

Führung

DIE ROTEN HEFTE 106

Ralf Fischer

Rechtsfragen beim Führen von Feuerwehr- fahrzeugen

Kohlhammer

Rotes Heft 106

Rechtsfragen beim Führen von Feuerwehrfahrzeugen

von

Ralf Fischer

Direktor des Amtsgerichts Schmallingenberg (NRW)
Stadtbrandinspektor der Freiwilligen Feuerwehr
Schmallingenberg

Verlag W. Kohlhammer

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Warenbezeichnungen, Handelsnamen und sonstigen Kennzeichen in diesem Buch berechtigt nicht zu der Annahme, dass diese von jedermann frei benutzt werden dürfen. Vielmehr kann es sich auch dann um eingetragene Warenzeichen oder sonstige geschützte Kennzeichen handeln, wenn sie nicht eigens als solche gekennzeichnet sind. Die Abbildungen stammen – sofern nicht anders angegeben – vom Autor.

1. Auflage 2020

Alle Rechte vorbehalten

© W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart

Gesamtherstellung: W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart

Print: ISBN 978-3-17-036490-5

E-Book-Formate:

pdf: ISBN 978-3-17-036492-9

epub: ISBN 978-3-17-036493-6

mobi: ISBN 978-3-17-036494-3

Für den Inhalt abgedruckter oder verlinkter Websites ist ausschließlich der jeweilige Betreiber verantwortlich. Die W. Kohlhammer GmbH hat keinen Einfluss auf die verknüpften Seiten und übernimmt hierfür keinerlei Haftung.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1 Rechtsgrundlagen im Straßenverkehrsrecht

2 Deutsche Gesetze und Verordnungen im Straßenverkehrsrecht

2.1 Das Straßenverkehrsgesetz – StVG –

2.2 Die Straßenverkehrsordnung – StVO –

2.2.1 Die allgemeinen Grundregeln für den Straßenverkehr in § 1 StVO

2.2.2 Die speziellen Grundregeln für den Straßenverkehr

2.2.2.1 Geschwindigkeit

2.2.2.2 Abstand

2.2.2.3 Überholen

2.2.2.4 Vorbeifahren

2.2.2.5 Vorfahrt

2.2.2.6 Besondere Verkehrslagen

2.2.2.7 Halten und Parken

2.2.2.8 Besatzung und Sicherheitsgurte

2.2.2.9 Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden

2.2.2.10 Fußgängerüberwege

2.2.2.11 Fahren im Verband

2.2.2.12 Umweltschutz, Sonn- und Feiertagsfahrverbot

2.2.2.13 Verkehrshindernisse

2.2.2.14 Unfall

2.2.2.15 Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten

3 Die Fahrt zur Einsatzstelle mit Sonder- und Vorrangrechten

3.1 § 35 StVO Befreiung von den Vorschriften der StVO

3.2 Befreite Organisationen und Fahrzeuge

3.2.1 Feuerwehren

3.2.2 Katastrophenschutz

3.2.3 Polizei

3.2.4 Fahrzeuge des Rettungsdienstes

3.2.4.1 Zugehörigkeit zum Rettungsdienst

3.2.4.2 Höchste Eile zur Rettung von Menschenleben oder zur Abwehr von schweren Gesundheitsschäden

3.2.4.3 RTW und NEF als Einheit

3.3 Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von Sonderrechten nach § 35 Abs. 1 StVO

3.3.1 Erfüllung hoheitlicher Aufgaben

3.3.2 Dringlichkeit

3.4 Befreiung von bestimmten Vorschriften

3.4.1 § 1 Allgemeine Grundregel

3.4.2 § 3 Geschwindigkeit

3.4.3 § 4 Abstand

3.4.4 § 5 Überholen

3.4.5 § 6 Vorbeifahren

3.4.6 Vorfahrt / Lichtzeichenanlagen

3.4.6.1 Allgemeine Vorfahrtsregel und Vorfahrtsregelung durch Schilder

3.4.6.2 Kreisverkehr

3.4.6.3 Zeichen von Polizeibeamten

3.4.6.4 Vorfahrtsregelung durch Lichtzeichenanlagen

3.4.7 Straßennutzung

3.4.7.1 Nutzung verschiedener Fahrstreifen

3.4.8 Verkehrszeichen

3.5 Fahrten mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn

3.5.1 Fahrten mit blauem Blinklicht allein

3.5.2 Fahrten mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn
zusammen

3.5.2.1 Voraussetzungen

3.5.2.2 Rechtsfolgen

3.6 Sonderfälle

3.6.1 Fahrten mit sonstigen mit Sondersignalanlage
ausgerüsteten Fahrzeugen

3.6.2 Fahrten zu Übungs- und Schulungszwecken

3.6.2.1 Fahrten ohne Sonderrechte

3.6.2.2 Fahrten mit Sonderrechten

3.6.2.3 Fahrten mit blauem Blinklicht und
Einsatzhorn

3.6.3 Fahrten mit Privatfahrzeugen

3.7 Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung - StVZO

3.7.1 Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge

3.7.1.1 Der Fahrzeugführer

3.7.1.2 Der Halter

3.7.2 Sondersignalanlagen

3.7.2.1 Blaues Blinklicht und Heckwarnsysteme

3.7.2.2 Akustische Signaleinrichtungen

3.7.2.3 Sonderrechte nach StVZO

3.8 Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV)

3.8.1 Einteilung der für Einsatzfahrzeuge relevanten
Fahrerlaubnisklassen

3.8.2 Geltungsdauer der Fahrerlaubnis

3.8.3 Der „Feuerwehrführerschein“ nach § 2 Abs. 10 a StVG

3.8.4 Ausnahmen von der Fahrerlaubnisverordnung

3.9 Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV

3.9.1 Ausnahmen für Anhänger

3.9.2 Halterverantwortlichkeit

3.9.3 Sonderrechte

3.10 Spezielle landesrechtliche Vorschriften und Vorgaben

3.11 Sonderfragen

3.11.1 Blockierte Einsatzwege

3.11.2 Nutzung von Telefon sowie Funk-, Navigations- und sonstigen elektronischen Geräten

3.11.2.1 BOS-Funk

3.11.2.2 Nutzung von Mobiltelefonen

3.11.2.3 Nutzung von Navigationsgeräten und Tablets

3.11.2.4 Nutzung von Dash-Cams

3.12 Ausbildung

4 Zivilrechtliche Haftung

4.1 Die Gefährdungshaftung nach § 7 StVG

4.2 Die Haftung des Fahrers nach § 18 StVG

4.3 Amtshaftung nach § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG

4.3.1 Haftung neben der Haftung aus dem StVG

4.3.2 Beamte und »haftungsrechtliche Beamte«

4.3.3 Die Fahrt mit dem Einsatzfahrzeug als hoheitliche Tätigkeit

4.3.4 Amtspflichtverletzung

4.3.5 Alleinhaftung des Staates bzw. der öffentlichen Körperschaft

4.4 Berücksichtigung von Mitverursachung und Mitverschulden

5 Ordnungswidrigkeiten und Straftaten beim Führen von Einsatzfahrzeugen

5.1 Unterscheidung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

5.2 Straftaten

5.2.1 Allgemeine Voraussetzungen der Strafbarkeit

5.2.2 Vorsatz und Fahrlässigkeit

5.2.3 Rechtswidrigkeit und Rechtfertigungsgründe

5.2.4 Schuld und Schuldunfähigkeit

5.2.5 StGB

5.2.5.1 § 142 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

5.2.5.2 Beleidigung § 185 StGB

5.2.5.3 Fahrlässige Tötung § 222 StGB

5.2.5.4 Fahrlässige Körperverletzung § 229 StGB

5.2.5.5 Nötigung § 240 StGB

5.2.5.6 Gefährdung des Straßenverkehrs § 315 c StGB

5.2.5.7 Trunkenheit im Verkehr § 316 StGB

5.2.6 StVG Fahren ohne Fahrerlaubnis § 21

5.2.7 PflichtVG Fahren ohne Haftpflichtversicherungsschutz
§ 6

5.2.8 Verfahren

5.2.8.1 Ermittlungsverfahren

5.2.8.2 Zwischenverfahren

5.2.8.3 Hauptverfahren

5.2.8.4 Strafbefehlsverfahren; Einstellung des
Verfahrens

5.3 Ordnungswidrigkeiten

5.3.1 StVG

5.3.2 Ordnungswidrigkeiten nach StVO, StVZO und FeV

5.3.3 Rechtfertigender Notstand

5.3.4 Verfahren (OWiG)

6 Fahrphysik

6.1 Geschwindigkeit und gefahrene Strecke

6.2 Brems- und Anhalteweg

- 6.3 Kurvengrenzgeschwindigkeit
- 6.3 Der Kraftschluss Reifen/Fahrbahn
- 6.4 Folgen des Blockierens der Räder
- 6.5 Kippgefahren
- 6.6 Energie beim Unfall

7 Fahrpsychologie

- 7.1 Stress
- 7.2 Aggression
- 7.3 Fehleinschätzungen
 - 7.3.1 Fahrkönnen
 - 7.3.2 Geschwindigkeit
 - 7.3.3 Abstand, Entfernungen
- 7.4 Alter und Erfahrung
- 7.5 Müdigkeit
- 7.6 Medikamente, Berauschende Mittel
- 7.7 Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer
- 7.8 Kommunikation, Verständigung

Abkürzungsverzeichnis:

Literaturverzeichnis

Stichwortverzeichnis

Vorwort

Die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr und insbesondere das Führen von Kraftfahrzeugen ist mit einer Vielzahl teils schwieriger Rechtsfragen verbunden. Dabei werden verschiedene Rechtsgebiete, nämlich Zivilrecht, Strafrecht und öffentliches Recht, berührt. Besondere Fragen und rechtliche Probleme ergeben sich beim Führen von Einsatzfahrzeugen. Häufig werden diese allerdings auf das Sonderrecht nach § 35 StVO und auf die Rechtsfolgen des Einschaltens der Sondersignalanlage nach § 38 StVO in der Ausbildung und dienstlichen Diskussion beschränkt. Allerdings bestehen auch bei diesen Fragen im Detail häufig rechtliche Unsicherheiten oder weitergegebenes »Halbwissen«. Bei weitergehenden Problemen des Fahrerlaubnisrechts, der Haftung, der strafrechtlichen Verantwortlichkeit und der erforderlichen Ausbildung beim Führen von Einsatzfahrzeugen gibt es kaum einheitliche Darstellungen. In Anlehnung an das Rote Heft »Rechtsfragen beim Feuerwehreinsatz« soll mit dem Roten Heft »Rechtsfragen beim Führen von Einsatzfahrzeugen« allen Interessierten eine systematische und mit Rechtsprechung belegte Übersicht gegeben und diese durch Beispielfälle verdeutlicht werden. Wesentlich sind dabei die Erörterung der Rechtsgrundlagen des Straßenverkehrsrechts, des Fahrerlaubnisrechts, der Sonderrechte – insbesondere der Fahrt zur Einsatzstelle – und des Haftungsrechts. Diese rechtlichen Fragen sind eng verknüpft mit Problemen der Fahrphysik und Fragen der Verkehrspsychologie, auf die daher gleichfalls eingegangen wird. Aufsätze des Autors, auf die Bezug genommen wird, finden sich weitgehend unter der Rubrik Rechtsfragen auf der Homepage der Feuerwehr Schmallenberg (www.feuerwehr-schmallenberg.de).

1 Rechtsgrundlagen im Straßenverkehrsrecht

Rechtsgrundlagen sind die verkehrsrechtlichen Gesetze und Verordnungen. Zunächst ist die Gesetzgebungszuständigkeit im Straßenverkehrsrecht zu erörtern¹. Gesetze werden durch Gesetzesbeschlüsse von Bundestag oder Landtag² erlassen. Die Gesetzgebungskompetenzen zwischen Bund und Ländern sind durch die Art. 70 - 74 GG klar abgegrenzt. Im Bereich des Straßenverkehrs, des Kraftfahrwesens, den Bau und die Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr sowie die Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen besteht nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG eine sogenannte konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit. Dies bedeutet nach Art. 72 Abs. 1 GG, dass die Länder die Befugnis zur Gesetzgebung haben, solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit nicht durch Gesetz Gebrauch gemacht hat. Durch Art. 72 Abs. 2 GG wird das Gesetzgebungsrecht weiter dahin beschränkt, dass es nur besteht, wenn und soweit die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet oder die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht.



Literaturtipp:



Ralf Fischer: Rechtsfragen beim Feuerwehreinsatz, Die Roten Hefte 68, W. Kohlhammer, 4., erweiterte und überarbeitete Auflage, 2017.

Das Straßenverkehrsrecht dient dazu, Gefahren von anderen Verkehrsteilnehmern oder Dritten abzuwehren und die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Es handelt sich insoweit um sachlich begrenztes Ordnungsrecht³. Da hier ein gesamtstaatliches Interesse an einheitlichen Verkehrsregeln in ganz Deutschland besteht⁴, hat der Bund zu Recht, insbesondere mit Erlass des Straßenverkehrsgesetzes, von seinem Gesetzgebungsrecht Gebrauch gemacht. Der Landesgesetzgeber hat insoweit keine (auch keine ergänzende) Regelungskompetenz. Straßenverkehrsrechtliche Vorschriften der Bundesländer wären daher verfassungswidrig und nichtig⁵.

Von immer größer werdender Bedeutung sind im Übrigen Rechtsnormen der Europäischen Gemeinschaft, an die der Bund gemäß Art. 23 GG Hoheitsrechte und damit auch Rechtsetzungsbefugnis abgeben kann⁶. Europäisches Recht ist in einer Vielzahl deutscher Gesetze und Vorschriften im Bereich des Verkehrsrechts durch nationales Recht umgesetzt worden⁷.

-
- 1 Vgl. zur Gesetzgebungszuständigkeit im Bereich Feuerwehr allgemein, Fischer, Rechtsfragen beim Feuerwehreinsatz, 1.2.
 - 2 In den Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin vom Senat
 - 3 BVerfGE 40, 371/380; 67, 299/314
 - 4 Ansonsten bestünde die Gefahr, dass in den Bundesländern unterschiedliche Verkehrsregeln gültig wären.
 - 5 Vgl. Stollwerk, SVR 2017, 170
 - 6 Vgl. Fischer, Feuerwehr und europäisches Recht, DER FEUERWEHRMANN 2012, 331; Das Feuerwehr-Lehrbuch, 5. Auflage, Kap. 2.1 Rechtsquellen.
 - 7 Zur Geltung Europäischen Rechts siehe, Das FEUERWEHR LEHRBUCH 6. Auflage, A 2.1; Fischer, Feuerwehr und Europäisches Recht, DER FEUERWEHRMANN, 2012, 331

2 Deutsche Gesetze und Verordnungen im Straßenverkehrsrecht

2.1 Das Straßenverkehrsgesetz – StVG –

Mit dem aufkommenden Kraftverkehr in Deutschland war es bereits Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts notwendig geworden, für ganz Deutschland ein einheitliches Verkehrsrecht zu schaffen. Am 03. Mai 1909 erließ daher der Reichsgesetzgeber das »Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen«, den Vorläufer des Straßenverkehrsgesetzes. Das Straßenverkehrsgesetz vom 19.12.1952⁸ regelt unter anderem die Zulassung von Personen und Kraftfahrzeugen zum öffentlichen Straßenverkehr, die Verwendung fälschungssicherer Kennzeichen, Fragen des Fahrerlaubnisrechts, einschließlich der Strafbarkeit beim Fahren ohne Fahrerlaubnis, die Grundlagen des Verkehrsordnungswidrigkeitenrechts und insbesondere die Haftung bei Schäden, die beim Betrieb von Kraftfahrzeugen verursacht werden. Das Gesetz ist im Laufe der Jahre immer wieder – insbesondere an die technischen Entwicklungen des Kraftfahrzeugbereichs – angepasst worden. Es ermächtigt den Bundesminister für Verkehr in § 6 Abs. 1, mit Zustimmung des Bundesrates (also der Bundesländer) Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften zu erlassen.

2.2 Die Straßenverkehrsordnung – StVO –

Die Straßenverkehrsordnung (StVO)⁹ stellt die Regeln für den öffentlichen Verkehr auf. Sie wurde als Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung aufgrund der §§ 6 und 27 des damaligen Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom Reichsverkehrsminister am 28. Mai 1934 erlassen und enthielt für heutige Verhältnisse nur sehr wenige Verkehrsregeln. Die heutige Straßenverkehrsordnung ist vom

Bundesverkehrsminister aufgrund der Ermächtigung in § 6 Abs. 1 StVG erlassen worden. Sie ist in den vergangenen Jahren immer wieder im Hinblick auf die modernen Anforderungen von Verkehrssicherheit, technischer Entwicklung und Umweltschutz angepasst worden. Zu beachten ist der sachliche Geltungsbereich der StVO für den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Straßenverkehr findet auf allen Flächen statt, die der Allgemeinheit zu Verkehrszwecken offenstehen. Er findet auch auf nicht gewidmeten Straßen statt, wenn diese mit Zustimmung oder unter Duldung des Verfügungsberechtigten tatsächlich allgemein benutzt werden. Dagegen ist der Verkehr auch auf öffentlichen Straßen nichtöffentlich, solange diese zum Beispiel wegen Bauarbeiten, durch Absperrschranken oder ähnlich wirksame Mittel für alle Verkehrsarten gesperrt sind¹⁰. Ist also ein Einsatzbereich der Feuerwehr für den gesamten übrigen Verkehr durch Absperrmittel gesperrt, findet auch hier kein öffentlicher Verkehr mehr statt. Aber auch in den Fällen des nichtöffentlichen Verkehrs gilt die allgemeine Pflicht zu verkehrsüblicher Sorgfalt zur Vermeidung von Unfällen und daher auch die Pflicht, entsprechend den StVO-Regeln zu fahren. Es können hier nicht alle Verkehrsregeln der StVO besprochen werden. Allerdings erscheint es erforderlich, wesentliche Grundregeln zu erörtern. Immer wieder fällt auf, dass insbesondere »erfahrene, langjährige« Verkehrsteilnehmer große Wissenslücken hinsichtlich der Regelungen der StVO aufweisen. Mit großem Erstaunen wird immer wieder in Gerichtsverfahren Verwunderung geäußert, was alles in der StVO steht.

Ergänzt wird die StVO durch eine Verwaltungsverordnung (VwV-StVO)¹¹, die als Auslegungshilfe dient. Die Verwaltungsverordnung ist den meisten Verkehrsteilnehmern völlig unbekannt.

2.2.1 Die allgemeinen Grundregeln für den Straßenverkehr in § 1 StVO

Die wichtigsten und stets zu beachtenden Verkehrsregeln stellt § 1 StVO als allgemeine Grundregeln auf.

§ 1 StVO Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Ständige Vorsicht bedeutet, dass der Verkehrsteilnehmer

- den Verkehr und die Verkehrssituation sowie den Straßenzustand ununterbrochen beobachten muss,
- vor Fahrtantritt und während der Fahrt darauf achten muss, dass das Fahrzeug verkehrssicher ist,
- sich stets vor und während der Fahrt selbst prüfen muss, ob er in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu fahren,
- alle Verkehrsvorschriften beachten muss,
- stets besonnen und geistesgegenwärtig fahren muss.

Gegenseitige Rücksichtnahme bedeutet in erster Linie *defensives Verhalten*. Defensives Verhalten bedeutet, weitestgehend auf das Vertrauen in richtiges Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer zu verzichten, auch wenn man grundsätzlich auf das verkehrsrichtige Verhalten aller vertrauen darf. Dieser Vertrauensgrundsatz ist aber so eingeschränkt, dass man die Rechtsposition nicht voll ausnutzen darf, sondern aus Sicherheitsgründen eine über die normal gebotene hinausgehende Sorgfalt, ein »Übersoll« an Vorsicht, walten lassen muss¹². Besondere Rücksichtnahme ist immer gegenüber »schwächeren« Verkehrsteilnehmern erforderlich, insbesondere bei Radfahrern, Fußgängern und Kindern, aber auch bei älteren oder mit der Verkehrssituation offensichtlich überforderten Personen. Dies wird auch durch § 3 Abs. 2 a StVO konkretisiert: »Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.«

Das Verbot, einen anderen Verkehrsteilnehmer zu schädigen, gilt absolut. Allerdings versteht man unter Schädigung neben Körper- und Gesundheitsschäden nur vermögensrechtlich bezifferbare Nachteile.

Dies ist z. B. bei der Verursachung eines Unfalls mit Sachschaden der Fall. Mit dem Verbot der Gefährdung ist die Verursachung jeder konkreten Gefahr der Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer untersagt. Eine solche konkrete Gefahr ist bei der Verursachung eine »Beinahe-Unfalls« gegeben. Das Verbot des Behinderens anderer Verkehrsteilnehmer bedeutet, dass man diese nicht nachhaltig in ihrem eigenen beabsichtigten Verkehrsverhalten beeinträchtigen darf, soweit dieses rechtmäßig ist. Als Beispiel kann verkehrsbehinderndes Parken genannt werden.

Gegen das Verbot, andere zu belästigen, verstößt, wer mehr als durch den normalen Verkehrsvorgang unvermeidbares körperliches oder seelisches Unbehagen schafft, zum Beispiel durch Bedrängen anderer Verkehrsteilnehmer durch dichtes Auffahren und/oder Licht- und Schallsignale¹³.

2.2.2 Die speziellen Grundregeln für den Straßenverkehr

Neben der allgemeinen Grundregel des § 1 StVO stellt die Verordnung jedoch in vielen weiteren Fällen allgemeine Grund- und Verhaltensregeln auf, die sich jeweils zu Beginn der einzelnen Vorschriften befinden:

2.2.2.1 Geschwindigkeit

§ 3 StVO

(1) 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.

Der Verkehrslage nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine der Hauptursachen insbesondere für schwere Unfälle mit hohem Personen- und Sachschaden. In Satz 2 werden objektive Kriterien für die Wahl

einer angepassten Geschwindigkeit genannt. Die Geschwindigkeit ist den objektiven Verkehrsverhältnissen so anzupassen, dass sie als mögliche Unfallursache ausscheiden muss. Kommt es zu einem Unfall und liegt dessen Ursache nicht in einem unvorhersehbaren Ereignis, sondern allein daran, dass bei niedrigerer Geschwindigkeit der Unfall hätte vermieden werden können, ist von einem Verstoß gegen § 3 Abs. 1 StVO und damit von schuldhaftem Verhalten auszugehen.

Die in § 3 Abs. 1 Satz 1 und 2 StVO aufgestellte Grundregel wird in Satz 4 dahingehend konkretisiert, dass der Fahrer innerhalb der übersehbaren Strecke anhalten können muss, also nur auf Sicht fahren darf. Mit anderen Worten darf der Anhalteweg des Fahrzeugs auch bei ungünstigen Straßenverhältnissen nicht größer als die Sichtweite sein. Dies wird auf schmalen Straßen, auf denen entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, nochmal dahin gehend verschärft, dass hier ein Anhalten innerhalb der halben übersehbaren Strecke gewährleistet sein muss. Diese Regeln sind auch bei Fahrten mit Sonderrechten zu berücksichtigen¹⁴, da bei einem Verstoß auch eine Straftat gem. § 315 c StGB vorliegen kann¹⁵.

2.2.2.2 Abstand

§ 4 StVO

(1) Der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug muss in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter diesem gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird.

Es ist immer ein ausreichender Sicherheitsabstand einzuhalten. Einen bestimmten festen Abstand schreibt die Grundregel jedoch nicht vor. Der erforderliche Mindestabstand hängt von der gesamten Verkehrssituation ab. Bei normalen Verhältnissen ist ein ausreichender Abstand die in 1,5 sec. durchfahrene Strecke^{16, 17}.

Die schnelle Berechnungsformel »Abstand = halbe Tachometerzahl« (also bei 50 km/h: 25 m, bei 80 km/h: 40 m) ist vorzuziehen und reicht auch unter schwierigen Verhältnissen meistens aus¹⁸.

§ 5 StVO

(1) Es ist links zu überholen.

(2) Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist.

(3) Das Überholen ist unzulässig:

1. bei unklarer Verkehrslage oder

2. wenn es durch ein angeordnetes Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) untersagt ist.

(3a) Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t führt, darf unbeschadet sonstiger Überholverbote nicht überholen, wenn die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m beträgt.

(4) Wer zum Überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden. Wer überholt, muss sich sobald wie möglich wieder nach rechts einordnen. Wer überholt, darf dabei denjenigen, der überholt wird, nicht behindern.

Überholvorgänge gehören mit zu den gefährlichsten Verkehrsmanövern. Das Überholen beginnt spätestens mit dem Ausscheren nach links bzw. wenn bereits links gefahren wird, mit der deutlichen Verkürzung des Sicherheitsabstandes. Das Überholen ist beendet, wenn mit ausreichendem Abstand wieder rechts eingeschert wird oder, wenn weiter links gefahren wird, wenn ohne weiteres nach rechts eingeschert werden könnte. Beim Überholen muss jede Gefährdung oder Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen sein. Andernfalls ist das Überholen verboten. Der Überholende muss also sicher sein können, dass der gesamte Vorgang, vom Ausscheren bis zum Wiedereingliedern, mit ausreichendem Abstand innerhalb der