wenn nachgewiesen wird, dass das entgegenkommende Fahrzeug erheblich zu schnell gefahren ist ([13.2.2024](#)). ■

V. Richtig überholen und Abstand halten

Fahrfehler beim Überholen bergen ein besonders hohes Risiko. Denn bei einem Frontalzusammenstoß mit dem Gegenverkehr besteht eine hohe Verletzungsgefahr für alle Beteiligten. Neben der Pflicht, auf den Gegenverkehr zu achten, ist beim Überholen auch ein vorgeschriebener Seitenabstand zum überholten Fahrzeug einzuhalten.

1. Rechtsüberholverbot und Abstandsregelung

Ein besonders hohes Risiko von schweren Unfällen bergen Fahrfehler beim Überholen. Was hier zu beachten ist, regelt der [§ 5 StVO](#). Unter anderem darf man nur überholen, wenn eine Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist.

Des Weiteren geht daraus hervor, dass hierzulande mit wenigen Ausnahmen ein Rechtsüberholverbot gilt. Beispielsweise darf ein Verkehrsteilnehmer, der links blinkt und sich links einordnet, um abzubiegen, rechts überholt werden. Gemäß [§ 7 StVO](#) betrifft eine weitere Ausnahme eine zwei- oder mehrspurige Straße in einer Fahrtrichtung. Wenn sich hier auf der linken Fahrbahn eine Fahrzeugschlange bildet, bereits steht oder langsam fährt, „dürfen Fahrzeuge diese mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und mit äußerster Vorsicht rechts überholen“. Zudem heißt es hier: „Nur innerhalb geschlossener Ortschaften – ausgenommen auf Autobahnen – dürfen Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t auf Fahrbahnen mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung den Fahrstreifen frei wählen. [...] Dann darf rechts schneller als links gefahren werden.“

Eine weitere Ausnahme gilt laut [§ 7a StVO](#) für abgehende Straßen auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen sowie Einfädungsstreifen auf Autobahnen und anderen Straßen außerorts – an diesen Straßen darf schneller gefahren werden als auf den durchgehenden Fahrstreifen. Bei Ausfädungsstreifen gilt: Hier „darf nicht schneller gefahren werden als auf den durchgehenden Fahrstreifen. Stockt oder steht der Verkehr auf den durchgehenden Fahrstreifen, darf auf dem Ausfädungsstreifen mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht überholt werden“.

Auch der Abstand beim Überholen ist in [§ 5 StVO](#) seit 2020 detailliert geregelt. Konkret heißt es hier unter anderem: „Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von Fußgängern, Radfahrern und Elektrokraftfahrzeugen muss ein Seitenabstand innerorts von mindestens 1,5 Meter und außerorts von wenigstens 2 Meter eingehalten werden.“ An Kreuzungen und Einmündungen gilt die Abstandsregelung nicht, wenn Radfahrer dort wartende Kraftfahrzeuge rechts überholt haben oder daneben anhalten.

Anders verhält es sich, wenn man an einem Hindernis oder stehenden Pkw vorbeifährt, was gemäß [§ 6 StVO](#) kein Überholen, sondern ein Vorbeifahren



Foto: © Kekyalaynen/stock.adobe.com

ist. Hier gilt, wie im Verkehrsgeschehen generell **§ 1 Absatz 2 StVO**: Man hat sich so zu verhalten, dass man keinen anderen gefährdet oder gar schädigt.

Eine genaue Abstandsregelung wie beim Überholen gibt es beim Vorbeifahren nicht. So kann laut Rechtsprechung ein Seitenabstand von mindestens 50 Zentimetern eines vorbeifahrenden Autos zu einem geparkten Pkw ausreichen. Ist bei dem geparkten Wagen jedoch bereits eine Türe geöffnet und muss mit dem Aussteigen einer Person oder dem Öffnen einer weiteren Türe gerechnet werden, ist ein Seitenabstand von wenigstens einem Meter notwendig. Dies wird unter anderem in einem Urteil (**13 S 8/23**) des LG Saarbrücken vom 10. November 2023 ausgeführt (**30.1.2024**).

2. Nicht jeder, der überholt, ist automatisch im Unrecht

Ein Autofahrer nutzte die Rechtsabbiegerspur, um an einer Kreuzung ein geradeaus fahrendes Fahrzeug zu überholen, während die Ampel für Abbieger auf Rot stand. Obwohl er selbst in gerader Richtung weiterfuhr und dort Grün hatte, wertete das Bayerische Oberste Landgericht (Beschluss **202 ObOWi 678/22**) dies als Rotlichtverstoß und verurteilte ihn entsprechend zu 215 Euro Geldbuße und einem Monat Fahrverbot (**7.10.2022**).

Häufig ereignen sich auch Unfälle, weil ein Verkehrsteilnehmer mehrere Fahrzeuge überholen will. Dass der Überholende hier besonders umsichtig sein muss, belegt folgender Unfall: Eine Pkw-Fahrerin hielt an einer Kreuzung hinter einem liegengebliebenen Lieferwagen an, der vor einer Ampel mit Rotlicht stand. Um an diesem bei Grün vorbeizufahren, scherte sie aus. Doch der hinter ihr fahrende Wagen hatte bereits die Spur gewechselt, um sie und den Lieferwagen zu überholen, und stieß mit ihrem Pkw zusammen.

Das LG Saarbrücken entschied mit einem Urteil (**13 S 74/22**) vom 20. Januar 2023, dass beide Fahrerinnen eine Mitschuld tragen. Die Fahrerin direkt hinter dem Lieferwagen hätte sich beim Ausscheren vergewissern müssen, dass kein nachfolgendes Fahrzeug überholt. Die bereits überholende Lenkerin hätte angesichts der Verkehrslage, damit rechnen können, dass der vordere Verkehrsteilnehmer ausschert, um zu überholen. Sie hätte daher auf das Überholen verzichten oder zumindest besonders vorsichtig fahren müssen. Die Haftung wurde daher hälftig aufgeteilt (**17.2.2023**).

Dass auch Radfahrer nur mit großer Umsicht überholen dürfen, belegt ein Urteil (**2 U 121/21**) vom 21. September 2021 des OLG Oldenburg. Zu entscheiden war, wer an einem Zusammenstoß zweier Radfahrer, der sich auf einem schmalen Radweg ereignete, die Hauptschuld trug. Einer der Radfahrer kam aus einer ansteigenden Einfahrt und fuhr langsam und unsicher. Der andere Velofahrer kam schnell näher und versuchte ihn zu überholen. Dabei machte der Radfahrer, der überholt wurde, einen unerwarteten Linksschwenk von etwa 80 Zentimeter, wodurch es zur Kollision kam.

Das Gericht sah ein Fehlverhalten beider Parteien. Der Überholte verstieß mit seinem deutlichen Linksschwenk gegen das Gebot der Rücksichtnahme ge-

mäß § 1 StVO, während der Überholende hätte erkennen müssen, dass ein Überholen riskant war. Die Haftung wurde daher hälftig aufgeteilt (29.9.2021).

Ein ähnlicher Sachverhalt wurde von dem OLG Karlsruhe mit Urteil (9 U 115/15) am 30. Mai 2016 anders entschieden. Auch hier kam es zu einem Zusammenstoß, nachdem ein überholender Radfahrer auf einem Sand-Schotter-Weg in einem Abstand von rund 32 Zentimetern einen anderen Velofahrer überholen wollte. Laut Urteil gilt die Verpflichtung, beim Überholen einen Seitenabstand einzuhalten, der eine Gefährdung des anderen Verkehrsteilnehmers ausschließt, gemäß § 5 StVO auch im Verhältnis zwischen zwei Radfahrern. Allerdings gibt es keine feste Regel, welcher seitliche Abstand beim Überholen eines Radfahrers einzuhalten ist. „Vielmehr kommt es dabei auf die jeweiligen Umstände des Einzelfalles an“, wie das Gericht betont.

Es führt weiter aus: Dabei muss auch „ein überholender Radfahrer berücksichtigen, dass bei dem anderen Radfahrer grundsätzlich mit mehr oder weniger unvermeidlichen Schwankungen zu rechnen ist“. Laut Urteil ist ein Seitenabstand von rund 32 Zentimeter beim Überholen insbesondere auf einem unebenen Sand-Schotter-Weg in der Regel zu gering. Der Radfahrer hätte nur mit einem größeren Abstand überholen dürfen. Der Überholende trägt die alleinige Schuld. Dem Überholten sei kein Mitverschulden zuzurechnen, da kein Beweis vorliegt, dass sie beim Überholvorgang mit einer Schwankung nach links in die Fahrlinie des Beklagten geraten sei (26.1.2017). ■

VersicherungsJournal-Handbücher – die Ratgeber mit der Kompetenz der Branche.

Jetzt direkt bestellen, auf www.versicherungsjournal.de

Von Herrn Kaiser zum Buhmann?

Gierig, skrupellos und nur auf den eigenen Vorteil bedacht – dieses (Vor-)Urteil über Versicherungsvermittler hat sich in der Öffentlichkeit breitgemacht. Dazu beigetragen haben Teile der Versicherungswirtschaft, die eher durch Exzesse auf sich aufmerksam gemacht haben als durch einen Kundendialog auf Augenhöhe. Wie es dazu kommen konnte und was Abhilfe verschafft, deckt Susanne Kleinhenz in ihrem Buch auf.



Susanne Kleinhenz: Vertriebsgötter

VersicherungsJournal-Verlag 2016, 204 Seiten, DIN A5
ISBN 978-3-938226-50-6 für 29,90 Euro
E-Book: ISBN 978-3-938226-51-3 für 19,90 Euro

www.versicherungsjournal.de/buch/-360



VI. Alkohol, Drogen und Medikamente

Im Jahr 2023 wurden bei den Unfällen mit Personenschäden bei rund 15.800 Verkehrsteilnehmern ein alkoholbedingter Fahr- oder Verhaltensfehler festgestellt. Bei alkoholbedingten Fahrauffälligkeiten oder einem Unfall sind die Strafen deutlich höher, da es sich hier um einen Straftatbestand handelt.

1. Täglich über 50 Verletzte und Tote durch alkoholbedingte Unfälle

Nach Daten von Destatis registrierte die Polizei im Jahr 2023 fast 37.200 Verkehrsunfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Das sind pro Tag durchschnittlich fast 102 Alkoholunfälle im Straßenverkehr. Bei knapp 15.700 dieser alkoholbedingten Verkehrsunfälle kam es zu Personenschäden mit rund 18.700 Verletzten und 198 Getöteten. Im Schnitt gab es somit täglich fast 52 Verletzte und Tote durch alkoholbedingte Verkehrsunfälle.

Insgesamt wurde im Jahr 2023 bei den Unfällen mit Personenschäden bei rund 15.800 Verkehrsteilnehmern ein alkoholbedingter Fahr- oder Verhaltensfehler festgestellt. Davon waren 43,8 Prozent Pkw-Fahrer, 24,4 Prozent Fahrradfahrer, 10,2 Prozent Pedelec-Nutzer, 8,9 Prozent Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen wie E-Scootern, 3,8 Prozent Fahrer von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen wie Mofas, 2,5 Prozent Kraftradfahrer und 2,2 Prozent Lkw-Fahrer. In 3,3 Prozent der Fälle handelte es sich um Fußgänger.



Foto: ©weyo/stock.adobe.com

2. Alkohol am Steuer: Grenzwerte und rechtliche Konsequenzen

Schon mit einer Blutalkohol-Konzentration (BAK) von 0,3 Promille ist laut dem **Bundesinstitut für Öffentliche Gesundheit** (BIÖG, früher Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA)) die Sehleistung sowie die Aufmerksamkeit gemindert. Ab 0,5 Promille BAK muss mit einem deutlich eingeschränktem Konzentrations- und Reaktionsvermögen sowie einer höheren Risikobereitschaft und Aggression gerechnet werden.

Nach BZgA-Angaben werden bei einer 60 kg schweren Frau bereits mit rund 0,1 l Wein oder 0,3 l Bier und bei einem 80 kg schweren Mann mit circa 0,2 l Wein oder 0,5 l Bier eine Alkoholisierung von 0,3 Promille BAK erreicht. Auch ein Alkoholgenuss am Vorabend kann am nächsten Tag noch zu einem erhöhten BAK führen, da der Körper pro Stunde durchschnittlich nur etwa 0,15 Promille Alkohol im Blut abbaut.

Schon 0,3 Promille Blutalkohol-Konzentration können zu viel sein

Die rechtlichen Regelungen bezüglich Alkohol am Steuer sind klar: Wer eine BAK ab 0,3 Promille und unter 1,1 Promille als Fahrzeugfahrer – egal ob als Rad- oder Kfz-Fahrer – aufweist und Fahrunsicherheiten zeigt oder einen Unfall verursacht, dem drohen laut Rechtsprechung nach den §§ 315c und 316 StGB strafrechtliche Konsequenzen. Betroffene mit einer solchen relativen Fahruntüchtigkeit müssen mit drei Punkten im FAER, einem mindestens sechsmonatigen Führerscheinentzug gemäß §§ 69 und 69 a StGB sowie einer Geld- oder Freiheitsstrafe rechnen.

Und das, obwohl das gesetzliche Alkohollimit für Kfz-Fahrer bei 0,5 Promille BAK liegt. Wer als Kfz-Fahrer einen BAK ab 0,5 Promille bis unter 1,1 Promille hat, keine Fahrauffälligkeiten zeigt oder keinen Unfall verursacht hat, begeht gemäß § 24a StVG eine Ordnungswidrigkeit. Er muss mit mindestens 500 Euro Bußgeld, zwei Punkten im FAER und einem Fahrverbot von wenigstens einem Monat rechnen. Bei alkoholbedingten Fahrauffälligkeiten oder einem Unfall sind die Strafen deutlich höher, da es sich hier gemäß § 315c StGB um einen Straftatbestand handelt.

Für Kfz-Fahrer im Alter unter 21 Jahren sowie für Fahranfänger in der zweijährigen Probezeit gilt nach § 24 c StVG eine Null-Promille-Grenze. Wer die gesetzlich festgelegte Promillegrenze überschreitet, auch wenn er keine Fahrunsicherheiten zeigt oder keinen Unfall verursacht hat, muss ebenfalls mit mindestens 250 Euro Geldbuße, einem Punkt im FAER und einer Verlängerung der Probezeit auf bis zu vier Jahre rechnen. Zudem kann ein kostenpflichtiges Aufbauseminar vorgeschrieben werden.

Die Folgen einer absoluten Fahruntüchtigkeit

Als absolut fahruntüchtig gelten Kfz-Fahrer ab 1,1 Promille BAK laut Rechtsprechung wie dem BGH-Urteil (4 StR 297/90) vom 28. Juni 1990. Derart alkoholisierte Kfz-Fahrer machen sich nach § 316 StGB strafbar. Es drohen nicht nur drei Punkte im FAER sowie ein Führerscheinentzug ab sechs Monaten bis hin zum dauerhaften Verlust der Fahrberechtigung laut §§ 69 und 69a StGB, sondern je nach Umstand eine hohe Geldstrafe oder ein Freiheitsentzug von bis zu fünf Jahren.

Ein Führerscheinentzug kann sich dabei auf alle Führerscheinklassen beziehen, egal mit welchem Kfz die Trunkenheitsfahrt erfolgte. Also, selbst wenn man alkoholisiert mit einem E-Scooter oder einem S-Pedelec, die zwar „nur“ ein Versicherungskennzeichen benötigen, rechtlich jedoch gemäß § 1 StVG als Kraftfahrzeug gelten, unterwegs ist, kann der Auto-, Motorrad- und Lkw-Führerschein entzogen werden.

Dies belegen das Urteil (923 Ds 419 Js 186440/21) des AG München vom 15. März 2022 und die Entscheidung (1 Ss 276/22) des OLG Frankfurt vom 8. Mai 2023. In beiden Fällen hatte die Polizei jeweils einen erheblich alkoholisierten E-Scooter-Fahrer – mit 1,52 Promille beziehungsweise mit 1,44 Promille BAK – kontrolliert. Den E-Scooter-Fahrern wurde in beiden Fällen der Kfz-Führerschein entzogen, egal welche Führerscheinklassen eingetragen waren (9.6.2022, 7.6.2023).

Auch Radfahrer, die alkoholisiert sind und dennoch keine Fahrauffälligkeiten aufweisen oder keinen Unfall verursachen, gelten ab einer Promillegrenze von 1,6 Promille laut Rechtsprechung auf Grundlage eines BGH-Urteils (4 StR 543/85) vom 17. Juli 1986 als absolut fahruntüchtig. Sie müssen je nach Umstand mit einer Geld- oder Freiheitsstrafe, drei Punkten im FAER und mit einem Führerscheinentzug rechnen.

Bei Rad- und Kfz-Fahrern, die mit mindestens 1,6 Promille BAK erwischt werden, wird zudem laut § 13 FeV eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) zur Überprüfung der generellen Fahreignung angeordnet. Wer als Fahrzeugfahrer mehr als 1,1 Promille, aber weniger als 1,6 Promille hat und Anzeichen einer Alkoholabhängigkeit vorweist, dem kann eine MPU auferlegt werden. Nur wenn die MPU bestanden wird, kann der entzogene Kfz-Führerschein irgendwann wieder erteilt werden.

VersicherungsJournal-Handbücher – die Ratgeber mit der Kompetenz der Branche.

Jetzt direkt bestellen, auf www.versicherungsjournal.de

Auch ein Arzt wird mal zum Notfall

Nur keinen Neid aufkommen lassen: Mediziner gelten landläufig als wohlhabend wie auch gut abgesichert und versorgt. Doch viele von ihnen wiegen sich in trügerischer Sicherheit. Ein Versicherungsvermittler sollte es daher besser wissen. Das nötige Beratungswissen zu Einkommenschutz sowie Haftungs- und Praxisrisiken von Ärzten liefert dieses Buch.



Rebekka Sophia Frühbuß: Zielgruppenanalyse Ärzte

VersicherungsJournal-Verlag 2021, 144 Seiten, DIN A5
ISBN 978-3-938226-63-6 für 29,90 Euro
E-Book: ISBN 978-3-938226-64-3 für 18,90 Euro

www.versicherungsjournal.de/buch/-404.php



Wer eine auferlegte MPU nicht vorlegt, dem kann die Fahrerlaubnis für alle Führerscheinklassen, vom Mofa- über Auto- und Motorrad- bis hin zum Lkw-Führerschein, entzogen werden, wie eine Entscheidung des VG München ([M 6 K 20.5417](#)) belegt. Selbst die Nutzung eines Fahrrades kann laut den Beschlüssen vom 1. Dezember 2012 ([11 BV 12.771](#)), vom 22. Dezember 2014 ([11 ZB 14.1516](#)) und vom 25. April 2022 ([11 CS 21.2988](#)) des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs untersagt werden ([23.6.2022](#)).

Versicherungsrechtliche Auswirkungen eines alkoholbedingten Unfalles

Ein alkoholbedingter Unfall hat für den Kfz-Fahrer auch versicherungsrechtliche Auswirkungen. Zwar übernimmt die Kfz-Haftpflichtversicherung des Fahrzeugs, mit dem der Unfall schuldhaft verursacht wurde, die Schäden der Unfallopfer. Allerdings kann der Kfz-Haftpflichtversicherer den alkoholisierten Fahrer, der den Unfall verschuldet hat, in Regress nehmen und bis zu 5.000 Euro von ihm zurückfordern.

Wer zudem aufgrund eines alkoholbedingten Fahrfehlers sein Auto bei einem Unfall beschädigt, muss damit rechnen, dass seine Vollkaskoversicherung die Entschädigungsleistung wegen „grober Fahrlässigkeit“ kürzt.

„Liegt der Grad der Alkoholisierung zwischen 0,3 und 1,1 Promille (relative Fahruntüchtigkeit), müssen alkoholtypische Ausfallerscheinungen oder alkoholbedingte Fahrfehler vorliegen, beispielsweise indem der Fahrer Schlangenlinien fährt oder von der Fahrbahn abkommt. Abhängig vom Grad des Verschuldens und der Alkoholisierung kann die Kürzungsquote bis zu 100 Prozent betragen. Ab 1,1 Promille wird die absolute Fahruntüchtigkeit unwiderlegbar vermutet. Die Kürzungsquote liegt in solchen Fällen in der Regel bei 100 Prozent“, wie der [Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.](#) (GDV) betont.

Ausführliche Informationen über die Wirkung und Risiken von Alkohol sowie die jeweiligen gesetzlichen Regelungen für Auto- und Radfahrer gibt es unter www.kenn-dein-limit.info, einem Webportal des BIÖG. Hier finden sich zudem Selbsttests rund um das Thema Alkohol.

3. Drogen am Steuer: Grenzwerte und Folgen

Seit Inkrafttreten des [Konsumcannabisgesetzes](#) (KCanG) zum 1. April 2024 ist der Konsum von Cannabis unter bestimmten Bedingungen legal. Cannabis enthält Tetrahydrocannabinol (THC), eine rauschbewirkende Substanz der Cannabispflanze, die die Fahrtauglichkeit aufgrund verlangsamter Reaktionen, eingeschränkter Konzentration und Aufmerksamkeit und verstärkter Müdigkeit herabsetzen kann.

Wer unter Drogeneinfluss ein Fahrzeug führt und infolge des Drogenkonsums Fahrfehler begeht oder einen Unfall baut, kann wie bei einer Trunkenheits-

fahrt gemäß den §§ 315c und 316 StGB strafrechtlich belangt werden. Es drohen je nach Art und Schwere des Verstoßes drei Punkte im FAER, Geldbußen oder eine Freiheitsstrafe sowie der Führerscheinentzug für die Dauer von ab sechs Monaten.

Einen Grenzwert wie bei der relativen Fahruntüchtigkeit durch Alkohol gibt es zwar nicht hinsichtlich der strafrechtlichen Bewertung, jedoch bei der Einordnung als Ordnungswidrigkeit. Denn auch ohne einen rauschmittelbedingten Fahrfehler oder Unfall kann durch den Cannabiskonsum eine Strafe wegen einer Ordnungswidrigkeit drohen. Gemäß **§ 24a Abs. 1a StVG** gilt: „Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 3,5 ng/ml oder mehr Tetrahydrocannabinol im Blutserum hat.“ Wer diesen Wert überschreitet, muss mit einem Bußgeld von mindestens 500 Euro, zwei Punkten im FAER und einem Fahrverbot ab einem Monat rechnen.

Die THC-Konzentration im Blut ist individuell unterschiedlich und hängt von Konsumhäufigkeit, Körpergewicht und Stoffwechsel ab. Wer regelmäßig Cannabis konsumiert, kann auch Tage nach dem letzten Konsum noch Werte über dem gesetzlichen Grenzwert aufweisen.

Das sollten insbesondere Fahranfänger berücksichtigen, denn gemäß **§ 24 c StVG** gilt für Kfz-Fahrer im Alter bis 21 Jahren oder in der zweijährigen Probezeit wie beim Alkohol eine Null-Toleranzgrenze, das heißt, es darf kein THC im Blut nachweisbar sein. Zuwiderhandlungen werden wie beim Fahren unter Alkoholeinfluss von Fahranfängern geahndet. Wer neben dem Cannabiskonsum zudem noch Alkohol getrunken hat, muss mit einer deutlich höheren Geldstrafe rechnen.

Kommt es durch den Drogenkonsum zu Fahrauffälligkeiten, drohen strafrechtliche Folgen wie bei einem alkoholbedingten Unfall. Bei einem drogenbedingten Unfall muss der Fahrer zudem mit versicherungsrechtlichen Konsequenzen wie der Regressnahme durch den Kfz-Haftpflichtversicherer und bei einem selbst erlittenen Sachschaden am eigenen Kfz mit der anteiligen Kürzung der Entschädigungsleistung wegen „grober Fahrlässigkeit“ durch die Vollkaskoversicherung rechnen. Dies belegt unter anderem ein Urteil (565 C 2401/20) des AG Hannover vom 16. Juli 2020 ([7.12.2020](#)).

4. Medikamente und Fahrtüchtigkeit: gesetzliche Bestimmungen

Unabhängig von Cannabis gilt für alle anderen Drogen oder berauschenden Mittel gemäß **§ 24a Abs. 2 StVG** und der entsprechenden **Anlage zum Paragrafen** eine Null-Toleranz-Grenze. Wer ein Kraftfahrzeug führt und nachweislich illegale Substanzen im Blut hat, begeht eine Ordnungswidrigkeit und wird entsprechend bestraft. Zu diesen illegalen Mitteln und Substanzen zählen unter anderem Heroin, Morphin, Kokain, Amphetamin, Methyldioxyamphetamin (MDA), Methyldioxymethylamphetamin (MDE) und Methyldioxymethylamphetamin (MDMA).

Laut **§ 24a Abs. 4 StVG** ist das Fahren unter dem Einfluss von Alkohol, THC und in der Anlage genannten Substanzen nur dann keine Ordnungswidrigkeit, wenn diese bestimmungsgemäß im Rahmen eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels eingenommen wurden. Kommt es jedoch durch die Einnahme dieser und anderer Substanzen zu Fahrunsicherheiten oder zu einem Unfall, muss der Fahrer gemäß **§§ 315c** und **316 StGB** mit strafrechtlichen Konsequenzen wie drei Punkten im FAER sowie je nach Art und Schwere des Vergehens einem Führerscheinentzug für die Dauer von ab sechs Monaten und einer Geld- oder Freiheitsstrafe rechnen.

Zudem kann unter Umständen eine MPU angeordnet werden. Dies gilt auch, wenn durch die Einnahme eines ärztlich verordneten Medikaments mögliche drogentypische Ausfallerscheinungen auftreten, wie das Verwaltungsgericht (VG) Koblenz in einem Urteil (**4 L 455/22.KO**) vom 19. Mai 2022 entschieden hat (**15.6.2022**).

Laut dem **Deutschen Verkehrssicherheitsrat** (DVR) können etwa 2.800 der über 104.000 zugelassenen Medikamente die Fahrtüchtigkeit beeinflussen. Dazu zählen insbesondere Schlaf- und Beruhigungsmittel, starke Schmerzmittel, Antidepressiva, Antiallergika sowie Medikamente gegen Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Auch frei verkäufliche Arzneimittel wie Erkältungsmittel mit Codein können das Fahrvermögen erheblich beeinträchtigen. ■

Verursacht ein Fahrer unter Medikamenteneinfluss einen Unfall, kann dies als grob fahrlässig eingestuft werden. Die Kaskoversicherung könnte daher den Schadenersatz am eigenen Kfz anteilig kürzen. Zudem kann der Kfz-Haftpflichtversicherer vom Fahrer bis zu 5.000 Euro Regresszahlung fordern, für Schäden, die der Versicherer an Unfallgeschädigte zu erbringen hatte. Wer regelmäßig Medikamente einnimmt, sollte sich daher von einem Arzt oder Apotheker beraten lassen, ob das Fahren weiterhin sicher ist.

VII. Parksünden und deren rechtliche Konsequenzen

Die meisten Parkverstöße werden als Ordnungswidrigkeiten gewertet und mit Bußgeldern und – je nach Schwere des Verstoßes – mit Punkten im Fahreignungsregister geahndet. Kommt es durch das Falschparken zu einer extremen Gefährdung oder einer bewusst in Kauf genommenen Nötigung anderer, handelt es sich um eine Straftat.

1. Halteverbot und Parkverstöße

Die rechtlichen Grundlagen zum regelkonformen Halten und Parken enthält der [§ 12 StVO](#). Das Gesetz unterscheidet dabei zwischen Halten und Parken. Als Parken gilt, wenn ein Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten anhält.

Das Halten ist unzulässig

- an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,
- im Bereich von scharfen Kurven,
- auf Einfädelungs- und auf Ausfädelungstreifen,
- auf Bahnübergängen,
- vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten.

Ein Halteverbot ist automatisch auch ein Parkverbot.

Das Parken ist unzulässig

- vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je fünf Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist; vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je acht Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten;
- wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert;
- vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber;
- über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch [Zeichen 315](#) oder eine Parkflächenmarkierung ([Anlage 2 Nummer 74](#)) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist;
- vor Bordsteinabsenkungen.

Zudem darf in der Regel nur auf dem rechten Seitenstreifen geparkt werden – mit wenigen Ausnahmen wie in einer Einbahnstraße.

Ferner hat an einer Parklücke Vorrang, wer diese zuerst unmittelbar erreicht oder bereits wartet, dass ein Parkender die Parklücke verlässt. Der Vorrang bleibt auch erhalten, wenn der Berechtigte an der Parklücke vorbeifährt, um rückwärts einzuparken oder wenn sonst zusätzliche Fahrbewegungen ausgeführt werden, um in die Parklücke einzufahren.



Foto: © PRL Mediensign/stock.adobe.com

Die meisten Parkverstöße wie das Falschparken im Halteverbot, auf Gehwegen, in zweiter Reihe oder in Parkzonen ohne gültigen Parkschein oder Parkausweis werden als Ordnungswidrigkeiten gewertet. Diese Verstöße werden mit Bußgeldern und je nach Schwere des Verstoßes – zum Beispiel, wenn das Falschparken zu einer Behinderung oder Gefährdung anderer führt – mit Punkten im Fahreignungsregister geahndet.

Parkschein: Anforderungen an guter Lesbarkeit

Wie schnell man als Falschparker gilt, wenn man zwar einen vorgeschriebenen Parkschein oder Parkausweis hat, diesen jedoch nicht wie in [§ 13 StVO](#) vorgeschrieben von außen gut lesbar am oder im Auto anbringt, belegt ein Urteil ([35 OWi 83/23](#)) des AG Schwerin vom 8. Mai 2023. Das Gericht entschied, dass es nicht ausreicht, einen Parkschein oder -ausweis im Inneren des Fahrzeuges auf der Mittelkonsole auf Höhe der Sitzflächen zu legen, da dieser Platz nicht die Anforderungen an eine gute Lesbarkeit erfüllt. Der Kfz-Fahrer wurde zu einer Geldbuße in Höhe von 55 Euro verurteilt ([13.6.2023](#)).

Im Urteil heißt es unter anderem: „Dem Überwachungspersonal muss eine Kontrolle der vollständigen Parkerlaubnis ohne erhebliche Schwierigkeiten, ohne Hilfsmittelverwendung und insbesondere ohne großen Zeitaufwand durch einen Blick in das Innere eines Fahrzeuges möglich sein. Erfüllt wird diese Anforderung durch ein Auslegen bzw. Anbringen in unmittelbarem Abstand zu den von außen einsehbaren Flächen (Fenstern) etwa hinter der Windschutzscheibe, an einer Seitenscheibe oder auf der Abdeckplatte des Gepäckraumes.“ Weiter wurde betont: „Das Auslegen bzw. Anbringen etwa im Kofferraum, selbst wenn dieser von außen teilweise einsehbar sein sollte, entspricht nicht den Anforderungen an eine gute Lesbarkeit.“

Übrigens: An defekten Parkuhren darf gemäß [§ 13 StVO](#) „nur bis zur angegebenen Höchstparkdauer geparkt werden. In diesem Fall ist die Parkscheibe zu verwenden“.

2. Wann Falschparken zur Straftat wird

Kommt es durch das Falschparken zu einer extremen Gefährdung oder einer bewusst in Kauf genommenen Nötigung anderer, handelt es sich um eine Straftat. So kann das absichtliche Zuparken einer Parkplatz- beziehungsweise Garagenausfahrt oder eines anderen Fahrzeuges unter Umständen als Nötigung und damit als Straftat gemäß [§ 240 StGB](#) gewertet werden.

Dies zeigt ein Urteil ([14 K 6193/17](#)) vom 21. November 2017 des VG Düsseldorf ([25.5.2018](#)). Ein Vermieter hatte sein Fahrzeug so vor der Garage eines Mieters geparkt, dass dieser mit seinem Auto nicht ausfahren konnte. Da der Vermieter nicht erreichbar war, ließ die herbeigerufene Polizei das Fahrzeug abschleppen. Die entstandenen Abschleppkosten und Verwaltungsgebühren wurden dem Vermieter in Rechnung gestellt. Dieser weigerte sich, zu zahlen, klagte dagegen, verlor aber vor Gericht. Das VG Düsseldorf bestätigte die Rechtmäßigkeit der Abschleppmaßnahme und erklärte zudem, dass

das Parken vor der Garage eine Besitzstörung darstelle und der objektive Tatbestand der Nötigung gemäß § 240 Abs. 1 StGB erfüllt sei.

Als Straftat kann es außerdem gewertet werden, wenn man regelwidrig auf Geh- und Radwegen parkt und somit die Fußgänger und Radfahrer zwingt, auf die Straße auszuweichen, was für sie zu einer extremen Gefährdung führt. Auch wenn man als Falschparker Feuerwehrezufahrten oder enge Straßen blockiert und deshalb Rettungskräfte nicht rechtzeitig zum Einsatzort kommen, kann dies als Straftat gelten.

Zudem kann ein solches Verhalten zu einer Mitschuld des Parkenden an einem Unfall führen, wie eine Entscheidung ([1 U 122/20](#)) des OLG Düsseldorf vom 20. April 2021 belegt. Kommt es während eines Einsatzes zu einer Kollision zwischen einem Rettungswagen und einem verbotswidrig in einer scharfen Kurve in einer verkehrsberuhigten Zone abgestellten Fahrzeug, trägt der Falschparker eine Mitschuld. Im genannten Fall musste der Kfz-Halter für 25 Prozent des eigenen erlittenen Unfallschadens und seine Kfz-Haftpflichtversicherung für 25 Prozent des Unfallschadens des Unfallgegners aufkommen ([27.5.2021](#)).

3. Die Folgen von Parkverstößen

Ist ein Auto falsch geparkt, erhält dessen Halter in der Regel den Bußgeldbescheid. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) entschied jedoch mit einem Urteil ([2 BvR 1457/23](#)) vom 17. Mai 2024, dass ein Halter nicht automatisch als Fahrer eines Fahrzeugs zum Zeitpunkt eines Parkverstoßes gilt. In dem zugrundeliegenden Fall hatte der Pkw-Halter einen Bußgeldbescheid von 30 Euro wegen Überschreitung der Parkdauer erhalten. Dagegen klagte er. Das BVerfG kam letztendlich zu dem Schluss, dass weder die Haltereigenschaft noch ein Foto des stehenden Fahrzeugs als Beweis ausreichen ([17.6.2024](#)).



Foto: ©miss_mafalda/stock.adobe.com

Die Entscheidung bedeutet jedoch nicht, dass Parkverstöße folgenlos bleiben. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten wie dem genannten Parkverstoß kann eine Verwarnung (umgangssprachlich Knöllchen) mit einem Verwarnungs- oder Bußgeld ab fünf Euro ausgesprochen werden.

Erfolgt keine fristgerechte Zahlung, erhält man in der Regel eine schriftliche Zahlungsaufforderung in Form eines Bußgeldbescheides mit einem Anhörungsbogen. Beahlt der Betroffene nicht, kann ein gebührenpflichtiges Bußgeldverfahren eingeleitet werden. Kann nicht festgestellt werden, wer

als Fahrer den Parkverstoß begangen hat, und gibt der Halter darüber im Anhörungsbogen keine Auskunft, erhält dieser üblicherweise einen Kostenbescheid mit den Verfahrenskosten.

Wann das Abschleppen oder eine Fahrtenbuchauflage drohen

Bei einem Parkverstoß kann auch das Abschleppen des Fahrzeugs vom Ordnungsamt oder der Polizei angeordnet werden. Die Kosten dafür trägt in der Regel der Kfz-Halter. Kann der Fahrer bei mehrmaligen Verkehrsverstößen nicht ermittelt werden, kann gegen den Halter auch eine Fahrtenbuchauflage verhängt werden.

Auf öffentlichen Straßen darf nur auf Anordnung der Polizei oder des Ordnungsamtes abgeschleppt werden, wenn durch das falsch geparkte Kfz die Verkehrssicherheit gefährdet, andere Verkehrsteilnehmer behindert werden oder das Fahrzeug im absoluten Halteverbot steht. Gemäß einem Urteil (1 K 860/20) des VG Leipzig vom 5. Mai 2021 darf ein auf einem markierten Radweg abgestelltes Kraftfahrzeug grundsätzlich abgeschleppt werden – selbst wenn es am Ende des gekennzeichneten Radfahrstreifens steht und hinter dem Fahrzeug noch ein weiteres Auto parkt ([22.7.2021](#)).

Das Ordnungsamt darf auch ein auf einem Carsharing-Parkplatz geparktes Fahrzeug, das kein Carsharing-Wagen ist, abschleppen lassen. Dabei spielt es keine Rolle, ob noch weitere Carsharing-Parkplätze frei waren oder es durch den Falschparker zu einer sonstigen Behinderung eines Carsharing-Fahrzeugs gekommen ist, wie aus einem Urteil des VG Düsseldorf ([14 K 491/23](#)) vom 20. Februar 2024 hervorgeht ([1.3.2024](#)).

Hinterlässt der Fahrer einen Zettel mit seinem genauen Aufenthaltsort in unmittelbarer Nähe des geparkten Kfz und seine Handynummer, muss die Polizei dort nachfragen. Eine Visitenkarte mit Handynummer, eine Handynummer allein oder ein Zettel mit der Aufschrift „Komme sofort“ genügen nicht. Behörden müssen den Fahrer auch nicht suchen. Nach einem Urteil ([3 Bf 25/02](#)) vom 22. Mai 2005 des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Hamburg ist das Abschleppen auch zulässig, wenn vom Falschparker nur ein Zettel mit einer Festnetznummer und einer nahe Adresse sichtbar im Wagen abgelegt wurde.

Wer sein Fahrzeug unerlaubt auf einem Privat- oder Firmengrundstück parkt, muss ebenfalls damit rechnen, dass er abgeschleppt wird. Privatgrundstücksbesitzer oder auch Mieter eines solchen Grundstücks dürfen widerrechtlich geparkte Fahrzeuge auf Kosten des Halters abschleppen lassen, wie ein Urteil ([ZR 144/08](#)) vom 5. Juni 2009 des BGH belegt. Dies kann, anders als bei einem polizeilich angeordneten Abschleppen, auch ohne Rücksicht auf die Verhältnismäßigkeit erfolgen. Das heißt, der Grundstücksbesitzer muss nicht versuchen, einen fremden Kfz-Halter zu kontaktieren. Das bestätigt ein Urteil ([122 C 31597/15](#)) des AG München ([20.7.2016](#)).

Ruft ein Grundstücksbesitzer ein Abschleppunternehmen, hat er meist vorab die Abschleppkosten zu tragen. Er kann sich diese jedoch wieder vom Falschparker erstatten lassen. Private Grundstückseigentümer dürfen falsch

geparkte Autos nicht eigenmächtig, etwa mit einer Parkkralle oder dem eigenen Auto, an der Wegfahrt blockieren. Solche Maßnahmen können als Nötigung gewertet werden und strafbar sein, wie eine Entscheidung (17 C 108/10) des AG Augsburg vom 3. März 2010 verdeutlicht.

Grundsätzlich muss ein Falschparker die Abschleppkosten auch bei einer Leerfahrt oder einem abgebrochenen Abschleppvorgang tragen – etwa, weil er gerade hinzukommt, wenn sein Auto verladen werden soll. Laut Gericht dürfen diese Kosten nur dann nicht berechnet werden, wenn der Abschleppwagen nach dem abgebrochenen Vorgang direkt ein anderes verkehrswidrig geparktes Fahrzeug in unmittelbarer Nähe entfernt. Dies belegt ein Urteil (5 K 82/23.NW) des VG Neustadt vom 13. November 2023 (24.5.2024).

Notorische Falschparker: Auch ein Führerscheinentzug ist möglich

Wer extrem häufig falsch parkt, muss damit rechnen, dass er zur MPU aufgefordert wird oder ihm sogar der Führerschein entzogen wird. So wurde laut einem Gerichtsurteil (14 L 2776/23) des VG Düsseldorf vom 7. November 2023 einem Falschparker der Führerschein entzogen, nachdem er innerhalb von 16 Monaten 54 Parkverstöße begangen hatte und einer ihm deshalb auferlegten MPU-Begutachtung nicht nachgekommen ist.

Bei einem anderen Gerichtsverfahren wurde einem Kraftfahrer mit einem Urteil (4 K 456/21) des VG Berlin vom 28. Oktober 2022 der Führerschein entzogen, nachdem er binnen eines Jahres mindestens 174 Verkehrsordnungswidrigkeiten, davon mindestens 159 Parkverstöße, begangen hatte.

„Ein Kraftfahrer, der offensichtlich nicht willens ist, auch bloße Ordnungsvorschriften, die im Interesse eines geordneten, leichten und ungefährdeten Verkehrs geschaffen sind, einzuhalten, und der solche Vorschriften hartnäckig missachtet, ist zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet. Dies gilt auch, wenn die Verstöße lediglich mit einem Verwarngeld belegt wurden“, wie dem Urteil zu entnehmen ist (23.11.2022). ■

VIII. Ein Unfall – mehrere Verursacher

Bei zahlreichen Unfällen muss die Schuldfrage vor Gericht geklärt werden. Häufig wird hier entschieden, dass nicht nur ein Unfallbeteiligter als Unfallverursacher gilt, und es kommt zu einer entsprechenden Haftungsaufteilung.

1. Haftungsquote bei mehreren Unfallbeteiligten

Es gibt Unfälle, bei denen zwei oder auch mehrere Verkehrsteilnehmer eine Mit- beziehungsweise Teilschuld (§ 254 BGB) am Unfall haben. Und sogar, wenn kein direktes Verschulden eines unfallbeteiligten Kfz-Fahrers vorliegt, kann er aufgrund der Betriebsgefahr, die von seinem Kfz ausgeht – die sogenannte Gefährdungshaftung gemäß § 7 StVG –, für den entstandenen Unfallschaden bei Dritten zur Haftung herangezogen werden.

Das belegt ein Urteil (12 O 270/21) vom 14. Juni 2022 des LG Stuttgart. Im genannten Fall wurde auf einer Autobahn ein Pkw von einem etwa zehn bis 15 Zentimeter großen Metallteil getroffen, das von einem vorausfahrenden Fahrzeug abgefallen war oder aufgewirbelt wurde. Dabei wurde der Pkw erheblich beschädigt. Beide Kfz-Fahrer verhielten sich regelkonform.

Der Kfz-Halter des vorausfahrenden Fahrzeugs muss sich dennoch die von seinem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr anrechnen lassen und den eingetretenen Schaden am Pkw gemäß §§ 7 Abs. 1 und 17 Abs. 1 StVG in voller Höhe tragen. Denn die Betriebsgefahr des nachfolgenden Autos kommt nicht zum Tragen, da der Schaden für dessen Fahrer unvermeidbar war (12.12.2020).

Je nachdem, wie hoch der Anteil der (Teil-)Schuld beziehungsweise der Haftungsanteil ist, der einem Unfallbeteiligten zugesprochen wird, übernimmt die Kfz-Haftpflichtversicherung des Unfallbeteiligten, der den Unfall mitverursacht hat, die Schadenhöhe des Unfallgegners anteilig. Letzterer bleibt daher auf einem Teil seines Schadens sitzen. Hat dieser eine Vollkaskoversicherung, kann er sich diesen anteiligen Rest des Kfz-Schadens abzüglich einer eventuell vereinbarten Selbstbeteiligung erstatten lassen.

Hat ein Versicherungsnehmer (VN) zu 50 Prozent Schuld am Unfall, muss er beziehungsweise seine Kfz-Haftpflichtversicherung 50 Prozent des beim Unfallgegner entstandenen Schadens bezahlen. Das gilt auch für den Unfallgegner. Beide Unfallgegner bleiben somit selbst auf je 50 Prozent ihres eigenen Schadens sitzen.



Foto: ©Freedomz/stock.adobe.com

Bei einer 30-prozentigen Haftungsquote muss die eigene Kfz-Haftpflichtversicherung eines VN 30 Prozent des Schadens des Unfallgegners zahlen. Der Unfallgegner hat 70 Prozent seines eigenen Schadens selbst zu tragen. Der VN erhält dagegen 70 Prozent seines eigenen Schadens ersetzt, 30 Prozent jedoch nicht.

Schlechterstellung des Schadenfreiheitsrabatts

Muss die Kfz-Haftpflichtversicherung eines Versicherungsnehmers (VN) zahlen, weil dieser mit dem versicherten Kfz einen Unfall komplett oder auch nur anteilig verschuldet hat, kommt es im darauffolgenden Kalenderjahr zu einer Schlechterstellung des Schadenfreiheitsrabatts (SFR) und damit oft zu einer Beitragserhöhung.

Das Gleiche gilt für die Vollkaskoversicherung. Wer sie in Anspruch nimmt und sich seinen eigenen Schaden erstatten lässt, der aus einem selbst verursachten Unfall resultiert (oder aus einem Unfall, für den der Versicherte eine Mitschuld trägt oder für den niemand haftet), muss mit einer Schlechterstellung des SFR in der Vollkasko und damit im nächsten Jahr mit einer höheren Kfz-Prämie rechnen.

Ob die Inanspruchnahme der Vollkasko im Hinblick auf die dadurch steigenden Beiträge sinnvoll ist, hängt von der Schadenhöhe, aber auch von der Prämienhöhe nach der SFR-Slechterstellung ab. Eine Höherstufung des SFR in der Kfz-Haftpflicht aufgrund eines (mit-)verursachten Unfalles kann ein VN verhindern, wenn er dem eigenen Kfz-Versicherer in einer bestimmten Frist den an den Unfallgegner gezahlten Schaden zurückerstattet.

Einige Versicherer informieren ihre Kunden, wenn die Schadenregulierung abgeschlossen wurde und der Schadenbetrag beispielsweise nicht über 500 Euro oder 1.000 Euro liegt. Nach dieser Mitteilung hat der VN üblicherweise sechs Monate – je nach Vertragsvereinbarung auch länger – Zeit, um den Schaden zurückzuzahlen und so eine SFR-Slechterstellung zu vermeiden.

Rabattschutz trotz Unfall

In vielen Policen kann man teils optional, je nach SF-Klasse und Alter der Fahrer, eine Rabattretterklausel vereinbaren. In deren Rahmen verzichtet der Kfz-Versicherer darauf, dass sich der Beitrag im nächsten Kalenderjahr aufgrund eines Schadenfalls erhöht. Je nach Vereinbarung kann sich dann zwar im nächsten Jahr die SF-Klasse verschlechtern, der bisherige SFR als Grundlage für die Prämienberechnung bleibt aber auf dem bisherigen Stand bestehen.

Ist dagegen eine Rabattschutzklausel in der Police vereinbart, wird im Schadenfall weder eine Schlechterstellung der SF-Klasse noch des SFR vorgenommen. Je nach vertraglicher Regelung bleiben damit die SF-Klasse und der SFR im nächsten Kalenderjahr auf dem bisherigen Stand oder es werden beide sogar so gestellt, als wenn es keinen Schadenfall gegeben hätte.

2. Urteile zur Mithaftung

Bei zahlreichen Unfällen muss die Schuldfrage vor Gericht geklärt werden. Häufig wird hier entschieden, dass nicht nur ein Unfallbeteiligter als Unfallverursacher gilt, und es kommt zu einer entsprechenden Haftungsaufteilung.

Teilschuld bei Auffahrunfällen

Auffahrunfälle sind keine Seltenheit. Hin und wieder ereignet sich aber auch ein Unfall, weil ein Kfz-Fahrer rückwärtsfährt, ohne zu prüfen, ob hinter ihm frei ist. Das Schadensbild beider Unfallarten ähnelt sich stark, so dass nicht immer festzustellen ist, wer den Unfall verursacht hat. Beschuldigen sich beide Unfallbeteiligte, dass der andere aufgefahren ist, kann es sein, dass auch beide jeweils zur Hälfte für den Schaden des anderen haften müssen, wie ein Gerichtsurteil des AG Essen ([29 C 152/22](#)) vom 21. Juli 2023 belegt ([8.11.2023](#)).

In einem weiteren Gerichtsstreit ging es darum, wer die Hauptschuld am Unfall hat, wenn ein Kfz-Fahrer auf einer Landstraße grundlos stark abbremst und der nachfolgende Verkehrsteilnehmer deswegen auffährt. Das LG Saarbrücken entschied in einem Urteil ([13 S 69/19](#)) vom 4. Oktober 2019: Leitet ein Kfz-Fahrer ohne ersichtlichen Grund eine Vollbremsung ein und kommt es dadurch zu einem Auffahrunfall, trägt er dafür eine Mitschuld von 50 Prozent ([22.6.2020](#)).

Wenn sich mehrere Unfallbeteiligte verkehrswidrig verhalten

Missachtet ein Autofahrer beim Abbiegen auf ein Grundstück die Vorfahrt eines Motorradfahrers und es kommt zur Kollision, trägt der Abbiegende das überwiegende Verschulden – selbst wenn der Motorradfahrer erheblich zu schnell war. Das entschied das LG Hamburg am 14. September 2018 ([306 O 15/18](#)). Der Motorradfahrer hatte die am Unfallort zulässige Höchstgeschwindigkeit um 40 Prozent überschritten. Er erhielt laut Urteil deswegen eine Teilschuld in Höhe von 30 Prozent. 70 Prozent des Schadens muss hingegen der Pkw-Fahrer tragen ([5.6.2019](#)).

In einem anderen Gerichtsfall hatte das Gericht zu entscheiden, wer für den Unfall verantwortlich ist, wenn zwei Autofahrer an einer zweispurigen Straße, auf der eine Fahrbahnseite wegen parkender Fahrzeuge verengt ist, kollidieren. Ein Mann fuhr mit seinem Pkw auf der freien Straßenseite, als ihm eine Frau mit ihrem Auto entgegenkam. Sie hatte eine Auswechlücke passiert, ohne dem Mann Vorrang zu gewähren. Dabei kam es zum Zusammenstoß.

Laut Gerichtsentscheid ([10 O 85/20](#)) vom 3. Februar 2023 des LG Duisburg, muss sich ein wartepflichtiger Kfz-Fahrer beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen besonders vorsichtig verhalten. Dabei hat er zu gewährleisten, dass er entgegenkommende Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet oder behindert. Doch auch der Vorfahrtsberechtigte hätte trotz seines Vorrangs die Geschwindigkeit reduzieren und weiter rechts fahren können, um eine Kollision zu verhindern. Dem Vorfahrtsberechtigten trifft laut Urteil daher eine Mitschuld von einem Drittel, der Wartepflichtige muss zwei Drittel des Unfallschadens tragen ([16.3.2023](#)).



In einem anderen Fall kollidierten bei Dunkelheit ein Motorradfahrer, der mit seinem Bike auf einer vorfahrtsberechtigten Straße unterwegs war, und ein Autofahrer, der mit seinem Pkw von einer Seitenstraße in die Straße einbiegen wollte und eigentlich wartepflichtig war. Hier sei eine Haftungsverteilung zu je 50 Prozent je Unfallbeteiligten angemessen, da das Motorrad aufgrund eines Wheelies schwer erkennbar gewesen sei. So entschied das Oberlandesgericht Hamm ([11 U 38/22](#)) ([3.2.2023](#)).

Wie die Betriebsgefahr zur Mithaftung führen kann

Autofahrer müssen bei Dunkelheit und erkennbarem Gegenverkehr auf schmalen Straßen so fahren, dass sie innerhalb der halben Sichtweite anhalten können – auch wenn dies eine deutlich reduzierte Geschwindigkeit weit unter dem erlaubten Tempolimit erfordert, wie aus einem Urteil ([14 U 182/19](#)) vom 4. März 2020 des OLG Celle hervorgeht. Eine Pkw-Fahrerin war auf einer Landstraße mit einem überbreiten landwirtschaftlichen Gespann zusammengestoßen. Da sie dessen Breite hätte einkalkulieren und langsamer fahren müssen, wurde ihr vom Gericht eine Mitschuld von 70 Prozent zugesprochen. Der Gespannhalter muss für 30 Prozent des Schadens haften, da sein 18 Tonnen schweres Fahrzeug eine erhöhte Betriebsgefahr darstellte.

Die Überbreite des landwirtschaftlichen Gespannes habe laut Gericht ebenfalls zur Kollision mit beigetragen. Es sei jedoch zu bedenken, dass die Autofahrerin, wenn sie weiter rechts gefahren wäre, problemlos daran hätte vorbeifahren können. „Eine geringere Geschwindigkeit hätte ihr mehr Zeit zur Reaktion, sprich einem Lenkmanöver nach rechts, gelassen. Maßgeblich kausal war der Umstand, dass sie die Fahrbahnmitte überfahren hat“, so das Gericht ([9.3.2020](#)).

Fährt ein vorfahrtsberechtigter Kfz-Fahrer ohne zwingenden Grund auf einer zweispurigen Straße nicht möglichst weit rechts, sondern links zur Mitte der Fahrbahn, kann ihm bei einem Unfall eine Mithaftung treffen – selbst wenn der Unfallgegner die Vorfahrt missachtet hat und das Vorfahrtsrecht in der Regel für die gesamte Fahrbahnbreite gilt. Das bestätigte das OLG Hamm mit einem Urteil ([I-7 U 93/21](#)) vom 23. September 2022. Das Gericht setzte im genannten Gerichtsfall die Mithaftung eines Vorfahrtsberechtigten auf 25 Prozent aufgrund einer erhöhten Betriebsgefahr fest, nachdem dieser nicht rechts, sondern weit links auf seiner Fahrspur unterwegs war.

„Dass schon das Befahren der linken Fahrbahnhälfte – auch wenn sich das Vorfahrtsrecht auf die gesamte Fahrbahnbreite erstreckt – die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges erhöht und im Falle der Unfallursächlichkeit dieses Umstandes zur Mithaftung führt, entspricht ständiger obergerichtlicher Rechtsprechung“, so das Gericht. Weiter heißt es im Urteil: „Ob der Vorfahrtsberechtigte vollständig auf der für ihn linken Fahrbahnhälfte fährt oder ob er zugleich die linke und rechte Fahrbahnhälfte befährt, ist dabei nicht von entscheidender Bedeutung. Die erhöhte Betriebsgefahr ergibt sich vielmehr aus dem Umstand, dass wegen einer Mitnutzung der linken Fahrbahnhälfte ein berührungsloser Begegnungsverkehr unmöglich wird“ ([3.5.2023](#)). ■

IX. Ausreden über Ausreden

Immer wieder versuchen Kfz-Fahrer, denen ein Verkehrsverstoß vorgeworfen wird, mit Ausreden, aber auch mit wahrheitsgemäßen Schilderungen, wie es zu dem Vorfall gekommen ist, einer möglichen Strafe zu entgehen.

Eine besonders kuriose Behauptung stellte ein Autofahrer auf, bei dem bei einer Polizeikontrolle 1,32 Promille BAK festgestellt wurden und der deshalb vom AG Frankfurt wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr zu einer hohen Geldstrafe und einem mindestens elfmonatigen Führerscheinentzug verurteilt wurde. Er gab an, nur versehentlich alkoholisiert gefahren zu sein, nachdem er von Fremden zwölf Pralinen erhalten und diese gegessen hätte, ohne zu wissen, dass sie mit Alkohol gefüllt gewesen waren.

Dies widerlegte ein vom Gericht angeforderter Gutachter. Um bei seiner Statur einen solchen BAK zu erreichen, hätte der Betroffene mindestens 132 handelsübliche alkoholhaltige Pralinen essen müssen. Selbst bei eigens hergestellten Pralinen mit hoher Alkoholkonzentration wäre es unrealistisch, diese Menge innerhalb kurzer Zeit zu konsumieren, wie dem Urteil ([907 Cs 515 Js 19563/24](#)) vom 29. August 2024 zu entnehmen ist ([19.11.2024](#)).

Auch zahlreiche andere Rechtfertigungen sind oftmals unerheblich für das Strafmaß. Manche Verkehrssünder wollen zum Beispiel ein Fahrverbot oder ein Bußgeld mit dem Argument abwenden, dass ihr regelwidriges Verhalten zum Zeitpunkt des Vergehens keine Gefahr dargestellt habe. Für die Bestrafung zählt laut Rechtsprechung jedoch bereits die abstrakte Gefährlichkeit.

Das KG Berlin hat beispielsweise in einem Beschluss vom 14. April 2020 ([3 Ws \(B\) 46/20 – 122 Ss 18/20](#)) entschieden, dass es unzulässig ist, die vom Gesetzgeber festgelegte abstrakte Gefährlichkeit eines Verstoßes durch richterliche Würdigung zu unterminieren. Verhandelt wurde hier ein Rotlichtverstoß, den ein Autofahrer 1,1 Sekunden, nachdem die Ampel an einer Kreuzung rot zeigte, begangen hatte. Der Querverkehr an der Kreuzung war zu diesem Zeitpunkt jedoch vorübergehend gesperrt. Dennoch blieb es beim bereits verhängten Strafmaß von 250 Euro Bußgeld und einem Monat Fahrverbot aufgrund der abstrakten Gefährlichkeit.

In manchen Fällen wird aber aufgrund besonderer Umstände tatsächlich von einer Bestrafung eines Verkehrssünders abgesehen oder die Strafe wird zumindest deutlich reduziert. Trotz einer möglichen Gefährdung anderer durch einen Verkehrsverstoß kann beispielsweise ein Fahrverbot in Ausnahmefällen unangemessen sein. Entscheidend ist hier, inwieweit der Verstoß auf einer nachvollziehbaren Besonderheit und nicht auf einer groben Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit beruht.

Augenblicksversagen

Ein klassisches Beispiel für ein Fehlverhalten, das je nach Einzelfall kein Fahrverbot rechtfertigt, ist das „Augenblicksversagen“. Also wenn ein Kfz-Fahrer

trotz der notwendigen Sorgfalt beispielsweise ein Verkehrszeichen übersehen oder ein Ampelzeichen verwechselt hat, und es dadurch zu dem Verkehrsverstoß gekommen ist. Laut einem Urteil des BGH vom 11. September 1997 ([4 StR 638/96](#)) erfordert ein Fahrverbot ein besonders verantwortungsloses Verhalten im Straßenverkehr. Fehlt dieses Merkmal, kann von einem Fahrverbot abgesehen werden.

So wurde mit einem Urteil des AG Potsdam (88 OWi 4131 Js 34510/16 (590/16)) vom 23. Januar 2017 von einem zuerst verhängten Fahrverbot abgesehen, nachdem ein Tempolimitsünder angab, ein einseitig aufgestelltes Verkehrszeichen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung übersehen zu haben, weil es vermutlich während eines Überholvorgangs vorübergehend von einem Lkw verdeckt war ([12.5.2017](#)).

Wer beispielsweise angibt, eine rote Ampel nur deshalb missachtet zu haben, weil er durch die Sonne geblendet wurde, kann sich jedoch nicht auf ein Augenblicksversagen berufen. In der Regel wird in dem Fall mindestens von einer erheblichen Mitschuld ausgegangen. Nach einem Urteil (1 Ss 61/96) vom 1. Juli 1996 des OLG Karlsruhe, muss man als Autofahrer bei einer tiefstehenden Sonne immer damit rechnen, geblendet zu werden, und daher entsprechend vorsichtig fahren.

Notlagen anderer Personen...

Ist ein Verkehrsverstoß darauf zurückzuführen, dass eine Notlage vorlag, bei der eine Ordnungswidrigkeit begangen wurde, um möglichst schnell einer anderen Person Erste Hilfe zu leisten, kann unter anderem gemäß [§ 16 OWiG](#) ebenfalls die Strafe entfallen oder reduziert werden. Dies zeigt beispielsweise ein Beschluss vom 22. November 1999 des Bayerischen OLG ([2 ObOWi 518/99](#)). Ein Arzt war innerorts mit 35 km/h zu viel geblitzt worden, als er aufgrund eines Notfalles mit seinem Auto zu einem Patienten fuhr. Das Gericht hob das zunächst auferlegte Fahrverbot auf, ohne die verhängte Geldbuße zu verändern.

Allerdings kommt es auf den jeweiligen Umstand eines Notfalles an. Eine rechtfertigende Notlage liegt laut Rechtsprechung in der Regel nur vor, wenn der Kfz-Fahrer erfolglos nach einer alternativen Lösung gesucht hat, zum Beispiel vergeblich einen Notarzt angerufen hat, und besondere Umstände wie eine nicht mögliche oder nicht rechtzeitige Rettung in einem abgelegenen Gebiet herrschten. Zudem darf die Geschwindigkeitsüberschreitung nur erfolgen, wenn sie einen wesentlichen Vorteil für die in Not befindliche Person bringt, ohne dass sich das Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer unverhältnismäßig erhöht. Dies belegen diverse Urteile, u. a. vom OLG Köln vom 2. Mai 2005 ([8 Ss-OWi 98/05](#)), vom OLG Celle vom 1. Oktober 2014 ([321 SsBs 60/14](#)) und vom OLG Frankfurt am Main vom 14. März 2001 ([2 Ws \(B\) 94/01 OWiG](#)).

So entschied das OLG Düsseldorf mit einem Urteil ([2 RBs 13/21](#)) vom 8. März 2021, dass es nicht automatisch strafmildernd ist, wenn man eine in den Wehen liegende Frau oder einen Verletzten ins Krankenhaus bringen will und deshalb zu schnell fährt. Eine Urteilsbegründung des Gerichts: Der Betroffene hätte vorab versuchen müssen, rettungsdienstliche Hilfe anzufordern.

... oder eigene Notdurft

Auch passiert es, dass sich Raser auf eine eigene Notlage berufen. Doch wer das Tempolimit überschreitet, nur weil er Blasen- oder Darmprobleme hat und schnellstmöglich eine Toilette erreichen will, hat wenig Chancen auf eine geringere Strafe, wenn er geblitzt wird.

Laut einem Urteil (2 Ss 263/98) des OLG Zweibrücken vom 26. Oktober 1998 kann zwar ein Verkehrsverstoß wie eine Geschwindigkeitsübertretung im Einzelfall durch einen Notstand laut § 16 OWiG gerechtfertigt sein, wenn der Betroffene ihn begangen hat, um einem plötzlich aufgetretenen und unabweisbaren Stuhltrang nachzukommen. Allerdings gilt dies laut Rechtsprechung in der Regel nicht, wenn er eine andere Möglichkeit gehabt hätte. Etwa auf einem Seitenstreifen anzuhalten und dort seine Notdurft zu verrichten, oder wenn er durch das zu schnelle Fahren keinen erheblichen Zeitgewinn erzielt, um sich zu erleichtern. Dies belegt unter anderem auch das OLG Düsseldorf in einem Urteil (IV-5 Ss (OWi) 218/07 – (OWi) 150/07 I) vom 6. Dezember 2012.

Dass Darmprobleme häufig kein ausreichender Grund sind, um straffrei zu bleiben, zeigt auch ein Urteil des AG Lüdinghausen (19 OWi-89 Js 155/14-21/14). Ein Lkw-Fahrer war auf einer Landstraße über 50 km/h schneller als erlaubt unterwegs gewesen. Er entschuldigte dies damit, dass er die Geschwindigkeitsbegrenzung wegen einsetzender Darmprobleme nicht wahrgenommen habe und so schnell wie möglich einen Platz aufsuchen wollte, um sich zu erleichtern. Er litt schon länger unter entsprechenden Gesundheitsproblemen. Weder die Geldbuße noch das einmonatige Fahrverbot wurden vom Gericht reduziert (20.3.2014).

Verdeckte oder zugeschnittene Verkehrszeichen

Von einer Bestrafung kann auch abgesehen werden, wenn ein Verkehrsschild nicht erkennbar war. Allerdings: Zugeschnittene Verkehrszeichen, die aufgrund ihrer äußeren Form eindeutig zu identifizieren sind, wie das achteckige Stopp- oder das auf der Spitze stehende, dreieckige Vorfahrt-achten-Verkehrszeichen, behalten weiter ihre Gültigkeit, so das Urteil des OLG Hamm (III-3RBs 336/09).

Nur Verkehrszeichen, die aufgrund ihrer Form mehrere Bedeutungen haben können, verlieren ihre Verbindlichkeit, wenn sie von Schnee vollständig bedeckt sind, so ein Urteil des Bayerischen OLG (1 ObOWi 127/84). Dazu gehören dreieckige Gefahren- sowie runde Verbots- oder Beschränkungszeichen wie Schilder zur Geschwindigkeitsbeschränkung. Allerdings ist diese Regelung nicht als Freibrief zu verstehen, denn jeder Fahrer muss sein Tempo an die jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnisse anpassen.

Von Ortskundigen erwartet man zudem, dass sie, wenn sie regelmäßig bestimmte Strecken fahren, die dortigen Verkehrszeichen und Einschränkungen



Foto: ©Sergey/stock.adobe.com

kennen. Sie müssen sich daher auch an die Beschränkungen und Vorschriften halten, selbst wenn die Verkehrsschilder verschneit und nicht zu lesen sind, wie mehrere Gerichtsurteile belegen.

Parkverbotsschilder behalten übrigens generell ihre Gültigkeit, selbst wenn sie vom Schnee bedeckt sind, wie das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (**3 C 10.15**) zeigt. Denn es sei unter Umständen einem Fahrer zuzumuten, ein vorhandenes Schild vom Schnee zu säubern, um zu kontrollieren, ob das Fahrzeug dort geparkt werden darf oder nicht (**8.4.2016**).

Wann ein Führerscheinentzug eine unzumutbare Härte darstellt

Laut gängiger Rechtsprechung kann von einem Führerscheinentzug abgesehen oder ein verhängtes Fahrverbot reduziert werden, wenn es für die betroffene Person eine unzumutbare Härte bedeuten würde. Das ist insbesondere der Fall, wenn durch das Fahrverbot der Verlust des Arbeitsplatzes oder die Existenzgefährdung bei Selbstständigen droht und keine zumutbaren Alternativen bestehen, um diese existenziellen Folgen abzuwenden.

Vor diesem Hintergrund hat das AG Gemünden einen 21-jährigen Monteur wegen einer Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen verurteilt, verzichtete jedoch darauf, ihm zugleich die Fahrerlaubnis langfristig zu entziehen. Stattdessen verhängte es mit dem Urteil (**1 Cs 952 Js 6185/11**) vom 1. August 2012 nur ein dreimonatiges Fahrverbot bei gleichzeitiger Erhöhung der Anzahl der üblichen Tagessätze. Als Begründung für die geringere Strafe führte das Gericht an, dass der Angeklagte – er arbeitet als Monteur im Außendienst – beruflich in besonderer Weise auf seine Fahrerlaubnis angewiesen sei und ihm bei einem längeren Fahrverbot die Jobkündigung drohen würde.

Inwieweit ein Strafmaß jedoch reduziert wird, kommt auf den Einzelfall an. So sind „berufliche Nachteile auch schwerwiegender Art grundsätzlich hinzunehmen“. Einem Betroffenen ist laut ständiger Rechtsprechung „zuzumuten, durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen die Zeit des Fahrverbots zu überbrücken, zum Beispiel durch Inanspruchnahme von Urlaub, Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, Inanspruchnahme einer Fahrgemeinschaft, Anstellen eines bezahlten Fahrers usw.“ Wenn das Fahrverbot zum Beispiel nur einen Monat dauert, bleiben die möglichen finanziellen Belastungen in einem überschaubaren und in der Regel zumutbaren Rahmen. Dies geht aus einem Urteil (**2 Ss-OWi 246/06**) des OLG Frankfurt vom 25. Juli 2006 hervor.

Das OLG Düsseldorf entschied in einem Beschluss (**IV-3 RBs 210/10**) vom 27. Dezember 2010, dass ein Gericht ein Fahrverbot grundsätzlich nicht auf weniger als einen Monat reduzieren darf – selbst wenn der Betroffene aus beruflichen Gründen auf sein Fahrzeug angewiesen ist (**10.2.2011**).

Wer durch mangelnde Verkehrsdisziplin ein Fahrverbot riskiert, kann sich nicht darauf berufen, dass er aus beruflichen Gründen auf seinen Führerschein angewiesen ist. Das entschied das AG Landstuhl (**3 OWi 4211 Js 11910/23**). Im konkreten Fall überschritt ein Autofahrer auf der Autobahn ein geltendes Tempolimit um 50 km/h. Der Betroffene arbeitete als Bauleiter auf Probezeit und

befürchtete, dass er durch das gegen ihn verhängte einmonatige Fahrverbot seinen Job verlieren würde. Das Gericht sah hierin jedoch keinen Grund, das Fahrverbot zu ändern.

In der Urteilsbegründung heißt es, dass ein Kfz-Fahrer, der ein Fahrverbot durch mangelnde Verkehrsdisziplin riskiert, nicht geltend machen kann, auf den Führerschein angewiesen zu sein. „Könnte sich ein Betroffener bei vorhandenen Vorahndungen immer wieder aufs Neue auf eine drohende Existenzgefährdung berufen, wären die für ihn unzumutbaren Folgen eines Fahrverbots ein Freibrief für wiederholtes Fehlverhalten“, so das Gericht. Ferner würde, wie im Urteil begründet wird, im verhandelten Fall auch ein Jobverlust nicht zu einer existenzvernichtenden Härte führen, da der Betroffene hoch spezialisiert und somit auf dem Arbeitsmarkt begehrt ist, sowie während einer Arbeitslosigkeit Anspruch auf staatliche Leistungen hätte (19.4.2024). ■

VersicherungsJournal-Handbücher – die Ratgeber mit der Kompetenz der Branche.

Jetzt direkt bestellen, auf
www.versicherungsjournal.de

Kundenwerbung: Keine Rote Karte riskieren

Geldbußen bis zu 250.000 Euro – Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht können teuer sein. Und die Konkurrenz schaut genau hin, was man macht. Doch für den Vermittler ist es oft nicht leicht, das Richtige zu tun. Zu komplex ist der Paragrafendschubel.

Abhilfe schafft das Buch von Björn Fleck. Darin erklärt der Jurist, welche rechtlichen Regelungen gelten und was bei Werbeaktionen zu beachten ist.

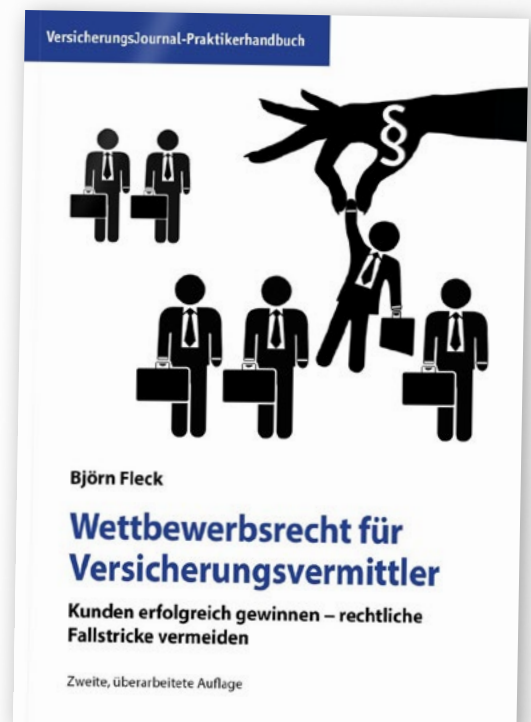


Björn Fleck: Wettbewerbsrecht für Versicherungsvertreter

Zweite, überarbeitete und erweiterte Auflage

VersicherungsJournal-Verlag 2015, 236 Seiten, DIN A5
ISBN 978-3-938226-42-1 für 29,90 Euro
E-Book: ISBN 978-3-938226-43-8 für 19,90 Euro

www.versicherungsjournal.de/buch/-325



X. Fazit

Die vielfältigen Gerichtsurteile zeigen, dass nicht jeder Verkehrsverstoß oder Verkehrsunfall pauschal behandelt werden kann. Zwar gibt es klare Regelungen, doch entscheiden Gerichte regelmäßig über Ausnahmen oder Anpassungen. Ein bedarfsgerechter Versicherungsschutz für jeden Verkehrsteilnehmer ist daher wichtig.

1. Die individuelle Betrachtung von Verkehrsverstößen

Nicht selten muss ein Verkehrsverstoß für eine gerechte und angemessene Sanktionierung individuell bewertet werden. Ähnliches gilt bei Verkehrsunfällen. Auch hier sind die spezifischen Umstände sorgfältig zu analysieren, um eine faire und sachgerechte Schuld- beziehungsweise Haftungsverteilung zu erreichen. Zwar gibt es klare Regelungen zu Sanktionen bei Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen oder dem Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss. Doch entscheiden Gerichte regelmäßig über Ausnahmen oder Anpassungen.

Andererseits können Verstöße wie illegale Autorennen oder extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen härtere Strafen nach sich ziehen, bis hin zur Verurteilung wegen Mordes. Zudem werfen technologische Entwicklungen wie Fahrerassistenzsysteme neue rechtliche Fragen auf, insbesondere wenn es um die Haftung bei Unfällen geht.

2. Die Bedeutung der richtigen Versicherung

Angesichts der vielschichtigen Rechtslage und der weitreichenden Konsequenzen von Verkehrsverstößen oder -unfällen ist ein bedarfsgerechter Versicherungsschutz für jeden Verkehrsteilnehmer wichtig.

Absicherung von bei anderen verursachten Unfallschäden

Um beispielsweise einen Pkw auf öffentlichen Straßen nutzen zu können, muss laut **Pflichtversicherungsgesetz** (PflVG) für diesen Wagen eine Kfz-Haftpflichtversicherung bestehen, die üblicherweise die Kosten für Personen-, Sach- und reine Vermögensschäden von Dritten, die durch einen Unfall verursacht werden, trägt.

Immer wieder kommt es zu Verkehrsunfällen, bei denen die Unfallgegner eine fünf-, sechs- oder sogar siebenstelligen Schadensumme vom Unfallverursacher fordern. Mit solchen besonders hohen Schäden ist zu rechnen, wenn bei



Foto: ©Rido/stock.adobe.com

einem Autounfall teure oder mehrere Fahrzeuge beschädigt werden oder Unfallbeteiligte, die nicht am Unfall schuld sind, verletzt oder gar getötet werden.

Daher ist es wichtig, bei der Kfz-Haftpflichtversicherung deutlich höhere Deckungssummen als die gemäß § 4 PflVG und deren Anlage gesetzlich vorgegebenen gesetzlichen Mindestversicherungssummen von aktuell 7,5 Millionen Euro für Personen-, 1,3 Millionen Euro für Sach- und 50.000 Euro für reine Vermögensschäden zu vereinbaren. Die Mindestversicherungssummen können immer wieder vom Gesetzgeber angepasst werden, zuletzt zum 17. April 2024 für Sachschäden von 1,22 auf 1,3 Millionen Euro.

Sinnvolle Zusätze zur Kfz-Haftpflichtversicherung

Ein sinnvoller Zusatz zur Kfz-Haftpflichtversicherung ist eine **Fahrschutzversicherung**. Bei einem selbst verschuldeten Unfall bestehen für den Fahrer oder seine Hinterbliebenen keine Ansprüche aus der Kfz-Haftpflichtversicherung. Die Fahrschutzversicherung schließt diese Lücke, sofern keine Ansprüche gegen Dritte bestehen. Sie übernimmt finanzielle Folgen des Unfalls, wenn der Fahrer dabei verletzt oder getötet wurde, als wäre ein Dritter verantwortlich, und leistet etwa für den Verdienstausfall oder eine Hinterbliebenenrente.

Wer häufiger als Kfz-Fahrer im Ausland unterwegs ist, für den kann zudem eine **Mallorca-Police** und ein Auslandsschadenschutz wichtig sein. Zum Beispiel übernimmt bei einem Auslandsschadenschutz die eigene Kfz-Versicherung die Schadenabwicklung eines Unfalls im Ausland, den man nicht selbst verursacht hat. Sie ersetzt dabei den eigenen Schaden so, als wäre der Unfall in Deutschland passiert.

Wer auch die Unfallschäden am eigenen Kfz ersetzt haben möchte, selbst wenn er den Unfall allein oder teilweise zu verantworten hat, benötigt eine Vollkaskoversicherung. Allerdings kann ein Kfz-Versicherer bei einem grob fahrlässig vom Kfz-Fahrer verursachten Schaden am eigenen Pkw die Kasko-schadenleistung anteilig um die Schadenhöhe, die im Zusammenhang mit der groben Fahrlässigkeit steht, kürzen.

In vielen Fällen gilt es als grob fahrlässig, wenn man zum Beispiel

- doppelt so schnell fährt wie erlaubt,
- bei Eis und Schnee mit Sommerreifen unterwegs ist,
- ein Stoppschild oder eine seit einigen Sekunden rot zeigende Ampel überfährt oder
- als Fahrer während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefoniert.

In vielen Policen kann eine Klausel zum „Verzicht auf die Einrede der groben Fahrlässigkeit“ vereinbart werden. In dem Fall leistet die Kasko auch für grob fahrlässig verursachte Schäden, in der Regel mit Ausnahme von Fahrten unter Drogen- und Alkoholeinfluss, im vollen Umfang, also ohne Kürzungen.

Recht haben und Recht bekommen

Nicht immer ist es nach einem Verkehrsunfall sofort klar, wer für die entstandenen Schäden haften muss. Ebenso ist die Verteidigung gegen den Vorwurf,

eine Ordnungswidrigkeit oder eine Straftat begangen zu haben, oftmals nicht ohne Rechtsbeistand möglich. Sein Recht einzufordern, birgt jedoch ein hohes Kostenrisiko, denn je nach Art oder Ausgang des Verfahrens kann es sein, dass man als Kläger oder Beklagter die Gerichtskosten sowie die eigenen oder sogar die gegnerischen Anwaltskosten komplett oder zum Teil selbst tragen muss.

Für Kfz-Fahrer und -Halter bietet hier eine Verkehrsrechtsschutzversicherung eine wertvolle Unterstützung. Liegt ein Versicherungsfall vor und wurde eine Leistungszusage erteilt, übernimmt sie unter anderem die Kosten für Anwälte, Gerichtsverfahren und Sachverständigengutachten. Da Gerichtsentscheidungen nicht immer vorhersehbar sind und sich oftmals im Detail unterscheiden, kann eine solche Versicherung erhebliche finanzielle Belastungen vermeiden.

Zum Kernumfang einer solchen Police zählen der

- Schadenersatz-Rechtsschutz: Unterstützung bei der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen nach Verkehrsunfällen,
- Straf-Rechtsschutz: Verteidigung in Strafverfahren wegen eines fahrlässig begangenen Verkehrsdelikts,
- Ordnungswidrigkeiten-Rechtsschutz: Verteidigung, wenn eine Ordnungswidrigkeit (in der Regel mit Ausnahme eines Halt- oder Parkverstoßes) vorgeworfen wurde,
- Vertrags- und Sachenrechtsschutz: Hilfe bei Streitigkeiten aus Verträgen rund um ein versichertes Fahrzeug, zum Beispiel Streitigkeiten mit dem Händler oder der Kfz-Werkstatt,
- Verwaltungs-Rechtsschutz in Verkehrssachen: Unterstützung bei Auseinandersetzungen mit Behörden, zum Beispiel bei drohenden Einschränkungen oder dem Einzug der Fahrerlaubnis, und die
- Verkehrssteuer-Rechtsschutz: Hilfe bei Streitigkeiten rund um die Kfz-Steuer,

Versichert sind im Rahmen einer bestehenden Verkehrsrechtsschutzversicherung der Versicherungsnehmer

- als Eigentümer, Halter, Erwerber, Leasingnehmer oder Mieter und als Fahrer von eigenen Kraftfahrzeugen und Anhängern oder vorübergehend zum eigenen Gebrauch genutzten Kfz,
- als Fahrer fremder Kfz sowie
- als Fußgänger, Radfahrer und Fahrgast.

Versichert sind in einer solchen Police zudem berechnigte Fahrer und Insassen der auf den Versicherungsnehmer zugelassenen Fahrzeuge. ■

Weitere Dossiers aus dem VersicherungsJournal-Verlag

- **Betriebliche Krankenversicherung: Boom ohne Ende** – Keiner Sparte in der deutschen Versicherungslandschaft wird derzeit eine solche Erfolgsstory nachgesagt wie der bKV. Versicherungsvermittler sollten es sich nicht leisten, diesen Umsatzbringer links liegen zu lassen. Einen Marktüberblick und das Beratungswissen hierzu liefert das Dossier.
- **Die gesetzliche Krankenversicherung als Türöffner zu Kunden** – Nur ein winziger Teil der Versicherungsvermittler spricht das Thema GKV im Kundengespräch aktiv an. Angesichts vieler Mehrwerte aus finanzieller Sicht, die sich Kunden bieten, wie auch mit Blick auf mögliche Zusatzleistungen müsste es aber Basis jeder Beratung sein. Praxistipps hierzu liefert das Dossier.
- **Nachfolgeplanung im Vermittlerbetrieb** – Das Thema „Nachfolge“ ist auch im Vertrieb omnipräsent. Und die Konkurrenz um fähige Nachfolger wird in den kommenden Jahren weiter stark wachsen. Das Dossier präsentiert wissenswerte Fakten dazu, Empfehlungen von Experten sowie Erfahrungen von Vermittlern.
- **Strafen vermeiden in der Datenverarbeitung** – Die Digitalisierung schafft gewaltige Möglichkeiten für neue Geschäftsmodelle. Damit gehen jedoch genauso große Risiken und Rechtsfolgen einher. Welche Pflichten ergeben sich daraus und was muss der Datenschutzverantwortliche im Maklerbetrieb bedenken?
- **Mit der Autoversicherung Geld verdienen** – Wenig Lohn, viel Arbeit. So lässt sich die Kfz-Versicherung aus Vertriebsicht zusammenfassen. Doch sollten Vermittler die Sparte „links“ liegen lassen? Das Dossier liefert Praxisbeispiele und Tipps, wie das Geschäft gewinnbringend anzupacken ist.
- **Gesetzliche Unfallversicherung im Spiegel der Rechtsprechung** – Oft entscheiden wenige Zentimeter, ob die gesetzliche Unfallversicherung bei einem Arbeitsunfall leistet. Der Gesundheitsschaden wird dann schnell zu einem Fall für die Gerichte. Wir berichten über Hürden und Urteile.
- **Datenschutz-Grundverordnung für Versicherungsvermittler** – Mit den neuen Regeln zum Datenschutz ist eine Reihe von praktischen Pflichten zu erledigen. Deren Nichtbeachtung kann zu teurem Ärger führen. Wie man die Auflagen zeitsparend und nachhaltig umsetzt, zeigt dieses Dossier.
- **Zusatzerträge durch Servicegebühren:** Wie Versicherungsvermittler neben der Provision weitere Erlöse erzielen können. Das Dossier fasst die Ergebnisse einer Umfrage unter Vermittlern zusammen und zeigt, welche Dienstleistungen sie selbst oder über Kooperationspartner anbieten.
- **Grobe Fahrlässigkeit im Spiegel der neuen Rechtsprechung** – Mit der Reform des VVG mussten Versicherer, Vermittler und Versicherte gewaltig umdenken, besonders beim Thema grobe Fahrlässigkeit. Wie vor Gericht in dieser Frage entschieden wird, zeigt dieses Dossier.

Premium-Abonnenten stehen die Dossiers zum **direkten Download** zur Verfügung.

Nicht-Abonnenten können die E-Books über **die Seite Bücher** kostenpflichtig bestellen.

VersicherungsJournal-Dossier

Eine kostenlose Zugabe exklusiv für Premium-Abonnenten des VersicherungsJournal

Impressum

Unfälle und Regelverstöße: Wie Richter über Verkehrssünder urteilen

Die aktuelle Rechtsprechung zu Vergehen, knifflige Haftungsfragen und versicherungsrechtliche Folgen

Autor

Marion Zwick

Redaktion

Myrto Anna Rieger

Gestaltung

Jan Pieloth

Titelbild: ©Halfpoint/stock.adobe.com

Verlag

VersicherungsJournal Verlag GmbH

Klaus-Groth-Str. 16a

22926 Ahrensburg

Telefon +49 (0)4102 7777880

E-Mail kontakt@versicherungsjournal.de

www.versicherungsjournal.de

Copyright 2025 by:

VersicherungsJournal Verlag GmbH

Jeglicher Nachdruck und jede Verwertung der Inhalte – auch auszugsweise – sowohl in gedruckter Form als auch in elektronischen Medien bedarf der schriftlichen Genehmigung durch den Verlag.

Haftungsausschluss

Alle Informationen in diesem Dossier wurden sorgfältig geprüft. Der Verlag kann aber keine Haftung für die Richtigkeit sowie für die Befolgung von Hinweisen und Ratschlägen übernehmen.