

Inhalt

Zu aktuellen Themen

Automatisierte Fahrfunktionen und die „bestimmungsgemäße Verwendung“ im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) – eine wohlfeile Redebblume? 1

Pressemeldungen der Gerichte

VG München: Betriebsuntersagung von Dieselfahrzeugen bei verbauter Abschalteneinrichtung rechtmäßig 6
 FG Hamburg: Dieselfahrverbot und trotzdem Kraftfahrzeugsteuer zahlen? 6
 SG Frankfurt/Main: Kein Unfallversicherungsschutz bei Handynutzung im Straßenverkehr 7
 VG Gelsenkirchen: Zonales Fahrverbot unter Einschluss der A 40 in weiten Teilen des Essener Stadtgebiets ab Juli 2019 7

Rechtsprechung

BGH: Anspruch eines Neuwagenkäufers auf Ersatzlieferung eines mangelfreien Fahrzeugs 9
 BGH: *dolus eventualis* bei gefährlichem Eingriff in Straßenverkehr 10
 BVerwG: EU-Fahrerlaubnis und deutsches Führerscheindokument 11
 VG: VW-Dieselpgate: Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs bei Nichtteilnahme an der Rückrufaktion 16

Verkehrsrecht in Kürze

Geltung des Verschlechterungsverbots im erstinstanzlichen gerichtlichen Bußgeldverfahren 20
 Sicherheitsabstand von 2 Metern zu gering 20
 Verkehrszeichen werden erfahrungsgemäß erkennbar aufgestellt 20
 Bloßes Halten eines Mobiltelefons während der Fahrt bereits ordnungswidrig 20
 Bremsen für eine Taube 20
 Hersteller von Elektroautos nicht antragsbefugt bei Streichung eines Modells von Förderliste 21
 Straßensperrung für bestimmte Fahrzeugarten bedarf Darlegung der spezifischen Risiken durch Behörde 21

Juristische Stilblüten 22

Buchbesprechung 24

Fahrerlaubnis | Alkohol | Drogen im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht

Automatisierte Fahrfunktionen und die „bestimmungsgemäße Verwendung“ im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) – eine wohlfeile Redebblume?

Automatisiertes und vernetztes Fahren – schöne neue Welt!? Auf diese Fragestellung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)¹ wird wohl jeder Interessierte stoßen, der sich mit dem Thema der Fahrzeugautomatisierung näher beschäftigt. Ein bunter Blumenstrauß an Themenkomplexen vielfältigster Art und Weise erwartet ein breites Spektrum an Aufgeschlossenheit. Neben gesellschaftspolitischen und ethischen Fragestellungen, den technischen Möglichkeiten wie *Deep Learning*² muss dabei auch immer die rechtliche Komponente der „*Technik der Zukunft*“ beleuchtet werden (müssen). Dabei stößt der fachkundige Leser nicht selten auf die Frage:

„Wer haftet, wenn's kracht?“

Mehr als jeder zweite Autofahrende hat bisher Erfahrung mit Fahrerassistenzsystemen gesammelt. Eine klare Mehrheit erwartet im Hinblick auf automatisiertes Fahren eine nur unterstützende Funktion beim Selberfahren, lediglich jeder Fünfte möchte auch von der Fahraufgabe entlastet werden.³

Um in der Welt den Anschluss nicht zu verlieren und „*Innovationsland*“ zu bleiben, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Mai 2017 das „*modernste Straßenverkehrsgesetz*“ der Welt⁴ erschaffen.

„Mit dem am 21. Juni 2017 in Kraft getretenen Gesetz zum automatisierten Fahren hat Deutschland als erster Staat der Welt die Rechte und Pflichten der Fahrzeugführenden bei der Nutzung automatisierter Fahrfunktionen geregelt. Mit der Gesetzesänderung wurde sowohl den Verbraucherinnen und Verbrauchern als auch der Industrie die nötige Rechtssicherheit gegeben. Bei der Fahrzeugführung mittels automatisierter Fahrsysteme im Sinne des Gesetzes dürfen sich die Fahrzeugführenden unter bestimmten Voraussetzungen vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugführung abwenden. Das Gesetz definiert die hohen technischen Anforderungen an die automatisierten Systeme, bei deren Nutzung ein Abwenden möglich ist. Dass ein System diese technischen Anforderungen erfüllt, muss durch die jeweiligen Kfz-Hersteller bestätigt werden. Bei Einhaltung der neuen Vorschriften und ordnungsgemäßer Nutzung dürfen sich die Fahrenden auf das Funktionieren der automatisierten Fahrfunktion verlassen.“⁵

Mit diesen Worten wirbt das BMVI für sein selbst erschaffenes Gesetzeswerk.

Die im Juni 2017 eingeführten Regelungen umfassen dabei u. a. folgende Paragraphen:

¹ <https://www.gdv.de/de/themen/news/automatisiertes-und-vernetztes-fahren---schoene-neue-welt---36430> (zuletzt abgerufen am 30.11.2018)

² https://de.wikipedia.org/wiki/Deep_Learning (zuletzt abgerufen am 26.11.2018)

³ Repräsentativbefragung zum Thema automatisiertes Fahren, Verbraucherzentrale Bundesverband März 2017

⁴ <https://www.cdusu.de/themen/alexander-dobrindt-wir-schaffen-das-modernste-strassenverkehrsrecht-der-welt> (zuletzt abgerufen am 26.11.2018)

⁵ <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Automatisiertes-und-vernetztes-Fahren/automatisiertes-und-vernetztes-fahren.html> (zuletzt abgerufen am 26.11.2018)

§ 1a Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

(1) Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig, wenn die Funktion **bestimmungsgemäß verwendet** wird.

(2) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die über eine technische Ausrüstung verfügen,

1. die zur Bewältigung der Fahraufgabe – einschließlich Längs- und Querführung – das jeweilige Kraftfahrzeug nach Aktivierung steuern (Fahrzeugsteuerung) kann,
2. die in der Lage ist, während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen,
3. die jederzeit durch den Fahrzeugführer manuell übersteuerbar oder deaktivierbar ist,
4. die die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen kann,
5. die dem Fahrzeugführer das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer optisch, akustisch, taktil oder sonst wahrnehmbar anzeigen kann und
6. die auf eine der Systembeschreibung zuwiderlaufende Verwendung hinweist.

Der Hersteller eines solchen Kraftfahrzeugs hat in der Systembeschreibung verbindlich zu erklären, dass das Fahrzeug den Voraussetzungen des Satzes 1 entspricht.

(3) Die vorstehenden Absätze sind nur auf solche Fahrzeuge anzuwenden, die nach § 1 Absatz 1 zugelassen sind, den in Absatz 2 Satz 1 enthaltenen Vorgaben entsprechen und deren hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen

1. in internationalen, im Geltungsbereich dieses Gesetzes anzuwendenden Vorschriften beschrieben sind und diesen entsprechen oder
2. eine Typgenehmigung gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) erteilt bekommen haben.

(4) Fahrzeugführer ist auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der **bestimmungsgemäßen Verwendung** dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.

§ 1b Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen

(1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.

(2) Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen,

1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder
2. wenn er erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine **bestimmungsgemäße Verwendung** der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.

Neben der fehlenden Definition für die „Rechtzeitigkeit“ der Übergabeaufforderung fehlt ebenso ein gesetzlich definierter Rahmen für die bestimmungsgemäße Verwendung. Im folgenden Beitrag soll im Wesentlichen auf die bestimmungsgemäße Verwendung im Sinne der §§ 1a und 1b des StVG aus Verbrauchersicht näher eingegangen werden.

1. Bestimmungsgemäße Verwendung vs. vorhersehbarer Fehlgebrauch

Bei der Frage nach der bestimmungsgemäßen Verwendung ist es unerlässlich, sich die Frage zu stellen: „Was ist der ursprüngliche Verwendungszweck des Produkts? Wofür wurde es geschaffen?“

Es ist wohl für jeden völlig klar, dass ein „Autobahnpilot“ nicht in der Stadt oder aber auf der Landstraße funktioniert. Der Wortbedeutung nach soll das System lediglich auf der Bundesautobahn eingesetzt werden. Doch gilt dies auch für alle vorkommenden Szenarien oder gibt es Einschränkungen („Geisterfahrer“, dichtes Schneetreiben, Starkregen, Nebel, etc.), die das System nicht beherrschen kann? Immerhin ist die bestimmungsgemäße Verwendung die Grundlage für eine sichere Nutzung und damit Exkulpation für den Fahrer.

Nach dem Wortlaut des Gesetzes könnte schnell der Eindruck entstehen, dass ein Fahrzeug seine Zulassung verliert, wenn eine automatisierte Fahrfunktion nicht bestimmungsgemäß verwendet wird.

Dies kann der örtlichen Zulassungsstelle schlicht gar nicht aufgebürdet werden. Zwar konkretisiert die Gesetzesbegründung diese missverständliche Formulierung dahingehend, dass nicht der Betrieb des Fahrzeugs an sich, sondern nur der

Betrieb mittels dieser einen automatisierten Fahrfunktion außerhalb der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ unzulässig ist. Allerdings wird nicht definiert, wann der Betrieb einer automatisierten Fahrfunktion bestimmungsgemäß ist.⁶

a) Maschinenrichtlinie (2006/42/EG) und das Produktsicherheitsgesetz

„Das Automobil ist ein Fahrzeug, das

1. durch Maschinenkraft bewegt wird,
2. die zu seiner Ortsveränderung dienende Energiequelle in sich trägt,
3. gewöhnliche Straßenfahrdämme benutzt und
4. die zu befördernden Personen oder Güter – wenigstens zum Teil – selbst aufnimmt.“⁷

– eine Maschine im klassischen Sinne. Die sog. Maschinenrichtlinie (Richtlinie 2006/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG) beschreibt sehr plastisch, wann eine bestimmungsgemäße Verwendung einer Maschine vorliegt, nämlich dann, wenn diese entsprechend den Angaben in der Betriebsanleitung verwendet wird. Ausschlaggebendes Kriterium ist also die Betriebsanleitung. Nach der Richtlinie muss jede Maschine eine Betriebsanleitung haben und diese muss folgenden Mindestinhalt aufweisen:

- Firmenname und vollständige Anschrift des Herstellers und seines Bevollmächtigten;
- Bezeichnung der Maschine [...];
- die EG-Konformitätserklärung [...];
- eine allgemeine Beschreibung der Maschine;
- eine Beschreibung der bestimmungsgemäßen Verwendung der Maschine;
- Warnhinweise in Bezug auf Fehlanwendungen der Maschine, zu denen es erfahrungsgemäß kommen kann;
- Hinweise zur Inbetriebnahme und zum Betrieb der Maschine sowie erforderlichenfalls Hinweise zur Ausbildung bzw. Einarbeitung des Bedienpersonals;
- Angaben zu Restrisiken [...]
- etc.

Die ebenfalls in der Richtlinie verlangte Risikobeurteilung steht in engem Zusammenhang mit der Erstellung der Betriebsanleitung. Verlangt diese doch:

- die Grenzen der Maschine zu bestimmen, was ihre bestimmungsgemäße Verwendung und jede vernünftigerweise vorhersehbare Fehlanwendung einschließt;
- die Gefährdungen, die von der Maschine ausgehen können, und die damit verbundenen Gefährdungssituationen zu ermitteln;

- die Risiken abzuschätzen unter Berücksichtigung der Schwere möglicher Verletzungen oder Gesundheitsschäden und der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens;
- die Risiken zu bewerten, um zu ermitteln, ob eine Risikominderung gemäß dem Ziel dieser Richtlinie erforderlich ist;
- die Gefährdungen auszuschalten oder durch Anwendung von Schutzmaßnahmen die mit diesen Gefährdungen verbundenen Risiken in der in Nummer 1.1.2 Buchstabe b festgelegten Rangfolge zu mindern.

Die Umsetzung dieser Richtlinie erfolgte in Deutschland in Form des Produktsicherheitsgesetzes (ProdSG) sowie der darauf gestützten Maschinenverordnung. So ist die bestimmungsgemäße Verwendung gem. § 2 Ziff. 5 ProdSG

- a) die Verwendung, für die ein Produkt nach den Angaben derjenigen Person, die es in den Verkehr bringt, vorgesehen ist oder
- b) die übliche Verwendung, die sich aus der Bauart und Ausführung des Produkts ergibt.

Auch hier wird darauf abgestellt, wie die Verwendung vorgesehen, also bestimmt ist. Das Produkt darf nach § 3 Abs. 1 ProdSG nur dann auf dem Markt bereitgestellt werden, wenn es „die Sicherheit und Gesundheit von Personen [...] aufgeführte Rechtsgüter bei **bestimmungsgemäßer oder vorhersehbarer Verwendung nicht gefährdet**.“

Damit wird dem Hersteller ein **Definitionsmonopol** eingeräumt: Er selbst kann im Wege einer „Produktwidmung“ bestimmen, ob sein Produkt für eine private Verbrauchernutzung zur Verfügung gestellt werden soll oder nicht. Diese Widmung kann beispielsweise durch konkrete Herstellerangaben (z.B. auch in der Gebrauchsanleitung gem. § 3 Abs. 4 ProdSG), die Produktbezeichnung, die Wahl entsprechender Vertriebswege und Verkaufsstätten oder durch Werbeaussagen erfolgen.⁸

Auch wenn es an einer solchen Herstellerbestimmung mangeln sollte, kann das Produkt gleichwohl Verbraucherprodukt im Sinne des § 2 Nr. 26 ProdSG sein. Der Definition zufolge reicht es aus, wenn eine Verwendung durch Verbraucher nach vernünftigem Ermessen vorhersehbar ist. Was nach vernünftigem Ermessen vorhersehbar ist, lässt sich naturgemäß mitunter nur schwer beantworten. Der Gesetzgeber hat diese Schwierigkeiten bei der Gesetzesanwendung bewusst in Kauf genommen, indem er die Abgrenzung zwischen Nicht-Verbraucherprodukt und Verbraucherprodukt zum Gegenstand einer Wertungsfrage mit mehreren unbestimmten Rechtsbegriffen gemacht hat. In der Rechtspraxis sollte ein objektiver Blick auf die vom Hersteller in seiner Einflussosphäre intendierten oder jedenfalls geduldeten Vertriebsströme ein brauchbarer Ansatz sein, um sich an eine Lösung dieser Frage

⁶ „Rechtsicher fahren mit automatisierten Fahrzeugen“ - Unaufgeforderte Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e.V. vom 16. März 2017, S. 9
⁷ Ludwig Löw von und zu Steinfurth: Das Automobil – sein Bau und sein Betrieb, 5. Auflage von 1924

⁸ Scheuermann-Schucht, Praxishandbuch Brandschutz, Bd. 2, Losebl., 47.-48. Erg.-Lfg., 2012, Kap. 3.6.1, S. 12

heranzutasten. Im Übrigen wird man belastbare Antworten auf die Wertungsfrage nur erzielen können, wenn alle Umstände des Einzelfalles in die Überlegungen einbezogen werden.⁹

Es ist also festzustellen, dass der bestimmungsgemäße Gebrauch bzw. die vorhersehbare Verwendung bereits im Umfeld der Maschinenteknik zum Einsatz kommt und der deutsche Gesetzgeber bewusst einen abstrakten Rechtsbegriff verwendet, um eine möglichst große Zahl von Anwendungsfällen abdecken zu können. Hinzu kommt, dass neuen Technologien nicht per se der Zugang zum Markt derart schwierig gestaltet werden soll, dass Deutschland eben kein Innovationsland mehr sein kann.

Gleichwohl muss der Produzent und Hersteller auch den vorhersehbaren Fehlgebrauch auf dem Zettel haben. Die DIN EN 82079-1 definiert den vorhersehbaren Fehlgebrauch als „Anwendung eines Produkts in einer Weise, die nicht von Produzent oder Lieferant beabsichtigt ist, die sich jedoch aus vorhersehbar menschlichen Verhalten ergeben kann.“

Der Hersteller des Produkts ist dabei verpflichtet, den Anwender vor Risiken zu warnen. Gleichwohl haftet jedem technischen Produkt ein konstruktiv unvermeidbares, nicht auszuschließendes Restrisiko an. Er muss, soweit vorhersehbar, auch einen naheliegenden Missbrauch seines Produkts in die bestimmungsgemäße Verwendung mit einbeziehen.

Insbesondere der vorhersehbare Missbrauch ist für viele Entwickler bzw. Hersteller dabei scheinbar ein unüberwindbares Problem, da er das Vorstellungsvermögen auf andere Art und Weise fordert:

- die Beschreibung bzw. Definition des Einsatzzweckes, für den die Maschine vom Hersteller konzipiert und gebaut wurde;
- die Angabe der Einsatz- bzw. Leistungsgrenzen der Maschine, falls die Maschine auch außerhalb der Leistungsgrenzen betrieben werden kann.

Damit sich der Hersteller nicht hinter willkürlich eingeschränkten Anwendungsbedingungen verstecken kann, verlangt die Richtlinie von ihm ebenfalls die Berücksichtigung vorhersehbarer ungewöhnlicher Situationen.

Diese Definition bereitet den meisten Herstellern weit mehr Schwierigkeiten als die Angabe der bestimmungsgemäßen Verwendung, da auch in diesem Bereich die Kreativität der Ingenieure und Entwickler gefragt ist.

Insofern also sowohl die bestimmungsgemäße Verwendung als auch der vorhersehbare Fehlgebrauch in der Bedienungsanleitung dem Nutzer zur Verfügung gestellt wurden, hat der Produktgeber wohl alles in seiner Macht Stehende getan, um ein rechtkonformes Produkt auf den Markt bringen zu dürfen.

b) Produkthaftungsgesetz

Auch im Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG) findet sich der Begriff der bestimmungsgemäßen Verwendung indirekt wieder. Ein Produkt hat gem. § 3 ProdHaftG dann einen Fehler, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere des Gebrauchs, mit dem billigerweise gerechnet werden kann, berechtigterweise erwartet werden kann. Hier wird üblicherweise auf die bestimmungsgemäße Verwendung und den vorhersehbaren Fehlgebrauch abgestellt.

Haftungsgrundlage stellt damit § 1 ProdHaftG dar:

„Wird durch den Fehler eines Produkts jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Hersteller des Produkts verpflichtet, dem Geschädigten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“ Neben den Restriktionen des Produktsicherheitsgesetzes zum Inverkehrbringen eines sicheren Produkts ist es dem Hersteller ebenfalls daran gelegen, im Rahmen des Produkthaftungsgesetzes das Risiko einer Schadensersatzforderung durch den Verbraucher zu minimieren und den Anwendungsbereich des Produkts so genau wie möglich zu definieren.

c) Software als Produkt(teil)

Fraglich ist in diesem Zusammenhang, ob die Software eines Steuergeräts in einer Maschine überhaupt unter den Anwendungsbereich des ProdSG und ProdHaftG fällt.

Das Produktsicherheitsgesetz gilt grundsätzlich für Produkte (§ 1 ProdSG). Produkte sind nach § 2 Nr. 22 ProdSG Waren, Stoffe oder Zubereitungen, die durch einen Fertigungsprozess hergestellt worden sind. Für den Fertigungsprozess gibt es keine Legaldefinition des Gesetzes. Der Duden definiert eine „Fertigung“ als „industriellen oder handwerklichen Produktionsprozess“.¹⁰ Die Software wird als „nicht technisch-physikalischer Funktionsbestandteil einer Datenverarbeitungsanlage“¹¹ definiert. Das lässt zunächst den Eindruck entstehen, dass die Software nicht mit umfasst ist. Da diese bis heute jedoch regelmäßig auf einem Datenträger verkörpert wird und somit in physischer Form vorliegt, wäre der Anwendungsbereich des ProdSG eröffnet.

Beim ProdHaftG ist es mittlerweile unstrittig, dass auch die Software unter § 2 ProdHaftG fällt: „Produkt im Sinne dieses Gesetzes ist jede bewegliche Sache, auch wenn sie einen Teil einer anderen beweglichen Sache oder einer unbeweglichen Sache bildet, sowie Elektrizität.“

⁹ Schucht, Carsten: „Das Recht der Verbraucherprodukte im neuen Produktsicherheitsgesetz“ VuR 2013, 86

¹⁰ <https://www.duden.de/rechtschreibung/Fertigung> (zuletzt abgerufen am 29.11.2018)

¹¹ <https://www.duden.de/suchen/dudenonline/Software%20> (zuletzt abgerufen am 29.11.2018)

2. Fazit

Wie lässt sich das nun mit dem automatisierten Fahren und dem Straßenverkehrsgesetz verbinden?

Da die 2017 neu eingeführten Regelungen bisher noch nicht in vergleichbarer Art und Weise im Straßenverkehrsrecht Einzug gehalten haben, muss nach vergleichbaren Parallelen gesucht werden. Die Autohersteller haben aufgrund der bereits seit langem bestehenden o. g. Gesetze die Pflicht, Produkte nur dann auf den Markt zu bringen, wenn diese mit einer bestimmungsgemäßen Verwendung versehen sind. Hier wird regelmäßig auf die Bedienungsanleitung des Produktes abgestellt.

Die Besonderheiten beim automatisierten Fahren sind unter anderem:

- eine Vielzahl von Herstellern und Modellen,
- das Auto ist ein Massenprodukt,
- UN-ECE-Regeln gelten weltweit – Änderungen nur schwer und langsam möglich (Bsp.: Nr. 79),
- die Software ist höchst komplex und umfangreich (ca. 100 Millionen Zeilen Code),
- Software in Form von Künstlicher Intelligenz (KI) und selbstlernender Software (Deep Learning),

All diese Fallstricke muss der Hersteller bereits heute bei der Planung und Entwicklung seiner Modelle berücksichtigen.

Hier herrscht doch eine Menge Unsicherheit. Zum einen ist es aus Verbrauchersicht mehr als wünschenswert, dass die Systeme herstellerübergreifend gleich bzw. ähnlich sind. Insbesondere im Hinblick auf das Thema Car-Sharing und das neue „Teilen statt besitzen“ wird der zukünftige Fahrzeugnutzer viele unterschiedliche Fahrzeugmodelle nutzen werden. Hier kann von diesem nicht abverlangt werden, bei jedem neuen Modell eine mehrere hundert Seiten umfassende Bedienungsanleitung lesen zu müssen, bevor er das Fahrzeug startet und gewisse nützliche und sinnvolle Systeme nutzen darf.

Eine einheitliche Regelung kann durch die Anpassung der UN-ECE-Regeln erfolgen. Auch wenn nicht alle Länder dieser Erde davon erfasst sind, kann doch ein sehr großer Teil des weltweiten Straßenverkehrs abgedeckt werden. Insofern hier eine Einigung dahingehend erzielt werden kann, dass die Systeme vom Grundsatz her die gleiche Funktionsweise und vor allem die gleichen Erkennungsmerkmale besitzen, wäre dem Verbraucher schon arg geholfen, sich nicht jedes Mal neu einlesen zu müssen.

Hier sollte die bestimmungsgemäße Verwendung bereits durch derlei technische Regeln festgeschrieben werden und es sollten nur geringe Abweichungen möglich sein.

Neben den bisherigen Produkten am Markt ist das Auto nach wie vor ein absolutes Massenprodukt. Dies sollte bei der regu-

latorischen Planung unbedingt berücksichtigt werden.

Hinzu kommt, dass der Straßenverkehr eine Vielzahl von komplexen Situationen vorgibt, die durch eine „normale“ Software gar nicht mehr abgebildet werden kann. Hier wird wohl die Künstliche Intelligenz eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung erlangen. Das Fahrzeug muss auf lange Sicht sich die komplexen Situationen selbst aneignen. Dies birgt freilich die nicht zu unterschätzende Gefahr, dass weder die Prozesse überprüfbar noch die Entscheidungen der Software nachvollziehbar sind.

Im Sinne der Millionen von Verbrauchern allein in Deutschland ist es wünschenswert, dass die bestimmungsgemäße Verwendung des modernsten „Straßenverkehrsgesetzes der Welt“ nicht durch eine hundertseitige Bedienungsanleitung im spezifischen Fahrzeug hinterlegt wird, sondern durch die technischen Zulassungsvoraussetzungen durch den Gesetzgeber bereits ein derart enger Rahmen gesetzt wird, dass die Systeme herstellerübergreifend annähernd gleich funktionieren. Es sollte ebenfalls geregelt werden, dass zwischen Anspruch und Wirklichkeit automatisierter Fahrfunktionen keine Lücke entsteht. Wenn der Hersteller dem Fahrzeugführer Entlastung verspricht, dann darf der Fahrzeugführer nicht mehr zur Verantwortung gezogen werden, weil in den klein gedruckten Allgemeinen Geschäftsbedingungen die Werbeaussage wieder relativiert wird.

Es kann und darf dem modernen Autofahrer nicht abverlangt werden, jedes Mal vor Inbetriebnahme die Bedienungsanleitung eines jeden Fahrzeugs lesen zu müssen.

Hannes Krämer, Ass. iur.

¹² „Rechtsicher fahren mit automatisierten Fahrzeugen“ - Unaufgeförderte Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e.V. vom 16. März 2017 S. 9

VG München: Betriebsuntersagung von Dieselfahrzeugen bei verbauter Abschaltvorrichtung rechtmäßig

Verweigern Fahrzeughalter die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen, die werksseitig mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen sind, darf der Betrieb der Pkw versagt werden. Dies hat die 23. Kammer des Verwaltungsgerichts München mit Urteilen vom 28. November 2018 entschieden und damit die Klagen von sechs Fahrzeughaltern abgewiesen.

Die Kläger sind Halter von Pkw der Marke VW, Audi und Škoda, die mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 (EURO 5) ausgestattet und werksseitig mit einer Abschaltvorrichtung versehen sind. Diese sog. Schummelsoftware bewirkt auf dem Prüfstand niedrigere Abgaswerte als im Straßenbetrieb. Da die Kläger auch nach schriftlicher Aufforderung zur Mängelbeseitigung nicht an der vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) angeordneten Rückrufaktion der Hersteller teilnahmen und kein Software-Update aufspielen ließen, untersagten die Landeshauptstadt München bzw. die Landratsämter Erding und Landsberg am Lech den Betrieb der Pkw im öffentlichen Verkehr.

Mit den hiergegen erhobenen Klagen machen die Kläger geltend, es sei ihnen nicht zumutbar, das Update aufspielen zu lassen. Dem ist das Gericht nicht gefolgt. Nach Ansicht des Gerichts würden die Pkw durch das Software-Update wieder der vom KBA ausgesprochenen Typgenehmigung entsprechen und würde allein dadurch die Vorschriftenmäßigkeit wiederhergestellt werden. Sollte das Update – wie von den Klägern befürchtet – tatsächlich Mängel an den Pkw hervorrufen, sei es angesichts des überwiegenden öffentlichen Interesses an einer Reduzierung einer Gesamtbilanz des Stickoxidausstoßes nicht unverhältnismäßig, das Update zu fordern. Hinsichtlich etwaiger aus dem Update folgender Schäden könne der Fahrzeughalter darauf verwiesen werden, diese gegenüber dem Pkw-Hersteller bzw. Händler geltend zu machen. Letztlich nehme die Betriebsuntersagung den Klägern auch keine Beweismöglichkeiten in einem Zivilprozess.

Wie der Vorsitzende Richter Dr. Wolff in der mündlichen Verhandlung aber auch deutlich machte, sei ein „maßvolles Vorgehen“ der Behörden angezeigt, da letztlich nicht die Fahrzeughalter für die Entstehung des Abgasskandals verantwortlich seien. Im Sinne eines maßvollen Vorgehens müssten die Behörden bspw. vorrangig ein Zwangsgeld androhen, bevor die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht werden dürfe.

Das Gericht hat die Berufung wegen grundsätzlicher Bedeutung der Sache zugelassen. Die unterlegenen Kläger können gegen die Urteile innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der vollständigen Entscheidungsgründe beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München unmittelbar Berufung einlegen.

Quelle: VG München, Pressemitteilung vom 28.11.2018

FG Hamburg: Dieselfahrverbot und trotzdem Kraftfahrzeugsteuer zahlen?

Mit Urteil vom 14. November 2018 hat der 4. Senat des Finanzgerichts (FG) Hamburg (4 K 86/18) die Klage eines Dieselfahrers abgewiesen, der mit Blick auf die Dieselfahrverbote eine Herabsetzung der Kraftfahrzeugsteuer begehrte.

Der Kläger ist Halter eines Diesel-Pkw, der die Emissionsklasse Euro 5 erfüllt. Weil in einzelnen Städten und Gemeinden die Straßennutzung für seinen Pkw durch Dieselfahrverbote eingeschränkt werde, widerspreche die Kraftfahrzeugsteuerfestsetzung dem Grundsatz der Gleichmäßigkeit der Besteuerung. Besteuerungsgrundlage sei der Schadstoffausstoß; infolge des Fahrverbotes sei sein Fahrzeug potenziell weniger schädlich, weil es in den Fahrverbotszonen keine Stickoxide mehr ausstoße.

Dem ist das Gericht nicht gefolgt. Nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) unterliege das Halten von inländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen der Kraftfahrzeugsteuer; Bemessungsgrundlage seien die Kohlendioxidemissionen und der Hubraum. Der Tatbestand sei bereits verwirklicht, wenn das Fahrzeug nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen zum Verkehr zugelassen worden sei. Darauf, ob das Fahrzeug überhaupt genutzt, über welchen Zeitraum und in welchem Ausmaß das Fahrzeug genutzt werde oder welche Straßen befahren bzw. nicht befahren würden, komme es nach der gesetzlichen Ausgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer nicht an.

Dass der Kläger mit dem auf ihn zugelassenen Euro-5-Fahrzeug aufgrund zwischenzeitlich von einzelnen Kommunen, wie auch der Freien und Hansestadt Hamburg, verhängten Fahrverbotes einzelne Straßen nicht befahren dürfe, berühre daher die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer nicht. Eine Reduzierung bzw. Aufhebung der Kraftfahrzeugsteuer sei gesetzlich nicht vorgesehen.

Auch nach dem Erlass von Dieselfahrverboten entspreche die festgesetzte Kraftfahrzeugsteuer dem Grundsatz der gleichmäßigen Besteuerung. Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer sei der CO₂-Ausstoß des jeweiligen Fahrzeuges, nicht aber die Kohlendioxidbelastung der Luft in den Straßen, die vom Kläger befahren würden; sie gelte für alle Halter eines Euro-5-Fahrzeuges als Steuersubjekt gleichermaßen.

Dass sein Fahrzeug durch den Erlass von Fahrverboten im Verhältnis zu anderen Fahrzeugen potenziell weniger schädlich sei, da es Stickoxide dort nicht ausstoßen könne, wo sie gefährlich würden, sei unerheblich. Denn auf eine bestimmte Nutzung des Fahrzeugs komme es gerade nicht an.

Im Übrigen basierten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auf Normierungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Straßenverkehrsordnung und folgten eigenen Regeln, ohne auf die Berechnung und Höhe der Kraftfahrzeugsteuer auszustrahlen.

Quelle: Pressemitteilung des FG Hamburg vom 21.11.2018

SG Frankfurt/Main: Kein Unfallversicherungsschutz bei Handynutzung im Straßenverkehr

Zusammenstoß mit U-Bahn auf dem Heimweg

Die zum Zeitpunkt des Unfalls 56-jährige Klägerin war als Hausdame in einem großen Hotel in Frankfurt beschäftigt. Auf dem Heimweg vom Hotel wurde sie beim Überqueren eines unbeschränkten Bahnübergangs von einer Bahn erfasst. Sie erlitt dabei unter anderem Frakturen im Kopfbereich und eine Hirnblutung und befand sich deshalb in monatelanger stationärer Behandlung.

Die Berufsgenossenschaft erhielt vom zuständigen Ordnungsamt Unterlagen zum Unfallhergang. In diesen waren die Auswertungen einer Videoaufzeichnung sowie Zeugenaussagen enthalten, aus denen sich jeweils ergab, dass die Klägerin zum Zeitpunkt des Unfalls mit dem Handy telefoniert hatte. Daraufhin lehnte es die Beklagte ab, den Unfall als Arbeitsunfall anzuerkennen.

Sozialgericht: Handynutzung ist wesentliche Unfallursache

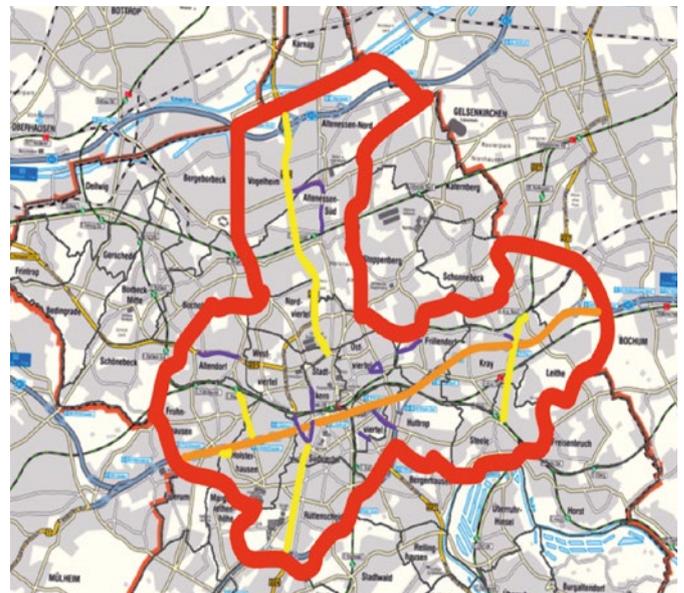
Das Sozialgericht hat die gegen die Berufsgenossenschaft erhobene Klage abgewiesen. Zwar sei die Klägerin als Beschäftigte auf dem Heimweg grundsätzlich gesetzlich unfallversichert gewesen. Versichert sei allerdings nur die Tätigkeit des Nachhausegehens vom Arbeitsort, nicht jedoch auch das gleichzeitige Telefonieren mit dem Handy. Insofern liege eine sogenannte gemischte Tätigkeit vor in Form der gleichzeitigen Ausübung einer versicherten Verrichtung (Nachhausegehen) und einer unversicherten Verrichtung (Telefonieren). Ein Arbeitsunfall liege nur vor, wenn der Unfall und hierdurch der Gesundheitsschaden im Rechtssinne wesentlich durch die versicherte Tätigkeit verursacht worden sei. Dies wäre dann der Fall gewesen, wenn sich auf dem Heimweg ein allgemeines Wegerisiko verwirklicht hätte. Demgegenüber sei ein Arbeitsunfall abzulehnen, wenn eine unversicherte Tätigkeit wie hier die wesentliche Unfallursache sei. Durch das Telefonieren sei die Wahrnehmungsfähigkeit der Klägerin im Verkehr deutlich eingeschränkt gewesen. Das hierdurch begründete erhebliche Risiko habe maßgeblich zu dem Unfall geführt.

Sozialgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 18. Oktober 2018, Az.: S 8 U 207/16 (nicht rechtskräftig).

Quelle: Pressemitteilung des SG Frankfurt am Main vom 20.11.2018

VG Gelsenkirchen: Zonales Fahrverbot unter Einschluss der A 40 in weiten Teilen des Essener Stadtgebiets ab Juli 2019

Das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen hat mit einem heute verkündeten Urteil entschieden, dass zum 1. Juli 2019 für das Stadtgebiet Essen innerhalb der derzeitigen grünen Umweltzone eine sog. „blaue Umweltzone“ errichtet werden muss, die die Essener Stadtteile Frohnhausen, Holsterhausen, Altendorf, Rüttenscheid, Westviertel, Nordviertel, Vogelheim, Altenessen-Süd, Altenessen-Nord, Südviertel, Stadtkern, Ostviertel, Südostviertel, Huttrop, Frillendorf, Steele, Kray und Leithe umfasst und auch die Teilstrecke der Bundesautobahn (BAB) 40 durch Essener Stadtgebiet einschließt. In dieser Zone muss ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit Ottomotoren der Klassen Euro 2/II und älter sowie für Dieselmotoren mit Euro 4/IV-Motoren und älter eingeführt werden, das beginnend mit dem 1. September 2019 auch Dieselmotoren der Klasse Euro 5/V erfasst.



Mit der Klage begehrt die Deutsche Umwelthilfe, den für das Stadtgebiet Essen geltenden Luftreinhalteplan zum 1. April 2019 so fortzuschreiben, dass der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) in Höhe von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m³) eingehalten wird. Der Auffassung der Klägerin zufolge könne eine schnellstmögliche Einhaltung des seit dem 1. Januar 2010 verbindlichen Grenzwerts nur durch kurzfristig wirksame Maßnahmen wie Fahrverbote für Fahrzeuge mit besonders hohem Schadstoffausstoß, darunter vor allem Dieselfahrzeuge, erreicht werden. Dies sei erforderlich, um die bestehende Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung als Folge der NO₂-Belastung zu verhindern.

Der Grenzwert für Stickstoffdioxid wurde in Essen auch im Jahr 2017 – trotz einer allgemein leicht rückläufigen Tendenz – nicht flächendeckend eingehalten. Das Gericht hat das beklagte Land NRW verpflichtet, bis zum 1. April 2019 den Luftreinhalteplan Ruhrgebiet West hinsichtlich der Stadt Essen fortzuschreiben. Zur Begründung führte das Gericht aus, dass der derzeit gültige Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2011 keine ausreichenden Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation vorsehe, um den Grenzwert schnellstmöglich einzuhalten. Dies gelte auch unter Berücksichtigung des aktuellen Entwurfs für die Fortschreibung des Plans, der nach der Ankündigung der Bezirksregierung Düsseldorf zum 1. Januar 2019 in Kraft treten soll. Unter Berücksichtigung des planerischen Gestaltungsspielraums hat sich das Gericht darauf beschränkt, der Bezirksregierung aufzugeben, zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Maßnahmen ein zonales Fahrverbot im Essener Stadtgebiet entlang der BAB 40 und Teilen der B 224 unter Einschluss dieser Strecken anzuordnen. Diese Fahrverbote hält die zuständige Kammer in dem fortzuschreibenden Luftreinhalteplan für unverzichtbar, um die Gesundheit der Anwohner, Besucher und Verkehrsteilnehmer zu schützen. Angesichts der fortdauernden Grenzwertüberschreitungen im Stadtgebiet Essen sei die Einführung der genannten Fahr-

verbote trotz der damit einhergehenden Belastungen für die Bevölkerung und die Wirtschaft verhältnismäßig. Sie seien vor allem notwendig, um eine schnellstmögliche Einhaltung des seit nahezu neun Jahren verbindlichen Grenzwertes zu erreichen. Darüber hinaus hat das Gericht der Bezirksregierung Düsseldorf aufgegeben, eine aktuelle Belastungskarte für das gesamte Essener Stadtgebiet zu erstellen und zu prüfen, ob der NO₂-Grenzwert im Jahresmittel eingehalten wird. Dies betrifft unter anderem Teilstrecken der B 224 im Essener Süden, der Velberter Straße und der Frankenstraße. Sollte im Rahmen der ebenfalls bis zum 1. April 2019 zu erstellenden Untersuchung festgestellt werden, dass es im Stadtgebiet Essen auch außerhalb der errichteten Fahrverbotszone zu Grenzwertüberschreitungen kommt, sind gegebenenfalls weitere Maßnahmen bis hin zu einer Ausweitung der Zone oder streckenbezogenen Fahrverboten zu ergreifen. Gegen das Urteil kann Berufung eingelegt werden, über die das Oberverwaltungsgericht in Münster entscheidet.

Az.: 8 K 5068/15

Quelle: Pressemitteilung des VG Gelsenkirchen vom 15.11.2018

Anspruch eines Neuwagenkäufer auf Ersatzlieferung eines mangelfreien Fahrzeugs

BGB §§ 434, 439

1. Auch nach Beseitigung eines Sachmangels kann der Käufer die Nacherfüllung durch Ersatzlieferung einer neuen Sache verlangen.
2. Der Verkäufer darf sich dabei nicht auf die Einrede der Unverhältnismäßigkeit berufen, wenn der Mangel zuvor nicht vollständig behoben wurde. (red. Leitsatz)

BGH Urt. v. 24.10.2018 – VIII ZR 66/17 (OLG Nürnberg)

Aus den Gründen:

Der unter anderem für das Kaufrecht zuständige VIII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat sich anhand der vorliegenden Fallgestaltung mit mehreren, bis dahin höchstrichterlich noch nicht entschiedenen Fragen im Zusammenhang mit dem Sachmängelgewährleistungsanspruch des Käufers auf (Ersatz-)Lieferung einer mangelfreien Sache gemäß § 437 Nr. 1, § 439 BGB beschäftigt.

Wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, wies das dem Kläger veräußerte Neufahrzeug bei Übergabe im September 2012 einen Sachmangel auf. Denn die Software der Kupplungsüberhitzungsanzeige blendete eine Warnmeldung ein, die den Fahrer zum Anhalten aufforderte, um die Kupplung abkühlen zu lassen, obwohl ein Anhalten tatsächlich nicht erforderlich war. Damit eignete sich das Fahrzeug weder für die gewöhnliche Verwendung noch wies es eine Beschaffenheit auf, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die ein Käufer nach Art der Sache erwarten kann (§ 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB). An dieser Beurteilung als Sachmangel ändert es nichts, wenn – wie hier behauptet – der Verkäufer dem Käufer mitteilt, es sei nicht notwendig, die irreführende Warnmeldung zu beachten. Dies gilt auch dann, wenn der Verkäufer (wie die Beklagte) zugleich der Hersteller des Fahrzeugs ist.

Weiterhin steht dem vom Käufer wegen eines Sachmangels geltend gemachten Anspruch auf Nacherfüllung (§ 437 Nr. 1 BGB) durch Ersatzlieferung einer mangelfreien Sache (§ 439 Abs. 1 Alt. 2 BGB) nicht entgegen, dass er – wie vorliegend der Kläger – gegebenenfalls zunächst die andere Art der Nacherfüllung, nämlich die Beseitigung des Mangels (§ 439 Abs. 1 Alt. 1 BGB) verlangt hat. Denn die Ausübung des Nacherfüllungsanspruchs ist gesetzlich (anders als die Ausübung des Rücktritts- oder Minderungsrechts, vgl. dazu auch Pressemitteilung Nr. 87/2018) nicht als bindende Gestaltungserklärung

ausgeformt, so dass der Käufer nicht daran gehindert ist, von der zunächst gewählten Art der Nacherfüllung wieder Abstand zu nehmen.

Außerdem darf ein Käufer auch dann an seiner Wahl der Nacherfüllung durch Ersatzlieferung festhalten, wenn der Mangel nachträglich ohne sein Einverständnis beseitigt wird. Insoweit kommt es somit nicht darauf an, ob die Beklagte – wie sie behauptet – den irreführenden Warnhinweis während des Rechtsstreits durch Aufspielen einer korrigierten Version der Software beseitigt hat. Denn der Kläger hatte einer solchen Nachbesserung im Rahmen der routinemäßigen Inspektion im Oktober 2014 weder ausdrücklich noch konkludent zugestimmt.

Nach § 439 Abs. 3 Satz 1 BGB (alte Fassung [aF]; nunmehr § 439 Abs. 4 Satz 1 BGB) kann der Verkäufer die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung allerdings verweigern, wenn sie nur mit unverhältnismäßigen Kosten möglich ist. Die Beklagte hat diese Einrede erhoben und meint, die vom Kläger gewählte Art der Nacherfüllung (Lieferung eines Ersatzfahrzeugs) würde im Vergleich zur anderen Art (Aufspielen eines Software-Update) unverhältnismäßige Kosten verursachen. Die damit eingewandte sogenannte relative Unverhältnismäßigkeit hat das Gericht aufgrund einer umfassenden Interessenabwägung und Würdigung aller maßgeblichen Umstände des konkreten Einzelfalls unter Berücksichtigung der in § 439 Abs. 3 Satz 2 BGB aF genannten Kriterien zu beurteilen.

Das Berufungsgericht hat das Vorliegen der geltend gemachten Unverhältnismäßigkeit im vorliegenden Fall verneint. Dabei hat es zunächst zutreffend berücksichtigt, dass vorliegend die Kosten der Ersatzlieferung zwar deutlich höher seien als die Kosten der Nachbesserung durch ein Software-Update, dem Mangel aber erhebliche Bedeutung (§ 439 Abs. 3 Satz 2 Alt. 2 BGB aF) zukomme, weil er die Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs spürbar einschränke. Insoweit ist wiederum ohne Einfluss, ob die Beklagte (wie sie behauptet), die Einblendung der irreführenden Warnmeldung im Oktober 2014 durch das Aufspielen einer korrigierten Software beseitigt hat. Denn für die Beurteilung der relativen Unverhältnismäßigkeit der gewählten Art der Nacherfüllung ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Zugangs des Nacherfüllungsverlangens maßgebend (hier: Juli 2013).

Nicht tragfähig ist allerdings – jedenfalls auf Grundlage der bisher festgestellten Tatsachen – die weitere Annahme des Berufungsgerichts, auf die andere Art der Nacherfüllung könne nicht ohne erhebliche Nachteile für den Kläger zurückgegriffen werden (§ 439 Abs. 3 Satz 2 Alt. 3 BGB aF). Insoweit hat der Bundesgerichtshof zwar den Ausgangspunkt des Berufungsgerichts gebilligt, dass der auf Ersatzlieferung in Anspruch genommene Verkäufer den Käufer nicht unter Ausübung der Einrede der Unverhältnismäßigkeit auf Nachbesserung verweisen darf, wenn er den Mangel nicht vollständig, nachhaltig und fachgerecht beseitigen kann. Ob dies vorliegend allerdings der Fall ist, lässt sich (noch) nicht beurteilen. Insoweit hätte das Berufungsgericht – im Wege eines (ergänzenden) Sachverständigengutachtens – der Behauptung der

Beklagten nachgehen müssen, ob die Warnfunktion bei Überhitzen der Kupplung durch das genannte Software-Update tatsächlich mit einem korrigierten Warnhinweis verknüpft wird und nicht – wie es das Berufungsgericht für möglich gehalten hat – schlicht abgestellt worden ist. Wegen dieses Verfahrensfehlers hat der Senat das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

dolus eventualis bei gefährlichem Eingriff in Straßenverkehr und alkoholbedingten Ausfallerscheinungen

StGB § 224 Abs. 1 Nr. 2, 5, § 315 Abs. 3, § 315b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 3

- 1. Nach § 261 StPO ist es geboten, auch die Alkoholisierung des Angeklagten und deren mögliche Auswirkung auf sein Risikobewusstsein in die Beweisaufnahme aufzunehmen.**
- 2. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass auch bei hochgefährlichen Taten im Einzelfall das Wissens- oder das Willenselement des Eventualvorsatzes fehlen kann, wenn dem Täter das Risiko der Erfolgsherbeiführung – trotz Kenntnis aller gefahrbezüglichen Umstände – infolge einer alkoholischen Beeinflussung oder einer anderen psychischen Beeinträchtigung zur Tatzeit nicht bewusst ist oder er deshalb ernsthaft und nicht nur vage auf ein Ausbleiben des Erfolgs hoffen kann.**
- 3. Hochgradige Alkoholisierung und affektive Erregung gehören zu den Umständen, die der Annahme eines bedingten Vorsatzes entgegenstehen können und deshalb ausdrücklicher Erörterung in den Urteilsgründen bedürfen. (Leitsätze der Redaktion)**

BGH Beschl. v. 14.08.2018 – 4 StR 251/18 (LG Essen)

■ Aus den Gründen:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung sowie wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von vier Jahren und sechs Monaten verurteilt. Außerdem hat es ihm die Fahrerlaubnis entzogen und angeordnet, dass ihm für die Dauer von drei Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Die gegen dieses Urteil eingelegte Revision des Angeklagten hat mit der Sachrüge Erfolg. Auf die Verfahrensrüge kommt es nicht mehr an.

1. Das Landgericht hat die folgenden Feststellungen und Wertungen getroffen:

Der Angeklagte trank am Abend des 6. Mai 2017 zusammen mit zwei Bekannten Alkohol (Bier und Wodka) in einer nicht näher feststellbaren Menge. Am frühen Morgen des 7. Mai 2017 fuhr er mit seinem Pkw durch das Stadtgebiet von E., um zusammen mit seinen Bekannten ein Bordell aufzusuchen. Während der Fahrt nahmen er und seine Begleiter nicht ausschließbar weiteren Alkohol zu sich. Dadurch wurde dem Angeklagten so schlecht, dass er am Straßenrand anhalten und sich übergeben musste. Im Übrigen kam es bei ihm nicht zu Schwierigkeiten. Seine Fahrweise war unauffällig. Als der Angeklagte nach 01.20 Uhr mit seinem Pkw die H.-Straße befuhr, kamen ihm auf dem linksseitigen Gehweg die Nebenkläger D. S., A. S. und P. R. entgegen. A. S. saß dabei in einem Einkaufswagen, der von seinen Begleitern gezogen bzw. geschoben wurde. Der Angeklagte hielt sein Fahrzeug an und fragte die Nebenkläger durch das geöffnete Fenster der Fahrertür in gebrochenem Deutsch nach dem Weg zum Bordell. Die Nebenkläger realisierten zwar, dass sie angesprochen wurden, konnten aber nicht verstehen, was gesagt wurde. Da sie den Tonfall als aggressiv empfanden, setzten sie ihren Weg fort. Der Angeklagte entschloss sich nun, den Nebenklägern mit seinem Pkw den Weg abzuschneiden, um sie erneut nach dem Weg zum Bordell fragen zu können. Zu diesem Zweck setzte er seinen Pkw zügig in einem Linksbogen in Richtung der weiterhin auf dem Gehweg befindlichen Nebenkläger zurück und überfuhr mit den Hinterrädern die Bordsteinkante. Dabei erfasste er bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von mindestens 15 km/h mit seinem Fahrzeug den Einkaufswagen und den Nebenkläger D. S. A. S. wurde dadurch aus dem Einkaufswagen auf den Gehweg geschleudert. Auch P. R. wurde noch vom Fahrzeugheck berührt. Sowohl der Einkaufswagen als auch D. S. wurden zwischen dem Pkw und einem Metallgeländer eingeklemmt. Nachdem der Pkw für kurze Zeit zum Stehen gekommen war, bemerkte der Angeklagte, dass er mit den Nebenklägern kollidiert war, und fuhr vorwärts davon. D. S. erlitt durch die Kollision und das anschließende Einklemmen schwere Verletzungen (u. a. eine mehrfache Beckenfraktur) und einen lebensgefährlichen Blutverlust. Er musste zweimal aufwendig operiert werden und war mehrere Monate rollstuhlpflichtig. A. S. trug eine Schnittwunde und eine Oberschenkelquetschung davon. P. R. wurde nur leicht verletzt.

Das Landgericht hat angenommen, dass dem Angeklagten beim Zurücksetzen des Fahrzeugs bewusst gewesen sei, dass er die Nebenkläger treffen und „hierdurch verletzen konnte“. Auch habe er erkannt, dass es sich bei einem etwaigen Anfahren der Fußgänger um einen höchstgefährlichen Vorgang gehandelt habe, der geeignet gewesen sei, lebensgefährliche Verletzungen und eine schwere Gesundheitsbeschädigung zu verursachen. Beides habe er billigend in Kauf genommen. Seine Steuerungsfähigkeit sei aufgrund des vorherigen Alkoholkonsums nicht ausschließbar erheblich vermindert gewesen (§ 21 StGB).

2. Der Schuldspruch wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr gemäß § 315b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 3 i. V. m. § 315 Abs. 3 Nr. 2 StGB in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung gemäß § 224 Abs. 1 Nr. 2 und 5 StGB kann nicht bestehen bleiben, weil die Feststellungen des Landgerichts zur subjektiven Tatseite auf einer lückenhaften Beweiswürdigung beruhen.

a) Die Strafkammer hat ihre Feststellungen zum Vorstellungsbild des Angeklagten aus dem objektiven Tatgeschehen abgeleitet. Sie ist der Auffassung, dass aufgrund der Gefährlichkeit („höchstgefährliche Handlung“) des Fahrmanövers des Angeklagten (schnelle bogenförmige Rückwärtsfahrt bei eingeschränkter Sicht) nicht angenommen werden könne, dass er das hohe Risiko („naheliegend“) eines Zusammenstoßes mit den Nebenklägern und des Eintritts schwerer Gesundheitsschäden verkannt habe. Da er bewusst so gefahren sei, sei auf eine billigende Inkaufnahme der Folgen zu schließen.

b) Damit schöpft die Strafkammer den festgestellten Sachverhalt nicht aus. Denn es wäre an dieser Stelle nach § 261 StPO geboten gewesen, auch die Alkoholisierung des Angeklagten und deren mögliche Auswirkung auf sein Risikobewusstsein in den Blick zu nehmen. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass auch bei hochgefährlichen Taten im Einzelfall das Wissens- oder das Willenselement des Eventualvorsatzes fehlen kann, wenn dem Täter das Risiko der Erfolgsherbeiführung – trotz Kenntnis aller gefahrbezüglichen Umstände – infolge einer alkoholischen Beeinflussung oder einer anderen psychischen Beeinträchtigung zur Tatzeit nicht bewusst ist oder er deshalb ernsthaft und nicht nur vage auf ein Ausbleiben des Erfolgs vertraut (vgl. BGH, Urteil vom 22. März 2012 – 4 StR 558/II, BGHSt 57, 183 Rn. 26 m. w. N.). Hochgradige Alkoholisierung und affektive Erregung gehören daher zu den Umständen, die der Annahme eines bedingten Vorsatzes entgegenstehen können und deshalb ausdrücklicher Erörterung in den Urteilsgründen bedürfen (vgl. BGH, Urteil vom 25. Oktober 2005 – 4 StR 185/05, NStZ-RR 2006, 11, 12 m. w. N. [zum bedingten Tötungsvorsatz]). Danach hätte es hier auch mit Blick auf die Tatsache, dass die – insoweit nicht sachverständig beratene – Strafkammer dem Angeklagten mit Rücksicht auf seinen Alkoholkonsum eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit nach § 21 StGB zugebilligt hat, weiterer Ausführungen bedurft.

3. Der Senat hebt auch die Verurteilung wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB auf, um dem neuen Tatrichter einheitliche Feststellungen zu ermöglichen. Dadurch verliert der gesamte Rechtsfolgenausspruch seine Grundlage.

Der neue Tatrichter wird auch Gelegenheit haben, konkrete Feststellungen zur Fahrerlaubnis des Angeklagten zu treffen. Eine gegebenenfalls in Betracht kommende Einziehung des Führerscheins nach § 69 Abs. 3 Satz 2, § 69b Abs. 2 Satz 1 StGB kann im zweiten Rechtsgang noch nachgeholt werden. Das Verbot der *reformatio in peius* steht dem nicht entgegen (vgl. BGH, Beschluss vom 8. Oktober 2014 – 4 StR 262/14, m. w. N.).

EU-Fahrerlaubnis und deutsches Führerscheindokument

Richtlinie 2006/126/EG, FeV § 28 IV 1 Nr. 3

1. Der Ausschluss der Inlandsfahrberechtigung aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV findet aufgrund des Anwendungsvorrangs der Anerkennungspflicht aus Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG keine Anwendung, wenn der Betroffene nach Ablauf der in Deutschland angeordneten Sperrfrist im Mitgliedstaat seines ordentlichen Wohnsitzes einen Führerschein erhielt, dessen Ausstellung nach den Vorgaben der Richtlinie 2006/126/EG die Prüfung der Fahreignung voraussetzt. Dies gilt auch, wenn dem Betroffenen im Inland eine Fahrerlaubnis der Klassen A und B entzogen wurde und er später einen EU-Führerschein der Klasse C erhielt.

2. Die in Art. 2 Abs. 2 RL 2006/126/EG eröffnete Möglichkeit, die in Art. 7 Abs. 2 RL 2006/126/EG festgelegte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen auch auf alte, mit längerer Gültigkeit ausgestellte EU-Führerscheine im Wege der Erneuerung anzuwenden, ist im deutschen Fahrerlaubnisrecht nicht unionsrechtskonform umgesetzt worden.

BVerwG Urt. v. 06.09.2018 – 3 C 31.16 (OVG Münster)

■ Aus den Gründen:

I. Der Rechtsstreit betrifft den Umtausch einer EU-Fahrerlaubnis in ein deutsches Führerscheindokument.

Der 1970 geborene Kläger ist lettischer Staatsangehöriger und seit 1997 im Besitz einer lettischen Fahrerlaubnis für die Klassen A und B. Wegen einer Trunkenheitsfahrt bei einem Besuchsaufenthalt in Deutschland verurteilte ihn das Amtsgericht Münster durch Strafbefehl vom 6. September 2002 zu einer Geldstrafe, entzog ihm die Fahrerlaubnis und ordnete eine Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis von zehn Monaten an. Im Jahr 2012 zog der Kläger nach Deutschland und beantragte nachfolgend die Erteilung eines deutschen Führerscheins. Er legte hierzu einen am 6. Januar 2012 ausgestellten und bis zum 6. Januar 2022 gültigen lettischen Führerschein vor, der eine 1997 erworbene Fahrerlaubnis für die Klassen A und B sowie eine am 6. Januar 2012 erteilte Fahrerlaubnis für die Klasse C ausweist. Im Hinblick auf die in Deutschland unter Alkoholeinfluss begangene Verkehrsstraftat gab die Fahrerlaubnisbehörde des beklagten Kreises dem Kläger die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens auf. Der Kläger widersprach der Erforderlichkeit einer derartigen Prüfung und gab an, dass ihm die 2002 entzogene Fahrerlaubnis in Lettland erst nach einer Eignungsprüfung, die psychologische und medizinische Aspekte umfasst habe, wiedererteilt worden sei; dies

müsse auch in Deutschland anerkannt werden. Im Übrigen habe er nachträglich die Fahrerlaubnis der Klasse C erworben.

Mit Bescheid vom 21. März 2014 lehnte der Beklagte den Umtausch der EU-Fahrerlaubnis ab, stellte fest, dass der Kläger keine Berechtigung habe, mit seinem lettischen Führerschein in der Bundesrepublik Deutschland fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge zu führen, und gab dem Kläger auf, seinen Führerschein zur Eintragung eines Sperrvermerks vorzulegen.

Die hiergegen erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht abgewiesen, sie hat im Berufungsverfahren aber Erfolg gehabt: Das Berufungsgericht hat den angefochtenen Bescheid aufgehoben und den Beklagten verpflichtet, die lettische Fahrerlaubnis der Klassen A, B und C in einen deutschen Führerschein der entsprechenden Klassen umzutauschen. Zur Begründung hat es ausgeführt, die Ablehnung des Umtauschs verstoße gegen den unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz. Danach könne dem von einem anderen Mitgliedstaat nach Ablauf der in Deutschland verhängten Sperrfrist ausgestellten Führerschein die Anerkennung nicht versagt werden, wenn mit der neuerlichen Fahrerlaubniserteilung eine Eignungsprüfung verbunden gewesen sei. Diese Voraussetzung sei im Fall des Klägers erfüllt, weil er im Zusammenhang mit dem zusätzlichen Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse C seine Eignung auch im Hinblick auf die Klasse B habe nachweisen müssen. Es könne daher offenbleiben, ob der Kläger auch bereits zuvor in Reaktion auf die in Deutschland verfügte Entziehung der Fahrerlaubnis für eine Wiedererteilung oder zumindest Bestätigung der Fahrerlaubnis der Klasse B eine entsprechende Prüfung habe ablegen müssen.

Mit der vom Berufungsgericht wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassenen Revision macht der Beklagte geltend, auch das Unionsrecht lasse nach der von einem deutschen Strafgericht ausgesprochenen Entziehung der Fahrerlaubnis eine Nichtanerkennung ausländischer Führerscheine zu. Die in Lettland durchgeführte Eignungsprüfung bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse C ändere hieran nichts, weil dem Kläger nach der Entziehung seiner Fahrerlaubnis in Deutschland keine neue Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt worden sei. Damit sei es weiterhin Aufgabe der Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen wurde, zu ermitteln, ob der Betroffene zum Fahren in seinem Hoheitsgebiet wieder geeignet sei. Die hierfür angeordnete Vorlage eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens habe der Kläger aber verweigert. Im Übrigen habe seine Fahrerlaubnis der Klasse C durch den zwischenzeitlichen Ablauf der auch für ausländische Führerscheine geltenden Fünfjahresfrist ihre Inlandsgültigkeit verloren und könne daher nicht mehr umgetauscht werden. Für eine Neuerteilung sei der Nachweis des erforderlichen Sehvermögens erforderlich, den der Kläger bislang nicht erbracht habe.

Der Beklagte beantragt, das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 25. Oktober 2016 aufzuheben und die Berufung des Klägers gegen das Ur-

teil des Verwaltungsgerichts Münster vom 15. Juni 2015 zurückzuweisen.

Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

II. Die zulässige Revision des Beklagten ist nicht begründet. Das angefochtene Berufungsurteil verletzt kein Bundesrecht und steht im Einklang mit den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union (§ 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO). Der Kläger hat Anspruch darauf, dass der Beklagte seinen lettischen Führerschein in ein deutsches Führerscheindokument umtauscht. Die Entziehung seiner Fahrerlaubnis durch ein deutsches Strafgericht im Jahr 2002 steht dem nicht entgegen, weil der Kläger nach Ablauf der damals angeordneten Sperrfrist in einem anderen Mitgliedstaat einen Führerschein erhielt, dessen ordnungsgemäße Ausstellung nach den unionsrechtlichen Vorgaben eine Prüfung der Fahreignung voraussetzt (I.). Die nach deutschem Recht geltende Befristung einer Fahrerlaubnis der Klasse C auf längstens fünf Jahre ist auf die EU-Fahrerlaubnis des Klägers nicht anwendbar. Die in Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG eröffnete Möglichkeit, die in Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG festgelegte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen auch auf alte, mit längerer Gültigkeit ausgestellte EU-Führerscheine im Wege der Erneuerung anzuwenden, ist im deutschen Fahrerlaubnisrecht nicht unionsrechtskonform umgesetzt worden. Die im Führerschein des Ausstellungsmitgliedstaats angegebene Geltungsdauer muss von den deutschen Behörden daher anerkannt werden (II.). Damit sind auch die Feststellung der fehlenden Inlandsfahrberechtigung aus dem lettischen Führerschein und die Vorlageverpflichtung zur Eintragung eines Sperrvermerks aufzuheben (III.).

I. Der Kläger kann die Ausstellung eines deutschen Führerscheins verlangen. Die dem Anspruch entgegenstehende Aberkennung seiner Inlandsfahrberechtigung wurde durch die nachfolgende Erteilung einer Fahrerlaubnis in seinem Wohnsitzmitgliedstaat behoben (1.). Die ordnungsgemäße Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse C enthält auch die Bestätigung der Fahreignung für die Klassen A und B (2.). Eine rechtliche Grundlage für die dem Kläger auferlegte Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens bestand damit nicht (3.).

I. Nach Art. 11 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 S. 18) kann der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Führerscheins, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, auf Antrag seinen Führerschein in einen gleichwertigen Führerschein des Aufnahmemitgliedstaates umtauschen (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2018 – 3 C 9.17 - Rn. 40). Gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG i. V. m. § 30 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980) in der zum maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung geltenden Fassung vom 3. Mai 2018 (BGBl. I S. 566) setzt die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis voraus, dass der Antragsteller Inhaber

einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis ist, die zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt oder berechtigt hat.

a) Unter welchen Voraussetzungen dies anzunehmen ist, ergibt sich im vorliegenden Fall des Wohnsitzwechsels aus § 28 FeV. Danach dürfen die Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben, im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen, sofern keiner der in § 28 Abs. 4 FeV normierten Ausnahmetatbestände vorliegt.

Gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV gilt die Berechtigung nicht für Inhaber, denen die EU-Fahrerlaubnis im Inland rechtskräftig von einem Gericht entzogen worden ist. Diese Voraussetzung wäre dem Wortlaut nach beim Kläger erfüllt, weil ihm das Amtsgericht Münster durch rechtskräftigen Strafbefehl die Fahrerlaubnis entzog. Durch die fehlende Inlandsfahrberechtigung für die Klasse B bestünde nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 i. V. m. § 9 Abs. 1 FeV zugleich ein Anerkennungsausschluss für die später erworbene Fahrerlaubnis der Klasse C.

b) Der Ausschlussgrund des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV findet aufgrund des Anwendungsvorrangs der Anerkennungspflicht aus Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG aber keine Anwendung, wenn dem Betroffenen nach Ablauf der in Deutschland angeordneten Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis durch einen anderen Mitgliedstaat ein Führerschein ausgestellt worden ist, der nach den Vorgaben der Richtlinie 2006/126/EG die Prüfung der Fahreignung voraussetzt (BVerwG, Urteile vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 74 Rn. 22 und vom 5. Juli 2018 – 3 C 9.17 – Rn. 53).

In der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist geklärt, dass ein Führerschein, der nach Ablauf der im Inland rechtskräftig festgesetzten Sperrfrist in einem anderen Mitgliedstaat unter Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses erteilt worden ist, anerkannt werden muss. Auch wenn ein Mitgliedstaat die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis nach seinen nationalen Vorschriften von strengeren Vorgaben abhängig macht, muss er die von einem anderen Mitgliedstaat nach Ablauf der Sperrfrist und unter Wahrung des Wohnsitzerfordernisses erteilte EU-Fahrerlaubnis daher anerkennen (EuGH, Urteil vom 26. Juni 2008 – C-329/06 u. a., Wiedemann und Funk – Slg. 2008, I-4635 Rn. 54). In diesen Fällen ist der geahndete Fahreignungsmangel durch die von einem anderen Mitgliedstaat bei der späteren Ausstellung eines Führerscheins durchgeführte Eignungsprüfung behoben (EuGH, Urteile vom 19. Februar 2009 – C-321/07, Schwarz – Slg. 2009, I-1113 Rn. 92 f. und vom 26. April 2012 – C-419/10, Hofmann – NJW 2012, 1935 Rn. 51).

2. Diese Grundsätze gelten auch dann, wenn dem Betroffenen in Deutschland eine EU-Fahrerlaubnis der Klassen A und B entzogen wurde und er nach Ablauf der Sperrfrist im Mitgliedstaat seines ordentlichen Wohnsitzes einen Führerschein der Klasse C erworben hat.

a) Nach Art. 6 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 2006/126/EG kann ein Führerschein der Klasse C nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind. Ist die Fahrerlaubnis für die Klasse B mit einer Unregelmäßigkeit behaftet, die ihre Nichtanerkennung rechtfertigt, kann sie daher auch keine geeignete Grundlage für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse C sein (EuGH, Beschluss vom 22. November 2011 – I C-590/10, Köppl – NJW 2012, 2018 Rn. 49).

Die hier umgekehrte Frage, wie sich die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse C auf einen früher festgestellten Fahreignungsmangel hinsichtlich der Fahrerlaubnis der Klasse B auswirkt, hat der Gerichtshof der Europäischen Union noch nicht ausdrücklich entschieden. Sie kann, soweit alkoholbedingte Fahreignungsmängel in Rede stehen, anhand der geltenden Bestimmungen der Richtlinie 2006/126/EG und der Entscheidungen des Gerichtshofs der Europäischen Union aber hinreichend sicher beantwortet werden: Aufgrund des in Art. 6 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 2006/126/EG angeordneten Stufenverhältnisses lässt die ordnungsgemäße Ausstellung eines Führerscheins der Klasse C auch den Schluss auf eine Wiedererlangung der Fahreignung für die Klasse B zu. Die in Art. 7 Abs. 1 Buchst. a i. V. m. Anhang II und III der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Anforderungen sehen einen gemeinsamen Grundstock an Mindestvoraussetzungen für alle Führerscheinklassen vor (EuGH, Urteil vom 13. Oktober 2011 – C-224/10, Apelt – Slg. 2011, I-9601 Rn. 43). Vor der erstmaligen Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse C müssen die Bewerber ärztlich untersucht werden (Anhang III Nr. 4 der Richtlinie 2006/126/EG). Dabei sind eine Alkoholabhängigkeit oder das fehlende Vermögen, das Führen eines Kraftfahrzeugs und Alkoholgenuß zu trennen (Anhang III Nr. 14.1 der Richtlinie 2006/126/EG), und die zusätzlichen Risiken und Gefahren des Alkoholgenußes besonders zu berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind (Anhang III Nr. 14.2 der Richtlinie 2006/126/EG). Die erstmalige Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse C setzt damit eine Prüfung der Fahreignung voraus, die auch etwaige alkoholbedingte Fahreignungsmängel umfasst. Die mit der Revision vorgetragene Möglichkeit einer Teilbefreiung von der Kenntnisprüfung ändert hieran nichts.

Nach Anhang III Nr. 1.1 der Richtlinie 2006/126/EG sind für die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeuges keine Unterschiede zwischen den Klassen A und B gegeben. Die nachträgliche Ausstellung eines Führerscheins der Klasse C in einem anderen Mitgliedstaat erbringt damit auch den Nachweis, dass der Führerscheininhaber wieder zum Führen von Fahrzeugen der Klasse A und B im Bundesgebiet geeignet ist.

b) Ob der Ausschluss der Inlandsfahrberechtigung aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV auch wegen Ablaufs der in § 29 StVG in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung bestimmten Tilgungsfrist entfallen ist (§ 28 Abs. 4 Satz 3 FeV i. V. m. § 65 Abs. 3 Nr. 2 StVG), kann daher offenbleiben.

3. Berücksichtigungsfähige Tatsachen, die Bedenken gegen die körperliche oder geistige Fahreignung des Klägers begründet und den Beklagten berechtigt hätten, dem Kläger die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens aufzugeben, bestanden mithin nicht. Damit ist der Schluss auf die Nichteignung nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV nicht zulässig (BVerwG, Urteil vom 17. November 2016 – 3 C 20.15 – BVerwGE 156, 293 Rn. 19 m. w. N.).

II. Dem begehrten Umtausch steht nicht entgegen, dass eine Fahrerlaubnis der Klasse C nach deutschem Recht auf längstens fünf Jahre befristet ist (i.). Diese Geltungsdauer kann auf eine davon abweichende EU-Fahrerlaubnis nicht ohne Änderung des Führerscheindokuments im Wege der Erneuerung übertragen werden (2).

1. Die Vorschriften des deutschen Fahrerlaubnisrechts sehen eine unmittelbare Anwendung der in Deutschland geltenden Vorschriften zur Geltungsdauer einer Fahrerlaubnis der Klasse C auch für die von anderen Mitgliedstaaten mit einer abweichenden Gültigkeit ausgestellten Führerscheine vor.

Gemäß § 28 Abs. 3 Satz 1 FeV gilt die in § 23 Abs. 1 Satz 2 FeV angeordnete Geltungsdauer von längstens fünf Jahren auch für EU-Fahrerlaubnisse der Klasse C. Ausgehend von dem gemäß § 28 Abs. 3 Satz 2 FeV maßgeblichen Datum der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis am 6. Januar 2012 hätte der Kläger danach – unbeschadet der abweichend hiervon in seinem Führerschein ausgewiesenen Gültigkeit bis 6. Januar 2022 – mit Ablauf des 6. Januar 2017 die Berechtigung verloren, mit seinem lettischen Führerschein in Deutschland Kraftfahrzeuge der Klasse C zu führen.

24 Für den Umtausch einer abgelaufenen EU-Fahrerlaubnis der Klasse C werden gemäß § 30 Abs. 2 Satz 1 Halbs. 2 i. V. m. § 24 Abs. 2 FeV diejenigen Vorschriften für anwendbar erklärt, die für die Verlängerung einer deutschen Fahrerlaubnis maßgeblich sind. Abweichend von der grundsätzlich beim Umtausch bestehenden Regelung (vgl. § 30 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FeV) müsste der Kläger danach auch die Erfüllung der vorgeschriebenen Anforderungen an das Sehvermögen nachweisen (§ 24 Abs. 2 i. V. m. Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FeV).

2. Diese Regelungen sind mit Unionsrecht nicht vereinbar.

a) Nach Art. 7 Abs. 2 Buchst. b der Richtlinie 2006/126/EG haben die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine der Klassen C und D (und deren Unterklassen) ab dem 19. Januar 2013 eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Die Erneuerung eines Führerscheins dieser Klassen ist bei Ablauf seiner Gültigkeitsdauer von der anhaltenden Erfüllung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen der betreffenden Fahrzeuge abhängig zu machen, diese betreffen auch das Sehvermögen (vgl. Art. 7 Abs. 3 Buchst. a i. V. m. Anhang III Nr. 6 der Richtlinie 2006/126/EG).

Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG ergänzt dieses System durch die Möglichkeit einer Erneuerung für den Fall eines Wohnsitzwechsels. Danach kann der Aufnahmemitgliedstaat

nach Ablauf von zwei Jahren ab dem Tag, an dem der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats begründet hat, die in Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehene Gültigkeitsdauer auf den Führerschein anwenden, indem er den Führerschein erneuert.

28 Die Bestimmungen in § 28 Abs. 3 und § 30 Abs. 2 Satz 1 Halbs. 2 FeV entsprechen weder dieser Fristenregelung noch regeln sie die in Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehene Erneuerung des Führerscheins.

b) Die Erstreckung der im deutschen Recht vorgegebenen Geltungsdauer auf EU-Fahrerlaubnisse in § 28 Abs. 3 Satz 1 FeV geht auf die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) zurück, mit der die sogenannte Zweite Führerschein-Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 (ABl. L 237 S. 1) in nationales Recht umgesetzt wurde. Diese Richtlinie enthielt noch keine Vorgaben zur Gültigkeitsdauer von Führerscheinen. Nach Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG konnte vielmehr jeder Mitgliedstaat die Gültigkeitsdauer der von ihm ausgestellten Führerscheine weiterhin nach seinen einzelstaatlichen Kriterien festlegen. Art. 1 Abs. 3 der Richtlinie 91/439/EWG gewährleistete diese Befugnis auch im Fall des Wohnsitzwechsels: Danach konnte der Aufnahmemitgliedstaat seine nationalen Rechtsvorschriften hinsichtlich der Gültigkeitsdauer auch auf den von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein anwenden. Auf eben jene Möglichkeit nimmt die Begründung des Bundesministeriums für Verkehr zum Erlass der in § 28 Abs. 3 Satz 1 FeV enthaltenen Bestimmung Bezug (BR-Drs. 443/98 S. 283).

In der bis zum 31. Januar 2005 gültigen Fassung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) war überdies sichergestellt, dass der Inhaber des von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins bei der Wohnsitzverlagerung über die deutschen Gültigkeitsvorschriften informiert wurde (vgl. BR-Drs. 443/98 S. 287). Der Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis der Klasse C musste seinen Führerschein nach der Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes registrieren lassen (§ 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV a. F.), dabei trug die Fahrerlaubnisbehörde den nach deutschem Recht maßgeblichen Ablauf der Geltungsdauer in den Führerschein ein (§ 29 Abs. 3 Satz 1 FeV a. F.). Entsprechende Vorschriften enthält die Fahrerlaubnis-Verordnung seit der Aufhebung der Registrierungspflicht nicht mehr (vgl. zur Unionsrechtswidrigkeit einer Registrierungsverpflichtung EuGH, Urteil vom 9. September 2004 – C-195/02 – Slg. 2004, I-7857 Rn. 53 ff.).

Die mit der Richtlinie 2006/126/EG hinsichtlich der Geltungsdauer verbundenen Änderungen sind bei deren Umsetzung durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie bei den nachfolgenden Novellierungen unberücksichtigt geblieben. Offenbar ist der Änderungsbedarf nicht erkannt worden, jedenfalls ist der Regelungsbedarf hinsichtlich der Gültigkeitsdauer in der Verordnungsbegründung nur hinsichtlich der nationalen Führerscheine thematisiert (vgl. BR-Drs. 660/10 S. 61 f.).

c) Die Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung zur Geltungsdauer einer EU-Fahrerlaubnis der Klasse C können nicht unionsrechtskonform ausgelegt werden.

Dies folgt bereits aus den von den unionsrechtlichen Vorgaben abweichenden Fristenregelungen der in § 28 Abs. 3 sowie § 30 Abs. 2 Satz 1 FeV enthaltenen Bestimmungen. Die Zweijahresfrist des Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG ist in den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung nicht aufgegriffen worden (vgl. etwa § 28 Abs. 3 Satz 3 FeV zu einer Übergangsfrist von sechs Monaten). Insbesondere aber belässt Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG dem Mitgliedstaat Entscheidungsspielräume bei der Umsetzung, die nicht im Wege einer gerichtlichen Auslegung ausgefüllt werden können.

Eine unionsrechtskonforme Auslegung der in § 28 Abs. 3 Satz 1 FeV enthaltenen Regelung scheidet überdies daran, dass es der in Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG angeordneten Anerkennung der von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine und der damit intendierten Erleichterung der Personenfreizügigkeit (vgl. Erwägungsgrund 2 der Richtlinie 2006/126/EG) widerspräche, wenn ihnen ohne Änderung des Führerscheindokuments im Aufnahmemitgliedstaat eine re-

duzierte Geltungsdauer beigemessen würde. Derartiges muss schon im Interesse einer klaren und rechtssicheren Handhabung der Inlandsfahrberechtigung aus ausländischen Führerscheinen vermieden werden.

Mangels Umsetzung der in Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG eröffneten Erneuerungsbefugnis im deutschen Fahrerlaubnisrecht verbleibt es daher bei der in Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen Anerkennung des von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins der Klasse C mit der darin angeordneten Geltungsdauer.

III. Da der Berechtigung des Klägers, mit seinem lettischen Führerschein in der Bundesrepublik Deutschland fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge zu führen, weder der Abschlussgrund des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV noch derjenige aus Nr. 9 der Vorschrift entgegensteht, sind auch die Feststellung über die fehlende Berechtigung (§ 28 Abs. 4 Satz 2 FeV) und die Verpflichtung, den Führerschein zur Eintragung eines Sperrvermerks vorzulegen (§ 47 Abs. 2 FeV), aufzuheben.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.

VW-Dieseldgate: Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs bei Nichtteilnahme an der Rückrufaktion

VwGO § 80 Abs. 5 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 und Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO i. V. m. § 20 AGVwGO

Die zuständige Zulassungsbehörde kann den Betrieb eines vom sog. Dieselskandal betroffenen Fahrzeugs bis zum Nachweis der Teilnahme an der Rückrufaktion des Fahrzeugherstellers untersagen. (Leitsatz der Redaktion)

VG Mainz Beschl. v. 16.11.2018 – 3 L 1099/18.MZ

■ Aus den Gründen:

Der Antrag des Antragstellers, der bei verständiger Auslegung seines Begehrens (§§ 122, 88 VwGO) dahingehend auszulegen ist, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen die in der Verfügung des Antragsgegners vom 24. Oktober 2018 enthaltene Betriebsuntersagung bis zum Nachweis der Teilnahme an der Rückrufaktion des Fahrzeugherstellers sowie der Aufforderung zur Vorlage eines Nachweises der Entfernung der in seinem Fahrzeug verbauten Abschalteneinrichtung bzw. Vornahme der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs wiederherzustellen und bezüglich der in der Verfügung enthaltenen Zwangsmittellandrohung anzuordnen, ist gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO und Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO i. V. m. § 20 AGVwGO statthaft und auch ansonsten zulässig. Er hat auch in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg. Insoweit ergibt die im vorliegenden Verfahren allein mögliche summarische Sach- und Rechtsprüfung, dass die Zwangsmittellandrohung offensichtlich rechtswidrig ist mit der Folge, dass das Suspensivinteresse des Antragstellers das Vollzugsinteresse des Antragsgegners überwiegt. Hingegen erweist sich die Betriebsuntersagung nebst Aufforderung zur Vorlage bestimmter Nachweise bei summarischer Sach- und Rechtsprüfung als offensichtlich rechtmäßig. Insoweit gebührt dem Interesse des Antragsgegners an der sofortigen Vollziehung seiner Verfügung Vorrang vor dem Interesse des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seines gegen die Verfügung erhobenen Widerspruchs wiederherzustellen (vgl. OVG RP, Beschluss vom 25. März 1986 – I B 14/86 –, NVwZ 1987, 240).

Die in der Verfügung enthaltene Anordnung der sofortigen Vollziehung trägt den Anforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO Rechnung. Sinn der Begründungspflicht ist es, dass sich die Behörde den Ausnahmecharakter der Vollzugsanordnung vor Augen führt und sie veranlasst wird, mit Sorgfalt zu prüfen, ob tatsächlich ein überwiegendes öffentliches Interesse die Anordnung des Sofortvollzugs erfordert (vgl.

VGH BW, Beschluss vom 24. Juni 2002 – 10 S 985/02 –, NZV 2002, 580; OVG NW, Beschluss vom 22. Januar 2001 – 19 B 1757/00 –, NZV 2001, 396; Finkelnburg/Dombert/Külpmann, Vorläufiger Rechtsschutz im Verwaltungsstreitverfahren, 5. Auflage 2008, Rn. 741 m. w. N.). Dieser „Selbstkontrolle“ wird die Begründung der Anordnung des Sofortvollzugs gerecht. Der Antragsgegner hat zur Darlegung eines überwiegenden öffentlichen Interesses im Wesentlichen ausgeführt, dass alle Verkehrsteilnehmer einen Anspruch darauf hätten, dass Fahrzeuge nur zum Verkehr zugelassen seien, wenn diese einem genehmigten Typ entsprächen. Auch bestehe ein besonderes öffentliches Interesse an der Reinhaltung der Luft zum frühestmöglichen Zeitpunkt, um die Gesundheit der Allgemeinheit sowie die Umwelt vor schädlichen Einwirkungen zu schützen. Es komme nicht darauf an, ob das betroffene Fahrzeug eine Gefahr darstelle, denn die umweltschützenden verkehrsrechtlichen Vorschriften knüpfen an das Emissionsverhalten des einzelnen Fahrzeugs an. Diesem Interesse müsse sich das Interesse des Antragstellers an der Nutzung seines Fahrzeugs unterordnen. Mit dieser Begründung hat der Antragsgegner zu erkennen gegeben, dass er sich des Ausnahmecharakters der Vollzugsanordnung bewusst ist, und er hat bei seiner Prüfung auch auf den Einzelfall abgestellt. Unerheblich ist insoweit, dass sich die Begründung der Vollzugsanordnung gleichermaßen auch auf vergleichbare Fälle übertragen lässt. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass bei gleichartig gelagerten Sachverhalten auch eine weitgehend typisierende, grundsätzlich auf vergleichbare Fälle übertragbare Begründung der Anordnung des Sofortvollzugs den Anforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO genügen kann (vgl. OVG NW, Beschluss vom 17. August 2018 – 8 B 548/18 –, DAR 2018, 642 = juris Rn. 8, 15; OVG LSA, Beschluss vom 26. Oktober 2012 – 2 M 124/12 –, juris Rn. 10; Kopp/Schenke, VwGO, 22. Auflage 2016, § 80 Rn. 85). Ob die Begründung der Anordnung des Sofortvollzugs hingegen in inhaltlicher Hinsicht überzeugt oder nicht, ist keine Frage des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO, sondern des ebenfalls erforderlichen besonderen Vollzugsinteresses.

1) Die in der Verfügung vom 24. Oktober 2018 enthaltene Betriebsuntersagung sowie die Aufforderung zur Vorlage eines Nachweises der Entfernung der im Fahrzeug des Antragstellers verbauten Abschalteneinrichtung bzw. Vornahme der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs erweisen sich in der Sache als offensichtlich rechtmäßig, sodass die im Rahmen des § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO gebotene Interessenabwägung keinen Anlass gibt, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wiederherzustellen.

a) Rechtsgrundlage für die in Nr. 1 der Verfügung enthaltene Betriebsuntersagung ist § 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV –. Nach dieser Vorschrift kann die nach Landesrecht zuständige Behörde (Zulassungsbehörde) dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Mängelbeseitigung setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen, wenn sich ein Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung oder der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erweist. Nicht vorschriftsmäßig sind

Fahrzeuge, die nicht den Zulassungsvorschriften oder den Bau- oder Betriebsvorschriften entsprechen, etwa nicht verkehrssicher sind oder Bestimmungen über Lärm und Abgase nicht genügen. Darüber hinaus ist ein Fahrzeug auch dann nicht vorschriftsmäßig, wenn dessen Betriebserlaubnis/Genehmigung erloschen ist. Zulässig sind die in § 5 Abs. 1 FZV genannten Maßnahmen erst, wenn sich die Unvorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugzustandes erweist, d.h. offenbar hervortritt oder als vorhanden feststeht.

aa) Gemessen an diesem Maßstab sind die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 5 Abs. 1 FZV erfüllt, denn das Fahrzeug des Antragstellers (Typ Seat Alhambra, amtliches Kennzeichen: XX-X XXXX, Fahrzeug-Identifizierungsnummer XXXXXXXXXXXXXXXX) ist nicht vorschriftsmäßig im Sinne der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, weil es keinem genehmigten Typ im Sinne von § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV (mehr) entspricht. Nach § 3 Abs. 1 FZV dürfen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind, wobei die Zulassung auf Antrag erteilt wird, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder eine Einzelgenehmigung erteilt ist und eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. Bei erstmaliger Zulassung ist gemäß § 6 Abs. 3 Satz 1 FZV der Nachweis, dass das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine EG-Typgenehmigung vorliegt, durch Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung zu führen.

Im hier maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung entspricht das mit einem Motoraggregat EA 189 (EU 5) ausgestattete Fahrzeug des Antragstellers keinem genehmigten Typ mehr.

Zwar hatte das Kraftfahrt-Bundesamt ursprünglich den Herstellern der Fahrzeuge mit dem Motor EA 189 (EU 5) für den jeweiligen abstrakten Fahrzeugtyp jeweils eine EG-Typgenehmigung nach §§ 4 ff. EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV – (in Gestalt einer Gesamtfahrzeug- bzw. einer Systemgenehmigung) erteilt. Die EG-Typgenehmigung bescheinigt dem Hersteller, dem sie erteilt wurde, dass der in der Genehmigung beschriebene Fahrzeugtyp den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht (vgl. Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge [Abl. EG Nr. 263, S. 1]). Die Genehmigung eines abstrakten Fahrzeugtyps soll verhindern, dass einzelne nationale Behörden unter Anwendung unterschiedlicher Rechtsvorschriften für jedes Serienfahrzeug eine eigene Erlaubnis erteilen. Zudem werden die Zulassungsbehörden dadurch entlastet, dass die Einhaltung der Rechtsvorschriften bezüglich des Typs von den dafür zuständigen Behörden – wie dem Kraftfahrt-Bundesamt – geprüft werden und die Konformität des konkreten Fahrzeugs durch die jeweilige, vom Hersteller für jedes Neufahrzeug ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung belegt werden soll. Der Rechts-

schein dieser Bescheinigung geht so weit wie der Inhalt des Bezugsobjekts, also der entsprechenden Typgenehmigung (vgl. VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018, a. a. O. Rn. 9 m. w. N.).

Auf diese Rechtsscheinwirkung kann sich der Antragsteller indes nicht mehr berufen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat festgestellt, dass diverse Fahrzeugtypen, die von den Herstellern Volkswagen, Audi, Seat und Škoda mit Motoraggregaten des Typs EA 189 hergestellt und vertrieben wurden, die im Hinblick auf ihre Stickoxid-Emissionen infolge des Einbaus von unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie 2007/46 EG nicht den Fahrzeugen zugrundeliegenden EG-Typgenehmigungen entsprechen. Die für Seat und Skoda zuständigen Typgenehmigungsbehörden in Spanien und Großbritannien haben die Unvorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeugtypen, für die sie die jeweiligen EG-Typgenehmigungen erteilt haben, ebenfalls bestätigt. Aufgrund dessen hat das Kraftfahrt-Bundesamt als Typgenehmigungsbehörde gegenüber den Herstellern Volkswagen, Audi und zum Teil Seat gemäß § 25 Abs. 1 bzw. Abs. 2 EG-FGV die Verpflichtung auferlegt, durch geeignete Maßnahmen wie z. B. die Durchführung von entsprechenden Rückrufaktionen mit dem Ziel des Entfernens der verbauten unzulässigen Abschaltvorrichtungen die Wiederherstellung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ sicherzustellen (vgl. Schreiben des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 16. August 2018).

Diese vom Kraftfahrt-Bundesamt getroffenen Anordnungen – die als nachträgliche Nebenbestimmungen auf der Grundlage von § 25 Abs. 2 EG-FGV zu qualifizieren sind – lassen die Wirksamkeit der Typgenehmigungen unberührt, weil sie lediglich deren inhaltliche Änderung bzw. Modifizierung zur Folge haben (vgl. VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018, a. a. O. Rn. 14; VG Stuttgart, Beschluss vom 27. April 2018 – 8 K 1962/18 –, juris Rn. 17; VG Düsseldorf, Urteil vom 14. Januar 2018 – 6 K 12341/17 –, juris Rn. 300 f.; VG Schleswig, Urteil vom 13. Dezember 2017 – 2 A 59/17 –, juris Rn. 65). Von dieser modifizierten Typgenehmigung sind auch bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge betroffen, wie sich § 25 Abs. 2 EG-FGV entnehmen lässt (vgl. VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018, a. a. O. Rn. 15; VG Stuttgart, Beschluss vom 27. April 2018, a. a. O. Rn. 18).

Dieser modifizierten Typgenehmigung entspricht das Fahrzeug des Antragstellers nicht, da er an seinem Fahrzeug die vom Hersteller vorgesehene Nachrüstung nicht hat durchführen lassen. Dies hat zur Folge, dass sein Fahrzeug damit nicht mehr von den ursprünglichen Rechtswirkungen der Typgenehmigung profitieren kann, was wiederum dazu führt, dass – ohne Nachrüstung – die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 S. 2 FZV nicht mehr erfüllt sind. Der Antragsteller hat auch nicht den Nachweis erbracht, dass für sein Fahrzeug eine Einzelgenehmigung vorliegt (§ 6 Abs. 3 Satz 3 FZV).

bb) Der Antragsgegner hat auch das ihm nach § 5 Abs. 1 FZV zustehende Ermessen (noch) ordnungsgemäß ausgeübt. Er hat – ohne dass er dies in der angefochtenen Verfügung explizit zum Ausdruck gebracht hat – ersichtlich erkannt, dass

ihm ein Ermessen zusteht, denn er hat die gegenläufigen Interessen (des Antragstellers) in seine Entscheidung mit eingestellt und die wesentlichen Gesichtspunkte – insbesondere den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit – berücksichtigt. Es ist unter Ermessensgesichtspunkten nicht zu beanstanden, dass der Antragsgegner bei seiner Entscheidung das öffentliche Interesse an der Luftreinhaltung zum Schutz der Allgemeinheit und der Umwelt vor schädlichen Einwirkungen vorrangig berücksichtigt und sich angesichts des Umstands, dass das Fahrzeug des Antragstellers ohne Durchführung des Software-Updates nicht mehr den Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV entspricht, aus Gründen der Gefahrenabwehr zu einem Tätigwerden zulasten des Antragstellers entschlossen hat.

Es bestehen auch insoweit keine Rechtsfehler, als der Antragsgegner mit der streitgegenständlichen Verfügung eine Betriebsuntersagung angeordnet hat. Insbesondere verstößt diese – anders als der Antragsteller geltend macht – nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Ausführungen des Antragsgegners in der Verfügung bringen (wenn auch knapp) zum Ausdruck, dass er gesehen hat, dass die Betriebsuntersagung eines Fahrzeugs empfindlich in die persönliche Lebensführung und in das Eigentumsrecht des Halters eingreift und deshalb unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten erst in Betracht kommt, wenn andere – mildere – erfolglos geblieben sind. Mildere Mittel hat der Antragsgegner gegenüber dem Antragsteller vorrangig in Ansatz gebracht: Er hat nämlich die Betriebsuntersagung erst ausgesprochen, nachdem der Antragsteller der mit Schreiben des Antragsgegners vom 5. September 2018 (unter Fristsetzung) erfolgten Aufforderung zur Beibringung eines Nachweises über die Teilnahme an der Rückrufaktion (Software-Update) des Fahrzeugherstellers – in der konkludent die Aufforderung zur Mängelbeseitigung liegt (vgl. VG Köln, Beschluss vom 29. Mai 2018 – 854/18 –, juris Rn. 14) – nicht nachgekommen ist. Eine weitere Frist musste der Antragsgegner dem Antragsteller auch nicht einräumen, da dieser deutlich zu erkennen gegeben hat, der Aufforderung zur Mängelbeseitigung nicht nachkommen zu wollen (vgl. S. 9 der Antragschrift). Er hat – wie Nr. 1 des Tenors der Verfügung zeigt – die Betriebsuntersagung zudem unter die auflösende Bedingung des Nachweises der Teilnahme an der Rückrufaktion des Fahrzeugherstellers gestellt. Von daher ist die Außerbetriebsetzung offenkundig das allein geeignete Mittel, rechtmäßige Zustände wiederherzustellen. Zudem ist es nicht zu beanstanden, dass der Antragsteller dem in der Betriebsuntersagung zum Ausdruck kommenden Aspekt der Gefahrenabwehr Vorrang vor dem Interesse des Antragstellers an der Nutzung seines Fahrzeugs eingeräumt hat: Damit kann der Antragsteller auch nicht damit durchdringen, dass es ihm nunmehr untersagt ist, sein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr zu führen, denn dies ist gerade die in der Außerbetriebsetzung angelegte (Rechts)Folge.

Auch der Einwand des Antragstellers, er habe zwischenzeitlich vor dem Landgericht Mainz eine auf Schadensersatz bzw. Gewährleistung gerichtete Zivilklage gegen den Hersteller des Fahrzeugs bzw. den Händler erhoben, zeigt einen Ermessensfehler nicht auf. Soweit er befürchtet, die Durchführung

des Software-Updates führe zu einer Beweisvereitelung, weil es ihm unmöglich gemacht werde, die im Einzelnen von ihm dargelegten Mängel zu beweisen, übersieht er, dass ihm die Beweisführung durch die hier in Rede stehende Betriebsuntersagung gerade nicht vereitelt wird. Es steht dem Antragsteller frei, sein Fahrzeug unverändert zu lassen, es abzumelden und außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs zu lagern, um es für eine Sachverständigenbegutachtung bereitzuhalten. Dabei entstehende Kosten wären im geführten Zivilrechtsstreit geltend zu machen. Darüber hinaus besteht für den Antragsteller die Möglichkeit, etwaige Beweise in einem selbständigen Beweisverfahren nach §§ 485 ff. Zivilprozessordnung – ZPO – zu dokumentieren und zu sichern (vgl. OVG NW, Beschluss vom 17. August 2018 – 8 B 865/18 –, juris Rn. 38; VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018, a. a. O. Rn. 20; VG Stuttgart, Beschluss vom 17. April 2018, a. a. O. Rn. 22). Schließlich vermag auch der Vortrag des Antragstellers, bei der Entscheidung über eine Betriebsuntersagung hätte insbesondere berücksichtigt werden müssen, dass er für den Einbau der illegalen Abschaltvorrichtung nicht verantwortlich, sondern vielmehr Opfer eines groß angelegten Betrugs geworden sei, ebenso wenig zur Ermessensfehlerhaftigkeit zu führen wie der Einwand, die Vornahme des Software-Updates erweise sich für sein Fahrzeug sogar als technisch nachteilig. Selbst wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Durchführung des Software-Updates zu neuen Mängelercheinungen am Fahrzeug führt und der Antragsteller hierdurch als von der Abgasmanipulation Betroffener zusätzlichen Belastungen ausgesetzt sein sollte, ist es nicht unverhältnismäßig, ihn zur Vornahme der Maßnahme zu veranlassen, um sicherzustellen, dass auch sein Fahrzeug der durch die nachträglichen Nebenbestimmungen des Kraftfahrt-Bundesamtes modifizierten EG-Typgenehmigung entspricht. Ob der Wagen dadurch mangelhaft im Sinne des BGB wird oder von Anfang an war, betrifft nur das Verhältnis zwischen dem Antragsteller und dem Verkäufer des Fahrzeugs und gegebenenfalls dessen Hersteller. Auf die Frage der verkehrsrechtlichen Zulassung oder der Außerbetriebsetzung – dem Gefahrenabwehrrecht – hat dies hingegen keinen Einfluss (vgl. VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018, a. a. O. Rn. 19; VG Stuttgart, Beschluss vom 27. April 2018, a. a. O. Rn. 24; VG Düsseldorf, Beschluss vom 28. März 2018 – 6 L 709/18 –, juris Rn. 17).

Das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der rechtmäßigen Betriebsuntersagung ist gegeben. Im Interesse des Schutzes der Gesundheit der Allgemeinheit und der Umwelt vor übermäßigen Beeinträchtigungen begegnet es keinen rechtlichen Bedenken, dass der Antragsgegner im Kern seiner Begründung dem öffentlichen Belang der Reinhaltung der Luft zum frühestmöglichen Zeitpunkt Vorrang vor dem Interesse des Antragstellers an der Nutzung seines Fahrzeugs eingeräumt hat. Dabei kommt es nicht darauf an, inwieweit durch die Teilnahme seines Fahrzeugs am Straßenverkehr Beeinträchtigungen der Luftreinhaltung zu erwarten sind. Die Luftreinhaltung erfolgt bei Emissionsgrenzwertvorschriften des motorisierten Individualverkehrs naturgemäß mit Blick auf die einzelne Emissionsquelle, also

das einzelne Fahrzeug, obwohl dieses für sich genommen auch bei überschrittenen Abgaswerten im Regelfall keine Gesundheitsgefahr darstellt, weil die Abgase zu sehr verdünnt werden. Mag das einzelne Fahrzeug zur Gesundheitsgefährdung auch kaum messbar beitragen, hat die Gesamtheit aller Autos als Emissionsquellen dagegen doch einen erheblichen Einfluss auf den Schadstoffgehalt der Luft. Würde für die auf § 5 Abs. 1 FZV gestützte Rechtmäßigkeit der Betriebsuntersagung eines einzelnen Fahrzeuges verlangt werden, dass konkret das jeweils streitgegenständliche Fahrzeug beachtlich zur Luftverunreinigung beiträgt, könnte keines der Einzelfahrzeuge, die mit einer Abschaltvorrichtung versehen sind, zur zügigen Umrüstung und damit zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte gezwungen werden. Alle Autos könnten – ggfls. auf Jahre – am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, ohne dass sie die gesetzlichen Emissionsgrenzwerte einhalten müssten. Das Ziel des Gesetzgebers – die Wahrung von Grenzwerten – würde auf diese Weise nahezu vollständig unterlaufen (vgl. VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018, a. a. O. Rn. 21; VG Düsseldorf, Beschluss vom 28. März 2018, a. a. O. Rn. 21).

b) Auch die in Nr. 2 der Verfügung enthaltene Aufforderung zur Vorlage eines Nachweises der Entfernung der im Fahrzeug des Antragstellers verbauten Abschaltvorrichtung bzw. Vornahme der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs ist rechtlich nicht zu beanstanden. Sie findet ihre Rechtsgrundlage in § 5 Abs. 2 Satz 1 FZV. Da der Betrieb des Fahrzeugs des Antragstellers zu Recht untersagt wurde, hat er als gesetzliche Folge der Betriebsuntersagung das Fahrzeug unverzüglich nach Maßgabe des § 14 FZV außer Betrieb setzen zu lassen oder der Zulassungsbehörde nachzuweisen, dass die Gründe für die Beschränkung oder Untersagung des Betriebs nicht oder nicht mehr vorliegen.

2) Die weiterhin in der streitgegenständlichen Verfügung enthaltene Zwangsgeldandrohung erweist sich indes schon jetzt als offensichtlich rechtswidrig, weshalb insoweit die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs anzuordnen ist. Die Rechtswidrigkeit der Zwangsmittelandrohung folgt aus dem Umstand, dass sie nicht auf ein bestimmtes Zwangsmittel bezieht, sondern lediglich den (allgemeinen) Hinweis enthält, dass die notwendigen Maßnahmen zur Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs nötigenfalls zwangsweise durchgeführt werden können, ohne indes das anzuwendende Zwangsmittel konkret zu benennen. Damit verstößt sie gegen § 66 Abs. 3 Satz 1 Landesverwaltungsvollstreckungsgesetz – LVwVG –, der verlangt, dass in der Androhung das in Aussicht genommene Zwangsmittel konkret bezeichnet werden muss (vgl. Engelhardt/App/Schlatmann, VwVG/VwZG, 11. Auflage 2017, § 13 VwVG Rn. 4; Schenke/Graulich/Ruthig, Sicherheitsrecht des Bundes, 1. Auflage 2014, VwVG § 13 Rn. 14). Hierfür besteht vorliegend schon deshalb Veranlassung, weil die Durchsetzung der Außerbetriebsetzung sowohl mittels der Ersatzvornahme als auch mittels unmittelbarem Zwang denkbar ist.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 155 Abs. 1 Satz 3 VwGO. Da das Obsiegen des Antragstellers im Verhältnis zu seinem Unterliegen als geringfügig anzusehen ist, hält es die Kammer für angemessen, dem Antragsteller die Kosten insgesamt aufzuerlegen.

Die Festsetzung des Streitgegenstandswerts beruht auf § 52 Abs. 1, § 53 Abs. 2 Nr. 2 GKG. In Anlehnung an Ziff. 46.16 und 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit wird der Streitwert – bezogen auf die Betriebsuntersagung – mit 1.250,- € bemessen (vgl. OVG NW, Beschluss vom 17. August 2018 – 8 B 548/18 –, a. a. O. Rn. 44).

Geltung des Verschlechterungsverbots im erstinstanzlichen gerichtlichen Bußgeldverfahren

OWiG § 67, § 71 Abs. 1, § 72 Abs. 3 S. 2, StVG § 25 Abs. 2a

Das Verschlechterungsverbot gilt im erstinstanzlichen gerichtlichen Bußgeldverfahren kraft besonderer gesetzlicher Bestimmung nur bei einer Entscheidung durch Beschluss im schriftlichen Verfahren (§ 72 Abs. 3 Satz 2 OWiG), nicht aber bei einer Entscheidung durch Urteil nach Durchführung einer Hauptverhandlung. Daher entfällt in dem Urteil die viermonatige Schonfrist (§ 25 Abs. 2a StVG), wenn nach Erlass des Bußgeldbescheids, in dem diese Vergünstigung noch gewährt wurde, ein Fahrverbot in anderer Sache als Vorbelastung hinzugetreten ist.

OLG Düsseldorf Beschl. v. 04.10.2018 IV – 2 RBs 195/18 (JurionRS 2018, 34569)

Sicherheitsabstand von 2 Metern zu gering

StVO § 4 I, StVG §§ 7, 17, 18, VVG § 115 I 1 Nr. 1

1. Der Anscheinsbeweis gegen den Auffahrenden kann allenfalls erschüttert sein, wenn eine grundlose Vollbremsung mit der nötigen Gewissheit im Sinne des § 286 ZPO bewiesen ist.
2. Ein Sicherheitsabstand von 2 m auf das vorausfahrende Fahrzeug ist, gerade im außerörtlichen Verkehr, immer unzureichend und macht eine rechtzeitige Reaktion auf Fahrmanöver des Vorausfahrenden unmöglich.
3. Unterschreitet der Auffahrende den gebotenen Sicherheitsabstand in besonders gravierender Weise (hier: 2 m Abstand statt gebotener 10 m), tritt die Betriebsgefahr des vorausfahrenden Fahrzeugs vollständig zurück, selbst wenn ein geringer Verstoß des Vorausfahrenden gegen § 4 Abs. 1 S. 2 StVO vorliegen sollte.

OLG Hamm Beschl. v. 31.08.2018 – 7 U 70/17 (BeckRS 2018, 22721, beck-online)

Verkehrszeichen werden erfahrungsgemäß erkennbar aufgestellt

OWiG § 46 Abs. 1, § 71, § 79 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 u. Abs. 3 S. 1, StPO § 37 Abs. 2, § 137 Abs. 1 S. 2, § 145a Abs. 1, § 267 Abs. 1 S. 3, § 345 Abs. 1

Es besteht der Erfahrungssatz, dass Verkehrszeichen regelmäßig so aufgestellt werden, dass sie bei zumutbarer Aufmerksamkeit vom durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer im Fahren durch beiläufigen Blick erkannt werden können. (amtl. Leitsatz)

OLG Köln Beschl. v. 19.10.2018 – 1 RBs 324/18 (JurionRS 2018, 38504)

Bloßes Halten eines Mobiltelefons während der Fahrt bereits ordnungswidrig

StVO n. F. § 23 Absatz 1a

Bereits das Halten eines Mobiltelefons während des Führens eines Fahrzeuges ist ein Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO n. F. Auf den Grund des Haltens kommt es nicht an.

OLG Oldenburg Beschl. v. 25.07.2018 – 2 Ss (OWi) 201/18 (JurionRS 2018, 33125)

Bremsen für eine Taube

StVO § 4 I 2, StVG §§ 7 II, 17 III, VVG § 115, TierSchG §§ 4 I, 18 I Nr. 5

1. Das Bremsen für eine Taube unmittelbar nach dem Anfahren an einer Ampel erfolgt nicht ohne zwingenden Grund und stellt keinen Verstoß gegen § 4 Abs. 1, S. 2 StVO dar.
2. Allein weil es sich bei einer Taube um ein Kleintier handelt, kann nicht verlangt werden, das Tier zu überfahren.
3. Das Töten eines Wirbeltiers stellt nach §§ 4 Abs. 1, 18 Abs. 1 Nr. 5 TierSchG grundsätzlich eine Ordnungswidrigkeit dar. Art. 20a GG ist bei der Anwendung der Vorschriften der StVO zu berücksichtigen.
4. Der Auffahrende hat allein für den Schaden aufzukommen (a. A.: AG Solingen Zfs 2003, 539 [AG Solingen 17.07.2003 – 10 C 49/03]).

AG Dortmund Urt. v. 10.07.2018 – Az.: 425 C 2383/18 (JurionRS 2018, 36291)

Hersteller von Elektroautos nicht antragsbefugt bei Streichung eines Modells von Förderliste

Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)

Der Eilantrag ist unzulässig.

Der Antrag auf Feststellung, dass die Klage aufschiebende Wirkung hat, ist unstatthaft, da sich die Klage nicht gegen einen Verwaltungsakt richtet und deshalb kein Suspensiveffekt der Klage eintreten kann.

Die Entscheidung der Behörde über die Aufnahme bzw. Streichung eines Fahrzeugmodells der Antragstellerin auf die bzw. von der Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge ist – wie auch die Aufnahme und Streichung selbst – kein Verwaltungsakt, sondern ein Realakt.

Sie begründet keine Regelung der Rechte und Pflichten der Antragstellerin.

Die Möglichkeit, dass potenzielle Kunden sich einen anderen Hersteller suchen, welcher auf der Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge der Behörde geführt wird, und möglicherweise damit verbundene wirtschaftliche Einbußen für die Antragstellerin begründen keine Rechtswirkung durch eine Regelung auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts.

Der Eilantrag ist weiter unzulässig, da die Antragstellerin nicht antragsbefugt ist.

Eine Verletzung eigener Rechte erscheint nicht möglich.

Nach der Richtlinie ist Zuwendungsempfänger allein der Erwerber eines Elektrofahrzeuges und nicht der Hersteller.

Die Antragstellerin als Herstellerin unterfällt damit nicht dem Kreis der durch die Richtlinie begünstigten Personen. Sie ist nur mittelbar faktisch begünstigt, indem durch die Listung bei der Behörde Kunden den Erwerb eines Elektrofahrzeugs eher in Betracht ziehen als den Erwerb eines nicht gelisteten Fahrzeugmodells.

VG Frankfurt am Main Beschl. v. 17.10.2018 – 11 L 3313/18 F (JurionRS 2018, 36998)

Straßensperrung für bestimmte Fahrzeugarten bedarf Darlegung der spezifischen Risiken durch Behörde

LVwVfG § 1 Abs. 1, StVO § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6, StVO § 3 Abs. 1 u. 3, § 29 Abs. 1, § 30 Abs. 1, § 45 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nr. 3, VwGO § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 2, VwVfG § 47 Abs. 1, Abs. 2 S. 1

Die Sperrung einer Straße für eine bestimmte Fahrzeugart (hier: Krafträder) setzt von der Straßenverkehrsbehörde im Einzelnen darzulegende besondere örtliche Verhältnisse voraus, aus denen sich gerade aufgrund der Benutzung der Straße mit Fahrzeugen dieser Art eine besondere Gefahrenlage wie beispielsweise ein erhöhtes Unfallrisiko ergibt.

VG Mainz Beschl. v. 23.07.2018 – 3 L 619/18.MZ (JurionRS 2018, 29837)

Der betroffene Bürger nimmt es bei alkoholischen Getränken dagegen schon sehr genau, und das sogar unter Inkaufnahme eines Eigentors.

Polizeilicher Vermerk:

Der Beschuldigte konnte zu Hause angetroffen werden. Er teilte mit, dass er keine Angaben zur Sache im Rahmen einer Beschuldigtenvernehmung machen werde. Weiterhin gab er an, dass Aussage gegen Aussage stehe und man ihm nichts nachweisen könne. Außerdem habe es sich bei der entwendeten Flasche nicht um Strothmann Weizenkorn, sondern um einen 56%igen Korn einer anderen Marke gehandelt.

Die Polizeiberichte belegen, dass der berufliche Alltag nie langweilig wird. Da sitzt man beispielsweise friedlich auf der Wache und dann dies:

Der geistig verwirrte Meldende beabsichtigte, den Polizeipräsidenten zu sprechen, andernfalls der Krieg in Afghanistan eskalieren werde. Außerdem wollte er Geld von der Polizei zur Bezahlung von Stromrechnungen etc. Nach einem intensiven Gespräch mit ihm ging er glücklich in dem Glauben aus der Dienststelle, seinen Beitrag zur Verbesserung des Gesellschaft geleistet zu haben.

Auf mildernde Umstände bei ihrem Tatnachverhalten machte diese Angeklagte aufmerksam, die wegen Diebstahls diverser Lebensmittel vor Gericht stand.

Als der Polizeibeamte sich vorbeugte und auf der Suche nach dem Diebesgut in meinen Kühlschrank schaute, wäre es für mich ein Leichtes gewesen, seine Pistole zu ziehen und auf ihn zu schießen. Aber genau das habe ich nicht getan.

Aus: „In dubio torrero“ von Wilfried Ahrens

Aus dem Widerspruch gegen einen Bußgeldbescheid:

Der von Ihnen vorgeworfene Verstoß gegen das Straßenverkehrsgesetz ist laut Bildernachweis unwiderruflich mir zuzuordnen. Dieser Fehler wird von mir auch eingesehen und bereut. Jedoch kann ich die Tatsache nicht dulden, dass die vorgeschriebene Unkenntlichkeit des Beifahrers nicht eingehalten wurde.

Diese Tatsache führt dazu, dass meine Lebensgefährtin mich aus unserer Wohnung rausgeworfen hat, unmittelbar nachdem sie auf dem Foto erkannte, dass eine andere Frau an meiner Seite war. Durch Ihren Fehler habe ich nicht nur meine Lebensgefährtin verloren, sondern ich habe auch Umzugskosten in Höhe von 250,- EUR zu tragen, von den restlichen Auslagen ganz zu schweigen. Da ich den Verstoß begange habe, sehe ich Ihre verkehrserzieherische Maßnahme des Fahrverbots als gerechtfertigt an, jedoch ist das Tragen der Geldbuße für mich mit meinen Umzugsauslagen eine unbillige Härte. Daher bitte ich hiermit um erneute Prüfung der Rechtslage.

Buchbesprechung

Fahrerlaubnis, Alkohol, Drogen im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht

von Peter Hentschel (†) und Carsten Krumm



**Nomos Verlag,
Baden-Baden,
7. Auflage 2018,
561 Seiten, gebunden
69,00 €**

ISBN: 978-3-8487-4886-0

Was lange währt, bleibt auch gut.

Schon die Namen der beiden Autoren sprechen hier für sich.

Sind sie doch auf dem Gebiete des Verkehrsrechts außerordentlich engagiert und mit Leib und Seele bei der Sache (gewesen).

Nach dem Willen des Autors der 7. Auflage soll das Werk als schneller Praxishelfer gelten, nicht als allumfassendes Nachschlagewerk. Dies ist wieder einmal hervorragend gelungen.

Neben dem überschaubaren und praxistauglichen Umfang von guten 500 Seiten lässt bereits der Blick in das Inhaltsverzeichnis erahnen, welch umfassendes Spektrum hier für einen vergleichsweise niedrigen Preis in überschaubarer Größe angeboten wird.

Neben den Neuerungen zur letzten Auflage, wie die neue Schonfrist des § 44 Abs. 2 S. 1 StGB und die Verlängerung der möglichen Fahrverbotsdauer auf bis zu sechs Monate, sticht wieder die Übersichtlichkeit des Werkes hervor.

Neben aufschlussreichen Tabellen zu Rechtsprechungsübersichten, Mustern zu Revisionsbegründungen als Orientierungshilfe sowie diversen Strafzumessungsbeispiele müssen vor allem die Sammlungen von Strategietipps positiv hervorgehoben werden. Hier passt der Slogan wie die Faust aufs Auge:

Aus der Praxis für die Praxis!

Bei intensiverer Lektüre der einzelnen Bereiche fällt dem Leser/der Leserin auf, dass der Rechtssuchende hier an der Hand geführt wird, ohne bevormundet zu werden. Von den Rauschmitteln im Straßenverkehr bis hin zur Fahrerlaubnisentziehung und dem Fahrverbot werden die Grundzüge und praktisch relevanten Kniffe aufgezeigt und regelmäßig mit Beispielen veranschaulicht. Somit ist eine umfassende Mandatsbetreuung auch für den nicht versierten „Verkehrsrechtler“ gegeben.

Eine gute und verständliche Aufteilung hilft dabei, die passenden der vielfältigen Gebiete schnell ausfindig zu machen. Für Abwechslung sorgen Schaubilder, Tabellen und Checklisten, welche eine schnelle Auffassung der einzelnen Methoden erleichtern. Auch der Umgang mit der Anzahl von Fußnoten am Ende jeder Seite erleichtert zum einen den Lesefluss und verhindert eine Überbeanspruchung durch die Quellenfindung.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass das hier besprochene Werk ideal für alle Praktiker auf dem Gebiet des Fahrerlaubnisrechts ist, da für jedwede Situation in den meisten, auch unbekanntem Bereichen Hilfestellung in ausreichendem Maße gewährt wird.

Hannes Krämer, Ass. iur.