

Mit dem Linienbus sicher unterwegs im Straßenverkehr

Klaus Jung
Richter am Amtsgericht
Amtsgericht Baden-Baden

Diese Informationen sind ein Service von Rechtsanwalt Helmut Utz
Vertrauensanwalt des Automobilclub von Deutschland
Rheinstrasse 9 D - 76456 Kuppenheim

1

national: Tel 07222 949730 Fax 07222 949732 Mobil 0172 7446937
international: Tel (+49)7222-949730 Fax (+49)7222-949732 Mobil (+49)172 7446937
eMail: Advocat.Utz@t-online.de Internet: www.Advocat-Utz.de

Grundlagen

a.) Die für die **allgemeine Straßenverkehrsrechtspraxis** bedeutsamste Rechtsgrundlage bildet das „**Straßenverkehrsgesetz**“ (StVG), zuletzt geändert durch das 1. Justizmodernisierungsgesetz vom 24.08.2004. Die Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr zum Erlass von Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften in § 6 StVG ist dabei die gesetzliche Grundlage für die im Straßenverkehr wichtigsten Rechtsquellen, die „**Straßenverkehrs-Ordnung**“ (StVO), die „**Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**“ (StVZO) und – seit 1998 – die „**Fahrerlaubnis-Verordnung**“ (FeV).

b.) Mit dem **Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht** ist das StVG durch den **Teil III** (Straf- und Bußgeldtatbestände, Blankettbußgelddrohung des § 24 sowie die Rauschmittelregelung des § 24 a als praktisch relevanteste Regelungen) und **Teil IV** (Verkehrszentralregister) verbunden.

c.) Die für den Straßenverkehr bedeutsamsten strafrechtlichen Vorschriften finden sich im „**Strafgesetzbuch**“ (StGB). Neben den das Fehlverhalten betreffenden Vorschriften des Besonderen Teils als eigentlichem Kern des Verkehrsstrafrechts ist darüber hinaus der Allgemeine Teil insofern von erheblicher Bedeutung, als seine allgemeinen Vorschriften auch im Verkehrsstrafrecht gelten.

d.) Die neue bundeseinheitliche „**Bußgeld-Katalog-Verordnung**“ vom 13.11.2002, welche die 1990 vom Bundesministeriums für Verkehr nach § 26 a StVG (a.F.) als Nachfolgeregelung zum bis dahin geltenden „Bußgeld-Katalog“ geschaffene „Bußgeldkatalog-Verordnung“ ablöst, erfasst nun auch die nur durch ein **Verwarnungsgeld** bis 35 Euro abzurügenden Bagatellverstöße.

Bis dahin waren diese in einem eigenen sog. „Verwarnungsgeld-Katalog“ erfasst. Zur möglichst einfachen und vor allem gleichmäßigen Behandlung der als Massenphänomen auftretenden Verkehrsordnungswidrigkeiten gewinnt die „Bußgeld-Katalog-Verordnung“ größte praktische Bedeutung.

e.) Nach Maßgabe des „Bundeszentralregistergesetzes“ (BZRG) werden im **Bundeszentralregister** u.a. alle strafgerichtlichen Verurteilungen auch wegen Verkehrsstraftaten registriert.

Entscheidungen der Bußgeldbehörden und Gerichte wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit werden dagegen bei Anordnung eines Fahrverbotes nach § 25 StVG oder einer Geldbuße von mindestens 40 Euro (§§ 28 III Nr. 3 StVG, 59 ff. FeV) im **Verkehrszentralregister** (VZR) in Flensburg registriert.

f.) Zur vereinheitlichten Behandlung von im Verkehr mehrfach bei Zuwiderhandlungen aufgefallenen Personen werden die im VZR registrierten Entscheidungen nach Maßgabe des § 4 StVG i.V.m. § 40 ff. FeV, dem sog. „**Mehrfachtäter-Punktsystem**“, mit Punkten bewertet.

Einleitung

Jeder, der in ein Auto einsteigt, sich hinter das Steuer setzt, begibt sich in Gefahr. Dies können rein körperliche Gefahren sein, z.B. eine (erhebliche) Verletzung durch einen Unfall.

Dem Autofahrer drohen aber auch Gefahren bei Verstößen gegen Gesetze und andere Vorschriften - Geldbußen, Geldstrafen, Fahrverbot, Entziehung der Fahrerlaubnis. In schwerwiegenden Fällen muss auch mit der Verhängung einer Freiheitsstrafe (Gefängnis!) gerechnet werden.

Auch ein Autofahrer, der immer wieder „nur“ kleinere Verstöße - Ordnungswidrigkeiten - begeht, muss damit rechnen, dass die - teilweise sowieso schon recht hohen - Geldbußen immer höher werden, dass nach der Verhängung von einem Fahrverbot von 1 Monat weiteres Fehlverhalten mit einem Fahrverbot von 3 Monaten quittiert wird.

Darüber hinaus werden bei Ordnungswidrigkeiten Punkte verhängt, die ggf. addiert werden („Flensburger Punkte-Kartei“). Wer zu viele Punkte angesammelt hat, verliert seine Fahrerlaubnis, seinen Führerschein auf nicht absehbare Zeit.

Für 1 Monat bis zu 3 Monaten oder gar für längere Zeit nicht mit einem Fahrzeug selbst am Straßenverkehr teilnehmen dürfen: für viele Menschen stellt dies eine erhebliche Einschränkung, manchmal sogar eine Existenzgefährdung dar.



Schneller als erlaubt fahren, den Sicherheitsabstand nicht einhalten, rote Ampeln überfahren, sich und andere erheblich gefährden - und deshalb große Teile seines monatlichen Einkommens als Strafe zu zahlen und letztlich gar den Führerschein verlieren.

Jeder Autofahrer muss für sich selbst entscheiden, ob ein Zeitgewinn von wenigen Minuten - wenn überhaupt - ein solches Risiko wert ist.

Verkehrsstrafrecht

Die sich insbesondere durch die (auch gesundheitliche) Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer, ihre (abstrakte oder konkrete) Gefährlichkeit bzw. die Art ihrer (z.B. grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen) Begehung als kriminelles Unrecht darstellenden, mithin sich nicht in bloßen Ordnungsverstößen erschöpfenden, **schwerer wiegenden Verkehrsverstöße** sind als Straftaten (Vergehen oder Verbrechen) zu klassifizieren.

Beachte:

Die gesetzlichen Vorschriften gehen von einem „optimalen Autofahrer“ aus - dabei gibt es durchaus Untersuchung, dass der durchschnittliche Autofahrer alle 100 km einen leichten Verkehrsverstoß begeht, alle 1000 km einen schweren, alle 50.000 km an einem Unfall beteiligt ist - und alle 2 Mio km einen tödlichen Unfall erleidet!

Und die Folgen:



Besonders problematisch sind die Fälle, bei denen Berufskraftfahrer betroffen sind.

Das „Handwerkszeug“ eines Berufskraftfahrers ist sein Führerschein - jede Teilnahme am Straßenverkehr birgt dabei das Risiko, dieses „Handwerkszeug“ zu verlieren! Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass Berufskraftfahrer zwangsläufig höhere (tägliche / jährliche) Fahrleistungen haben, als dies bei Kraftfahrern

der Fall ist, die überwiegend private Fahrten durchführen.

Aber:

Nach der eindeutigen und herrschenden Rechtsprechung der Oberlandesgerichte ist hohe jährliche Fahrleistung, jahrelange unbeanstandete Teilnahme am Straßenver-

Diese Informationen sind ein Service von Rechtsanwalt Helmut Utz
Vertrauensanwalt des Automobilclub von Deutschland
Rheinstrasse 9 D - 76456 Kuppenheim

4

national: Tel 07222 949730 Fax 07222 949732 Mobil 0172 7446937
international: Tel (+49)7222-949730 Fax (+49)7222-949732 Mobil (+49)172 7446937
eMail: Advocat.Utz@t-online.de Internet: www.Advocat-Utz.de

kehr und der Umstand, dass der Autofahrer auf seinen Führerschein angewiesen ist, kein Grund, zu einer mildereren Sanktion zu greifen!

Der Berufskraftfahrer wird somit genauso bestraft wie der Autofahrer, der seinen Führerschein nur benötigt, um am Sonntag mit dem Auto in die Kirche zu fahren.



Dabei kann zwar unterschieden werden, ob ein Verkehrsverstoß „nur“ mit dem privaten Pkw begangen wurde, oder aber während einer „dienstlichen Fahrt“, also während der Arbeit - dies muss aber nicht so sein und ist auch nicht in allen Fällen möglich.

Grundsätzlich ist auch zu beachten, dass natürlich gerade von Berufskraftfahrern ein besonders sorgfältiges Verhalten gefordert wird.

Dies gilt natürlich auch und gerade bei Busfahrern, denen schließlich das „Wohl und Wehe“ ihrer Passagiere anvertraut ist - wer seine Fahrgäste schuldhaft gefährdet, kann nicht mit Nachsicht rechnen!

Erläuterungen zum Fahrverbot und zum Entzug der Fahrerlaubnis

Unterschieden werden zwischen den Begriffen "**Entziehung der Fahrerlaubnis**" (Führerscheinentzug) und der "**Verhängung eines Fahrverbots**".

Die **Entziehung der Fahrerlaubnis** erfolgt durch ein Gericht als Regelfolge einer Verkehrsstraftat oder durch die Verwaltungsbehörde, wenn sich der Inhaber der Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, was z. B. regelmäßig bei nachgewiesener Drogenabhängigkeit unterstellt wird. Wird die Fahrerlaubnis entzogen, so ist grundsätzlich ein **Antrag auf Neuerteilung** Voraussetzung zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis.



Hiervon zu unterscheiden ist der in der Praxis wesentlich häufiger vorkommende Fall eines **Fahrverbots**. Dieses ist als strafrechtliches Fahrverbot nach § 44 StGB möglich, in der Regel aber die Folge von gröberen Verkehrsverstößen (Ordnungswidrigkeiten).

Informationen sind ein Service von Rechtsanwalt Helmut Utz
Rechtsanwalt des Automobilclub von Deutschland
Rheinstrasse 9 D - 76456 Kuppenheim

07222 949730 Fax 07222 949732 Mobil 0172 7446937
(+49)7222-949730 Fax (+49)7222-949732 Mobil (+49)172 7446937
vocat.Utz@t-online.de Internet: www.Advocat-Utz.de

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob ein Fahrverbot verhängt werden darf, ist § 25 StVG. Danach ist die Verhängung eines Fahrverbots zulässig, wenn ein Kraftfahrzeugführer seine **Pflichten grob oder beharrlich verletzt** hat.

Eine grobe und beharrliche Pflichtverletzung soll z.B. vorliegen, wenn sich ein Kraftfahrzeugführer ganz besonders verantwortungslos verhält und nachhaltig wichtige Verkehrsvorschriften missachtet. Insoweit wurden sogenannte "Regelfahrverbote" eingeführt, was allen Verkehrsteilnehmern vom Grundsatz her bekannt ist und welche dem jeweils aktuellen Bußgeldkatalog zu entnehmen sind.

Ein solches "Regelfahrverbot" wird z. B. beim Überfahren eines Rotlichts verhängt, wenn die Rotlichtphase schon länger als 1 Sekunde gedauert hat oder wenn die höchstzulässige Geschwindigkeit innerhalb einer geschlossenen Ortschaft um mehr als 30 km/h überschritten wird. Außerhalb geschlossener Ortschaften wird ein Fahrverbot von 1 Monat verhängt, wenn die zulässige Geschwindigkeit um mehr als 40 km/h überschritten wird. Die maximale Zeit eines Fahrverbots (3 Monate) ist die Folge einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften von mehr als 70 km/h.

Ein Fahrverbot wird auch verhängt, wenn nach rechtskräftig festgesetzter Geldbuße wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung von mindestens 26 km/h **innerhalb eines Jahres** eine weitere Geschwindigkeitsüberschreitung von mindestens 26 km/h durch denselben Fahrzeugführer begangen wird.

Liegt ein solcher "Regelfall" vor, wird üblicherweise diese "Regel" von den Verwaltungsbehörden und in der Folge dann auch von den Gerichten angewendet. Die Chancen, ein Absehen von der Verhängung eines Fahrverbotes und damit ein Abweichen von der "Regel" zu erreichen, sind allenfalls als "gering" zu bezeichnen und bedürfen ganz besonderer (seltener) Ausnahmestände.

Der Linienbus im Straßenverkehr

Wer einen Linienbus im Straßenverkehr führt, muss zunächst einige „persönliche Voraussetzungen“ erfüllen, im Übrigen muss er natürlich alle Verkehrsregeln kennen und beachten - und besonders vorsichtig und sorgfältig fahren.



Grundsätzliche Entscheidungen der Gerichte zu den Anforderungen:

Der Fahrer eines LINIENBUSSES hat einen Auffahrunfall zu 1/4 mitverschuldet, wenn er seinen Bus nur deshalb abgebremst hat, weil er an der HALTESTELLE befindliche und von ihm zu spät wahrgenommene Fahrgäste aufnehmen wollte.

Service von Rechtsanwalt Helmut Utz
Automobilclub von Deutschland
D - 76456 Kuppenheim

Telefon 07222 949732 Mobil 0172 7446937
Telefax (+49)7222-949732 Mobil (+49)172 7446937

E-Mail: Advocat.Utz@t-online.de Internet: www.Advocat-Utz.de

Die beabsichtigte Aufnahme eines Fahrgastes ist kein "zwingender Grund" im Sinne des § 4 Abs. 1 S. 2 StVO¹.

Ein solcher besteht nur, wenn aus Gründen gebremst wird, die dem Schutzgegenstand des Bremsverbots, Auffahrunfälle im dichten Verkehr zu verhindern, mindestens gleichwertig sind.

Dies sind die Fälle einer plötzlichen ernstlichen Gefahr für Leib, Leben und bedeutende Sachwerte.

Der Umstand, dass der Fahrer eines LINIENBUSSES von einer HALTESTELLE angefahren ist, obwohl er hätte erkennen müssen, dass er rechtswidrig überholt wird, begründet einen Verstoß gegen das Gebot, eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gemäß § 10 StVO auszuschließen. Dies rechtfertigt es, auf Seiten des LINIENBUSSES im Falle der Kollision mit einem unter Verstoß gegen § 20 StVO überholenden Fahrzeug eine Mithaftungsquote von 25% anzunehmen².

-
1. Wenn ein Fahrzeugführer an einem an einer HALTESTELLE mit eingeschalteter Warnblinkanlage stehenden LINIENBUS vorbeifährt, muss er seinen gesteigerten Sorgfaltspflichten nach § 20 StVO nachkommen, insbesondere muss er dem anfahrens Bus das Abfahren ermöglichen, so wie dies § 20 Abs. 5 StVO vorsieht. Der Fahrzeugführer darf daher allenfalls mit Schrittgeschwindigkeit an dem stehenden Bus vorbeifahren, den anfahrens Bus darf er überhaupt nicht überholen.
 2. Kollidiert ein vorbeifahrender Fahrzeugführer mit dem anfahrens Bus, dessen Fahrer das neben ihm befindliche Fahrzeug übersehen und seinen Bus noch weiter nach links gelenkt hat, um in eine Straße einfahren zu können, haben beide Fahrzeugführer zum Entstehen des Unfalls beigetragen. Das Verschulden des vorbeifahrenden Fahrzeugführers wiegt jedoch in Ansehung seiner Pflichten aus § 20 StVO doppelt so schwer, so dass er nur 1/3 seines Schadens ersetzt verlangen kann³.

-
1. Ein Radfahrer, der einen Radweg verlässt, muss § 10 StVO beachten. Er darf also auf die Fahrbahn nur einfahren, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.
 2. Wenn sich ein Radfahrer am Ende eines Radweges ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer in den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn eingeordnet hat, muss ein (vorbeifahrender) Fahrzeugführer (hier: der Fahrer eines LI-

¹ Anschluss KG Berlin, 26. April 1993, 12 U 2131/92, NZV 1993, 478 und KG Berlin, 11. Juli 2002, 12 U 9923/00, NZV 2003, 41

² AG Nürtingen IVH 2003, 155 (red. Leitsatz)

³ AG Bad Hersfeld Schaden-Praxis 2003, 192-193 (red. Leitsatz und Gründe)

Diese Informationen sind ein Service von Rechtsanwalt Helmut Utz
Vertrauensanwalt des Automobilclub von Deutschland
Rheinstrasse 9 D - 76456 Kuppenheim

NIENBUSSES) einen Abstand von jedenfalls 1,50 m zum Bürgersteig einhalten.

3. Wenn ein Fahrer eines LINIENBUSSES den einzuhaltenden Seitenabstand von 1,50 m zum Bürgersteig unerwartet auf maximal 1 m verringert, um an eine BUSHALTESTELLE heranzufahren, und der Radfahrer hierdurch zu Fall kommt, hat der Busfahrer den Unfall allein verursacht und verschuldet.
4. Hat ein Busfahrer die Verletzung eines anderen (hier: des Radfahrers) rechtswidrig und schuldhaft herbeigeführt, haftet neben dem Busfahrer auch das gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 PflVG von der Versicherungspflicht freigestellte Betriebsunternehmen wie ein Versicherer nach § 2 Abs. 2 S 1 PflVG. Diese Eintrittspflicht als Quasi-Versicherer tritt neben die eigene Haftung des von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeughalters gemäß § 7 Abs. 1 StVG und des Dienstherren gemäß § 831 Abs. 1 S. 1 BGB. Die Entlastungsmöglichkeit nach § 831 Abs. 1 S. 2 BGB kommt hier nicht in Betracht.
5. Wird eine während der Vorbeifahrt gestürzte Radfahrerin von dem Bus überrollt und erleidet sie eine offenen Ellenbogengelenkstrümmerfraktur links, eine Zerstörung der Unterarmstreckmuskulatur, eine traumatische Okklusion A. axillaris links, ein Decollement des gesamten linken Armes mit offener Ablederung der Haut und ein Decollement am linken Oberschenkel und OSG links mit der Folge, dass der linke Arm praktisch funktionsunfähig wird, weil das zertrümmerte Ellenbogengelenk entfernt werden und der Arm durch einen Fixateur extern mobilisiert werden muss, ferner die Finger der linken Hand zu mobilisieren sind und mit weiteren Operationen in Zukunft gerechnet werden muss, ist ein Teilschmerzensgeld in Höhe von 20.000 DM zuzubilligen und weiter festzustellen, dass der Geschädigten in Zukunft weitere materielle und immaterielle Schäden zu ersetzen sind⁴.

-
1. Stürzt ein Fahrgast, der unmittelbar nach dem Einsteigen in einen an einer HALTESTELLE haltenden LINIENBUS noch keinen festen Halt gefunden hat, beim Anfahren des Busses und verletzt er sich schwer, stehen ihm weder materielle noch immaterielle Schadenersatzansprüche zu, wenn eine schuldhaftige Verursachung des Sturzes durch den LINIENBUSFÜHRER nicht nachgewiesen werden kann, weil der Geschädigte (auch durch Zeugenaussagen) nicht zu beweisen vermag, dass der LINIENBUSFÜHRER abrupt und sehr ruckartig angefahren wäre.
 2. Ein Sorgfaltspflichtverstoß lässt sich dann auch nicht daraus herleiten, dass sich der Busfahrer (unstreitig) vor dem Anfahren nicht darüber vergewissert hat, ob der spätere Geschädigte im Bus festen Halt gefunden hat. Der Fahrer eines LINIENBUSSES, der seinen Fahrplan einzuhalten hat, darf nämlich grundsätzlich darauf vertrauen, dass die Fahrgäste ihrer Verpflichtung, sich stets einen festen Halt zu verschaffen, nachkommen. Auch vor dem Anfahren

⁴ KG Berlin ZfSch 2002, 513-516 (red. Leitsatz und Gründe)

von einer HALTESTELLE ist es allein Sache des Fahrgastes, für einen sicheren Halt zu sorgen und so eine Sturzgefahr zu vermeiden. Etwas anderes kann nur in dem (hier nicht gegebenen) Ausnahmefall gelten, dass für den Busfahrer leicht erkennbare Anhaltspunkte bestehen, dass der eingestiegene Fahrgast nicht in der Lage sein könnte, den normalerweise zugrundezulegenden Anforderungen, sich einen sicheren Halt zu verschaffen, zu genügen, zB. dann wenn der Fahrgast erkennbar schwer behindert ist⁵.

Der Fahrer eines LINIENBUSSES ist verpflichtet, sich vor dem Anfahren von einer HALTESTELLE durch einen Blick in den rechten Außenspiegel zu vergewissern, dass sich an der Türseite des Busses niemand aufhält, der durch das Anfahren gefährdet wird⁶.

1. Wenn ein (65jähriger) Fahrgast, der an einer BUSHALTESTELLE in einen Omnibus einsteigen will, beim Betätigen des Türdrückers für die hintere Doppeltür zunächst aus eigener Unachtsamkeit mit dem Fuß umknickt und stürzt und beim Anfahren des Busses mit dem Bein unter die Hinterreifen, muss er sich das Verschulden in eigener Sache mit einer Quote von 25% anrechnen lassen.
 2. Jedenfalls berechtigt ist nämlich der Vorwurf an den Busfahrer, er habe beim Anfahren seine Rückschaupflicht verletzt. Vor dem Anfahren hätte er sich durch einen Blick in den Außenspiegel vergewissern müssen, ob sich Personen in der Nähe des Busses aufhalten, die durch das Anfahren in Gefahr geraten könnten. Von dieser Rückschaupflicht war der Fahrer nicht schon deshalb befreit, weil die hintere Doppeltür geschlossen war, denn gerade weil potentielle Fahrgäste mittels des Türdrückers ihre Einstiegsabsicht auch noch "in letzter Sekunde" signalisieren konnten, musste der Busfahrer mit Personen im hinteren Busbereich rechnen⁷.
-

1. Wenn ein LINIENBUSFAHRER mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h auf einem innerstädtischen Sonderfahrstreifen vorbei an einer Personengruppe, die an einer anderen HALTESTELLE wartet, seine HALTESTELLE anfährt und dabei einen Seitenabstand von mindestens 2 m zur Gehsteigkante einhält, kann ihm hieraus kein Schuldvorwurf gemacht werden, wenn sein Bus mit ei-

⁵ Anschluß BGH, 1. Dezember 1992, VI ZR 27/92, NJW 1993, 654 und OLG Oldenburg (Oldenburg), 6. Juli 1999, 5 U 62/99, VersR 2001, 118

⁶ OLGR Saarbrücken 2000, 452-455 (Leitsatz und Gründe)

⁷ OLG Düsseldorf VersR 1996, 345-346 (Leitsatz und Gründe)

nem 10 1/2 jährigen Schulkind kollidiert, das plötzlich und unvorhersehbar vom Gehsteig auf den Sonderfahrstreifen springt⁸.

2. Dem Fahrer kann auch nicht nachgewiesen werden, er habe zu spät oder falsch reagiert, wenn er 7,9 m = 0,95 sec vor der Kollision eine Vollbremsung vorgenommen hat und das Kind nicht durch Hupen auf sich aufmerksam gemacht hat. Insoweit ist zugunsten des Fahrers davon auszugehen, dass auch die Abgabe eines Schallzeichens das Kind nicht rechtzeitig davor hätte warnen können, auf die Fahrbahn zu laufen.
3. Eine Haftung des Omnibusfahrers bzw des Fahrzeughalters ergibt sich in Anbetracht mangelnden Verschuldens allein aus der Betriebsgefahr seines Fahrzeugs und ist vorliegend angesichts des überwiegenden Mitverschuldens des verletzten Kindes mit einer Quote von 1/3 zu bemessen⁹.

-
1. Der Führer eines LINIENBUSSES muss sich beim Abfahren von gekennzeichneten HALTESTELLEN trotz seines Vorrechts aus StVO § 20 Abs. 2 so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer vermieden wird. Er darf sich im Zweifel aber darauf verlassen, dass der fließende Verkehr seiner sich aus StVO § 20 Abs. 2 ergebenden Verpflichtung nachkommt, sofern er selbst seine Verpflichtung aus StVO § 10 S 2 zur ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Anzeige seines Vorhabens genügt hat. Dass nach dem Setzen des Blinkers ein LINIENBUS vor dem Anfahren noch einige Fahrzeuge passieren lässt, begründet keinen Unterschied. Selbst bei dichtem Kolonnenverkehr besteht für jeden Fahrzeugführer des fließenden Verkehrs die Verpflichtung, dem LINIENBUS das Anfahren und Einfädeln zu ermöglichen.
 2. Rechtzeitig ist die Ankündigung der Anfahrabsicht durch Blinkzeichen, wenn sie dem fließenden Verkehr Zeit lässt, sich darauf einzurichten und notfalls anzuhalten. Dabei ist dem fließenden Verkehr keine Notbremsung, aber eine normale, dh. mittelstarke Bremsung zuzumuten¹⁰.

-
1. Eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit ist dann geboten, wenn eine Straßenstelle unübersichtlich ist, weil der Fahrer dem Verkehrsverlauf nicht vollständig überblicken kann und deshalb auftretende Hindernisse und Gefahren nicht so rechtzeitig erkennen kann, um ihnen mit Sicherheit begegnen zu können. Der Begriff der Unübersichtlichkeit bezieht sich nur auf die Fahrbahn, bei schmalen Straßen auf die volle Fahrbahnbreite und nicht nur auf den in Anspruch genommenen Fahrstreifen¹¹.

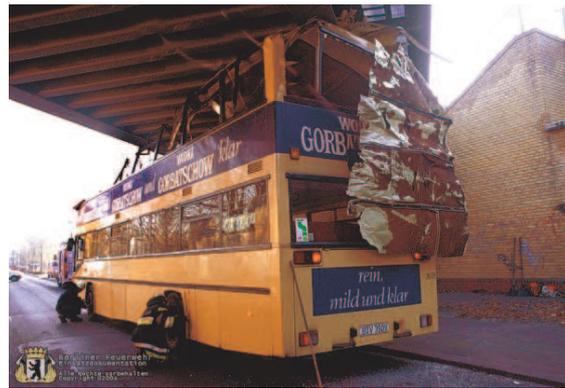
⁸ Abgrenzung BGH, 1981-12-01, VI ZR 219/80, NJW 1982, 1042 und OLG Köln, 1989-12-06, 13 U 120/89, VersR 1990, 434

⁹ OLG Bamberg VRS 85, 4-8 (1993) (red. Leitsatz und Gründe)

¹⁰ vergleiche OLG Köln, 1984-02-24, 3 Ss 65/84, VRS 67, 59 (1984)

¹¹ vergleiche BGH, 1966-05-13, V ZB 10/66, VersR 1966, 763

2. Eine unklare Verkehrslage ist nur zu bejahen, wenn die auf der Fahrbahn sichtbare Verkehrslage das Vertrauen ausschließt, dass die übrigen Verkehrsteilnehmer die freie Durchfahrt einräumen werde. Auf die stets bestehende bloße Möglichkeit, daß plötzlich Fußgänger oder Radfahrer aus Grundstücksausfahrten unvorsichtig auf die Fahrbahn gelangen, braucht der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit nicht einzurichten. Auch mit der Möglichkeit, dass ein für ihn unsichtbares Kind plötzlich auf die an sich übersichtliche Fahrbahn oder Fahrspur läuft oder fährt, braucht der Kraftfahrer nur zu rechnen, wenn er dazu triftigen Anlass hat¹².



3. Grundsätzlich sind zwar hohe Anforderungen an die Sorgfaltspflichten des Kraftfahrzeugführers gegenüber kleinen Kindern und Kindern im grundschulpflichtigen Alter zu stellen, und StVO § 3 Abs. 2 Buchst a verpflichtet den Fahrzeugführer zu besonderer Rücksicht gegenüber Kindern, insbesondere durch Verringerung der Geschwindigkeit und Erhöhung der Bremsbereitschaft. Aber auch gegenüber Kindern dürfen die an die Sorgfaltspflichten des Kraftfahrzeugführers zu stellenden Anforderungen nicht überspannt werden, wenn nach der gewöhnlichen Lebenserfahrung eine Gefährdung nicht zu erwarten ist. Auch gegenüber Kindern gilt grundsätzlich der Vertrauensgrundsatz. Nur wenn das Verhalten des Kindes oder die Situation, in der es sich befindet, Auffälligkeiten zeigen, die zur Gefährdung führen können, ist von dem Kraftfahrzeugführer zu verlangen, dass er besondere Vorkehrungen zur Abwendung der Gefahr trifft.

4. Nach StVG § 7 Abs. 2 ist die Haftung des Kraftfahrzeughalters nur dann ausgeschlossen, wenn der Unfall auch bei Anwendung der über die gewöhnliche Sorgfalt hinausgehenden, nach den Umständen des konkreten Falles gebotenen besonderen Aufmerksamkeit nicht zu vermeiden gewesen wäre. Eine absolute Unvermeidbarkeit wird



¹² vergleiche OLG Köln, 1964-11-13, Ss 411/64, VRS 28, 266 (1964)

nicht gefordert.

Der an einen sogenannten Idealfahrer anzulegende Maßstab muss menschlichem Vermögen und den Erfordernissen des Straßenverkehrs noch angepasst sein. Auch für ihn gilt in der Regel der Vertrauensgrundsatz. Beim Vorliegen besonderer Umstände - Gefahrenmomente - muss er besonders sorgfältig und kritisch seine Fahrweise einrichten.

5. Die Sorgfaltspflichten erhöhen sich noch, wenn offensichtlich unachtsame Verkehrsteilnehmer wie z.B. Kinder und jugendliche Verkehrsteilnehmer vorhanden sind. Voraussetzung für diese erhöhte Anforderung ist aber, dass der Kraftfahrer den Umständen, insbesondere der örtlichen Verkehrslage nach mit diesen besonders schutzbedürftigen Personen und ihre Gefährdung rechnen konnte.
6. Demnach handelt ein LINIENBUSFAHRER zwar nicht schuldhaft, ein Zusammenstoß mit einem die Fahrbahn überquerenden Kind stellt aber für ihn kein unabwendbares Ereignis dar, wenn der Busfahrer auf einer engen Landstraße in der Nähe einer SCHULBUSHALTESTELLE sowie der Grundstücksausfahrt aus einer Schule seine - zulässige - Geschwindigkeit nicht soweit herabsetzt (auf 50 km/h), dass ihm ein Anhalten bei plötzlich auftauchenden Schulkindern möglich ist¹³.

Zusammenfassung

Diese (zivilrechtlichen) Entscheidungen sollen eine kurze Übersicht über die Sorgfaltspflichten eines Busfahrers geben - es versteht sich von selbst, dass immer dann, wenn der Busfahrer einen Unfall zivilrechtlich schuldhaft verursacht, er auch mit einem strafrechtlichen Ermittlungsverfahren rechnen muss.

Die zivilrechtliche Seite wird dabei von der dahinter stehenden Versicherung geregelt, wird den Busfahrer also nicht besonders belasten - die strafrechtliche Seite betrifft ihn höchstpersönlich und selbst, denn er wird nicht nur (mindestens) eine Strafe bezahlen müssen, sein Führerschein ist darüber hinaus in Gefahr, er wird möglicherweise entzogen werden.

Alkohol und Drogen

Kein Verständnis kann (selbstverständlich) erwarten, wer unter Alkohol und Drogen am Straßenverkehr teilnimmt.

¹³ VRS 78, 345-348 (1990) (red. Leitsatz und Gründe)

Diese Informationen sind ein Service von Rechtsanwalt Helmut Utz
Vertrauensanwalt des Automobilclub von Deutschland
Rheinstrasse 9 D - 76456 Kuppenheim

Dies könnte zumindest dann relevant werden, wenn zwar nicht aktuell (bei oder kurz vor der Fahrt) konsumiert wird, eine Beeinträchtigung kann auch bei länger zurückliegendem Konsum bestehen.

Also:



Wer am Vorabend erheblich dem Alkohol zuspricht, kann nicht in jedem Fall damit rechnen, dass er am nächsten Morgen bei Fahrtantritt 0,0 Promille Alkohol im Blut aufweist! 0,3 Promille reichen im Falle eines Unfalls („ab 0,3 Promille Führerschein in Gefahr!).

Dies gilt (natürlich) auch für die übrigen Drogen - so sind z. B. Abbaustoffe von Cannabis noch recht lange im Blut nachzuweisen.

Bei einer Feier am Vorabend des Dienstes und frühem Dienstbeginn ist i.ü. auch die „aktuelle körperliche Leistungsfähigkeit“ zu beachten. In den frühen Morgenstunden befindet sich der Körper im sog. „physiologischen Leistungstief“. Der Körper möchte (muss) eigentlich noch schlafen,

tatsächlich werden von ihm hohe Leistungen erwartet - nicht ohne Grund setzen Mediziner dieses Leistungstief mit einer Alkoholisierung von 0,5 Promille (oder mehr) gleich.



Und:

Gem. § 315c StGB macht sich auch strafbar, wer bei der Teilnahme am Straßenverkehr körperlich ungeeignet (nämlich übermüdet) ist!

Zum Nachrechnen:

Widmark'sche Formel

Wenn keine Blutprobe vorliegt, kann die BAK mit Hilfe der Widmark'schen Formel (benannt nach ihrem Begründer) berechnet werden. Bei dieser wird das Gewicht der Alkoholmenge durch das um den Reduktionsfaktor verminderte Körpergewicht des Betroffenen geteilt.

Beispiel: BAK eines 90 kg schweren Mannes, der 0,5 l Wein mit 12 % Alkohol getrunken hat:

Körpergewicht: 90 kg

Reduktionsfaktor: 0,7

(Dieser berücksichtigt das Verhältnis zwischen Körpermasse und Blutanteil und beträgt bei durchschnittlichem Körperbau für Frauen 0,6 und für Männer 0,7)

Alkoholmenge: 48 g

(Diese wird pro Liter ermittelt durch die in Prozenten angegebene Alkoholkonzentration des Getränkes multipliziert mit 8. Steht der Wert fest, wird er ins Verhältnis zu der tatsächlichen Trinkmenge gesetzt, z.B. 1 Liter Wein mit 12 % Alkoholkonzentration ergibt eine Alkoholmenge von 96 g. Wurden 0,5 l Wein getrunken, ergibt sich eine Alkoholmenge von 48 g.)

Formel: Alkoholmenge dividiert durch reduziertes Körpergewicht = BAK

48 g ./ (90 kg x 0,7) = 0,76 ‰

Achtung: Mit der Widmark'schen Formel lässt sich lediglich die **höchste theoretisch mögliche BAK** ermitteln. Die tatsächliche BAK ist wegen des Resorptionsdefizits und des ständigen Alkoholabbaus niedriger.