

Die POLIZEI

UNABHÄNGIGE, INTERDISZIPLINÄRE FACHZEITSCHRIFT FÜR ÖFFENTLICHE UND PRIVATE SICHERHEIT

Schwerpunkt Verkehrssicherheit

HERAUSGEBER

Ralph Berthel, Ltd. Kriminaldirektor a.D.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Lange, Präsident der Deutschen Hochschule der Polizei

Prof. Dr. Dieter Müller, Hochschule der Sächsischen Polizei, Leiter des Studienbereichs Verkehrswissenschaften

Holger Münch, Präsident des Bundeskriminalamtes

Prof. Dr. Sandra Schmidt, Polizeidirektorin a. D., Professur für Sicherheitsbehördliches Einsatzmanagement und Führungswissenschaft, Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin

Prof. Dr. Sabrina Schönrock, Professur für Öffentliches Recht und Besonderes Verwaltungsrecht, Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin

AUS DEM INHALT

Aufsätze

Becker/Höfert/Dreßler/Baumann

Wie wirkt sich eine Erhöhung des THC-Grenzwertes auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten bei gelegentlichen und chronischen Cannabiskonsumenten aus?



S. 1

Dalkowski/Richter

Fahrerassistenzsysteme im Funkstreifenwagen – Potenziale und Problematiken für den Polizeieinsatz

S. 5

Wollgramm

Polizei und Elektromobilität

S. 10

Laub

Mitwirkungspflicht an einem anlasslosen Atemalkoholtest anlässlich einer Verkehrskontrolle (Teil 1)

S. 15

Schäler

Fahrräder, Pedelecs und E-Scooter – Benötigen wir neue Bau- und Betriebsvorschriften?

S. 19

Huppertz

Der Clixtar aus zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlicher Sicht

S. 21

Aus der Praxis

Ziegler

Kfz-Mängelverfahren – Ausbildung, Ablauf bei der Polizei Sachsen und die weitere Abarbeitung am exemplarischen Beispiel durch die Zulassungsstelle der Stadt Leipzig

S. 28

Heft 1
Januar 2024
Seiten 1–44
115. Jahrgang
Art.-Nr. 56244401
PVSt 5624

1

Carl Heymanns Verlag

Praxisorientiertes Fachwissen rund um das Ordnungsrecht

Mit dem Modul Luchterhand Ordnungsrecht auf dem neuesten Stand:

- Bietet praxisgerechte Antworten zu Themenstellungen wie Gewerbe- und Gaststättenrecht, Ordnungswidrigkeitenrecht, Verkehrsrecht und zum Melderecht.
- Inkl. der **Entscheidungssammlung „Buchholz“**, der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (bis 10/2023)
- Mit vielen Kommentaren und Handbüchern sowie der Zeitschrift „Die POLIZEI“ inkl. Online-Archiv



Jetzt abonnieren
€ 138,- mtl. im Jahresabo zzgl. MwSt

Profitieren Sie von den Vorteilen eines Abonnements: stets aktuelle Inhalte und komfortable Tools, die Ihre Recherche erleichtern. Mit Wolters Kluwer Recherche haben Sie außerdem Zugriff auf unsere kostenlose Rechtsprechungs- und Gesetzesdatenbank.

Im Modul: LawTracker, der smarte Assistent für Jurist:innen, der die Recherche in juristischen Datenbanken und Übersetzungen mit DeepL direkt im Acrobat Reader ermöglicht.

Auch im Buchhandel erhältlich

Modul jetzt 30 Tage gratis testen:

INHALT 1 · 2024

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

für das neue Jahr 2024 wünschen Verlag und Herausgeber Ihnen alles Gute und vor allem Gesundheit!

Traditionell eröffnen wir das Jahr mit einem Schwerpunktthema Verkehrssicherheit, passend zum Verkehrsgerichtstag in Goslar. Auf dem Titelblatt haben Sie vielleicht direkt oberhalb des »Schwerpunkt Verkehrssicherheit« den neuen Untertitel der Zeitschrift bemerkt. Die Unabhängigkeit und der interdisziplinäre Ansatz erscheint uns für die Informationen an Sie besonders wichtig. Verdeutlicht wird dies auch durch die neue Nennung der Herausgeber und ihrer Tätigkeit in der linken Spalte auf dem Titelblatt.

Im Heft selbst geht es um Themen, die sowohl beim diesjährigen Verkehrsgerichtstag als auch in der täglichen Polizeipraxis eine große Rolle spielen:

So stellt das Autorenteam *Dr. Susen Becker, Lisa Höfert, Prof. Dr. Jan Dreßler und Dr. Sven Baumann* vom Institut für Rechtsmedizin der Universität Leipzig dar, wie sich eine Anhebung des THC-Grenzwertes auf die Sanktionierung von Gelegenheits- und Dauerkonsumenten gem. § 24a StVG und damit auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen ist auch in Polizeifahrzeugen geplant. Das kann zu ungewollten und problematischen Eingriffen der Systeme bei Einsatzfahrten führen. *Lena Dalkowski und Luisa Richter* zeigen auf, wo die Potenziale und Problematiken für den Polizeieinsatz liegen.

E-Fahrzeuge: Die Funktions- und Einsatzfähigkeit dieser Fahrzeuge muss auch in besonderen Krisensituationen, wie etwa Anschlagsszenarien, Naturkatastrophen, Blackout, Energiemangelsituationen, gewährleistet sein. *Rüdiger Joachim Wollgramm* beschreibt, worauf es ankommt und wie dieses hochkomplexe Projekt realisiert werden kann.

Fahrräder, Pedelecs und E-Scooter stellen ein großes Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Inwieweit die vorhandene

Produktvielfalt den geltenden Bau- und Betriebsvorschriften entspricht, erklärt *Marco Schäler* in seinem Beitrag.

Ludwig Laub beschreibt die bestehende Pflicht der Verkehrsteilnehmer eine Verkehrskontrolle nach § 36 Abs. 5 StVO aktiv zu unterstützen und verdeutlicht, weshalb dies keine ausreichende Rechtsgrundlage darstellt, um Fahrzeugführer anzuweisen, einen Atemalkoholtest zu beatmen.

Die Besonderheit der Fahrzeugkombination nach der Art eines Mini-Sattelzuges, die unter dem Handelsnamen Clix-tar immer häufiger anzutreffen sind, wirft einige zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Fragen auf, die *Bernd Huppertz* in seinem Beitrag beantwortet.

Der abschließende Aufsatz zur Verkehrssicherheit bezieht sich auf die Kontrolle von Fahrzeugen. Das Kfz-Mängelverfahren (Ausbildung, Ablauf und Abarbeitung) beschreibt *Robert Ziegler*.

Die aktuellen Gerichtsentscheidungen zum Thema Verkehrssicherheit finden Sie in der Rubrik Aktuelles. *Dieter Müller* hat die wichtigen Entscheidungen für Sie durch Anmerkungen erläutert.

Für die Verkehrssicherheit spielt das Ordnungswidrigkeitenrecht eine ganz besondere Rolle. Ein Lehrbuch das für Polizeibeamte, die im Streifendienst und in der Verkehrspolizei tagtäglich mit Verkehrsordnungswidrigkeiten befasst sind, sehr wertvoll ist, stellen wir Ihnen deshalb in der Rubrik Buchbesprechungen vor.

Sie, liebe Leserinnen und Leser, von Praxis, Wissenschaft, Rechtsprechung bis zu Fachliteratur in allen Bereichen auf dem Laufenden zu halten, war uns Ansporn und Verpflichtung im vergangenen Jahr. Herausgeber und Verlag werden auch im neuen Jahr dieser Aufgabe engagiert nachkommen.

Stefan Kolbe

Carl Heymanns Verlag

Jetzt Fachwissen bestellen und erfolgreich digital arbeiten

shop.wolterskluwer-online.de →



Aufsätze

- Wie wirkt sich eine Erhöhung des THC-Grenzwertes auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten bei gelegentlichen und chronischen Cannabiskonsumenten aus?  S. 1
von Dr. Susen Becker, Lisa Höfert, Prof. Dr. Jan Dreßler und Dr. Sven Baumann, Leipzig
- Fahrerassistenzsysteme im Funkstreifenwagen – Potenziale und Problematiken für den Polizeieinsatz von Lena Dalkowski und Luisa Richter, Münster S. 5
- Polizei und Elektromobilität von Rüdiger Joachim Wollgramm, Neuss S. 10
- Mitwirkungspflicht an einem anlasslosen Atemalkoholtest anlässlich einer Verkehrskontrolle (Teil 1) von Ludwig Laub, Östringen-Odenheim S. 15
- Fahrräder, Pedelecs und E-Scooter – Benötigen wir neue Bau- und Betriebsvorschriften? von Marco Schäler, Koblenz S. 19
- Der Clixtar aus zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlicher Sicht von Bernd Huppertz, Köln S. 21

Aus der Praxis

- Kfz-Mängelverfahren – Ausbildung, Ablauf bei der Polizei Sachsen und die weitere Abarbeitung am exemplarischen Beispiel durch die Zulassungsstelle der Stadt Leipzig von Robert Ziegler, Leipzig S. 28

Aktuelles

- Pressemitteilung DVR vom 26.07.2023 S. 35
- Presseinformation DEKRA 27.07.2023 S. 35
- Pressemitteilung BVerwG vom 02.02.2023 S. 36
- Pressemitteilung BGH vom 16.02.2023 S. 37
- Pressemitteilung BGH vom 17.02.2023 S. 38
- Pressemitteilung BGH vom 20.02.2023 S. 39
- Pressemitteilung BGH vom 22.02.2023 S. 40
- Pressemitteilung OLG Frankfurt am Main vom 20.10.2022 S. 41
- Pressemitteilung VGH München vom 19.06.2023 S. 41

Buchbesprechungen

- Kluszczewski, Diethelm/Krenberger, Benjamin, Ordnungswidrigkeitenrecht Dieter Müller S. 42
- Graf, Ordnungswidrigkeitengesetz Dieter Müller S. 43
- Impressum III

Redaktion

Prof. Dr. Dieter Müller, Bad Dürrenberg (Schriftleitung) · Ltd. Kriminaldirektor
a.D. Ralph Berthel, Frankenberg · Prof. Dr. Sabrina Schönrock, Hochschule
für Wirtschaft und Recht, Berlin · Prof. Dr. Sandra Schmidt, Hochschule
für Wirtschaft und Recht, Berlin

Aufsätze

Wie wirkt sich eine Erhöhung des THC-Grenzwertes auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten bei gelegentlichen und chronischen Cannabiskonsumenten aus?



von Dr. Susen Becker, Lisa Höfert, Prof. Dr. Jan Dreßler und Dr. Sven Baumann, Leipzig*

In Deutschland ist die teilweise Legalisierung von Cannabis geplant. In diesem Zusammenhang wird der in § 24a Abs. 2 StVG benannte THC-Grenzwert von 1 ng/ml neu diskutiert. Besonders Cannabisdauerkonsumenten könnten davon profitieren, da deren THC-Basalwert über diesem Grenzwert liegt.¹

Die vorliegende Arbeit untersucht, inwieweit sich eine Anhebung des THC-Grenzwertes auf die Sanktionierung von Gelegenheits- und Dauerkonsumenten gem. § 24a StVG auswirkt. Dafür werden die potentiellen Grenzwerte 3,0 ng/ml, 3,5 ng/ml, 5,0 ng/ml und 10 ng/ml anhand der Blutkonzentrationen von THC, 11-OH-THC und THC-COOH von 4381 Cannabiskonsumenten im Straßenverkehr aus dem Einzugsgebiet des Instituts für Rechtsmedizin Leipzig betrachtet.

Die Auswertung zeigt, dass mit der Anhebung des THC-Grenzwertes auf 3,0 ng/ml bereits 36 % der Cannabis-Gelegenheitskonsumenten nicht mehr mit einer Ordnungswidrigkeit geahndet werden würden. Bei den Dauerkonsumenten würden erst bei einem höheren cut-off von 5,0 ng/ml oder 10,0 ng/ml jeweils 2,1 % und 15,9 % Personen nicht mehr mit einer Ordnungswidrigkeit erfasst.

Diese Daten zeigen deutlich, dass eine Anhebung des THC-Grenzwertes vorrangig eine geringere Sanktionierung von THC-Gelegenheitskonsumenten nach § 24a StVG bewirkt, deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit jedoch besonders in diesem Konzentrationsbereich am deutlichsten ausgeprägt sind. Demzufolge sollte bei den Überlegungen der THC-Grenzwert-Anhebung unbedingt das Konsumverhalten berücksichtigt werden.

I. Einleitung

Mit der in Deutschland geplanten teilweisen Legalisierung von Cannabis ist eine Zunahme an Verkehrsdelikten unter Cannabiseinfluss zu erwarten. Darauf deuten Daten aus Kanada hin, wo der Cannabiskonsum bereits 2018 legalisiert wurde. Vor der Legalisierung zeigten 3,8 % der verletzten Fahrer THC-Blutkonzentrationen über dem kanadischen Grenzwert von 2 ng/ml (Brubacher et al. 2022). Nach der Legalisierung stieg dieser Wert auf 8,6 %. Ebenso stieg der An-

teil an Fahrern mit besonders hohen THC-Konzentrationen im Blut (>5 ng/ml) (Brubacher et al. 2022). Die Cannabis-Legalisierung für den freizeithlichen Konsum in Washington State (USA) im Jahr 2013 führte zu einer ca. 10 %igen Erhöhung der tödlichen Verkehrsunfälle (Tefft und Arnold 2021).

Im Zusammenhang mit der potenziellen Legalisierung in Deutschland wird die Anhebung des aktuellen analytischen Grenzwertes nach § 24a StVG von THC im Serum von 1 ng/ml diskutiert. Allgemein belegt die derzeitige wissenschaftliche Studienlage keinen eindeutigen Zusammenhang zwischen der Höhe an THC im Blut und dem Verkehrssicherheitsrisiko. Es ist unbestritten, dass bei erstmaligem Konsum bzw. bei nicht gewöhnten Cannabiskonsumenten eine Beeinträchtigung des Fahrverhaltens bei einer Überschreitung der THC-Konzentration im Blutserum von 1,0 ng/ml nicht ausgeschlossen werden kann (Toennes et al.). Jedoch kann auch bei Unterschreitung dieses Grenzwertes eine Minderung der Fahrsicherheit vorliegen und zu einer Gefährdung im Straßenverkehr beitragen (Drasch et al. 2006; Kauert und Iwersen-Bergmann 2004).

Hintergrund dieser Grenzwert-Diskussion ist eine potentiell benachteiligte Behandlung von chronischen Cannabiskonsumenten, da bei diesen Personen der Grenzwert von 1,0 ng/ml aufgrund von einem bereits vorliegenden THC-Basalwert überschritten wird, auch wenn kein aktueller Cannabiskonsum vorliegt. Die sogenannte Cannabistoleranz entsteht bei häufigem Konsum und führt bei gleichbleibender Dosierung zu einer geringeren Wirkung, welche dann auch weniger lang anhält. Somit wäre bei diesen Verkehrsteilnehmern aufgrund von Gewöhnungseffekten keine akute verkehrssicherheitsrelevante Wirkung anzunehmen. Bei chronischen Cannabiskonsum könnten jedoch die Langzeitfolgen wie allgemeine

* Die erstgenannte Verfasserin arbeitet als Fachingenieurin für Toxikologie in der Funktion der stellvertretenden Laborleiterin in der Abteilung für Forensische Toxikologie am Institut für Rechtsmedizin der Universität Leipzig, an dem auch die Mitautoren tätig sind.

1 Abkürzungen: GC-MS = Gaschromatographie Massenspektrometrie; GTFCh = Gesellschaft für Toxikologie und Forensische Chemie; StVG = Straßenverkehrsgesetz; 11-OH-THC = 11-Hydroxy- Δ^9 -Tetrahydrocannabinol; THC = Δ^9 -trans-Tetrahydrocannabinol; THC-COOH = Δ^9 -Tetrahydrocannabinol -Carbonsäure.

kognitive Defizite, Einschränkung der Gedächtnisleistung und die abnehmende Leistungsbereitschaft ein Gefährdungspotential für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen.

Wünschenswert wäre ein THC-Grenzwert, der eine Leistungsver schlechterung vergleichbar zu einer BAK von 0,5 ‰ widerspiegelt. Verschiedene Studien belegen, dass ein Fahrer mit einer BAK von 0,5 ‰ im Vergleich zu einem nüchternen Verkehrsteilnehmer ein ca. doppeltes Risiko zu verunfallen trägt (Krieger H-P 1998). Bei Cannabiskonsumern sind die Studien nicht so einheitlich. Wissenschaftlich sicher nachgewiesen ist, dass das Risiko, einen Unfall zu verursachen, beteiligt zu sein oder ähnliches unter Cannabismwirkung erhöht ist im Vergleich zu Nichtkonsumenten (Preuss et al. 2021). Verschiedene Studien zeigen jedoch, dass eine Risikoabschätzung anhand vorliegender THC-Blutkonzentrationen ähnlich dem Alkohol nicht möglich ist (Marcotte et al. 2022). Ursächlich sind sicher einerseits verschiedene Studiendesigns, aber zudem ist die gravierend verschiedene Pharmakokinetik zwischen Alkohol und Cannabis zu benennen. Diese setzt sich bei Cannabiskonsum aus der Dosis, der Aufnahmeform (oral, inhalativ) sowie Konsumhäufigkeit zusammen.

In der Diskussion steht bspw. ein THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml. Dieser setzt sich aus dem »Grundwert« von 2,0 ng/ml, plus 0,5 ng/ml Aufschlag für ggf. residuales THC (Dauerkonsumenten), plus 1,0 ng/ml pauschaler Sicherheitszuschlag zusammen. Außerdem werden Grenzwerte von 3,0 ng/ml und 10 ng/ml THC im Blutserum diskutiert.

II. Ziel dieser Studie

Diese Studie dient der konkreten Untersuchung, inwieweit sich eine Anhebung des THC-Grenzwertes auf die Sanktionierung von Gelegenheits- und Dauerkonsumenten von Cannabis im Straßenverkehr in Süd- und Westsachsen auswirkt. Es werden die potentiellen Grenzwerte 3,0 ng/ml, 3,5 ng/ml, 5,0 ng/ml sowie 10,0 ng/ml betrachtet. Die vorliegende Auswertung soll ergänzend zu der Untersuchung für Verkehrsteilnehmer aus dem Kölner Raum von A. Nikolic et al. (Nikolic et al. 2023) betrachtet werden.

III. Methode

In dieser Studie wurden Daten von Cannabis-positiven Verkehrsteilnehmern aus dem Zeitraum 2020 bis Mitte Juli 2023

ausgewertet. Einsender der Blutproben waren Polizeidienststellen aus dem Raum Leipzig, Chemnitz und Zwickau. Bei den Deliktarten handelte es sich vorrangig um Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG.

Die Blutproben wurden im ersten Schritt bezüglich potentiell Cannabiskonsum mittels immunochemischem Vortest (ELISA, THC-MP5-I-EX, Abbott) untersucht. Anschließend erfolgte für die positiven Proben eine Quantifizierung von THC, 11-OH-THC und THC-COOH mittels Bestätigungsanalytik (GC-MS Methode), welche nach den aktuellen Kriterien der GTFCh validiert ist. Der Kalibrationsbereich betrug für THC sowie 11-OH-THC 1–25 ng/ml und für THC-COOH 5–250 ng/ml. Die Nachweisgrenzen betrugen 0,3 ng/ml für THC und 11-OH-THC sowie 0,75 ng/ml für THC-COOH.

Die Unterscheidung der Cannabiskonsumern erfolgte anhand der THC-COOH-Konzentration (Deutscher Bundestag, 2019). Demnach werden Konsumenten mit THC-COOH-Konzentrationen ≥ 150 ng/ml als Dauerkonsumenten eingruppiert.

Für die vorliegende Datenauswertung wurden Microsoft Excel und die Statistiksoftware IBM SPSS Statistics (Version 27.0.1.0) verwendet. Alle Fälle mit THC-Konzentration ≥ 1 ng/ml wurden eingeschlossen. Bei den dazugehörigen 11-OH- und THC-COOH-Konzentrationen wurden neben den quantitativ ermittelten Konzentrationen auch die Konzentration außerhalb des Kalibrationsbereiches als exakter Wert verwendet. In dem Datensatz sind keine 0-Werte enthalten, diese wurden als nicht nachweisbar und somit als fehlender Wert verwendet. Letztendlich wurden für diese Datenauswertung insgesamt 4381 Fälle einbezogen.

IV. Ergebnisse

Die ermittelten Konzentrationen von THC, 11-OH-THC und THC-COOH im Serum/Plasma sind in Tabelle 1 sowohl jährlich als auch in der Gesamtpopulation dargestellt. Die Konzentrationen an THC und dessen Metabolite im Serum/Plasma der Verkehrsteilnehmer sind über die Jahre vergleichbar, so dass diese Daten in einem Gesamtkollektiv untersucht wurden.

		THC,ng/ml	THC-COOH,ng/ml	11 OH-THC,ng/ml
2020–2023	N (fehlend*)	4.381	4.381	3.941 (440)
	Mittelwert	9,87	78,33	4,08
	Median	5,34	49,70	2,35
	Std.-Abweichung	14,70	89,23	5,11
	Minimum	1,00	1,13	n.n.
	Maximum	231,30	1.431,60	85,50
2020	N (fehlend*)	1.011	1.011	947 (64)
	Mittelwert	9,30	70,03	3,77
	Median	5,25	44,10	2,29
	Std.-Abweichung	11,93	78,72	4,62
	Minimum	1,00	2,51	n.n.
	Maximum	128,60	652,30	46,00
2021	N (fehlend*)	1.163	1.163	1.022 (141)
	Mittelwert	10,29	77,37	4,04
	Median	4,86	43,40	2,25

		THC,ng/ml	THC-COOH,ng/ml	11 OH-THC,ng/ml
	Std.-Abweichung	16,64	90,54	5,65
	Minimum	1,00	2,00	n.n.
	Maximum	223,80	570,60	85,50
2022	N (fehlend*)	1317	1317	1.194 (123)
	Mittelwert	10,23	85,37	4,14
	Median	5,80	58,70	2,37
	Std.-Abweichung	16,40	86,85	5,05
	Minimum	1,00	1,13	0,10
	Maximum	231,30	705,50	50,80
2023	N (fehlend*)	890	890	778 (112)
(Jan.-Juli)	Mittelwert	9,41	78,61	4,45
	Median	5,24	50,05	2,60
	Std.-Abweichung	11,87	100,75	5,03
	Minimum	1,00	2,20	n.n.
	Maximum	103,20	1.431,60	39,00

Tabelle 1: Darstellung der Konzentrationen von THC, THC-COOH und 11 OH-THC im untersuchten Studienkollektiv. n.n.: nicht nachweisbar, *es sind keine 0-Werte enthalten, diese wurden als fehlende Werte gewertet, Quelle: Verfasserin

möglicher THC-Grenzwert, ng/ml	N unterhalb THC-Grenzwert	Prozentualer Anteil an Fällen unterhalb THC-Grenzwert, %	N oberhalb THC-Grenzwert	Prozentualer Anteil an Fällen oberhalb THC-Grenzwert, %
1,0			4.381	100,0
3,0	1.362	31,1	3.019	68,9
3,5	1.595	36,4	2.786	63,6
5,0	2.110	48,2	2.271	51,8
10,0	3.099	70,7	1.282	29,3

Tabelle 2: Anzahl der in Abhängigkeit des aktuell angewendeten THC-Grenzwertes (1 ng/ml) positiven Fälle nach § 24a StVG Quelle: Verfasserin

Eine Aufteilung hinsichtlich des THC-Grenzwertes von 1 ng/ml und weiterer in der Diskussion stehender Grenzwerte ist der Tabelle 2 zu entnehmen. Bei einer Anhebung des Grenzwertes von 1 ng/ml auf 3 ng/ml bzw. 3,5 ng/ml reduziert sich der Anteil an grenzwertüberschreitenden Fällen um 31,1 % bzw. 36,4 %. Bei einem THC-Grenzwert von 5 ng/ml würden nur noch 51,8 % positive Fälle gem. § 24a StVG in Süd- und Westsachsen auftreten.

In der Tabelle 3 ist eine differenziertere Betrachtung hinsichtlich des Konsumverhaltens dargestellt. Es wird deutlich, dass bei gelegentlichem Cannabiskonsum der Grenzwert von 3 ng/ml bei nahezu 36 % der Personen nicht überschritten wird. Demgegenüber werden bei Dauerkonsum fast alle Konsumenten bei einem THC-Grenzwert von sowohl 3,0 ng/ml als auch 3,5 ng/ml erfasst. Bei einem THC-Grenzwert von 5 ng/ml hingegen würden in der vorliegenden Studienpopulation 12 Gewohnheitskonsumenten (2,1 %) verglichen zum aktuellen Grenzwert nicht geahndet werden können.

V. Diskussion

Wie zu erwarten, bewirkt die generelle Anhebung des THC-Grenzwertes eine Erniedrigung der Fallzahlen bezogen auf § 24a StVG. Mit der Erhöhung des Grenzwertes von 1 ng/ml

Konsumverhalten	THC-COOH < 150 ng/ml Gelegenheitskonsumenten	THC-COOH > 150 ng/ml Dauerkonsumenten
	Anteil Fälle oberhalb Grenzwert, % (n)	Anteil Fälle oberhalb Grenzwert, % (n)
möglicher THC-Grenzwert, ng/ml		
1,0	100 (3.796)	100 (585)
3,0	64,1 (2.435)	99,8 (584)
3,5	58 (2.203)	99,6 (583)
5,0	44,7 (1.698)	97,9 (573)
10,0	20,8 (789)	84,1 (492)

Tabelle 3: Anzahl der in Abhängigkeit des aktuell angewendeten THC-Grenzwertes (1 ng/ml) positiven Fälle unter Berücksichtigung des Konsumverhaltens Quelle: Verfasserin

auf 3,0 ng/ml, 3,5 ng/ml, 5 ng/ml oder 10 ng/ml würden nur noch jeweils 68,9 %, 63,6 %, 51,8 % oder letztendlich nur 29,3 % der Verkehrsteilnehmer gegenüber dem aktuell angewendeten Kriterium als positive Fälle erfasst werden.

Die vorliegenden Daten zeigen deutlich, dass eine Anhebung des THC-Grenzwertes enorme Auswirkung besonders auf die Ahndung der Ordnungswidrigkeiten bei Personen mit gelegentlichem Cannabiskonsum hätte. In der vorliegenden Studienpopulation hätten bei einem THC-Grenzwert von 3 ng/ml im Vergleich zum aktuellen Grenzwert 1361 Personen keine Konsequenzen zu erwarten. Gerade in dieser Gruppe der Cannabiskonsumenten sind die Auswirkungen auf das Verhalten im Straßenverkehr jedoch deutlich.

Bei regelmäßigen Cannabiskonsumenten ist die eigene Selbstüberprüfung vor Fahrtantritt, aufgrund von bspw. Toleranzentwicklungen, unscharfer Konzentrations-Wirkungs-Beziehung, Unkenntnis der Dosis sowie Einflüsse auf das Wirkungsempfinden nicht realitätsgerecht. Eine Anhebung des Grenzwertes bis zu 3,5 ng/ml bewirkt nahezu keine Änderung der Fallzahlen in dieser Konsumentengruppe. Eine benachteiligte Behandlung aufgrund des THC-Grenzwertes

von 1 ng/ml besteht aktuell damit nicht. Ab einem Grenzwert von 5 ng/ml würden im Vergleich zur aktuellen Situation 12 Verkehrsteilnehmer ungeahndet bleiben.

Eine generelle Anhebung des THC-Grenzwertes würde demzufolge hauptsächlich Auswirkung auf die Sanktionierung der Gelegenheitskonsumenten bedeuten. Nahezu alle chronischen Konsumenten wiesen THC-Konzentrationen von $\geq 3,5$ ng/ml auf. Somit würde sich die Anhebung des THC-Grenzwertes nur sehr geringfügig auf die Ahndung einer Ordnungswidrigkeit in dieser Konsumentengruppe auswirken. Konkret bedeutet dies, dass mit der Anhebung von 1 ng/ml auf 3,5 ng/ml insgesamt 1593 Gelegenheitskonsumenten und 2 Dauerkonsumenten weniger mit einer Strafe nach § 24a StVG zu rechnen hätten.

Die vorliegenden Daten unterstützen die Ergebnisse von Nikolic et al. (Nikolic et al. 2023). In deren Studiengruppe aus dem Kölner Raum würde bei Anhebung des THC-Grenzwertes auf 3,5 ng/ml insgesamt 995 Gelegenheitskonsumenten und 206 Dauerkonsumenten weniger eine Ordnungswidrigkeit begehen (Gesamtstudienzahl 4207).

Limitierend muss jedoch angemerkt werden, dass in der vorliegenden Studie die Unterscheidung zwischen gelegentlichem und regelmäßigem Cannabiskonsum allein auf Grundlage des toxikologischen Parameters THC-COOH erfolgte. Einschlägige suchtspezifische Merkmale wie Toleranzbildung, verminderte Kontrollfähigkeit sowie die Aspekte des Verlangens (craving) sind in dieser Studie nicht berücksichtigt.

Im europäischen Vergleich verwenden Dänemark, Finnland, Irland, Luxemburg, Frankreich und Griechenland einen THC-cut off von 1 ng/ml Vollblut. Großbritannien, Polen und die Schweiz ahnden Ordnungswidrigkeiten ab 1,5 ng/ml Vollblut, Tschechien ab 2 ng/ml Vollblut und Niederlande und Portugal ab 3 ng/ml Vollblut. In Deutschland bezieht sich der cut-off auf Blutserum, im Vollblut entspricht dies ca. 0,7 ng/ml (Giroud et al. 2001). Im internationalen Vergleich hat Deutschland somit einen sehr niedrigen THC-Grenzwert. Generell ist es ebenfalls überlegenswert, eine Staffelung des Strafmaßes, wie es in Kanada praktiziert wird, auch zusätzlich unter der Berücksichtigung weiterer im jeweiligen Blut detektierter psychoaktiver Substanzen (wie bspw. Alkohol) einzuführen. In Kanada sind THC-Grenzwerte von 2 bzw. 5 ng/ml festgelegt, welche jeweils für die Ahndung vergleichbar mit einer Ordnungswidrigkeit bzw. Straftat angewendet werden. In Kombination mit der Detektion von Alkohol im Blut gilt ein THC-cut off von 2,5 ng/ml (Government of Canada 2021) anstelle des 5 ng/ml Wertes. In Norwegen wird ebenfalls ein gestaffeltes Modell angewendet und zusätzlich der Nachweis von Alkohol berücksichtigt.

VI. Schlussfolgerung

Prinzipiell zeigen die vorliegenden Daten deutlich, dass die Erhöhung des THC-Grenzwertes hauptsächlich eine Sen-

kung der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten von Gelegenheitskonsumenten bewirkt. Diese Verkehrsteilnehmer stellen eine erhebliche Gefährdung im Straßenverkehr dar. Für Dauerkonsumenten gibt es keine nennenswerte Änderung. Schlussfolgernd scheint der THC-Grenzwert von 1 ng/ml maßvoll und hochvalide. Sowohl gelegentliche als auch regelmäßige Cannabiskonsumanten werden mit diesem Grenzwert erfasst. Bei höheren Grenzwerten werden vor allem die gelegentlichen Cannabiskonsumanten privilegiert. Ist dennoch eine Anhebung des THC-cut-offs geplant, so sollte unbedingt die Cannabiskonsumhäufigkeit berücksichtigt werden.

Literaturverzeichnis

Brubacher, Jeffrey R.; Chan, Herbert; Erdelyi, Shannon; Staples, John A.; Asbridge, Mark; Mann, Robert E. (2022): Cannabis Legalization and Detection of Tetrahydrocannabinol in Injured Drivers. In: *The New England journal of medicine* 386 (2), S. 148–156.

Deutscher Bundestag: Zur Verkehrstüchtigkeit unter Einfluss von Cannabis: Grenzwerte und Messverfahren in Deutschland und den Niederlanden. Wissenschaftliche Dienste Sachstand 2019 (WD 7–3000-040/19:10).

Drasch, G.; Meyer, L. von; Roider, G.; Straak, R. F.; Paul, L. D.; Eisenmenger, W.: Unfälle und reale Gefährdung des Straßenverkehrs unter Cannabis-Wirkung. In: *Blutalkohol* 2006 (43), 441–450.

Giroud, C.; Ménétrey, A.; Augsburg, M.; Buclin, T.; Sanchez-Mazas, P.; Mangin, P. (2001): Delta(9)-THC, 11-OH-Delta(9)-THC and Delta(9)-THCCOOH plasma or serum to whole blood concentrations distribution ratios in blood samples taken from living and dead people. In: *Forensic science international* 123 (2–3), S. 159–164.

Government of Canada (2021): Legislative Background: reforms to the Transportation Provisions of the Criminal Code (Bill C-46). Online verfügbar unter <https://www.justice.gc.ca/eng/cj-jp/sidl-rlcfa/c46/p3.html>, zuletzt aktualisiert am 07.07.2021, zuletzt geprüft am 01.09.2023.

Kauert, Gerold F.; Iwersen-Bergmann, Stefanie: Drogen als Ursache für Verkehrsunfälle, im Fokus: Cannabis. In: *Sucht* 2004 (50:5), S. 327–333.

Krüger H-P (1998): *Fahren unter Alkohol in Deutschland*. Unter Mitarbeit von Vollrath M. Krüger H-P. Stuttgart: Gustav Fischer Verlag.

Marcotte, Thomas D.; Umlauf, Anya; Grelotti, David J.; Sones, Emily G.; Sobolevsky, Philip M.; Smith, Breland E. et al. (2022): Driving Performance and Cannabis Users' Perception of Safety: A Randomized Clinical Trial. In: *JAMA psychiatry* 79 (3), S. 201–209.

Nikolic, A.; Jübner, M.; Lucuta, L.; Rothschild, M. A.; Andresen-Streichert, H.: Welche Auswirkungen hätte eine Anhebung des THC-Grenzwertes nach § 24a StVG? In: *Blutalkohol* 2023 (60:2), S. 61–72.

Preuss, Ulrich W.; Huestis, Marilyn A.; Schneider, Miriam; Hermann, Derik; Lutz, Beat; Hasan, Alkomiet et al. (2021): Cannabis Use and Car Crashes: A Review. In: *Frontiers in psychiatry* 12, S. 643315.

Tefft, Brian C.; Arnold, Lindsay S. (2021): Estimating Cannabis Involvement in Fatal Crashes in Washington State Before and After the Legalization of Recreational Cannabis Consumption Using Multiple Imputation of Missing Values. In: *American journal of epidemiology* 190 (12), S. 2582–2591.

Toennes, S. W.; Auwärter, V.; Peters, F. T.; Thierauf-Emberger, A.; Knoche, A.: Stellungnahme zur Frage einer Änderung des Grenzwertes für delta9-Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Vorliegens der Voraussetzung des § 24a (2) StVG. In: *Blutalkohol* 2022 (59), 331–339.

Fahrerassistenzsysteme im Funkstreifenwagen – Potenziale und Problematiken für den Polizeieinsatz

von Lena Dalkowski und Luisa Richter, Münster*

Dieser Artikel diskutiert die Herausforderungen, denen sich die Polizeibehörden in Deutschland bei der Einführung von Fahrerassistenzsystemen (FAS) im Streifenwagen gegenübersehen, sowie die Auswirkungen von FAS im Polizeieinsatz. Der Einbau mehrerer FAS in Funkstreifenwagen ist aufgrund gesetzlicher Änderungen in naher Zukunft verpflichtend. In den Polizeibehörden bestehen jedoch Unklarheiten im technischen, rechtlichen und polizeipraktischen Umgang mit den Systemen. Die Ergebnisse zweier Umfragen unter Polizeikräften deuten auf eine Skepsis gegenüber der Funktionalität von FAS im Streifendienst hin. Dieser Artikel betont den Handlungsbedarf zur Förderung der Akzeptanz von FAS und die Notwendigkeit mittels einer polizeilichen Sicherheitsstrategie deren zweckmäßige Nutzung im Streifenwagen zu garantieren. Es werden einige Maßnahmen vorgeschlagen, um die multiplen Herausforderungen zu überwinden, wie z.B. die Standardisierung von Ausschreibungskriterien, das Angebot von Fahrschulungen und Einweisungen und die Verwendung von Head-up-Displays, um Ablenkungen zu mindern.

I. Hintergrund

Die Strategie der »Vision Zero« ist essentieller Bestandteil der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit; durch ihre Umsetzung soll die Anzahl von Todesfällen und schweren Verletzungen durch Verkehrsunfälle auf null reduziert werden. Straßen und Fahrzeuge sind an die Bedürfnisse der Menschen anzupassen, um das Unfallgeschehen zu minimieren. Diese Zielsetzung wirkte sich unter anderem auf die Entwicklung von Fahrzeugsicherheitstechnologien aus (Europäische Union, 2005; Schwedische Regierung, 1997). So leitete bspw. die Europäische Kommission aus der Vision Zero das Bestreben ab, Fahrerassistenzsysteme (FAS) einzusetzen, um Fahrzeuge intelligenter zu machen und den menschlichen Fehlerfaktor zu reduzieren (Europäische Kommission, 2010). Dies hat zur Entwicklung von teilautomatisiertem Fahren geführt, bei dem FAS bei der Fahrzeugsteuerung unterstützen und z.B. Aufgaben wie das Halten der Fahrspur, Bremsen und Beschleunigen übernehmen können (Weiß, 2021). Derzeit befinden sich diese Systeme auf der zweiten Stufe der Autonomie, bei der die Autofahrenden dazu verpflichtet sind, die FAS konstant zu überwachen, um diese im Zweifelsfall manuell zu steuern (StVG, 2023, § 1a, Abs. 2). Erste Entwicklungen in Stufe drei, dem hochautomatisierten Fahren, während dessen sich der/die Fahrende vorübergehend von seinen/ihren Fahraufgaben abwenden kann, nehmen bereits Gestalt an (Paulsen, 2021). Ein System der dritten Autonomiestufe stellt der sogenannte »Drive Pilot« dar, der als Sonderausstattung für die Mercedes-Benz S-Klasse und den EQS verfügbar ist. Bei Verwendung dieses Assistenzsystems gibt der/die Fahrende die Verantwortung für die Fahraufgaben vollständig an das Fahrzeug ab und die Haftung für etwaige Unfälle wird vom Hersteller getragen (Hebermehl & Baumann, 2023). Diese Entwicklungen veranschaulichen, dass eine Auseinandersetzung mit der fortschreitenden Automatisierung des Fahrens unabdinglich ist und bleiben wird. Bereits jetzt existiert eine

breite Palette an FAS, die z.B. Warnsysteme bei Fahrmüdigkeit, Spurwechselassistenten oder Notbremsassistenten umfasst. Dabei differieren Design, Ausstattung und Ausgestaltung dieser Systeme deutlich zwischen verschiedenen Fahrzeugherstellern (Allianz Direct, 2022). Im Einklang mit der Vision Zero schreibt die EU-Verordnung 2019/2144 vor, dass seit Juli 2022 alle neu zugelassenen Fahrzeugtypen mit einer Reihe von FAS ausgestattet sein müssen, zu denen u.a. ein hochentwickeltes Notbremsassistentensystem, ein Notfall-Spurhalteassistent, ein intelligenter Geschwindigkeitsassistent und ein Rückfahrassistent zählen. Ab Juli 2024 gelten diese Vorgaben verbindlich für alle neu zugelassenen Fahrzeuge (Europäische Union, 2019).

Relevanz für den polizeilichen Alltag

Daher werden nicht nur private Kund:innen und Unternehmen, sondern auch Regierungsbehörden wie die Polizei in Zukunft verpflichtet sein, Fahrzeuge mit FAS zu nutzen. Die Polizei muss dabei auf Serienfahrzeuge zurückgreifen, da die aufgekauften Fahrzeugmengen nicht ausreichen, um individualisierte Fahrzeugmargen durch die Hersteller zu entwickeln. Die Nutzung von FAS wird dementsprechend verpflichtend im Funkwageneinsatzdienst, wobei jedoch unklar bleibt, wie diese Systeme für den Einsatz bei der Polizei adaptiert werden sollten. Die Anforderungen an Streifenwagen differieren von denen an zivile Fahrzeuge, da ein Streifenwagen als funktionales Einsatzmittel verwendet wird. Bisher ist nicht erforscht, wie FAS am gewinnbringendsten in Polizeifahrzeugen eingesetzt werden können oder ob und inwiefern diese adaptiert werden sollten, um den Anforderungen der Polizei gerecht zu werden (Nasr et al., 2021; Zahabi et al., 2021). Zwar können FAS einerseits die Fahrsicherheit begünstigen und eine komfortablere Fahrweise sicherstellen, andererseits können die Systeme ablenken und im schlimmsten Fall die Ausführung polizeilicher Aufgaben behindern. Dies kann z.B. der Fall sein, wenn der Notbremsassistent in Einsatzsituationen, in denen vorsätzlich eine Kollision herbeigeführt werden soll (z.B. Rammen eines anderen Fahrzeuges, Umfahren eines Täters mit Schusswaffe) oder beim Durchfahren einer engen Rettungsgasse auslöst. Daher untersucht der vorliegende Artikel auf FAS bezogene Einstellungen, Erwartungen und Fähigkeiten von Polizeibeamt:innen. Davon ausgehend werden Potenziale und Problematiken bei der Ausgestaltung von Funkstreifenwagen mit FAS abgeleitet sowie Handlungsempfehlungen formuliert.

II. Empirische und polizeiliche Grundlagen

Die Anwendungsbereiche von FAS sind sowohl im Sicherheits- als auch im Komfortsektor angesiedelt. Der Begriff der FAS umfasst alle elektronischen Zusatzeinrichtungen in Kraftfahrzeugen, die in unterschiedlichster Form auf eine

* Lena Dalkowski ist wissenschaftliche Hilfskraft im Fachgebiet Verkehrswissenschaft und Verkehrspsychologie an der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster; PRin Luisa Richter ist Absolventin der Deutschen Hochschule der Polizei sowie Angehörige der Polizei Berlin und Leiterin Führungsdienst im Polizeiabschnitt 54 der Direktion 5 (City).

Arbeitsteilung zwischen Mensch und Fahrzeugelektronik bei der Fahrzeugführung ausgerichtet sind (Kraiss, 1998; Winner et al., 2015). Die Wirkweisen von FAS lassen sich in die drei Kategorien Information, Führung und Stabilisierung des Fahrzeugs einteilen. Informierende FAS senden Informationen oder Warnungen über den Fahrzeugmonitor oder das Cockpit an den/die Fahrende, bspw. zu Geschwindigkeitsbegrenzungen oder zur Straßenverkehrsführung. Ergänzend kann der/die Fahrende über optische, haptische oder akustische Signale – wie eine Vibration am Lenkrad beim Spurwechsel – gewarnt werden. Informierende FAS greifen nicht in die Fahrzeugführung ein und der Mensch übt zu jedem Zeitpunkt die vollständige Kontrolle aus. Bei führenden FAS handelt es sich meist um Komfortassistenten wie die intelligente Einparkhilfe oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die mit Hilfe der eingebauten Sensorik die Fahrzeuggeschwindigkeit an vorausfahrende Fahrzeuge anpasst. Die Aufgabe der Fahrzeugführung muss bewusst an das Fahrzeug übertragen werden, wobei der/die Fahrende über das Vorgehen der FAS permanent informiert wird und die Möglichkeit regulierend einzugreifen bestehen bleibt (Gasser et al., 2015). Bei stabilisierenden FAS hingegen ist eine Arbeitsteilung zwischen Mensch und Maschine nicht mehr vorgesehen. Zu den stabilisierenden FAS zählen Sicherheitsassistenten wie das Anti-Blockier-System, Ausweichsysteme oder automatische Notbrems- oder Nothaltesysteme, die in kollisionsnahen Situationen die Fahrzeugsteuerung selbstständig übernehmen. Stabilisierende FAS reagieren schneller und präziser als der Mensch und können daher helfen, Unfälle zu verhindern (Ersoy et al., 2017; Gasser et al., 2015).

Obwohl FAS zur Erhöhung der Fahrsicherheit und zur Unterstützung bei der Fahraufgabe konzipiert worden sind, können sie – insbesondere in Notfallsituationen – negative Effekte auslösen. Bspw. können Fahrende durch unbekannte optische, akustische oder haptische Signale oder durch die Übernahme der Fahrzeugsteuerung durch das FAS ungewollt reagieren und z.B. das Lenkrad verreißen. Weiterhin könnte die Abhängigkeit von Technologien perspektivisch dazu führen, dass Fahrer:innen weniger aufmerksam sind und ihre Fähigkeiten zum Fahren und zum Umgang mit kritischen Situationen durch den Verlass auf FAS beeinträchtigt werden. Neben dem Problem der möglichen Ablenkung durch die Informationssignale der FAS sind besonders Systeme, die in die Quer- und Längsführung des Fahrzeugs eingreifen, für die polizeiliche Arbeit relevant. Daher seien im Folgenden exemplarisch die hilfreichen und hinderlichen Funktionen des Notbremsassistenten und des Spurhalteassistenten genauer beschrieben. Der Notbremsassistent warnt und leitet bei drohender Kollision automatisch eine Notbremsung ein (ADAC, 2022). Dies kann einerseits Unfälle verhindern, auf der anderen Seite kann der Assistent in bestimmten Situationen stören oder unnötig auslösen. Bspw. könnte das System bei Einsätzen hinderlich sein, die eine schnelle Reaktion wie das enge Auffahren an das vorausfahrende Fahrzeug erfordern, oder bei denen eine abrupte Bremsung das Fahrzeug und die Insassen gefährden könnte. In diesen Situationen bestünde die Gefahr, dass der Funkstreifenwagen seinen Wert als Einsatzmittel bei Verfolgungsfahrten einbüßt. Der Spurhalteassistent reguliert die Querführung des Fahrzeuges in der Fahrspur. Er warnt und/oder lenkt die fahrende Person automatisch in die Fahrspur zurück, wenn sich das Auto der Fahrbahnbegrenzung

zu stark nähert (ADAC, 2022). Der Spurhalteassistent ist ein FAS, dessen Eingreifen im Polizeieinsatz nicht immer gleichermaßen adaptiv ist. Während dieser Assistent auf Autobahnen und gut ausgebauten Straßen die Verkehrssicherheit erhöht, kann er in anderen Situationen, wie bspw. bei Verfolgungsfahrten oder Einsätzen auf unebenen Straßen, eher stören oder sogar gefährlich werden. Der Assistent könnte das Fahrzeug unnötig abbremsen oder stoppen, was den Erfolg des Einsatzes beeinträchtigen könnte.

Zwar sind FAS dazu konzipiert worden, die Sicherheit im Straßenverkehr zu steigern, sie können jedoch auch zu Ablenkungen führen, die wiederum das Unfallrisiko erhöhen. Fahrende können potenziell auf zwei Arten von FAS abgelenkt werden. Zum einen kann das Ablesen von und Interagieren mit Geräten wie Monitoren oder Bordcomputern selbst bei kurzen, wenig anspruchsvollen Aufgaben negative Auswirkungen auf die Fahrleistung haben (Vollrath et al., 2015). Zum anderen könnte die Komplexität der Informations- bzw. Warnsignale bei Fahrenden zu einem Gefühl der Überforderung führen (Winner et al., 2015). Schätzungen zufolge liegt der Anteil des Unfallgeschehens, der ursächlich auf Ablenkung zurückzuführen ist, bei etwa zehn Prozent (Kubitzi, 2011), was verdeutlicht, dass das Problem der Ablenkbarkeit ein ernst zu nehmendes ist. Das Task-Capability-Interface-Modell von Fuller (2005) und die Multiple-Ressourcen-Theorie (Wickens, 2002) bieten einen theoretischen Rahmen, das Problem der Ablenkbarkeit durch FAS zu verstehen. Das Task-Capability-Interface-Modell besagt, dass Fahraufgaben am besten erledigt werden, wenn sie auf die Fähigkeiten und Fertigkeiten der/des Fahrenden abgestimmt sind. Wenn eine Fahraufgabe zu schwierig oder zu einfach ist, kann dies zu Fehlern oder zu einer verminderten Fahrleistung führen. Daher müssen bei der Verwendung von FAS die Fähigkeiten der/des Fahrenden mit den Anforderungen des Systems abgestimmt werden, um eine optimale Fahrleistung zu erzielen. Die Multiple-Ressourcen-Theorie besagt, dass Menschen über begrenzte Ressourcen verfügen, um Aufgaben zu erledigen. Wenn wir mehrere Aufgaben gleichzeitig erledigen, müssen wir unsere begrenzten Ressourcen aufteilen, was zu einer verminderten Leistung bei einer oder allen Aufgaben führen kann. Wenn ein FAS dem/der Fahrenden zu viele Informationen zur Verfügung stellt oder zu aggressiv eingreift, kann dies zu einer Überlastung der begrenzten Ressourcen des/der Fahrenden führen und ihn/sie von der eigentlichen Aufgabe des Fahrens ablenken. FAS sollten der fahrenden Person nur dann helfen, wenn sie Hilfe benötigt, und ihr die Möglichkeit geben, den Assistenten auszuschalten oder zu übersteuern, wenn sie ihn nicht benötigt. Insgesamt ist es also wichtig, FAS so zu gestalten, dass sie die Fähigkeiten und Ressourcen der fahrenden Person berücksichtigen, um eine optimale Leistung zu erzielen und Ablenkungen zu minimieren.

III. Ziele und Methodik der Umfragen

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen und technischen Entwicklungen im Bereich der FAS steht die Polizei vor neuen Herausforderungen. Eine Beschaffung von Funkstreifenwagen wird in den kommenden Jahren stets mit der Frage verbunden sein, wie mit den serienmäßig eingebauten FAS verfahren werden soll. Der Einsatz von FAS im polizeilichen Dienst bringt Effekte ambivalenter Natur mit sich. Zwar

können FAS Polizist:innen bei Routinetätigkeiten entlasten und die Fahrsicherheit erhöhen, andererseits bergen FAS die Gefahr der Ablenkung und sie können im schlimmsten Falle die Ausführung polizeilicher Aufgaben behindern. Da bisher keine Strategie der Polizeibehörden zum Umgang mit FAS im Streifenwagen besteht, wurden in zwei Umfragen zunächst auf FAS bezogene Einstellungen, Erwartungen und Fähigkeiten von Polizeibeamt:innen untersucht. Anhand der Umfrageergebnisse können Potenziale und Problematiken von FAS für die polizeiliche Arbeit im Funkstreifenwagen und Handlungsempfehlungen für die polizeilichen Akteure abgeleitet werden. 198 Funkstreifenwagenfahrende (w = 21 %, M = 30–39 Jahre) sowie 11 männliche Mitarbeiter des Beschaffungswesens (M = 40–49 Jahre) wurden in zwei Online-Umfragen zu ihren Einstellungen und Erwartungen in Bezug auf FAS befragt. Die Fragebögen setzten sich aus qualitativen Elementen (Freitextfelder) und quantitativen Fragen, die auf einer 6-stufigen Likert-Skala beantwortet wurden, zusammen. Bei der Likert-Skala handelt es sich um eine Multi-Item-Skala, auf der die Befragungsteilnehmenden ihre Zu- oder Ablehnung zu Aussagen in sechs Abstufungen (»Stimme ich voll und ganz zu« bis »Stimme ich überhaupt nicht zu«) ausdrücken (Kuß et al., 2014). Der Umfragezeitraum belief sich auf Mai 2022. In einem Einleitungstext zu den Online-Umfragen wurden Teilnehmende über den perspektivisch verpflichtenden Einbau bestimmter FAS in Polizeifahrzeuge nach der EU-Verordnung 2019/2144 informiert. Explizit wurden der Notbremsassistent, der Notfall-Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner, der Rückfahrassistent sowie der intelligente Geschwindigkeitsassistent genannt. Daher ist bei Interpretation der Umfrageergebnisse zu berücksichtigen, dass Teilnehmende nach einer Erwähnung des allgemeinen Terminus »Fahrerassistenzsysteme« in den Fragebogenitems wahrscheinlich diese fünf Systeme in ihren Antworten am stärksten berücksichtigt haben werden.

IV. Ergebnisse der Umfragen

Die Ergebnisse der Befragungen zeigen, dass die Auswirkungen der **veränderten Rechtslage** aufgrund der EU-Verordnung 2019/2144 auf das Streifenwagenfahren und das Beschaffungswesen bewusst in den Polizeien wahrgenommen und Handlungsbedarf in größerem Umfang erkannt wird. So stimmen 91 % der Mitarbeiter im Beschaffungswesen der Aussage zu, dass die neue Rechtslage perspektivisch Auswirkungen auf die Beschaffung von Funkstreifenwagen haben wird. Auch gehen 85 % der Streifenwagenfahrenden davon aus, dass die Einführung von FAS ihr Fahrverhalten im Funk-

streifenwagen beeinflussen wird. Hinsichtlich der **Potenzialeinschätzungen** offenbaren die Umfrageergebnisse, dass 50 % der Funkstreifenwagenfahrenden FAS tendenziell als Mehrwert im täglichen Polizeidienst sehen (Beschaffende: 73 %; siehe auch Abb. 1, diese zeigt ausgewählte Umfrageergebnisse aus der Befragung der 198 Streifenwagenfahrenden). 35 % der Streifenwagenfahrenden erwarten eine Arbeitserleichterung durch die Assistenzsysteme (Beschaffende: 91 %). Dem gegenüberstehend sind 37 % der Fahrenden voll oder überwiegend überzeugt, dass FAS keine gewinnbringenden Möglichkeiten für die Arbeit im Funkstreifenwagen mit sich bringen. Hinsichtlich des Aspektes der Auswirkungen von FAS auf die **Fahrsicherheit** zeigt sich, dass lediglich 51 % der Streifenwagenfahrenden eine Reduktion des Unfallaufkommens im Dienst durch FAS erwarten (Beschaffende: 91 %). In einer ähnlichen Umfrage innerhalb der Zivilbevölkerung gaben 82 % der befragten deutschen Autofahrenden an, dass sie tendenziell glauben, dass Software zur aktiven Fahrsicherheit wie Bremssysteme, Spurhaltesysteme oder Einparkhilfen die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen (Statista Research Department, 2016). Die Diskrepanz in den Zustimmungswerten weist auf ein stärker ausgeprägtes Vertrauensdefizit in FAS unter Polizist:innen als in der Zivilbevölkerung hin. Hinsichtlich einer potenziellen **Ablenkung** durch FAS offenbart sich, dass nur etwa 40 % der Fahrenden befürchten, dass ihre Aufmerksamkeit durch Infotainmentsysteme wie Navigationsgeräte oder Bluetooth-Schnittstellen beeinträchtigt werden könnte. In Freitextfeldern, die ursprünglich zur ergänzenden Beantwortung anderer Fragen geschaltet wurden, merkten vereinzelt Fahrende an, dass Warntöne von FAS als störend empfunden werden und die Aufmerksamkeit des/der ohnehin bereits angespannten Fahrenden beeinträchtigen.

In Bezug auf die **Risikobefürchtungen** zeigte sich, dass 87 % der Funkstreifenwagenfahrenden Sorge haben, dass FAS bei Sonder- und Wegerechtsfahrten ungewollt eingreifen. 76 % befürchten einen Kontrollverlust durch ein automatisches Eingreifen des Fahrzeuges. In den zugehörigen Freitextfeldern beschrieben mehrere Streifenwagenfahrende ihre individuellen Erfahrungen insbesondere mit dem Notbrems- und Spurhalteassistenten. So wird angeführt, dass es »speziell bei Einsatzfahrten vorgekommen ist, dass sowohl der Spurhalteassistent als auch der Notbrems-Assistent ausgelöst haben. Dies kam derart überraschend, dass der ›Schreckmoment/dem Fahrenden alles aberlangt hat« (Richter, 2022, S. 57). Risikobefürchtungen in Bezug auf die Funktionalität von FAS zeigen sich nicht ausschließlich unter Polizeikräf-



ten, sondern bspw. auch in Befragungen der österreichischen Zivilbevölkerung. Einige Zivilist:innen deaktivieren bewusst FAS um vermutete bzw. erlebte Fehlfunktionen zu vermeiden. So gaben rund 18 % der Befragten an, den Notbremsassistenten absichtlich zu deaktivieren (Fleischer et al., 2022). Hinsichtlich der **Bedienungskompetenzen** zeigt sich, dass 60 % bzw. 58 % der Fahrenden wissen, wie FAS in eigenen bzw. fremden Fahrzeugen deaktiviert werden können. Nur 36 % sind tendenziell mit den unterschiedlichen Bedienungsmodalitäten von FAS in Abhängigkeit vom Fahrzeughersteller vertraut. Hinsichtlich einer **Sicherheitsstrategie der Polizei** im Umgang mit FAS zeigen sich folgende Umfrageergebnisse: 82 % der Befragten sprechen sich für eine behördliche Sicherheitsstrategie im Umgang mit FAS aus. Auch wünschen 90 % der Funkstreifenwagenfahrenden eine Beschulung im Umgang mit FAS. Hier differieren der Wunsch von Polizeikräften und der Zivilbevölkerung nicht, da sich in Umfragen zeigt, dass sich auch 79 % der befragten Zivilist:innen eine Einbindung des Themas FAS in theoretische und praktische Module der Fahrausbildung wünschen (Fleischer et al., 2022). Eine etwaige Abschaltung der FAS vor Einsatzbeginn wird von Polizist:innen ambivalent beurteilt: 66 % der Fahrenden halten eine manuelle Abschaltung tendenziell für ausreichend, wohingegen sich aber auch 59 % der Befragten in der Tendenz für eine einheitliche Abschaltung von FAS vor Abgabe an die Basisdienststellen aussprechen.

V. Schlussfolgerungen und Diskussion

Innerhalb der Polizei ist ein Handlungsbedarf aufgrund der **veränderten Rechtslage** und dem resultierenden verbindlichen Einbau von FAS in Funkstreifenwagen erkannt worden. Allerdings bestehen gravierende Unklarheiten hinsichtlich des Umgangs mit FAS seitens der polizeilichen Behörden. So haben die an der Umfrage teilnehmenden Beschaffungsbereiche anhand ihrer Votierung verdeutlicht, dass die Polizei nur bedingt Einfluss auf die Ausstattung von FAS im Streifenwagen und die Wahl der Hersteller nehmen kann. Ein denkbarer, realistischer Ansatz der Einflussnahme ist, entsprechende Ausschreibungskriterien im Beschaffungswesen zu vereinheitlichen. In Bezug auf die **Potenzial- und Fahrsicherheitseinschätzung** legen die Umfragewerte deutliche Skepsis und Vorbehalte gegenüber FAS im Allgemeinen nahe. Dies zeigt sich in den geringen Zustimmungswerten zu den Fragebogenitems, die zwischen den Beschaffenden und Funkstreifenwagenfahrenden differieren. Insbesondere Polizist:innen im Streifendienst sind den Systemen gegenüber kritisch eingestellt, wohingegen Mitarbeitende des Beschaffungswesens potentiell stärkere positive Auswirkungen der FAS auf den Polizeieinsatz sehen. Dass das Vertrauen in FAS und ihre Akzeptanz teilweise noch gering ausgeprägt sind, ist jedoch kein Sonderfall ausschließlich bei der Polizei. Auch drei Umfragen seit dem Jahr 2019 in der österreichischen Zivilbevölkerung zeigen, dass mehr Bewusstsein für die Funktionalität von FAS geschaffen werden muss und Wissensvermittlung und Akzeptanz in der Bevölkerung gesteigert werden sollten (Fleischer et al., 2022). Die in der hiesigen Umfrage offenbarte geringe Potenzialeinschätzung von FAS unter Streifenwagenfahrenden könnte in Erfahrungswerten begründet liegen, wenig behördliche Unterstützung bei der Einführung neuer Systeme erhalten zu haben. Auch individuell ausgeprägte Vorbehalte gegen Technologie oder Neuerungen genereller Natur sind denkbar, ebenso wie der Wunsch nach

Selbstbestimmung bei der Fahraufgabe (Fleischer et al., 2022). Weiterhin könnten Variablen wie das Maß an Vertrauen in verfügbare FAS, deren wahrgenommene Nützlichkeit, sowie Training und Erfahrung im Umgang mit FAS die Ergebnisse der Befragung beeinflusst haben (dies zeigte sich in einer vergleichbaren Umfrage unter US-amerikanischen Polizeikräften von Wozniak et al., 2021). Die genannten Einflussfaktoren könnten sich auch in der erhöhten Risikobefürchtung seitens der Streifenwagenfahrenden im Hinblick auf den Eingriff von FAS bei Einsatzfahrten niederschlagen. Es zeigt sich ein deutlicher Handlungsbedarf zur Förderung der Akzeptanz von FAS und zur Stärkung des sicheren Umgangs mit FAS, da diese mehrheitlich positiven Einfluss auf die Fahrsicherheit zu vernehmen mögen und ihr Einsatz in Teilen unumgänglich sein wird. Konkret könnte ein kurzes übersichtliches Handout mit den wichtigsten Funktionen von FAS und ihrer Deaktivierung bereitliegen, es könnten Fahrtrainingsangebote im Umgang mit FAS gemacht werden oder kurzfristig auf polizeiinternen Geländen das Übersteuern von Fahrzeugen mit aktiviertem FAS ausprobiert werden, damit Polizist:innen ein Gefühl dafür entwickeln, wie das Fahrzeug reagiert. Hinsichtlich einer potenziellen **Ablenkung** durch FAS zeigen sich Umfrageergebnisse, die den Erkenntnissen aktueller Forschung gegenüberstehen. So scheinen Funkstreifenwagenfahrende das Ablenkungspotenzial durch die neuen Technologien in Teilen zu unterschätzen. Zwar werden die akustischen Signale einiger FAS von ausgewählten Befragten als störend und ablenkend empfunden; die von den Statistiken jedoch als deutlich ablenkungsfördernd bewerteten Infotainmentsysteme werden nur als wenig Aufmerksamkeit beeinflussend eingestuft. Es ist denkbar, dass Polizist:innen die Ablenkung durch Infotainmentsysteme anders einstufen als zivile Fahrende, da die Systeme bei der Polizei häufig durch einen Befahrenden bedient werden können. Auch werden informierende FAS in der Umfrage allgemein als eher positiv eingestuft. Streifenwagenfahrenden sehen insbesondere den Mehrwert von Navigationssystemen und empfinden diese als Arbeitserleichterung. Um sowohl den positiven Einstellungen von Streifenwagenfahrenden in Bezug auf informierende FAS und ihrem potenziellen Ablenkungsrisiko gerecht zu werden, scheint es sinnvoll, bestehende Technologien zu nutzen, um Ablenkungen weitestgehend auszuschließen. So könnten verpflichtend Head-up-Displays in Funkstreifenwagen verbaut werden, damit der Blick des/der Fahrenden nicht mehr auf die Monitore abweichen muss, sondern dauerhaft auf der Straße verbleiben kann. Eine Umsetzung könnte über entsprechende Ausschreibungskriterien im Beschaffungswesen realisiert werden. In Bezug auf die **Risikobefürchtungen** kristallisieren sich vorwiegend Bedenken eines potenziellen Eingriffs durch steuernde FAS bei Einsatzfahrten unter Sonder- und Wegerecht heraus. Entsprechende negative Vorerfahrungen von Polizist:innen wurden geschildert. Sofern eine technische Möglichkeit bestünde, bestimmte FAS wie den Notbrems- und den Spurhaltassistenten manuell, schnell und intuitiv, auch in Stresssituationen, an- und auszuschalten, wäre eine Lösung für diese realistischen Befürchtungen gegeben. Denkbar wäre eine Kopplung zwischen den Tasten des Blaulichts und des Martinshorns. Beim Aktivieren dieser könnten sich zeitgleich die beiden genannten FAS abschalten. Alternativ könnten Tasten im Multifunktionslenkrad mit der Deaktivierung der beiden Assistenten belegt werden. Somit könnte eine anwenderfreundliche Umsetzung im Sinne der

Funkstreifenwagenfahrenden gewährleistet werden. Hinsichtlich der **Bedienungskompetenzen** zeigt sich, dass die Fähigkeiten zur Handhabung von FAS in Abhängigkeit vom Fahrzeughersteller differieren und insbesondere abnehmen, wenn es sich um fremde Fahrzeuge handelt. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich Warnsignale und die Bedienung (Aktivierung und Deaktivierung, Menütiefe) zwischen den Herstellern unterscheiden, verständlich (Richter, 2022). Demnach offenbaren sich die deutlichsten Probleme durch die Bedienungsergonomie von FAS. Es zeigt sich, wie wichtig Routinen für den/die Anwender:in sind, um ihm/ihr ein Gefühl der sicheren Bedienung von FAS zu vermitteln. Überträgt man diese Erkenntnis auf den täglichen Funkwageneinsatzdienst, wird deutlich, dass ein Wechsel zwischen Fahrzeugen verschiedener Hersteller oder Fahrzeugmodellen gleicher Hersteller mit unterschiedlichen FAS-Bedienmodalitäten vermieden werden sollte. Für eine Einarbeitung in die Bedienung der FAS vor ihrem Einsatz haben die Polizist:innen meist keine Zeit. Umso entscheidender ist es, dass der/die Fahrende bei Eilfahrten oder unerwartetem Einsatzbeginn weiß, wie ein An- und Abschalten der FAS funktioniert und wo die Bedienelemente zu finden sind. Hinsichtlich einer **Sicherheitsstrategie der Polizei** im Umgang mit FAS zeigt sich große Ambivalenz bei der Frage nach einer manuellen oder einheitlichen Abschaltung vor oder während eines Einsatzes. Die Ambivalenz im Antwortverhalten der Befragten wird der Komplexität der möglichen Einsatzszenarien und den positiven sowie negativen Einflüssen von FAS gerecht. Der Wunsch nach einer einheitlichen Sicherheitsstrategie ist bei allen Befragten groß. Unklar bleibt, welche Akteure innerhalb der polizeilichen Behörden die Ausformulierung und Umsetzung besagter Strategie übernehmen sollen. Nicht nur hinsichtlich der bereits erwähnten Problematiken ist es für die Polizei unabdingbar, einen rechtlichen und dienstlichen Rahmen für den Einsatz von FAS zu definieren und umzusetzen. Auch muss die Polizei perspektivisch eine mögliche Manipulation von Assistenzsystemen und das Abfangen von Daten verhindern. Die präventive Beschäftigung mit diesen Problematiken ist insbesondere vor dem Hintergrund des sich stetig autonomisierenden Fahrens und der Car-to-Car Kommunikation (Daten- und Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen, um sich bspw. vor Gefahrensituationen zu warnen) und Car-to-X Kommunikation (Kommunikation zwischen dem Fahrzeug und seiner Umgebung wie Ampeln, Baustellen, Tankstellen) unabdingbar (Fuchs et al., 2015). Eine allgemeine Sicherheitsstrategie sollte rechtliche Gegebenheiten berücksichtigen, Handlungsempfehlungen im Umgang mit FAS enthalten und Bedenken in Bezug auf mögliche Funktionseinbußen des Streifenwagens als funktionelles Einsatzmittel adressieren. Ergänzend könnten bestehende Qualifizierungskonzepte zur automotiven IT um diese Thematiken erweitert werden, wobei der zeitliche Verzug des Wissenstransfers als einschränkender Faktor zu bedenken ist. Weiterhin könnten Schulungsangebote unterbreitet werden, was dem Wunsch der großen Mehrheit der Befragten nach einer Einweisung oder Schulung im Umgang mit FAS entsprechen würde. Von einer entsprechenden Resonanz bei der Auflage eines Fortbildungslehrgangs zur Erweiterung der Fahrfähigkeiten im Umgang mit FAS im Funkstreifenwagen ist auszugehen.

VI. Fazit und Ausblick

Aufgrund von Gesetzesänderungen und dem damit verbundenen verpflichtenden Einbau bestimmter FAS in Polizeifahrzeugen besteht die Notwendigkeit, dass die Polizeibehörden eine Strategie zum Umgang mit besagten Assistenzsystemen im Streifendienst ausarbeiten. Zwar kann der Einbau von FAS in Polizeifahrzeuge ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Fahrsicherheit darstellen, allerdings bedarf es einer durchdachten Implementierung, die sowohl rechtliche, technische als auch menschliche Aspekte berücksichtigt. Die Ergebnisse zweier Umfragen unter Polizeikräften zeigen, dass die Polizei nur begrenzten Einfluss auf die Ausstattung und Auswahl von FAS im Streifenwagen hat. Ein möglicher und realistischer Ansatz zur Beeinflussung könnte darin bestehen, die entsprechenden Ausschreibungskriterien bei der Beschaffung zu standardisieren. Neben der Notwendigkeit der Klärung von technischen Fragen weisen die Umfrageergebnisse außerdem auf ein Informations- und Vertrauensdefizit der Polizeibeamt:innen in Bezug auf die FAS hin. Es besteht eindeutig die Notwendigkeit, die Akzeptanz von FAS zu fördern und den sicheren, adaptiven Einsatz von FAS zu gewährleisten. Dementsprechend sollte die Polizei ihre Streifenwagenfahrenden bei der Einführung in diese neuen Systeme unterstützen, sie konsequent ausbilden, schulen und fortbilden. Hierzu ist auch eine regelmäßige Feedbackkultur wichtig, in der Polizeikräfte ihre Erfahrungen im Umgang mit FAS teilen und Verbesserungsvorschläge einbringen können. Die Notwendigkeit einer einheitlichen Sicherheitsstrategie inklusive einer Abklärung der rechtlichen Rahmenbedingungen im Umgang mit FAS im Funkstreifenwagen ist groß. Unklar bleibt, welche polizeilichen Akteure die Ausformulierung und Umsetzung besagter Strategie übernehmen sollen und ausreichende Kapazitäten besitzen oder schaffen können. Vor dem Hintergrund der bereits erwähnten Problematiken muss die Polizei einen rechtlichen und dienstlichen Rahmen für den Einsatz von FAS definieren und umsetzen.

Literaturverzeichnis

- ADAC (2022, 9. Dezember). *Fahrerassistenzsysteme in der Übersicht: So können sie Autofahrer unterstützen*. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/assistenzsysteme/fahrerassistenzsysteme/>
- Allianz Direct (2022). *Was sind Fahrerassistenzsysteme?* <https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/fahrerassistenzsysteme-ratgeber/>
- Ersoy, M., Buchmann, V., Heißing, B., & Schimmel, C. (2017). Fahrwerkrelevante Fahrerassistenzsysteme. In Ersoy, M. & Gies, S. (Hrsg), *Fahrwerkhandbuch: Grundlagen–Fahrdynamik–Fahrverhalten–Komponenten–Elektronische Systeme–Fahrerassistenz–Autonomes Fahren–Perspektiven* (S. 877–911). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-15468-4_17
- Europäische Kommission. (2010). *MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN. Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020*. Amt für Amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, ISSN 0254-1467, ZDB-ID 1463315-2. – Vol. 2010, 389.
- Europäische Union (2005). *Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer bis 2010 Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe (2004/2162(INI))*. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a0c1765f-5312-47f3-a366-415821f95193.0003.02/DOC_48&format=PDF

Europäische Union (2019). VERORDNUNG (EU) 2019/2144 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R2144&from=DE>

Fleischer, M., Neustifter, R. & Schneider, F. (2022). *KfV – Sicher Leben. Band #37. Fahrerassistenzsysteme – Wissen und Einstellung der österreichischen Bevölkerung. Befragung 2021/2022*. Kuratorium für Verkehrssicherheit. <https://www.kfv.at/download/37-fahrerassistenzsysteme-wissen-und-einstellungen/#>

Fuchs, H., Hofmann, F., Löhr, H., Schaaf, G. (2015). Car-2-X. In: Winner, H., Hakuli, S., Lotz, F., & Singer, C. (Hrsg.), *Handbuch Fahrerassistenzsysteme. Grundlagen, Komponenten und Systeme für aktive Sicherheit und Komfort* (ATZ/MTZ-Fachbuch, S. 525–540). Springer Vieweg. https://doi.org/10.1007/978-3-658-05734-3_28

Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behaviour. *Accident analysis & prevention*, 37(3), 461–472. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.11.003>

Gasser, M., Seeck, A. & Smith, B. W. (2015). Rahmenbedingung für die Fahrerassistenzentwicklung. In H. Winner, S. Hakuli, F. Lotz & C. Singer (Hrsg.), *Handbuch Fahrerassistenzsysteme. Grundlagen, Komponenten und Systeme für aktive Sicherheit und Komfort* (ATZ/MTZ-Fachbuch, 3., überarbeitete und ergänzte Auflage, S. 28–55). Springer Vieweg.

Hebermehl, G., & Baumann, U. (2023, 29. Januar). MERCEDES MIT LEVEL-3-ZULASSUNG. Drive Pilot kostet wenigstens 5.950 €. <https://www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/mercedes-autonom-level-3-drive-pilot-haftung-unfall/>

Kraiss, K. F. (1998). Benutzergerechte Automatisierung – Grundlagen und Realisierungskonzepte. *at-Automatisierungstechnik*, 46(10), 457–467.

Kubitzi, J. (2011). *Ablenkung im Straßenverkehr: Die unterschätzte Gefahr. Stand der Forschung und Ergebnisse einer Repräsentativbefragung von Autofahrern in Österreich, der Schweiz und Deutschland. Im Auftrag der Unternehmenskommunikation der Allianz Deutschland AG mit Unterstützung der Unternehmenskommunikation der Allianz Österreich und der Allianz Schweiz*. Allianz Deutschland AG. <https://cache.pressmailing.net/content/484eb6a7-e191-41e1-a7df-a67bd7b7d03a/Studio%20Ablenkung%20im%20Stra%C3%9Fenverkehr.pdf>

Kuß, A., Wildner, R., & Kreis, H. (2014). *Marktforschung: Grundlagen der Datenerhebung und Datenanalyse*. Springer Gabler.

Nasr, V., Wozniak, D., Shahini, F., & Zahabi, M. (2021). Application of advanced driver-assistance systems in police vehicles. *Transportation research record*, 2675(10), 1453–1468. <https://doi.org/10.1177/03611981211017144>

Paulsen, T. (2021, 15. Juli). *Autonomes Fahren: Die 5 Stufen zum selbst fahrenden Auto*. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/autonomes-fahren/grundlagen/autonomes-fahren-5-stufen/>

Richter, L. M. (2022). *Fahrerassistenzsysteme – Potenziale und Grenzen bei der Ausgestaltung des Funkstreifenwagens* (Masterarbeit, Deutsche Hochschule der Polizei).

Schwedische Regierung (1997). *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (Vision Zero und die Gesellschaft für Straßenverkehrssicherheit)*. Gesetzentwurf der schwedischen Regierung 1996/97:137.

Statista Research Department (2016, 28. Oktober). *Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit durch Fahrerassistenzsysteme Deutschland 2016*. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/633918/umfrage/beitrag-zur-strassenverkehrssicherheit-durch-fahrerassistenzsysteme-deutschland/>

Straßenverkehrsgesetz (StVG) (2023). StVG – nichtamtliches Inhaltsverzeichnis ([gesetze-im-internet.de](https://www.gesetze-im-internet.de))

Vollrath, M., Huemer, A. K., Nowak, P., Pion, O., & Hummel, T. (2015). *Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme*. GDV. <https://www.udv.de/resource/blob/78572/a7b3edb9156d456afe048848ff891eaf/26-ablenkung-durch-informations-und-kommunikationssysteme-data.pdf>

Weiß, M. (2021). Beeinflussung der Verkehrssicherheit durch Fahrerassistenzsysteme und das automatisierte Fahren. *Forschung im Ingenieurwesen*, 85, 957–972. <https://doi.org/10.1007/s10010-021-00561-z>

Wickens, C. D. (2002). Multiple resources and performance prediction. *Theoretical issues in ergonomics science*, 3(2), 159–177. <https://doi.org/10.1080/1463922021012380>

Winner, H., Hakuli, S., Lotz, F. & Singer, C. (Eds.) (2015). *Handbuch Fahrerassistenzsysteme: Grundlagen, Komponenten und Systeme für aktive Sicherheit und Komfort* (ATZ/MTZ Handbuch). Springer Vieweg.

Wozniak, D., Shahini, F., Nasr, V., & Zahabi, M. (2021). Analysis of advanced driver assistance systems in police vehicles: A survey study. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 83, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.09.017>

Zahabi, M., Nasr, V., Mohammed Abdul Razak, A., Patranella, B., McCannless, L., & Maredia, A. (2021). Effect of secondary tasks on police officer cognitive workload and performance under normal and pursuit driving situations. *Human Factors and Ergonomics Society*. <https://doi.org/10.1177/00187208211010956>

Polizei und Elektromobilität

von Rüdiger Joachim Wollgramm, Neuss*

I. Politische Dimension

Mobilität ist unverändert ein Megatrend. Im Fokus stehen dabei sowohl die Mobilitätswende wie auch die Verkehrswende. Zum einen soll durch die Mobilitätswende der Umstieg von fossilen Energieträgern auf emissionsfreie Antriebe erreicht werden, ohne die nach heutigem Wissenstand die aktuell geltenden Klimaschutzziele nicht erreichen sind. Vorbild ist die Energiewende, also der systematische Umbau des Energiesystems auf erneuerbare Energieträger. Die Verkehrswende selbst geht noch einen Schritt weiter und soll zu einem grundlegenden Umbau des Verkehrssystems und zu einem Umstieg der Gesellschaft auf eine umweltfreundliche Gesamtmobilität führen. Der Weg dorthin ist Gegenstand kontroverser politischer Diskussionen. Die Öffentlichkeit erwartet zu Recht ein vorbildliches Verhalten des Staates. Die öffentliche Verwaltung, insbesondere aber auch die BOS-Behörden, können sich der Herausforderung einer klimaneutralen Mobilität nicht entziehen. Damit hat dieses Thema nicht nur eine technische Dimension, sondern eine auch eine politische Dimension.

Während für die Umstellung allgemeiner Behördenfuhrparks die Parameter mit dem Flottenmanagement großer Unternehmen vergleichbar sind, stellt sich die Situation für Einsatzfahrzeuge der BOS – Behörden, insbesondere der Polizei, weitaus komplexer dar. Die Funktions- und Einsatzfähigkeit dieser Fahrzeuge muss auch in besonderen Krisensituationen, wie etwa Anschlagsszenarien, Naturkatastrophen, Blackout, Energiemangelsituationen, gewährleistet sein.

Einsatzfahrzeuge müssen unter extremen Witterungsbedingungen, bei besonderen Fahrmanövern und unter schädigender Einwirkung von außen funktionieren und eine hohe

* Bis zum 31.07.2019 war der Verfasser im Amt eines LPD Referatsleiter für polizeiliche Verkehrsangelegenheiten im Ministerium des Innern NRW, derzeit leitet er den Arbeitskreis Verkehr der Gewerkschaft der Polizei (Landesbezirk NRW). Im Rahmen eines Gestattungsvertrages arbeitete der Autor mit der TH Ingolstadt zu Themenstellungen der AIT und Unfallforensik zusammen. Er ist ständiger Gast im Fachausschuss Fahrzeugtechnik des DVR.

Sicherheit bieten. Die Konnektivität dieser Fahrzeuge darf keine Angriffsfläche für Hacker bieten und für den jeweiligen Einsatzzweck müssen eine sachgerechte Reichweite, Zuladung und Einsatzzeit gegeben sein.

Dieses grob skizzierte Lastenheft verdeutlicht, wie viele Kriterien auf dem Weg in die Elektromobilität der Polizei zu berücksichtigen sind und die Thematik alles andere als trivial ist.

II. E-Mobilität vs. polizeiliche Anforderungen

Elektrofahrzeuge nach dem aktuellen Stand der Technik weisen Besonderheiten auf, die zwingend vor einer großflächigen Einführung der Elektromobilität innerhalb der Polizei berücksichtigt und erprobt werden müssen:

Brandgefahr/Crashverhalten

In der Anfangszeit wurde Fahrzeugen mit Elektroantrieben eine besondere Brandgefahr nachgesagt. Diese Behauptung wird durch die Statistik und aktuelle Tests widerlegt. Elektrofahrzeuge brennen nicht häufiger als Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben, sie unterscheiden sich jedoch im Brandverhalten. Die Brandgefahr bei Elektroautos ist sehr gering.

Bereits im Jahre 2019 führte der Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein (DEKRA) einen Crashtest in Kooperation mit der Universität Göttingen durch. Im Testaufbau wurde die Kollision mit einem Pfahl simuliert. Für den Crashtest wurde eine Aufprallgeschwindigkeit von bis zu 84 km/h gewählt. Bei einem Euro-NCAP-Crashtests beträgt die Maximalgeschwindigkeit in diesem Versuchsaufbau lediglich 64 km/h. Für den Crashtest wählte die DEKRA bewusst Kleinwagen aus. Im Ergebnis ergaben sich keine Unterschiede zu vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Diese Ergebnisse werden durch weitere Crashtests bestätigt. So erzielten die durch das Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) getesteten Elektrofahrzeuge den »Top Safety Pick+«.

In Europa finden die Ergebnisse des European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) besondere Beachtung. Hier erzielten die getesteten E-Auto-Modelle Bestnoten. Die Maximalwertung von fünf Sternen wurde durch die europäische Crashtest-Organisation bereits mehrfach für entsprechende Fahrzeuge vergeben.

Aber: Entzündet sich der Lithium-Ionen-Akku zum Beispiel durch einen technischen Defekt, ist das Feuer komplizierter zu löschen als bei einem Verbrenner. Die Besonderheit beim Brand eines E-Fahrzeugs ist die Brandentstehung durch Verformung des Lithium-Ionen-Akkus. Dies kann bei einem Autounfall oder Anprall geschehen. Dabei können Batteriezellen in Brand geraten. Der chemische Prozess im Inneren des Akkus löst eine Art Kettenreaktion aus und springt von einer Zelle auf die nächste über (»Thermal Runaway«). Das Löschen eines solchen Brandgeschehens ist nur durch den Einsatz großer Mengen Wasser möglich, wodurch die zur Brandbekämpfung erforderliche Kühlwirkung erreicht wird.

Bedeutsam ist, dass von außen nicht zu beurteilen ist, ob der Brand tatsächlich gänzlich gelöscht ist, oder die Gefahr besteht, dass die Kettenreaktion erneut in Gang gesetzt wer-

den kann. Bei havarierten E-Fahrzeugen sind besondere Vorichtsregeln auch bei der Unterbringung zu beachten.

Das allgemeine Crash- und Brandverhalten spricht somit nicht gegen die Verwendung als Einsatzfahrzeug. Die Auswirkungen von Beschuss des Fahrzeuges mit unterschiedlichen Waffen- und Munitionsarten bedarf sicher noch der weiteren Erprobung, zumindest für Fahrzeuge mit besonderen Einsatzaufgaben.

Der Lithium-Ionen-Akku ist das mit Abstand teuerste und zugleich sensibelste Bauteil eines E-Autos. Die Fahrzeughersteller betreiben daher einen erheblichen konstruktiven Aufwand um den Akku wirksam zu schützen. Eine hochstabile Rahmenkonstruktion, die mit einem Sarkophag vergleichbar ist, verhindert Schäden an dem wertvollen Bauteil.

Ein Rammmanöver, ein heftiger Fremdkontakt oder ein Unfallgeschehen mit Beschädigung der Fahrzeugbatterie verursacht erhebliche Instandsetzungskosten. Diese dürften deutlich höher, als die Folgen bei einem vergleichbaren Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass einige Hersteller zur Verbesserung des Luftwiderstandsbeiwertes (cw-Wert) die Bodenfreiheit ihrer Fahrzeuge reduziert haben und so die Fahrzeuge in polizeitypischen Einsatzsituationen deutlich schneller aufsetzen können und die Böschungswinkel insgesamt etwas schlechter sind.

Kosten

Die Investitions- und Re-Investitionskosten für ein E-Auto liegen derzeit über den Kosten für vergleichbare Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben. Dies ist insbesondere darin begründet, dass Fahrzeuge mit entsprechender Zuladung und den größtmöglichen E-Fahrzeugbatterien ausschließlich in den oberen Fahrzeugsegmenten auf dem Markt verfügbar sind.

Bei den Betriebskosten ist eine valide Prognose in Anbetracht der aktuellen Situation auf dem Energiemarkt nur schwer möglich. Langfristig darf hierbei das Fahrzeug nicht isoliert betrachtet werden. Durch die konsequente Ausstattung von Dienstgebäuden mit Maßnahmen zur Gewinnung regenerativer Energie, z.B. Photovoltaikanlagen, können die Betriebskosten langfristig positiv beeinflusst werden. Am Anfang steht allerdings ein erheblicher Investitionsbedarf.

Bei der Betrachtung der Wartungs- und Verschleißkosten ist zu berücksichtigen, dass bei vollelektrischen Fahrzeugen Elektromotor, Wechselrichter, Bordladegerät und Elektroauto-Batterie die Bauteile sind, die wohl am häufigsten von Defekten betroffen und als Ersatzteile entsprechend teuer sind. In der Gesamtbetrachtung hat ein E-Auto im Vergleich zu klassischen Kraftfahrzeugen deutlich weniger Bauteile, die anfällig für Schäden sind. Grundsätzlich ist auch von einem deutlich geringeren Verschleiß der Bremsen auszugehen. Der Reparatur- und Wartungsaufwand reduziert sich dadurch. Die Lebensdauer heutiger E-Fahrzeugbatterien wird maßgeblich durch das Nutzerverhalten beeinflusst.

Ein großer Hersteller empfiehlt, regelmäßiges Schellladen ebenso wie das vollständige Entladen der Lithium-Ionen-Batterie und bei längeren Standzeiten einen Ladezustand von unter

20 % zu vermeiden, im Idealfall sollte der Ladezustand zwischen 30 und 80 % liegen. Bei Frost sollten bereits bei Standzeiten von nur mehreren Stunden 40 % nicht unterschritten werden. Wenn die Hochvoltbatterie zu 100 % geladen wurde, sollte der Fahrbetrieb möglichst zeitnah aufgenommen werden. Ebenso sollte das Fahrzeug nicht länger als 24 Stunden Außentemperaturen von unter -30 oder +60 Grad Celsius ausgesetzt werden, bei Temperaturen unter -15 Grad Celsius sollten durch Einschalten der Standklimatisierung irreversible Schäden durch Unterkühlung der Technik vermieden werden. Ob diese Empfehlungen im polizeilichen Alltag realisierbar sind, ist fraglich.

Der Blick ist auch auf die behördeneigenen Werkstätten zu richten. Grundsätzlich sind die aktuellen E-Autos eigensicher konstruiert. Ihre Hochvoltanlage schaltet sich selbstständig spannungsfrei, wenn ein Fehler auftritt, der Airbag auslöst oder zum Beispiel der Zündschlüssel abgezogen wird. Dennoch darf aber kein Kfz-Mechatroniker oder Mechatroniker-Meister an Hochvoltfahrzeugen arbeiten, wenn er nicht geschult wurde. Nicht einmal ein Räderwechsel ist zulässig! Die erforderlichen Qualifizierungen des Werkstattpersonals sind in 3 Stufen eingeteilt:

Stufe 1: Nicht elektrotechnische Arbeiten

Die Qualifikationsstufe 1 (elektrotechnisch unterwiesenen Person »EuP«) berechtigt zur Durchführung sämtlicher Service- und Reparaturarbeiten an Hybrid- und Elektrofahrzeugen, die nichts mit der HV-Anlage zu tun haben, hierzu zählt etwa der klassische Räderwechsel. Er darf jedoch in keinem Fall allein an einer Hochvolt-Anlage arbeiten. In Anwesenheit einer verantwortlichen Elektrofachkraft nach Qualifikationsstufe 2 darf er dieser jedoch assistieren, wenn es bspw. darum geht, eine HV-Komponente aus einem spannungsfrei geschalteten (!) HV-System zu demontieren.

Stufe 2: Elektrotechnische Arbeiten

»Elektrotechnische Arbeiten sind Arbeiten an oder mit elektrischen Anlagen oder in deren Gefährdungsbereich, zum Beispiel Erproben und Messen, Instandsetzen, Auswechseln, Ändern, Erweitern, Errichten und Prüfen«, so die Berufsgenossenschaft. Die Qualifikationsstufe 2 berechtigt direkt und im spannungsfreien Zustand an der HV-Anlage zu arbeiten. Um ein HV-System zu deaktivieren (Service-Disconnect), muss dieses freigeschaltet und als spannungsfrei geprüft werden. Das Fahrzeug ist entsprechend zu kennzeichnen. Ist dies erfolgt, kann die Fachkraft nach Q2 bspw. Komponenten wie den oft ins Hochvoltssystem gekoppelten Klimakompressor erneuern oder die Leistungselektronik aus- und einbauen.

Stufe 3: Elektrotechnische Arbeiten unter Spannung

Die Qualifikationsstufe 3 baut auf Q2 auf und berechtigt elektrotechnische Arbeiten auch unter Spannung vorzunehmen. Inhaber dieser Stufe dürfen am HV-System arbeiten, auch wenn dieses voll unter Strom steht. Derzeit benötigen diese Qualifikation in erster Linie Monteure in der Automobilindustrie, die in Versuchsabteilungen tätig sind. Grundsätzlich ist diese Qualifizierung aber auch bei Arbeiten an der Batterie selbst erforderlich, weil sich der Lithium-Ionen-Akku nicht per-se spannungsfreischalten lässt. Es muss also unter Spannung gearbeitet werden.

In Praxis ist die Q3 jedoch nur in Werkstätten erforderlich, in denen man sich auf solche Arbeiten spezialisiert hat. Beispiele wären die unfall- oder verschleißbedingte Batteriereparatur oder eine komplexe Fehlersuche am HV-System, die nur unter Spannung zum Erfolg führt.

Entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen für die Mitarbeiter behördeneigener Werkstätten sind unumgänglich und verursachen entsprechende Fortbildungskosten.

Zuladung

Anders als E- und Hybridfahrzeuge der ersten Generation bestehen bei den aktuellen Modellen mit einem elektrischen Antrieb keine gravierenden Einschränkungen hinsichtlich des Gepäckraumvolumens und der Nutzlast, obwohl Nachteile aufgrund der Größe und des Gewichts der Batterie zu vermuten wären. Dies trifft allerdings nur auf Fahrzeuge der oberen Preisklassen zu. Dennoch sollte im Rahmen einer Erprobung eine Wägung zum Pflichtprogramm gehören, da je nach Fahrzeugausstattung die verbleibende Nutzlast für polizeiliche Zwecke zu gering ausfallen kann.

Reichweite/Ladevorgang

Die Reichweite von Elektroautos liegt aktuell durchschnittlich zwischen 300 und 400 Kilometern. Diese Werte gelten für Fahrzeuge im normalen Fahrbetrieb und sind so nicht auf polizeiliche Einsatzfahrzeuge zu übertragen. Sonderanlagen und andere einsatzspezifische An- und Aufbauten führen zu einer Verschlechterung der Aerodynamik und reduzieren dadurch die Reichweite. Hinzukommt, dass diese Fahrzeuge durch das Mitführen der erforderlichen Führungs- und Einsatzmittel grundsätzlich bis an die Grenze des zulässigen Gesamtgewichts belastet werden. Weiterhin werden im Fahrzeug polizeispezifische elektrische Verbraucher genutzt, Funkgeräte, zusätzliche Licht- und Warneinrichtungen.

Hinzukommt, dass die Heizung des Fahrzeuges unter Einsatzbedingungen intensiver genutzt werden muss, als dies bei Privatfahrzeugen der Fall ist. Die Ausstattung mit einer Wärmepumpe erscheint daher bei Einsatzfahrzeugen zwingend notwendig zu sein. Die Heizleistung selbst ist bei modernen Elektrofahrzeugen kein Problem, beeinflusst jedoch, ebenso wie andere wintertypische elektrische Verbraucher, die Reichweite des Fahrzeuges negativ. Dies setzt voraus, dass Einsatzfahrzeuge zwingend mit der größtmöglichen Batterie beschafft werden müssen. Diese Bestelloption ist derzeit überwiegend nur bei den Spitzenmodellen der Hersteller gegeben.

In urbanen Bereichen ist die aktuelle Reichweite der E-Autos als ausreichend anzusehen, beim Einsatz in ländlichen Regionen und auf der Autobahn kann dies ausdrücklich, ebenso wie bei Fahrzeugen für besondere Einsatzaufgaben etwa bei Spezialeinheiten oder der Bereitschaftspolizei, noch nicht als gegeben angenommen werden.

Hinzukommt, dass die Dauer des Ladevorganges ggf. mehr Fahrzeuge im Schichtbetrieb des Wachwechseldienstes erfordert. Eine unmittelbare Fahrzeugübernahme durch die Folgeschicht ist durch die Dauer des Ladevorganges nur verzögert

möglich. Mit Blick auf eine schnelle Einsatzreaktionszeit ist diese zeitliche Verzögerung nicht akzeptabel.

Mit Blick in die Zukunft wird sich dieses Problem allerdings relativieren, da Reichweite und Ladedauer immer weiter optimiert werden.

Zudem eröffnet die leistungsfähige Stromversorgung des E-Autos zahlreiche Perspektiven diese Energie für polizeiliche Einsatzzwecke und neue Funktionalitäten zu nutzen.

Konnektivität

Die Konnektivität und fortwährende Übertragung von Fahrzeugdaten an unterschiedliche Adressaten stellt bei polizeilichen Fahrzeugen grundsätzlich ein Problem dar. Diese »Luftschnittstellen« und machen die Fahrzeuge von außen angreifbar und verletzlich.

Der Trend zu Over-the-Air Updates (OTA), Aktualisierungen der Fahrzeugsoftware, die über einen Mobilfunkzugang des Fahrzeugs, z.B. eine der im Fahrzeug festverbauten SIM – Karten heruntergeladen werden, ist bei BOS – Fahrzeugen grundsätzlich kritisch zu sehen. Das BSI hat sich mit der Problematik der Datensicherheit und der Verletzlichkeit von Fahrzeugen bereits explicit auseinandergesetzt und entsprechende Empfehlungen veröffentlicht.

Bei einem E-Auto kommt der Ladevorgang an externen Ladesäulen hinzu, da beim Ladevorgang nicht nur Strom sondern auch Daten übertragen werden. Eine Manipulation von Ladesäulen durch Hacker ist prinzipiell nicht auszuschließen. An öffentlichen Ladestationen ist daher grundsätzlich Aufmerksamkeit geboten. Je nach Hersteller und Ausstattung erfolgen ggf. Datenübertragungen, der Fahrzeuge zur Planung von Ladestopps. Ob dies in der jeweiligen Einsatzlage akzeptabel ist, bedarf sicherlich der genauen Prüfung.

Infrastruktur der Dienstgebäude

Beim Übergang zur Elektromobilität kann das Fahrzeug nicht isoliert betrachtet werden. Im Bereich der Dienstgebäude ist eine entsprechende Ladeinfrastruktur zu schaffen. Der schleppende Ausbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur, ohnehin eines der größten Probleme der Mobilitätswende, unterstreicht dieses Erfordernis. Eine leistungsfähige Stromversorgung der Liegenschaft ist hierfür die Grundvoraussetzung. Eine Rahmenbedingung die derzeit, auch von Seiten der Betreiber der Stromnetze, längst nicht überall gegeben ist und erst mit erheblichem Aufwand realisiert werden muss.

Bei der Planung ist eine Einbeziehung der E-Mobilität in das Gebäudeenergiemanagement sinnvoll. Wie bereits dargestellt können die Betriebskosten durch Photovoltaik – Anlagen auf den Dienstgebäuden reduziert und stärker regenerative Energien genutzt werden.

Das Elektroauto kann aber auch als Stromspeicher im Energiemanagement des Gebäudes mitwirken. Damit das funktioniert, muss der Akku aber nicht nur Strom nehmen, sondern auch geben können. Gleichzeitig muss das Auto beim nächsten Start trotzdem wieder voll einsatzfähig sein. Genau das kann die Technik des bidirektionalen Ladens,

auch Vehicle-to-Grid (V2G) oder Vehicle-to-Home (V2H) genannt.

Es werden nicht immer alle E-Autos einer Dienststelle gleichzeitig genutzt werden. Einen Teil der Zeit werden sie ungenutzt, vollgetankt mit Energie, bereitstehen. Diese Energie könnte in Zukunft sinnvoll genutzt werden, zum Beispiel im Zusammenwirken mit der Photovoltaiktechnik eigene Elektrogeräte der Dienststelle mit Strom zu versorgen oder die unterbrechungsfreie Stromversorgung für sensible Verbraucher zu unterstützen. Dadurch könnte der Eigenverbrauch aus der Photovoltaiktechnik gesteigert und Stromkosten gesenkt werden.

Der Ansatz, das E-Auto als Stromspeicher ins Hausnetz einzubinden, ist nicht neu. Schon seit einigen Jahren wird an der sogenannten »Vehicle-to-Home«-Technologie (V2H) geforscht. Voraussetzung dafür ist, dass das Elektroauto bidirektionales Laden unterstützt. Das bedeutet, dass sie nicht nur sich selbst aufladen, sondern mit dem Strom auch das Gebäude und die daran befindlichen elektrischen Geräten versorgen können. Das ist hilfreich, um zum Beispiel bei Stromausfällen, das Notstrommanagement der Liegenschaft zu unterstützen.

Das E-Auto lässt sich generell als Energiespeicher für Strom nutzen, der von einer Solaranlage produziert aber nicht sofort verbraucht werden kann. Die selbst gewonnene Energie kann so auch zur Nachtzeit genutzt werden. Das spart Kosten und reduziert die Abhängigkeit. Das bidirektionale Laden ermöglicht, dass sich Elektrofahrzeuge, bei Nutzung von 10 bis 30 % der Akku-Kapazität für die Rückeinspeisung ins Hausnetz, gegenseitig laden können, wenn eine Fahrzeugbatterie einen zu geringen Ladezustand aufweist.

Diese Technologie befindet sich aktuell in der Entwicklung zur Nutzung durch den Endverbraucher, ist aber sehr aufwändig. E-Autos werden mit Gleichstrom betrieben, das Stromnetz basiert auf Wechselstrom. Beim normalen Laden an der Wallbox muss der Wechselstrom in Gleichstrom umgewandelt werden, bevor er in der E-Autobatterie gespeichert werden kann. Gleichstrom der Photovoltaikanlage oder E-Fahrzeugbatterie wiederum muss vor der Einspeisung ins Hausnetz über einen Wechselrichter in Wechselstrom gewandelt werden. Der gewonnene Solarstrom fließt zunächst entweder zum Stromspeicher des Gebäudes oder über eine geeignete Ladestation zum Speichermedium des E-Autos. Ein intelligentes Energiemanagement-System, das sowohl das Fahrzeug- sowie das Gebäudenetz vor Überlastungen schützt, überwacht und steuert den Prozess. Das E-Auto benötigt zudem eine bidirektional ladefähige Batterie, die sowohl Strom aufnehmen, wie auch wieder abgeben kann. Das Ladekabel muss dabei schnell große Strommengen weiterleiten können. Unter diesen Voraussetzungen kann das E-Auto als Energiespeicher oder -puffer genutzt werden.

Experten gehen davon aus, dass es zukünftig unverzichtbar sein wird, dass E-Autos auch Belastungen im öffentlichen Stromnetz ausgleichen, in dem sie überschüssige Energie aufnehmen und bei Bedarf wieder ins Netz einspeisen. Sind Millionen E-Autos einmal in eine solche Infrastruktur

(Smart Grid) eingebunden, reichen für eine wirkungsvolle Netzunterstützung etwa vier bis sechs Prozent der Batteriespeicherkapazität aus.

Dieser Exkurs in die Zukunft soll verdeutlichen, dass der Einstieg in E-Mobilität mehr ist, als ein Fahrzeugwechsel.

Kritische Infrastrukturen (KRITIS)/Einsatz in Katastrophengebieten

Kritische Infrastrukturen (KRITIS) sind Organisationen und Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden.

Die Verfügbarkeit dieser staatlichen Einrichtungen ist Grundvoraussetzung für das Vertrauen der Bürger in die Handlungsfähigkeit des Staates und damit unverzichtbarer Pfeiler der inneren Sicherheit. Den BOS-Behörden kommt hierbei eine besondere Verantwortung zu. Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit sicherheitsrelevanter staatlicher Einrichtungen wird sich unmittelbar negativ auf das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung auswirken. Ein Ausfall von Behörden im Bereich der Gefahrenabwehr oder Strafverfolgung würde für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung folgenschwere Konsequenzen haben. Sicherheitsbehörden sind in der Regel von anderen Anbietern kritischer Dienstleistungen abhängig, wie zum Beispiel der Stromversorgung oder der Versorgung mit Telekommunikationsdienstleistungen (Internet, Telefon, Mobilfunk). Dennoch sind sie in der Pflicht Eigenvorsorge zu treffen, um ihre dauerhafte Funktionsfähigkeit zu gewährleisten. Die Sicherstellung der erforderlichen Mobilität ist hierbei eines der herausragenden Kriterien. E-Fahrzeuge sollten zur kritischen Infrastruktur hinzugerechnet werden, da sie als anfälliger und verletzlicher anzusehen sind. Mit Blick auf automatisierte Fahrfunktionen und die weiter zunehmende Konnektivität sollte dies für alle modernen Fahrzeuge gelten. Unabhängig von Antriebsprinzip handelt es sich bei ihnen im Grunde um rollende vernetzte Computer.

Für Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ist eine Bevorratung der Energieträger Benzin und Diesel im Rahmen der Krisenvorsorge möglich. Die Rahmenbedingungen bei der Elektromobilität sind grundlegend anders. Bei einem Zusammenbruch der öffentlichen Stromversorgung kann die Funktionsfähigkeit in einem gewissen Umfang durch mit fossilen Brennstoffen betriebene Notstromgeneratoren und eigene alternative Energiequellen gewährleistet werden. Die Leistungsfähigkeit dieser Rückfallebene reicht jedoch in keiner Weise aus, eine Flotte, die ausschließlich aus Elektrofahrzeugen besteht, zu laden und damit die Mobilität der BOS – Behörden im Krisenfall sicherzustellen. Eine Bevorratung elektrischer Energie im erforderlichen Umfang ist nach dem derzeitigen Stand der Technik noch nicht möglich.

Mit Beginn des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine ist auch das Thema eines flächendeckenden Stromausfalls, dem sogenannten Blackout, immer wieder erörtert worden. Aufgrund der bestehenden drei Sicherheitsmechanismen schätzen Fachleute die Gefahr flächendeckenden Stromausfällen in Deutschland als gering ein, wenn auch nicht als unmöglich ein. Dennoch können unterschiedliche Ursachen zu lokalen längerfristigen Stromausfällen führen, wie etwa bei der Hochwasserkatastrophe 2021 oder der Schnee-Katastrophe 2005 im Münsterland bei der die Stromversorgung für sechs Tage zusammengebrochen ist. Die Einsatzfähigkeit und Mobilität der BOS – Behörden muss beim Einsatz in Katastrophengebieten uneingeschränkt sichergestellt sein.

Unter Zugrundelegung dieser Szenarien ist derzeit eine vollständige Umstellung der Fuhrparks der BOS – Behörden auf Elektromobilität nicht möglich und eine leistungsfähige Rückfallebene konventionell betriebener Fahrzeuge und entsprechende Kraftstoffbevorratung für Krisensituationen unabdingbar.

III. Fazit

Der Einsatz von E-Autos ist bei der Polizei und anderen BOS – Behörden grundsätzlich möglich und eröffnet den Weg zu weiteren Innovationen. Die Betrachtung verschiedener Szenarien verdeutlicht, dass dies derzeit nicht für alle Einsatzfahrzeuge gleichermaßen gelten kann. Exemplarisch sind hier Fahrzeuge der Spezialeinheiten, der Bereitschaftspolizei oder andere besondere Einsatzaufgaben zu nennen. Weiterhin ist das Vorhalten einer Rückfallebene mit konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor derzeit alternativlos.

Vor diesem Hintergrund gibt es, auch in Anbetracht der durch die Bundesnetzagentur angesprochenen Kontingentierung von Ladezeiten, im Bereich der Polizeien des Bundes und der Länder verschiedene Arbeits- oder Projektgruppen die sich mit dieser Thematik dezidiert auseinandersetzen und Kriterien für Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes von E-Autos innerhalb der Polizei erarbeiten und erproben. Im Ergebnis werden auf dieser Grundlage entsprechende Anforderungskataloge und Leistungsbeschreibungen als erforderlicher Mindeststandard erarbeitet werden.

E-Mobilität für Sicherheitsbehörden ist ein hoch komplexes – aber realisierbares – Projekt, bei dem gewollte und ungewollte Wirkungen sorgfältig gegeneinander abgewogen werden müssen. Fahrzeug und erforderliche Infrastruktur sollten ganzheitlich betrachtet und gedacht werden. Die hochdynamische technische Entwicklung erfordert ein umfassendes und konsequentes behördeneigenes Technologiscouting.

Dem Transformationsprozess sollte unter allen Umständen die hierfür gebotene Zeit eingeräumt werden. Nur so können die BOS-Behörden ihren Beitrag zur Energiewende unter Aufrechterhaltung ihrer Funktionsfähigkeit leisten.

Mitwirkungspflicht an einem anlasslosen Atemalkoholtest anlässlich einer Verkehrskontrolle (Teil 1)

von Ludwig Laub, Östringen-Odenheim*

I. Vorbemerkungen

Fahren unter rechtsrelevanter Alkoholeinwirkung bleibt häufig unerkannt, weil es in Deutschland keine Mitwirkungspflicht an einer verdachtslosen Atemalkoholkontrolle gibt. Um die Effizienz von Alkoholkontrollen zu verbessern, sollte jeder Fahrzeugführer verpflichtet werden, an einem Atemalkoholtest mitzuwirken.

Der vorliegende Beitrag beschreibt die bestehenden Pflichten der Verkehrsteilnehmer eine Verkehrskontrolle nach § 36 Abs. 5 StVO aktiv zu unterstützen und verdeutlicht, weshalb die gegenwärtige Fassung dieser Vorschrift keine ausreichende Rechtsgrundlage darstellt, um Fahrzeugführer anzuweisen, einen Atemalkoholtest zu beatmen (II.).

Im Folgenden werden aus der Rechtsprechung, die sich mit Konfliktsituationen zwischen anerkannten Mitwirkungspflichten und dem Prinzip der Selbstbelastungsfreiheit auseinandersetzt, verfassungsrechtliche Vorgaben abgeleitet, die einen Eingriff in die Selbstbelastungsfreiheit rechtfertigen können (III.) und die Zulässigkeit der Mitwirkungspflicht an einem Atemalkoholtest an diesen Kriterien bewertet (IV.).

Weil die Einführung einer Mitwirkungspflicht an einem Atemalkoholtest nur Sinn macht, wenn sie auch durchgesetzt werden kann, werden verschiedene Durchsetzungsmöglichkeiten gegeneinander abgewogen (V.) und die Variante favorisiert, die im Ergebnis größtmöglichen Rückgang von Alkoholunfällen erwarten lässt und daher aus Gefahrenabwehrgründen geboten sowie dem kontrollierten Fahrzeugführer zumutbar ist (VI.).

II. Polizeiliche Verkehrskontrollbefugnis nach der StVO

§ 36 Abs. 5 StVO lautet auszugsweise:

»(S. 1) Polizeibeamte dürfen Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit (...) anhalten. (...) (S. 4) Verkehrsteilnehmer haben die Anweisungen der Polizeibeamten zu befolgen.«

Die Verwaltungsvorschrift zu § 36 Abs. 5 StVO konkretisiert die Zielrichtung der Verkehrskontrollen als »solche zur Prüfung der Fahrtüchtigkeit der Führer oder der nach den Verkehrsvorschriften mitzuführenden Papiere als auch solche zur Prüfung des Zustandes, der Ausrüstung und der Beladung der Fahrzeuge«. In der amtlichen Begründung der Norm¹ wird weiter ausgeführt, dass eine Verkehrskontrolle auch ohne konkreten Anlass zu dem Zweck durchgeführt werden kann, die Fahrtüchtigkeit eines Fahrzeugführers festzustellen. »Eine Verpflichtung der kontrollierten Fahrzeugführer, etwa an einem Atemalkoholtest aktiv mitzuwirken oder eine Blutentnahme (§ 81a StPO) ohne konkreten Verdacht zu dulden, wird dadurch nicht begründet.«

Formal berechtigt § 36 Abs. 5 StVO sowohl zu Anhaltezeichen anlässlich einer Verkehrskontrolle als auch zu Kontroll-

anweisungen zur Durchführung derselben.² Obwohl Satz 4, der nur Verkehrsteilnehmern das Befolgen von Weisungen vorschreibt, die Polizei noch nicht unmittelbar dazu ermächtigt, solche zu erteilen, lässt sich diese Berechtigung »hinreichend«³ aus dem Sachzusammenhang mit Satz 1 der Vorschrift herleiten. Wenn Anhalteweisungen nur »zur Verkehrskontrolle« erteilt werden dürfen, impliziert das auch die Berechtigung zum Erteilen weiterer Kontrollanordnungen, weil nur dies dem Anhaltzweck entspricht. Für diese Auslegung spricht auch die Bußgeldvorschrift des § 49 Abs. 3 Nr. 1 StVO, die sowohl den Verstoß gegen ein Haltgebot anlässlich einer Verkehrskontrolle als auch gegen eine Anweisung zur Durchführung einer Verkehrskontrolle ausschließlich nach § 36 Abs. 5 bewertet.⁴

Zu welchen konkreten Kontrollanweisungen § 36 Abs. 5 StVO über die Anhalteweisung hinaus inhaltlich ermächtigt, muss im Wege der Auslegung ermittelt werden. Nach dem insoweit eindeutigen Wortlaut der Vorschrift, die ausschließlich zu »Verkehrs«-Kontrollen einschließlich der Kontrolle der »Verkehrstüchtigkeit« berechtigt und der norminterpretierenden Verwaltungsvorschrift, die den Kontrollzweck ebenso unmissverständlich mit der Überprüfung verkehrssicherheitsrelevanter Aspekte konkretisiert, können nur solche Anweisungen auf § 36 Abs. 5 StVO gestützt werden, die darauf abzielen, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Deshalb ermächtigt § 36 Abs. 5 StVO insbesondere zu Anweisungen an den Führer eines kontrollierten Kraftfahrzeugs,

- für die Dauer der Kontrolle am Kontrollort zu verweilen und bei nicht sofortiger Durchführbarkeit der Kontrolle eine angemessene Zeit zu warten,⁵
- die Seitenscheibe herunter zu kurbeln,

* Der Autor ist Polizeidirektor a.D. und Mitglied der Fachkommission Verkehr der Deutschen Polizeigewerkschaft. Den zweiten Teil des Aufsatzes finden Sie im nächsten Heft.

1 VkJBl. 1992, 187.

2 Die Auffassung, wonach sich die Berechtigung zum Erteilen von Anweisungen zur Durchführung einer Verkehrskontrolle aus § 36 Abs. 1 StVO ergibt, ist schon deshalb unzutreffend, weil diese Vorschrift nur die Verkehrsteilnehmer verpflichtet, Zeichen und Weisungen der Polizei zu befolgen, während sich die Ermächtigung zum Erteilen solcher Anordnungen auf § 44 Abs. 2 Satz 1 StVO stützt. Im Übrigen schließen sich die Abs. 1 und 5 des § 36 StVO gegenseitig aus, weil beide Absätze verschiedene Sachverhalte betreffen. Während Abs. 1 nur eine Rechtsgrundlage für die konkrete Verkehrsregelung enthält, betrifft Abs. 5 Anhalte- und Kontrollanweisungen wegen darüber hinausgehender Ziele. So: BGH, Beschl. v. 31.01.1984 – 4 StR 350, 83.

3 Weil das Missachten einer Kontrollanordnung einen Verbotstatbestand erfüllt, für den das Analogieverbot (Art. 103 Abs. 2 GG, § 3 OWiG) gilt, sollte die Berechtigung zum Erteilen solcher Anweisungen auch explizit benannt und hinsichtlich seiner sachlichen Reichweite konkretisiert werden.

4 Nach § 49 Abs. 3 Nr. 1 StVO handelt ordnungswidrig, wer (...) entgegen § 36 Abs. 5 Satz 4 ein Haltgebot *oder* eine Anweisung eines Polizeibeamten nicht befolgt. Dagegen stützt der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten v. 09.11.2021, TBNR 136112, den Verstoß gegen polizeiliche Kontrollanweisungen unzutreffend auf § 36 Abs. 1 *und* Abs. 5 StVO.

5 OLG Köln, Beschl. v. 31.01.1984 – 1 Ss 541/83, juris.

- den Motor auszuschalten und auszusteigen⁶ (da eine gefahrlose Kontrolle etwa der Profiltiefe der Vorderreifen oder der Zulassungsplakette auf dem Kennzeichenschild nicht möglich ist, wenn die Gefahr besteht, dass der Fahrer losfährt),
- die Beleuchtungseinrichtungen zu betätigen (um deren Funktionsfähigkeit zu kontrollieren),
- den Führerschein zum Nachweis der Fahrberechtigung vorzuzeigen,
- den Polizeibeamten anzuschauen (damit dieser die Übereinstimmung des Fahrzeugführers mit dem Lichtbild im Führerschein feststellen kann),
- Plausibilitätsfragen zur Person zu beantworten (um den Missbrauch gefälschter oder gestohlener Dokumente auszuschließen),
- den Laderaum eines geschlossenen Kastenwagens zu öffnen (um die Ladungssicherung zu überprüfen) oder
- mitzuführende Ausrüstungsgegenstände (Verbandskasten, Warndreieck, Feuerlöscher etc.) vorzuzeigen.

Dagegen wird die Identitätsfeststellung etwaiger Mitfahrer oder die Aufforderung zum Öffnen des Handschuhfachs nicht von der verkehrsrechtlichen Kontrollbefugnis erfasst, weil sie anderen Zwecken dient. Schließlich berechtigt die Verkehrskontrollbefugnis auch nur zu kurzzeitigen Stichprobenkontrollen,⁷ zumal die StVO – mangels Gesetzesqualität – keine Freiheitsbeschränkung nach Art. 2 Abs. 2 GG erlaubt⁸ und die niedrighschwellige Tatbestandsvoraussetzung einer »anlasslosen« Kontrolle hinsichtlich ihrer Eingriffsqualität nur geringfügige und zeitlich begrenzte Überprüfungen zulässt.

Zuwiderhandlungen gegen polizeiliche Anordnungen nach § 36 Abs. 5 StVO sind in unterschiedlichem Maße sanktionsbewehrt. Während die Missachtung eines Haltgebots eine anzeigenpflichtige Ordnungswidrigkeit darstellt und im Regelfall mit 70 € geahndet wird und zu einem Punkt im Fahreignungsregister führt, sieht der Bußgeldkatalog⁹ für alle anderen Zuwiderhandlungen gegen polizeiliche Kontrollanweisung lediglich ein Verwarnungsgeld von 20 € vor, soweit die Nichteinhaltung spezieller Anordnungen nicht vorrangig spezialgesetzlich bußgeldbewehrt ist. So sind bspw. Verstöße gegen die Vorzeigepflicht mitzuführender Gegenstände (Feuerlöscher, Erste Hilfe Material, Warndreiecke etc.) nach § 35b StVZO, die Aushändigungspflicht des Führerscheins (§ 4 Abs. 2 Satz 2 FeV) und der Fahrzeugpapiere (§ 11 Abs. 6 FZV) vorrangig spezialgesetzlich sanktionsbewehrt. Auch die polizeiliche Weisung an den Führer eines Fahrzeugs, Achslasten und Gewichte auf einer Waage feststellen zu lassen oder das Fahrzeug einer Schallpegelmessung zu unterziehen, wenn Anlass zur Annahme besteht, dass die zulässigen Achslasten oder Gewichte nicht eingehalten beziehungsweise die Emissionswerte überschritten werden, sind nach den §§ 31c und 49 Abs. 4 StVZO spezialgesetzlich bußgeldbewehrt.¹⁰ Da die genannten Vorschriften nur den Verkehrsteilnehmern Befolgungspflichten auferlegen, ohne die Polizei zu Maßnahmen zu berechtigen, stützen sich die polizeilichen Weisungen auch in diesen Fällen auf § 36 Abs. 5 StVO.

Angesichts der Vielzahl spezialgesetzlich geregelter Mitwirkungspflichten, die sich teilweise auf eher banale Vorzeige

– und Aushändigungspflichten beziehen, ist kaum anzunehmen, dass der Ordnungsgeber eine möglicherweise sehr folgenschwere Rechtspflicht, wie die Mitwirkung an einem Atemalkoholtest, bereits durch die generalklauselartige Rechtsgrundlage in § 36 Abs. 5 StVO abgedeckt sieht.¹¹ Außerdem mangelt es bisher an einer spezialgesetzlichen Sanktionsbewehrung, die im Falle verweigerter Mitwirkung an einem Alkoholtest greift. Ein Verwarnungsgeld i.H.v. 20 €, das für Verstöße gegen Kontrollanweisung nach § 36 Abs. 5 StVO vorgesehen ist, deren Befolgungspflichten nicht spezialgesetzlich bußgeldbewehrt sind, dürfte jedenfalls kaum ausreichen, um die Rechtspflicht zur Beatmung eines Atemalkoholtests auch gegenüber denjenigen durchzusetzen, die Grund haben, einen solchen Test zu verweigern.

Damit ist festzustellen, dass § 36 Abs. 5 StVO in seiner gegenwärtigen Fassung für verpflichtende Anweisung zur Mitwirkung an einem Alkoholtest nicht taugt. Stattdessen ist eine gesetzliche Regelung erforderlich, die die polizeilichen Kontrollbefugnisse eindeutig definiert und die Verkehrsteilnehmer ausdrücklich dazu verpflichtet, die Anweisungen der Polizei zu befolgen. Dabei ist der Grundsatz der Selbstbelastungsfreiheit zu beachten.

III. Mitwirkungspflicht versus Selbstbelastungsfreiheit

Der Grundsatz, dass niemand gezwungen werden darf, sich selbst zu belasten (*nemo tenetur se ipsum accusare*) ist verfassungsrechtlich in Art. 1 Abs. 1 i.V.m. Art. 2 Abs. 1 des Grundgesetzes, sowie dem Rechtsstaatsprinzip abgesichert.¹²

Er zählt zu den anerkannten Prinzipien eines rechtsstaatlichen Strafverfahrens. »Dem Beschuldigten steht es danach frei, sich zum Tatvorwurf zu äußern oder von seinem Schweigerecht Gebrauch zu machen. Auch im Übrigen darf der Beschuldigte nicht gezwungen werden, aktiv an der Aufklärung des Sachverhaltes mitzuwirken.«¹³

»In der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist anerkannt, dass ein Beschuldigter nicht gehalten ist, zur eige-

6 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 05.06.1996 – 5 Ss 160/96 – 49/96 I, juris.
 7 Verkehrskontrollen sind keine (Ersatz-) TÜV-Kontrollen, bei denen die technische Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs komplett überprüft wird. Im Regelfall beschränkt sich die Kontrolle auf Verschleißteile am Fahrzeug (wie Reifenprofile) und offenkundige Mängel sowie die Überprüfung der Papiere und der Fahrtüchtigkeit des Fahrers.
 8 Die h.M. bewertet die mit einer Verkehrskontrolle verbundenen Einschränkungen der Bewegungsfreiheit nur als Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit nach Art. 2 Abs. 1 GG und nicht als Freiheitsbeschränkung i.S.d. Art. 2 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes. Andernfalls wäre gem. Art. 104 Abs. 1 Satz 1 GG zu ihrer Durchführung ein formelles Gesetz notwendig, während die StVO nur eine Rechtsverordnung ist. Die gegenteilige Auffassung sieht in der Eingriffsintensität und Dauer einer Verkehrskontrolle einen Eingriff in die Freiheit der Person in Form einer Freiheitsbeschränkung – so z.B. Barczak, NZV 12/20210, S. 598 ff. m.w.N.
 9 Tatbestandskatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten v. 09.11.2021.
 10 Die Vorschriften dienen vorrangig der Hebung der Verkehrssicherheit (vgl. dazu: BR-Drucks. 262/90 zu § 31c StVZO) und nicht der Ahndung, worauf bereits ihr Regelungsstandort in der StVZO hindeutet.
 11 Ebenso Geppert, Blutalkohol.Vol.29/1992, S. 289 ff. (292).
 12 BVerfG, Beschl. v. 31.03.2008 – 2 BvR 467/08; BVerfG, Beschl. v. 27.04.2010 – 2 BvL 13/07.
 13 BVerfG, 27.04.2010 – 2 BvL 13/07.

nen Überführung tätig zu werden und an einer Untersuchungshandlung eines Strafverfolgungsorgans oder eines Sachverständigen aktiv mitzuwirken. Seine Beweisfunktion darf gegen seinen Willen nur durchgesetzt werden, sofern er lediglich passiv Beteiligter bleibt. Er selbst hat darüber zu befinden, ob er an der Aufklärung des Sachverhalts aktiv mitwirken will oder nicht. Demgemäß darf er nicht zu Tests, Tatrekonstruktionen, Schriftproben oder zur Schaffung ähnlicher, für die Erstattung eines Gutachtens notwendigen Anknüpfungstatsachen gezwungen werden. Auch die Verweigerung der aktiven Mitwirkung darf dem Beschuldigten nicht als belastendes Beweisanzeichen entgegen gehalten werden.¹⁴ In der Strafprozessordnung, die auch im Bußgeldverfahren gilt (vgl. § 46 Abs. 1 OWiG), ist das Recht auf Selbstbelastungsfreiheit zwar nicht ausdrücklich erwähnt. Es ergibt sich allerdings aus den dort geregelten Belehrungspflichten (§§ 115 Abs. 3 Satz 1, 136 Abs. 1, 163a Abs. 4, 243 Abs. 5 StPO, § 55 OWiG). Demnach steht es dem Beschuldigten sowie dem Betroffenen einer Ordnungswidrigkeit frei, sich zum Tatvorwurf zu äußern oder von seinem Schweigerecht Gebrauch zu machen.

Gleichwohl schreiben zahlreiche Gesetze Mitwirkungspflichten vor, die mit dem verfassungsrechtlich verankerten Recht auf Passivität kollidieren.

So verpflichtet etwa § 142 Abs. 1 StGB »Unerlaubtes Entfernen von der Unfallstelle« einen Unfallbeteiligten dazu, nach einem Unfall »zugunsten anderer Unfallbeteiligter die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und die Art seiner Beteiligung durch Anwesenheit und durch Angabe, dass er an dem Unfall beteiligt ist«, zu ermöglichen, obwohl er damit möglicherweise zu seiner eigenen Überführung beiträgt, falls sich herausstellen sollte, dass er bspw. den Unfall schuldhaft verursacht hat, keine Fahrerlaubnis besitzt oder unter Alkoholeinwirkung steht. Dennoch ist die Anwesenheits- und Auskunftspflicht unverzichtbar, weil nur sie sicherstellt, dass Unfallgeschädigte die notwendigen Informationen erhalten, um Schadensersatzansprüche gegen den Schädiger geltend zu machen.

Ebenfalls dem privaten Vermögensschutz dienen die Auskunftspflichten nach § 97 Abs. 1 Insolvenzordnung,¹⁵ die den Insolvenzschuldner dazu verpflichtet, zum Schutz der Gläubiger über seine das Verfahren betreffenden Vermögensverhältnisse Auskunft zu geben.

Häufig zwingt auch das Gemeinwohlinteresse zu Eingriffen in das Recht auf Selbstbelastungsfreiheit. So verpflichtet etwa § 393 Abs. 1 Abgabenordnung zur wahrheitsgemäßen und vollständigen Erklärung von Steuern.

Gerade im Bereich des Verwaltungs- und Gefahrenabwehrrechts finden sich viele weitere Regelungen, die Verfahrensbeteiligten bußgeldbewehrte Unterstützungs- und Mitwirkungspflichten auferlegen, obwohl sich diese dabei der Gefahr aussetzen, sich bei der Erfüllung ihrer Pflichten selbst zu belasten.¹⁶ Die Pflichten, die meist darin bestehen, Zugang zu den zu kontrollierenden Geschäften, Gaststätten und Gewerbebetrieben zu ermöglichen, Unterlagen vorzulegen, Erläuterungen zu geben bzw. Auskünfte zu erteilen, dienen jedoch nicht der Verfolgung und Ahndung von Verstößen, sondern der allgemeinen Überwachung von Betrieben, Gewerben und Waren. Um die Eingriffstiefe in das Prinzip der

Selbstbelastungsfreiheit möglichst gering zu halten, werden den zur Unterstützung Verpflichteten in fast allen Gesetzen Auskunftsverweigerungsrechte¹⁷ eingeräumt, soweit sie sich durch die Beantwortung einer Frage selbst belasten würden. Wenn einem Betroffenen im öffentlichen Interesse dennoch eine gesetzlich uneingeschränkte Auskunftspflicht abverlangt werden muss, verbietet sich die Verwertung der solchermaßen gewonnenen Informationen in einem gegen den Auskunftspflichtigen gerichteten Straf- oder Bußgeldverfahren schon der Verfassung wegen,¹⁸ soweit dies nicht bereits gesetzlich vorgeschrieben¹⁹ ist. »Eine zwangsweise herbeigeführte Selbstbezeichnung ist verfassungsrechtlich nur zulässig, wenn sie mit einem strafrechtlichen Verwertungsverbot einhergeht.«²⁰

Speziell für den Bereich des Straßenverkehrs hat das Bundesverfassungsgericht²¹ in seiner sogenannten Fahrtenbuchentscheidung klargestellt: »Wer selbst die Freiheit des Straßenverkehrs in Anspruch nimmt und seine Sicherheit gewährleistet wissen will, dem können in den Grenzen der Grundrechte und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit auch Mitwirkungspflichten auferlegt werden, die gerade der Gewährleistung dieser Freiheit und Sicherheit für alle zu dienen bestimmt und geeignet sind.«

Obwohl Rechtsprechung und Lehre bisher keine allgemein verbindlichen Regeln entwickelt haben, unter welchen Voraussetzungen Eingriffe in die Selbstbelastungsfreiheit zulässig sind, lassen sich aus den angeführten Beispielen doch Orientierungspunkte zur Beurteilung der Mitwirkungspflicht an einem Atemalkoholtest ableiten.

- Fest steht, dass das Grundgesetz keinen lückenlosen Schutz gegen Selbstbelastungen bietet.
- Ein Eingriff in das Recht auf Selbstbelastungsfreiheit kann prinzipiell zulässig sein, wenn ansonsten schutzwürdige Rechte Dritter beeinträchtigt würden beziehungsweise staatliche Kontrollaufgaben nicht effektiv wahrgenommen werden könnten.

14 BGH, Urt. v. 21.01.2004 – 1 StR 364/03.

15 § 97 Abs. 1 InsO lautet auszugsweise: »Der Schuldner ist verpflichtet, (...) über alle das Verfahren betreffenden Verhältnisse Auskunft zu geben. Er hat auch Tatsachen zu offenbaren, die geeignet sind, eine Verfolgung wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit herbeizuführen.«

16 Vgl. z.B.: § 22 Abs. 1 und 2 GastG, § 52 Abs. 2 BNatSchG, § 4 Abs. 3 FPersG, § 47 Abs. 3 KrWG, §§ 90 Abs. 1 und 200 Abs. 1 AO.

17 Vgl. z.B.: § 12 Abs. 1 Satz 4 GüKG; § 22 Abs. 3 GastG; § 31 Abs. 2 WeinG; § 40 Abs. 4 Satz 2 BDSG.

18 Vgl. z.B.: OVG Lüneburg, Beschl. v. 04.04.2012 – 8 ME 49/12, juris. Weil Wasser- und Schifffahrtsbehörden zur Abwehr von Gefahren für den Schiffsverkehr auf die Erkenntnisse der Seelotsen angewiesen sind, müssen diese über jeden Unfall eines von ihnen geloteten Schiffes Auskunft geben. Das Gericht bestätigte die uneingeschränkte Auskunftspflicht nach § 26 Abs. 1 Satz 2 Seelotengesetz, obwohl gegen den Seelotsen ein Strafverfahren wegen des Verdachts der Gefährdung des Schiffsverkehrs eingeleitet war und erkannte auf ein verfassungsmäßiges Verwertungsverbot der erzwungenen Auskünfte im Strafverfahren.

19 Nach § 97 Abs. 1 Satz 3 InsO darf eine Auskunft, die der Schuldner gemäß Satz 1 der Vorschrift erteilen muss, in einem Strafverfahren oder in einem Verfahren nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten nur mit seiner Zustimmung verwendet werden. Die Regelung berücksichtigt die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes zur Offenbarung strafbarer Handlungen i.R.d. Auskunftspflicht nach der alten Konkursordnung (BVerfG, 13.01.1981 – 1 BvR 116/77).

20 BVerfG, Beschl. v. 31.03.2008 – 2 BvR 467/08.

21 BVerfG, 07.12.1981 – 2 BvR 1172/81, juris; NJW 1982, 568.

- Das Maß der zumutbaren Selbstbelastung, die der Gesetzgeber den Betroffenen abverlangt, ist von Rechtsgebiet zu Rechtsgebiet verschieden und richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls.
- Die vom Bundesverfassungsgericht zum Ausgleich möglicher Selbstbelastung vorgeschriebenen Auskunftsverweigerungs- und Beweisverwertungsverbote im Straf- und Bußgeldverfahren beziehen sich nur auf mündliche Aussagen, was die Verwertung belastender Erkenntnisse, die sich aus »nonverbalen« Mitwirkungspflichten ergeben, nicht ausschließt.²²
- Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, wonach der »Nemo-tenetur-Grundsatz« auch bei allen faktischen Mitwirkungshandlungen im Strafverfahren zu beachten ist, hat auf die Mitwirkungspflichten bei Verkehrskontrollen keine Auswirkungen, weil es sich bei einer Verkehrskontrolle um kein Strafverfahren handelt und die Polizei dabei auch nicht als Strafverfolgungsorgan handelt.
- Bloße Duldungspflichten stellen keinen Eingriff in die Selbstbelastungsfreiheit dar.

Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, »dass eine Einschränkung der Selbstbelastungsfreiheit prinzipiell erlaubt ist, wenn ansonsten schutzwürdige Rechte Dritter beeinträchtigt würden und weniger einschneidende Mittel nicht zur Verfügung stehen.«²³ Darüber hinaus müssen Mitwirkungspflichten, die zu einer Selbstbelastung führen können, dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügen, das heißt, sie müssen geeignet und erforderlich sein, um das angestrebte Ziel zu erreichen und dürfen den von der Mitwirkungspflicht Betroffenen nicht übermäßig belasten.

IV. Mitwirkungspflicht an einem Atemalkoholtest

Als Bestandteil anlassloser Verkehrskontrollen, die nach dem Wortlaut des § 36 Abs. 5 StVO ausdrücklich auch zur Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit berechtigen, zählen Atemalkoholkontrollen zu den staatlichen Überprüfungsaufgaben, deren effektive Durchführung Eingriffe in die Selbstbelastungsfreiheit prinzipiell rechtfertigen können. Sie verfolgen legitime Verkehrssicherheitsziele, indem sie alkoholisierte Fahrzeugführer erkennen, um sie von der weiteren Verkehrsteilnahme auszuschließen.

Weil es sich bei der Verkehrskontrolle nach § 36 Abs. 5 StVO um eine präventiv-polizeiliche Maßnahme handelt, müssen Fahrzeugführer die zur Kontrolldurchführung erteilten Anhalteweisungen der Polizei selbst dann beachten, wenn sie befürchten müssen, dass bei der Kontrolle auch Straftaten (etwa Fahren ohne Fahrerlaubnis oder eine rechtsrelevante Trunkenheitsfahrt) erkannt werden können.²⁴ Dagegen verbietet es der Grundsatz der Selbstbelastungsfreiheit, einen Verkehrsteilnehmer allein aus repressiven Gründen²⁵ durch Androhung einer Geldbuße dazu zu zwingen, auf polizeiliche Weisung anzuhalten.²⁶ In diesem Fall stützt sich die Anhalteweisung auf § 163b StPO, die über die Transformationsklausel des § 46 OWiG sinngemäß auch im Bußgeldverfahren gilt und nicht bußgeldbewehrt ist.

Weiterhin darf ein Verkehrsteilnehmer zu einer möglicherweise selbstbelastenden Mitwirkung an einem Atemalkoholtest nur gezwungen werden, wenn der Atemtest zur Alkoholerkennung

geeignet und erforderlich ist, weil ansonsten etwaige Alkoholisierung nicht ausreichend festgestellt werden kann.

Während keine Zweifel daran bestehen, dass die Mitwirkungspflicht an einem Atemalkoholtest ein taugliches Mittel zum Erkennen und Verhindern von Alkoholfahrten darstellen würde, könnte eine solche Regelung am Merkmal der Erforderlichkeit scheitern, wenn Polizeibeamte rechtsrelevante Alkoholisierung auch ohne Mitwirkung des Betroffenen in ausreichendem Maß erkennen könnten. Das ist allerdings nicht der Fall:²⁷ Nach derzeitiger Rechtslage kann die Polizei einen Alkoholverdacht nur begründen, indem sie einen angehaltenen Fahrzeugführer bei der Kontrolle genau beobachtet, um dabei alkoholtypische Auffälligkeiten wie schwankender Gang, gerötete Augen oder Alkoholgeruch in der Atemluft festzustellen. Erst wenn sich solche Feststellungen zu einem konkretem Trunkenheitsverdacht verdichten, sind strafprozessuale Maßnahmen zur Beweissicherung zulässig. Die Verdachtsgewinnung ist allerdings insofern problematisch, als Menschen mit langjährig erworbener Alkoholtoleranz kaum alkoholtypische Ausfallerscheinungen zeigen und sich gerade in einer Kontrollsituation keine Beeinflussung anmerken lassen.²⁸ Zwar können nicht instrumentelle Tests, die auch Bestandteil der ärztlichen Untersuchung sind (z.B. Geh- und Drehtests, Nystagmusktest, Einbeinstand), durchaus hilfreich sein, um Anhaltspunkte einer etwaigen Alkoholbeeinflussung zu gewinnen. Sie sind aber nur bedingt aussagekräftig. Abgesehen von ganz groben Ausfallerscheinungen sind die bei einem einzelnen Test gewonnenen Feststellungen zur Verdachtsgewinnung schon deshalb unzureichend, weil Ver-

22 Mündliche Aussagen unterscheiden sich von »nonverbaler« Mitwirkung dadurch, dass die aus Aussagen erhällichen Erkenntnisse nicht auch ersatzweise anderweitig gewonnen werden können, während bspw. Alkoholbeeinflussung auch durch Atemtests oder Blutanalysen festgestellt werden kann, wenn der Betroffene dazu schweigt oder sie leugnet. Insofern berührt die Preisgabe eigenen Wissens den Persönlichkeitsschutz in weitaus stärkerem Maße, als dies bei nonverbalen Mitwirkungshandlungen der Fall ist. Die Sonderstellung verbaler Mitwirkung korrespondiert auch mit den strafprozessualen Belehrungspflichten, die sich – mit der einzigen Ausnahme des § 81h Abs. 4 StPO (DNA-Reihenuntersuchung) – ausschließlich auf die Aussagefreiheit beziehen. Näheres zur Differenzierung zwischen dem Betroffenen als Wissensträger und als Augenscheinobjekt: Cierniak/Herb, NZV 9/2012, S. 409 ff. m.w.N.

23 So auch Geppert, Blutalkohol, Vol.29/1992, S. 289 ff. (295).

24 Würde das Recht auf Selbstbelastungsfreiheit uneingeschränkt gelten, dann wäre bereits die Bußgeldbewehrung der Anhalteweisung bedeutungslos, weil sich eine Missachtung des Haltgebots mit der Behauptung rechtfertigen ließe, man habe nicht anhalten können, um sich nicht der Gefahr auszusetzen, sich selbst zu belasten.

25 In sogenannten Gemengelage bleibt die Verkehrskontrollbefugnis nach § 36 Abs. 5 StVO bestehen, solange die präventive Kontrollabsicht dominiert. Es wäre nicht einsehbar, wenn bereits eine geringfügige Ordnungswidrigkeit die Anwendbarkeit der Vorschrift ausschließen würde, nur weil auch ein repressiver Einschreitanlass vorliegt. Vgl. z.B.: KG Berlin, Beschl. v. 04.07.2001 – 1 Zs 605/01 – 3 Ws 245/01, juris (Verkehrskontrolle aufgrund unvorschriftsmäßiger Beleuchtung und verschmutztem Kennzeichen); OLG Hamm, Beschl. v. 20.03.2012 – III-3 RBs 430/11, juris (Verkehrskontrolle nach vorschriftswidrigen Überholen).

26 Ebenso: BGH, Beschl. v. 31.01.1984 – 4 StR 350/83, juris.

27 Nur ca. 20 % der Trunkenheitsfahrten werden in Großkontrollen entdeckt. Bei Unfällen liegt die Entdeckungsquote bei ca. 60 %. Blutalkohol, Vol. 34/1997 S. 344 ff.

28 Laut Forschungsergebnissen werden in Deutschland 35 % der Personen mit Alkoholproblemen bei polizeilichen Routinekontrollen nicht erkannt, weil sie ihren Zustand gut verbergen können. [Blutalkohol, Vol 42/2005, S. 137 ff. (142)].

gleichwerte fehlen, die bei einer Testdurchführung im nüchternen Zustand erreicht werden. Alkoholgeruch kann zwar ein Hinweis auf eine alkoholische Beeinflussung liefern. Er kann aber auch mit atemerfrischenden Bonbons, Kaugummis und Lutschpastillen überdeckt werden und tritt bei bestimmten Alkoholika wie Wodka oder Gin mangels geruchsbildender Bestandteile (wie Aromen, Fuselöle und Zucker) überhaupt nicht auf, denn reiner Alkohol ist geruchsneutral. Weil Alkoholgeruch im Fahrzeuginnenraum auch andere Ursachen als Alkoholisierung des Fahrers haben kann, lässt sich daraus ohnehin noch kein Trunkenheitsverdacht begründen.²⁹ Selbst wenn Alkoholgeruch in der Atemluft eines Fahrzeugführers wahrnehmbar ist, wird mitunter die Meinung vertreten, dass dies allein nicht genügt, um auf grenzüberschreitende Alkoholisierung zu schließen.³⁰ Denn grundsätzlich ist eine Alkoholisierung erst ab 0,5 ‰ – bei zusätzlichem Vorliegen alkoholbedingter Ausfallerscheinungen bereits ab 0,3 ‰ – rechtsrelevant.³¹ Zwar dürfen Polizeibeamte einen Fahrzeugführer anlässlich einer Verkehrskontrolle ohne Belehrung auch fragen, ob er Alkohol getrunken hat, solange gegen ihn noch keine einschlägigen Verdachtsmomente vorliegen. Der Fahrzeugführer muss darauf aber nicht antworten und hat diesbezüglich auch das Recht »selbst begünstigend« zu lügen.

Weil rechtsrelevante Alkoholisierung ohne technische Hilfsmittel nicht ausreichend erkannt werden kann, ist es erforderlich, bei anlasslosen Verkehrskontrollen von allen Fahrzeugführern einen Atemalkoholtest zu verlangen.

Allerdings ist die Mitwirkungspflicht an einem Atemalkoholtest selbst bei erwiesener Eignung und Erforderlichkeit nur zulässig, wenn sie auch angemessen ist. Das ist nur der Fall, wenn die Nachteile, die einem von der Maßnahme betroffene

nen Fahrzeugführer drohen, nicht außer Verhältnis zu den Vorteilen stehen, die sie bewirken sollen.

Die Überprüfung der Angemessenheit erfordert eine abwägende Bewertung, die die Art der abverlangten Mitwirkung sowie die Schwere des zur Durchsetzung der Mitwirkungspflicht ausgeübten Zwangs mit dem öffentlichen Interesse an der Beschaffung und Verwertung der Testergebnisse miteinander ins Verhältnis setzt. Hierbei ist zunächst festzustellen, dass es sich bei dem bloßen Beatmungsvorgang eines Alkoholtestgerätes nur um eine minimal beeinträchtigende Aktivität handelt, die ohne großen Kraft- und Zeitaufwand und ohne Eingriff in die Intimsphäre³² an jedem Ort durchgeführt werden kann. Die eigentliche Erschwernis liegt nicht in der Art der abverlangten Handlung sondern in den Nachteilen, die einem Betroffenen bei Testverweigerung und im Falle eines positiven Testergebnisses drohen. Damit stellt sich zunächst die Frage, welche Durchsetzungsvariante die größte Wirkung hat, um danach zu prüfen, ob die wirkungsvollste Alternative auch erforderlich ist und dem Betroffenen zugemutet³³ werden kann.

29 Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschl. v. 21.05.2003 – 2 ObOWi 219/03, juris.

30 Gamse, NVZ 2002, S. 17.

31 Ein absolutes Alkoholverbot gilt nur ausnahmsweise bspw. für unter 21-jährige und Fahranfänger (§ 24c Abs. 1 StVG), LKW-Fahrer, die Gefahrgut befördern (§ 9 Abs. 11 Nr. 18 GGVSE) sowie für Bus- und Taxifahrer (§ 8 Abs. 3 und 5 BOKraft).

32 Anders zu bewerten ist die Abgabe einer Urinprobe unter Aufsicht, die in die Intimsphäre eingreift.

33 Die Begriffe »Zumutbarkeit« und »Angemessenheit« werden im Schrifttum oft synonym verwendet.

Fahrräder, Pedelecs und E-Scooter – Benötigen wir neue Bau- und Betriebsvorschriften?

von Marco Schäler, Koblenz*

Mobilität gewinnt in einer immer schneller werdenden Gesellschaft zunehmend an Bedeutung und bildet dabei eine wesentliche Grundlage in der bedarfsorientierten Lebensgestaltung. Vor diesem Hintergrund haben sich in den vergangenen Jahren zunehmend neue Mobilitätsformen etabliert, die sich aufgrund ihrer flexiblen Nutzungsmöglichkeiten und der niedrigen Instandhaltungskosten einer zunehmenden Beliebtheit in der Gesellschaft erfreuen. Aktuell erfahren vor allem moderne Fortentwicklungen des klassischen Fahrrads sowie Elektrokraftfahrzeuge in Form von E-Scootern ihre flächendeckende Marktdurchdringung in Deutschland. Dabei ist festzustellen, dass insbesondere die Fahrradindustrie die bestehenden Bau- und Betriebsvorschriften in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) aufgrund von »Grauzonen« zunehmend ausreizt. Insofern lohnt sich zum aktuellen Zeitpunkt ein erster Abgleich der bestehenden Rechtsgrundlagen mit den im Straßenverkehrsraum festzustellenden Mobilitätsformen.

I. Fahrräder und Pedelecs

Das Fahrrad erfährt bereits seit mehreren Jahrzehnten eine unveränderte Begriffsdefinition im Wiener Übereinkommen, die mit der Zweiundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.05.2017 nahezu wortgleich in die nationale Vorschrift in § 63a Abs. 1 StVZO überführt wurde. Zudem erfolgte mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze zum 21.06.2013 die Aufnahme von sog. Pedelecs ins deutsche Straßenverkehrsrecht, die zugleich im Rahmen einer gesetzlichen Fiktion vom Kraftfahrzeugbegriff ausgenommen und dem Fahrrad gleichgestellt worden sind. Seither ist eine rapide Zunahme der jährlichen Absatzzahlen und der verschiedenen Variationen von Pedelecs auf dem Fahrradmarkt zu verzeichnen.

* Der Verfasser ist Dozent für Verkehrsrecht an der Hochschule der Polizei in Rheinland-Pfalz und Geschäftsführer der Fachkommission Verkehr der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG).

Demgegenüber wurden die entsprechenden Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrräder im Abschnitt III Ziffer 3 der StVZO leider nicht in gebührender Weise an diese schnelllebigen Entwicklungen angepasst und weisen in Teilen noch antiquierte Begrifflichkeiten (z.B. »Radlaufglocke« in § 64a S. 3 StVZO) sowie bedenklich unbestimmte Rechtsbegriffe (z.B. »Stand der Technik« in § 63a Abs. 3 StVZO) auf. In Folge dessen ergeben sich für die Fahrradindustrie momentan nur eingeschränkte Rahmenvorgaben, die zwar die Produktvielfalt fördern, allerdings mit erkennbaren Beeinträchtigungen in der Verkehrssicherheit einhergehen.

1. Fahrräder und Pedelecs mit überdimensionalen Abmessungen

Insofern sind vornehmlich Lastenfahrräder und Lastenpedelecs festzustellen, die im Vergleich zum klassischen Fahrrad oder Pedelec erheblich größere Fahrzeugdimensionen aufweisen. Beispielhaft sei in diesem Zusammenhang auf Pedelecs mit Kofferaufbau verwiesen (vgl. Abb. 1) oder solche, die über einen eigenen Anhänger verfügen und so eine Gesamtlänge von bis zu acht Metern erreichen können (vgl. Abb. 2). Hierdurch entstehen vermehrt Konfliktstrukturen mit anderen Verkehrsteilnehmenden, da Radwege für solche Fahrzeugkonstruktionen überhaupt nicht ausgelegt sind und hierdurch regelmäßig gefahrenträchtige Ausweichbewegungen auf den Gehweg oder die Fahrbahn festzustellen sind.

Diese Entwicklung wird aktuell durch fehlende spezifische Regelungen in der StVZO zur Bestimmung der höchstzulässigen Höhen-, Längen- und Breitenabmessungen von Fahrrädern in § 63 StVZO begünstigt, da diese Vorschrift lediglich auf die für Kraftfahrzeuge in § 32 StVZO gültigen Vorgaben verweist. Besonders ernüchternd ist dabei der Umstand, dass der Ordnungsgeber in seiner Verweisung noch nicht einmal auf die zu betrachtende Kraftfahrzeugart hingewiesen hat, sodass bei weiter Auslegung auch die Abmessungen für Sattelzüge angenommen werden könnten.

Zusätzlich greift die Fahrradindustrie noch immer auf das seit 1999 gültige und rechtlich unverbindliche Merkblatt für das Mitführen von Anhängern hinter Fahrrädern zurück, da es – mit Ausnahme der Beleuchtung – keine materiellen Vorgaben zur konkreten Ausgestaltung und Anbringung von Fahrradanhängern gibt.



Abbildung 1: Pedelec mit Kastenaufbau (Quelle: Kay Biewald ©)



Abbildung 2: Lasten-Pedelec mit Anhänger (Quelle: Kay Biewald ©)

2. Leistungsmanipulationen (Tuning)

Weiterhin sind zunehmend Leistungsmanipulationen in Form von mechanischen, elektrischen oder elektronischen Veränderungen an Pedelecs festzustellen, die die elektromotorische Tretunterstützung steigern und hierdurch wesentlich höhere Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen. Aktuelle Schätzungen gehen davon aus, dass bis zu einem Drittel der in Deutschland geführten Pedelecs getunt sind und hierdurch eine erhöhte Tretunterstützung erfahren. Neben den straf- und ordnungsrechtlichen Verstößen ruft dieses Verhalten auch zusätzliche Gefahrenmomente hervor, da die Fahrzeugkonstruktion eines Pedelecs nicht für solche Leistungssteigerungen ausgelegt ist und zudem gefahrenträchtige Differenzgeschwindigkeiten zu anderen Verkehrsteilnehmenden auf den gemeinsam genutzten Verkehrsflächen entstehen. Auch an dieser Stelle begünstigen fehlende bzw. ungenügende Regelungsvorgaben zum Schutz vor unzulässigen Eingriffen in den Antriebsstrang des Fahrzeugs diesen zweifelhaften Trend.

3. Berechnung der Nenndauerleistung

Problematisch ist zudem die aktuelle Berechnung der Nenndauerleistung von Elektrofahrrädern, die sich für Pedelecs nach der DIN EN 15194:2018–11 richtet und dabei die maximale Leistung über 30 Minuten an der Antriebswelle des Elektromotors misst. Insofern handelt es sich bei dem für Pedelecs gesetzlich verankerten Höchstwert von 250 W lediglich um einen Durchschnittswert, der auch wesentlich höhere Leistungsspitzen (teilweise von bis zu 800 W) zulässt. Hierdurch entstehen unter anderem auch die in der Praxis festzustellenden Handhabungsunsicherheiten in der Beschleunigung, die nicht selten auch zu Verkehrsunfällen führen.

Lösungsansätze

- Implementierung eines eigenen Abschnitts in der StVZO, der sich mit den Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrräder und Pedelecs befasst und dabei neben den bestehenden Vorgaben (Beleuchtung, Bremsen, Einrichtung für Schallzeichen) auch spezifische sowie hinreichend bestimmte Vorgaben
 - zu den höchstzulässigen Fahrzeugabmessungen,
 - zur Berechnung der Nenndauerleistung von Pedelecs,
 - zur Bereifung,

- zum Gesamtgewicht,
- zum Anhängerbetrieb und
- zum Schutz vor unberechtigten Eingriffen in den Antriebsstrang von Pedelecs analog zu § 30a StVZO macht.

II. E-Scooter

Mit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) zum 15.06.2019 hat der Ordnungsgeber auf die bestehende Nachfrage in der »Mikromobilität« reagiert und die bis dahin bestehende Regelungslücke zum europäischen Typgenehmigungsrecht geschlossen. Seither prägen vor allem sog. »E-Scooter« den Verkehrsraum zahlreicher Städte und stellen die institutionsübergreifende Verkehrssicherheitsarbeit vor bislang unbekannte Herausforderungen. Mit Blick auf die bauarttechnische Beschaffenheit sind dabei folgende Aspekte von herausragender Bedeutung für die Verkehrssicherheit, die im Rahmen der bevorstehenden Evaluation gem. § 15 Abs. 4 eKFV angepasst werden sollten:

1. Sichtbarkeit

Elektrokleinstfahrzeuge in Form von E-Scootern sind aufgrund ihrer schmalen Silhouette und den aktuellen Vorschriften zur lichttechnischen Ausrüstung nur schwer erkennbar, wodurch eine Vielzahl von vermeidbaren Verkehrsunfällen begünstigt werden. Beispielhaft sei auf die Verhaltensvorschrift in § 11 Abs. 3 eKFV verwiesen, wonach Richtungsänderungen durch Handzeichen kenntlich gemacht werden müssen, sofern das Fahrzeug über keinen Fahrtrichtungsanzeiger verfügt. In der Verkehrsüberwachungspraxis ist dabei regelmäßig festzustellen, dass diese Vorschrift zu einer erheblichen Instabilität des Fahrzeugführenden führt und daher oftmals gar nicht befolgt wird. Besondere Brisanz erfährt diese Vorschrift insbesondere bei Rechtsabbiegevorgängen, da der Fahrende hier die rechte Hand von dem Gashebelgriff nehmen muss und somit keine Beschleunigung im Kurvenbereich geben kann und somit die Instabilität des Fahrzeugs ungewollt erhöht.

2. Ausgestaltung der Reifen

Weiterhin spielt die Ausgestaltung der Reifen an Elektrokleinstfahrzeugen eine bedeutsame Rolle für die Verkehrssicherheit, denn diese leisten einen nennenswerten Beitrag für die Stabilität des Fahrzeugs. Basierend auf den bislang vorliegenden Erfahrungen tragen insbesondere größere Reifen zu einer Erhöhung der Fahrstabilität von Elektrokleinstfahrzeugen bei.

3. Leistungsmanipulationen

Auch im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge ist eine deutliche Zunahme von Leistungsmanipulationen festzustellen, die insbesondere auf elektronische Veränderungen zurückzuführen sind. Diese Entwicklung wird nicht zuletzt durch die überarbeitungsbedürftigen Vorschriften zum Schutz vor unbefugten Eingriffen in den Antriebsstrang von Kraftfahrzeugen in § 30a Abs. 1 StVZO begünstigt, denn die Norm verweist lediglich auf »technische« und nicht etwa auch auf elektronische Veränderungen und konkretisiert diese nicht für Elektrokleinstfahrzeuge.

Lösungsansätze

- Einführung einer Vorschrift zum verpflichtenden Aufbau von Fahrtrichtungsanzeigern und Bremsleuchten.
- Festschreibung einer Mindestgröße für Reifen sowie Verbot von Vollgummireifen.
- Fortschreibung der Bestimmungen zum Schutz vor unbefugten Eingriffen in den Antriebsstrang durch
 - Ausweitung der Formulierung in § 30a StVZO auf elektronische Veränderungen sowie
 - sinngemäße Übernahme der in Anhang II der VO (EU) Nr. 44/2014 genannten Vorgaben in die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung.
- Anbringung von illuminierenden Leuchtmitteln an den Fahrzeugseiten, um diese im Fließverkehr sowie ruhenden Verkehr sichtbar zu machen.

Der Clixtar aus zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlicher Sicht

von Bernd Huppertz, Köln*

Zunehmend werden auch in Deutschland Fahrzeugkombinationen nach der Art eines Sattelzuges angetroffen, welche unter dem Handelsnamen Clixtar firmieren. Bei diesen vornehmlich in den Niederlanden eingesetzten Fahrzeugkombinationen handelt es sich um Minisattelzüge, bestehend aus einem zur Sattelzugmaschine umgebauten Lkw der Fahrzeugklasse N1 und einem Sattelanhänger der Fahrzeugklasse O3.

Die Sattelanhänger werden dabei nachträglich in ihren Gewichten so geändert (zumeist abgelastet), dass sie mit der Fahrerlaubnisklasse BE gefahren werden dürfen. Das klingt zunächst einmal unverständlich, ist doch gemeinhin die Fahrerlaubnisklasse C1E einschlägig.¹ Aufgrund einer im niederländischen Fahrerlaubnisrecht bestehenden Ausnahmeregelung [Art. 15 Nr. 1 k Reglement Rijbewijzen (RR)] können solcherart Fahrzeugkombinationen dort mit der Fahrerlaubnisklasse BE gefahren werden.

Der Artikel untersucht hierzu anhand eines konkreten Beispiels, ob die in Rede stehenden Clixtar von Inhabern einer niederländischen Fahrerlaubnis der Klasse BE auch in Deutschland mit eben jener Fahrerlaubnisklasse gefahren werden dürfen.

I. Zulassungsrecht

1. Fahrberechtigung in Deutschland

Bei dem Clixtar handelt es sich zulassungsrechtlich um zwei Fahrzeuge, nämlich einem Kfz (Sattelzugmaschine) und

* Der Autor ist EPHK a.D. und war lange Zeit als Hochschuldozent im Landesdienst der Polizei NRW an der Hochschule in Köln tätig. Insbesondere durch seine Veröffentlichungen in den Bereichen StVZO, Zulassungsrecht und Fahrerlaubnisrecht ist er zum von der Rechtsprechung bundesweit meistzitierten Polizeiautor geworden.

1 Huppertz PVT 3/2005, 104; ders. NZV 2005, 351; ders. VD 2006, 206; ders. PVT 2006, 105; ders. NZV 2013, 529.

einem Sattelanhänger (Sattelaufzieger, Semi-Trailer) jeweils mit eigener Zulassung, also eigenem Kennzeichen und eigener Zulassungsbescheinigung.

Der Einsatz solcher Fahrzeugkombinationen mit niederländischer Zulassung in Deutschland basiert auf der Grundlage des Art. 35 I a) WÜ:²

»Um unter die Vergünstigungen dieses Übereinkommens zu fallen, muss im internationalen Verkehr jedes Kfz und jeder [...] Anhänger zugelassen sein und der Führer des Kfz muss einen Zulassungsschein haben.«

Gemäß Art. 36 I WÜ muss

»im internationalen Verkehr jedes Kfz und jeder Anhänger sein Kennzeichen führen.«

Unionsrechtliche Vorschriften sind hier nicht einschlägig, da das Zulassungsrecht nicht zu den harmonisierten EU-einheitlichen Recht gehört. Im Zulassungsrecht gilt immer noch das Territorialprinzip, denn

»aufgrund fehlender Gemeinschaftsregelungen sind die EU-Mitgliedstaaten berechtigt, die gesetzlichen Voraussetzungen für die amtliche Zulassung von Fahrzeugen, die in ihrem Hoheitsgebiet am Verkehr teilnehmen [...] selbst festzulegen.«³[...] »Das Zulassungsrecht ist bisher nur in Teilbereichen durch die Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge⁴ und die Rahmenrichtlinien über die Typgenehmigungen von Fahrzeugen (2007/46/EG,⁵ 2003/37/EG,⁶ 2002/24/EG)⁷ harmonisiert. Regelungen über das Zulassungsverfahren (Erteilung der behördlichen Erlaubnis, örtliche Zuständigkeiten) sind vom Geltungsbereich dieser Richtlinien nicht umfasst.«⁸

Fahrzeuge werden also nach dem jeweiligen Recht des Staates zugelassen, in dem das Fahrzeug seinen Standort hat.⁹

Der nationale Ordnungsgeber hat die Vorgaben des Art. 35 WÜ in § 20 FZV, die Vorgaben des Art. 36 in § 21 FZV umgesetzt. Auch danach ist für den Einsatz in Deutschland lediglich die Zulassung im Heimatstaat, ein amtliches Kennzeichen und eine Zulassungsbescheinigung erforderlich.

Die in den Niederlanden gebräuchliche Zulassungsbescheinigung entspricht sowohl dem Art. 35 WÜ als auch der Richtlinie 1999/37/EG (dortiger Anhang I, Kap. III) und erst Recht der insoweit großzügigeren Regelung des § 20 I FZV. Das gilt, obwohl die niederländische Zulassungsbescheinigung nicht alle technischen Daten ausweist, die z.B. einer in Deutschland ausgefertigten Zulassungsbescheinigung zu entnehmen sind. Einige Daten »verstecken« sich zudem in dem in der Zulassungsbescheinigung aufgetragenen Chip. Insbesondere fehlen Angaben zur Achslast und zur Aufliegeplatte, die aber bezüglich der Berechnung der erforderlichen Fahrerlaubnisklasse noch eine Rolle spielen.

Allerdings kann die fehlende Angabe der Achslast über den RDW¹⁰ Online-Kentekencheck ermittelt werden. Auf der Website <https://ovi.rdw.nl> kann Jedermann ohne Anmeldung Fahrzeugdaten zu einem beliebigen in den Niederlanden aus-

gegebenen Kennzeichen abrufen. Jedoch stehen auch hier nicht alle technischen Daten zur Verfügung.

Die Aufliegeplatte oder auch spätere durchgeführte technische Änderungen (»Ablasten«) lassen sich nur von einem näher bestimmten Personenkreis (ua Halter) – aber auch nicht online – abrufen. Das erfährt gerade bei den in Rede stehenden Clixtar besondere Bedeutung, werden diese doch gemeinhin durch entsprechendes Ablasten der Fahrerlaubnisklasse BE zugeführt.

2. Exkurs: Übereinstimmungsbescheinigung [Certificat of Conformity (CoC)]

Die fehlenden Angaben können des Weiteren der zu jedem Fahrzeug verpflichtend beigefügten Übereinstimmungsbescheinigung entnommen werden.

Fahrzeuge

»werden auf der Grundlage einer EG-Typgenehmigung produziert, die durch eine mitgliedstaatliche Typgenehmigungsbehörde (in Deutschland: KBA, in den Niederlanden: RDW) erteilt wird. Nach Abschluss des Produktionsprozesses versieht der Hersteller die in Übereinstimmung mit der genehmigten Typ hergestellten Fahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung und bringt sie in den Verkehr. Auf der Grundlage dieser Konformitätsakte EG-Typgenehmigung und CoC lassen die mitgliedstaatlichen Zulassungsbehörden die Kfz für den Straßenverkehr zu.«¹¹

Nach Art. 18 I Richtlinie 2007/46/EG ist

»der Hersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge verpflichtet, jedem [...] Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung beizulegen.«

Allerdings wurde die genannte Richtlinie zum 01.09.2020 durch die VO (EU) 2018/858¹² aufgehoben und durch diese ersetzt. Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten gemäß Art. 88 VO (EU) 2018/858 als Bezugnahmen auf diese Verordnung und sind in Bezug auf die Richtlinie 2007/46/EG nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang XI Nr. 3 zu lesen.

2 Übereinkommen über den Straßenverkehr (Wiener Übereinkommen) v. 08.11.1968.

3 *Holm/Liebermann* SVR 2008, 161 (163); EuGH, Urt. v. 02.10.2003, C-12/02, Rn. 30 DAR 2004, 213.

4 ABl. EG v. 01.06.1999 Nr. L 138, 57.

5 Richtlinie zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kfz und Kraftfahrzeuganhängern v. 05.09.2007 (ABl. EG Nr. L 263, 1 v. 09.10.2007).

6 Richtlinie über die Typgenehmigung für Iof Zugmaschinen und ihre Anhänger [...] v. 26.05.2003 (ABl. EG Nr. L 171, 1 v. 09.07.2003).

7 Richtlinie über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kfz v. 18.03.2002 (ABl. EG Nr. L 124, 1 v. 09.05.2002).

8 *Holm/Liebermann* SVR 2008, 161 (163, Fn. 19).

9 BayObLG VRS 107 (2004), 45 (46, Rn. 9).

10 Rijksdienst voor het Wegverkeer (Verkehrsbehörde der Niederlande).

11 *Röhl* NZV 2020, 183.

12 Verordnung v. 30.05.2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kfz und Kraftfahrzeuganhängern [...] (ABl. EU Nr. L 151, 1 v. 14.06.2018).

Auch nach dieser Verordnung¹³

»stellt der Hersteller für jedes [...] Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Fahrzeugtyp hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform aus und legt sie dem Fahrzeug bei. Die Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform enthält eine konkrete Beschreibung der wichtigsten Merkmale des Fahrzeugs und seiner technischen Leistung.« (Art. 36 I).

Der Hersteller bedient sich dabei der auf der Grundlage des Art. 36 IV VO (EU) 2018/858 i.V.m. Anhang IX und der Durchführungsverordnung¹⁴ festgelegten Muster.

Die Richtlinie 2007/46/EG wurde durch die EG-FGV¹⁵ in deutsches Recht umgesetzt. Auch hiernach besteht die Verpflichtung, eine Übereinstimmungsbescheinigung auszugeben (§ 6 EG-FGV).

In der CoC sind alle technischen Merkmale und Daten des Fahrzeugs dokumentiert, die das Modell beschreiben und für die Zulassung erforderlich sind. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist nach der Legaldefinition des Art. 3 Nr. 5 VO (EU) 2018/858

»das vom Hersteller ausgestellte Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass ein hergestelltes Fahrzeug dem genehmigten Fahrzeugtyp und allen zum Zeitpunkt seiner Herstellung anwendbaren Rechtsakten entspricht.«

Vergleiche hierzu die insoweit übereinstimmende Legaldefinition des § 2 Nr. 8 FZV.

Die CoC ist damit eines der wichtigsten Dokumente des EU-Typgenehmigungsrechts.¹⁶ Sie

»attestiert nach ihrem durch Anhang IX der RL 2007/46/EG vorgegebenen Inhalt, dass ein bestimmtes Fahrzeug einem zugelassenen Typ entspricht und daher zur Teilnahme am Straßenverkehr in den Mitgliedstaaten der EU zugelassen werden kann.«¹⁷

»Bei diesem Dokument handelt es sich um eine vom Hersteller ausgestellte Privaturkunde, der kraft Gesetzes die Wirkung beigemessen wird, dass ein einzelnes typgenehmigtes Fahrzeug von der Zulassungsbehörde zugelassen werden kann, ohne dass die Zulassungsbehörde die Übereinstimmung mit der Typgenehmigung selbst prüft.«¹⁸

Die CoC ist nicht zu verwechseln mit der Zulassungsbescheinigung. Letztere wird nämlich erst auf der Grundlage der in der CoC enthaltenen Daten ausgestellt. Jedoch werden nicht alle in der CoC enthaltenen Daten in die Zulassungsbescheinigung übernommen. Darauf hat mit Blick auf die Rechtslage in Deutschland bereits der ADAC unter dem Titel *»Weniger Infos, mehr Probleme«¹⁹* im Zuge der Einführung²⁰ der Zulassungsbescheinigungen zum 01.10.2005 hingewiesen und empfohlen, die CoC freiwillig mitzuführen und bei Verkehrskontrollen ggf. auszuhandigen.²¹

In den Niederlanden kann die CoC über den RDW von einem näher bestimmten Personenkreis (ua Halter) abge-

rufen werden. Wird das Fahrzeug später technisch verändert (*»Ablasten«*), wird auch die CoC angepasst und eine neue Zulassungsbescheinigung ausgestellt. In dem hier nicht abgebildeten Anschreiben der RDW zu der jeweiligen CoC empfiehlt auch die niederländische Verkehrsbehörde, die CoC bei Fahrten ins Ausland mitzuführen, um bei Kontrollen eventuell auftretenden Problemen zuvorkommen.

Es bleibt jedoch nur bei einer Empfehlung, denn es besteht weder unionsrechtlich noch zulassungsrechtlich eine Verpflichtung, die CoC mitzuführen und/oder bei etwaigen Kontrollen auszuhändigen. Da aber für Fahrer/Halter keine Verpflichtung dazu besteht, haben die Kontrollorgane lediglich Zugriff auf die in der Zulassungsbescheinigung aufgeführten oder über das Online-Portal abrufbaren technischen Daten.

Daran ändert auch die in der hier abgebildeten CoC zitierte Richtlinie 96/53/EG *»zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge [...] sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr«²²* nichts. Nach dortigem Art. 1 i.V.m. Art. 6 müssen die dort aufgeführten Kfz der Fahrzeugklasse N2 und N3 sowie Anhänger der Fahrzeugklassen O3 und O4 ein Fabrikschild führen, welches den Nachweis über die Gewichte trägt. Ersatzweise und nur, wenn das Fabrikschild fehlen würde, muss der Nachweis geführt werden in einem Dokument,

»das von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates ausgestellt wird, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. Dieses Dokument muss die gleichen Rubriken und die gleichen Angaben wie [das Fabrikschild] aufweisen. Es muss an einer für die Kontrolle leicht zugänglichen und gut geschützten Stelle mitgeführt werden.«

Bei dem verwendeten Sattelanhänger handelt es sich zwar um einen Anhänger der Fahrzeugklasse O3. Die Richtlinie nimmt jedoch nur Bezug auf die zulässige Gesamtmasse und die Achslasten. Die zulässige Gesamtmasse kann der Zulassungsbescheinigung entnommen, die Achslast über das Online-Portal abgefragt werden. Die Aufliege last aber ist nicht Gegenstand der Richtlinie.

3. Sachverhalt

Das soll an einem Beispiel (Sachverhaltsannahme) erläutert werden:

13 Entsprechungen finden sich auch in Art. 38 VO (EU) Nr. 168/2013 (zweirädrige Kfz) und Art. 33 VO (EU) Nr. 167/2013 (Iof-Fahrzeuge).

14 Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 v. 15.04.2020 (ABl. EU Nr. L 163, 1 v. 26.05.2020).

15 IdF v. 27.07.2021 (BGBl. I, 3146).

16 Helmig EuZW 2023, 61.

17 Artz/Harke NJW 2017, 3409.

18 Hentschel/König/Dauer, Rn. 10 zu § 2 FZV.

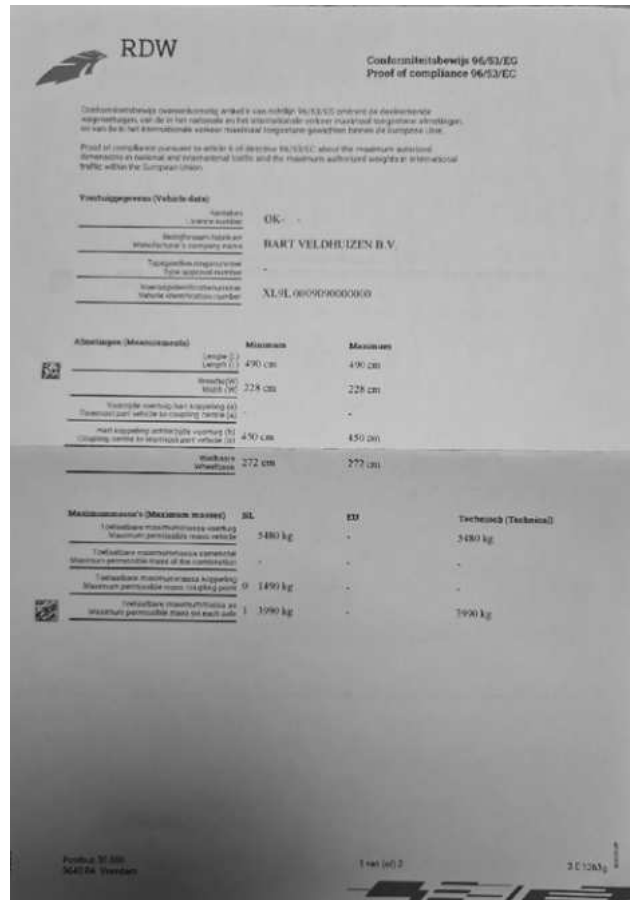
19 ADAC Motorwelt, Ausgabe 11/005, S. 8.

20 38. ÄndVO-StVR v. 24.09.2004 (BGBl. I, 2374).

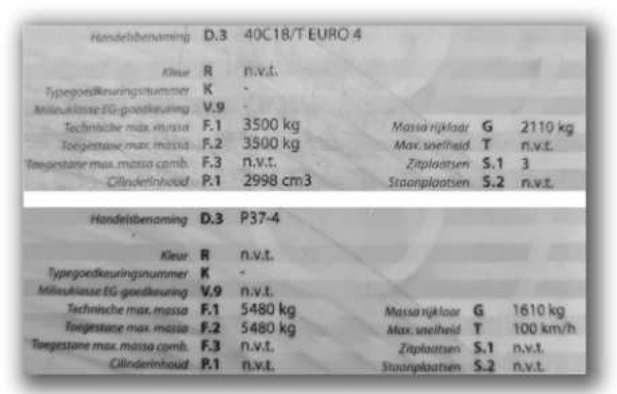
21 Huppertz PVT 2/2006, 66.

22 Richtlinie des Rates v. 25.07.1996 (ABl. EG v. 17.09.1996, Nr. L 235, 59) i.d.F. v. 20.06.2019 (ABl. EG Nr. L 164, 30).

Der Fahrer eines Clixgars ist im Auftrag seiner niederländischen Spedition in Deutschland unterwegs. Er weist sich mit seinem niederländischen Führerschein der Fahrerlaubnisklasse BE mit Erteilungsdatum 2021 aus. Des Weiteren händigt er die beiden Zulassungsbescheinigungen aus. Weitere Dokumente führt er nicht mit, beteuert aber mehrfach, die Fahrzeugkombination mit seiner Fahrerlaubnisklasse fahren zu dürfen. Es besteht der Verdacht des Vorliegens einer Straftat i.S.d. § 21 I Nr. 1 StVG (Fahren ohne Fahrerlaubnis). Infolgedessen wird auch gegen den Halter ermittelt (§ 21 I Nr. 2 StVG).

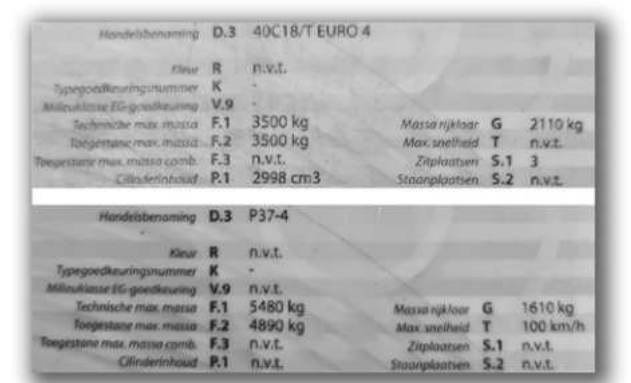


a) Für ein tiefgehendes Verständnis sei der Clixgar zunächst in seiner »Original«-Ausstattung anhand seiner hier auszugsweise wiedergegebenen Zulassungsbescheinigungen von Sattelzugmaschine und Sattelanhänger dargestellt. Die gesetzlich (amtlich) festgelegte zulässige Gesamtmasse der Sattelzugmaschine beträgt 3500 kg, die gesetzlich (amtlich) festgelegte zulässige Gesamtmasse des Sattelanhängers 5480 kg. Die »im Zulassungsstaat zulässige Gesamtmasse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs« ist entsprechend den Vorgaben des Anhang I der Richtlinie 1999/37/EG jeweils in Feld F.2 ausgewiesen.

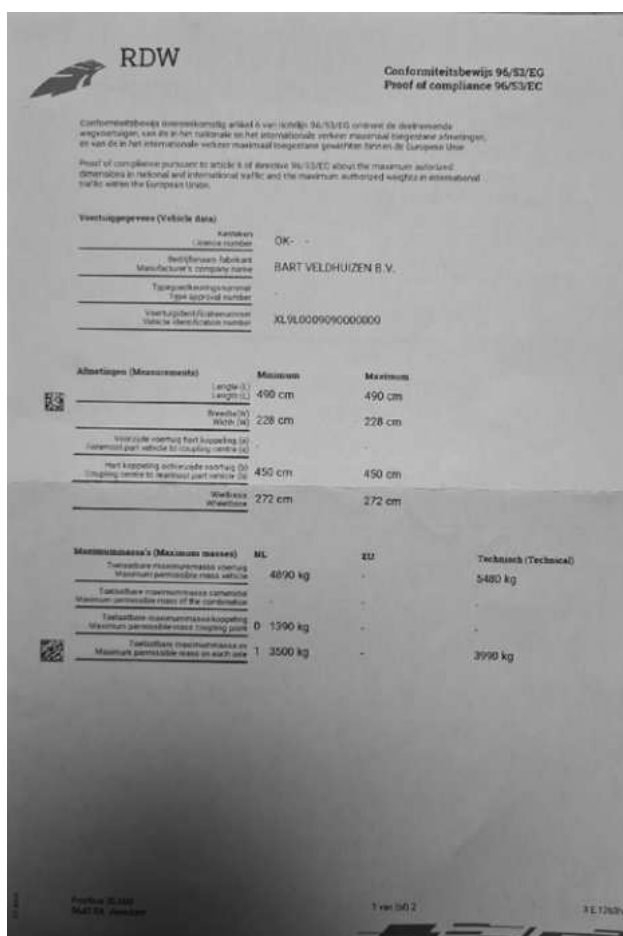


Die zugehörige CoC weist darüber hinaus auch die Achslast (= 3990 kg) sowie die Aufliege last (= 1490 kg) aus:

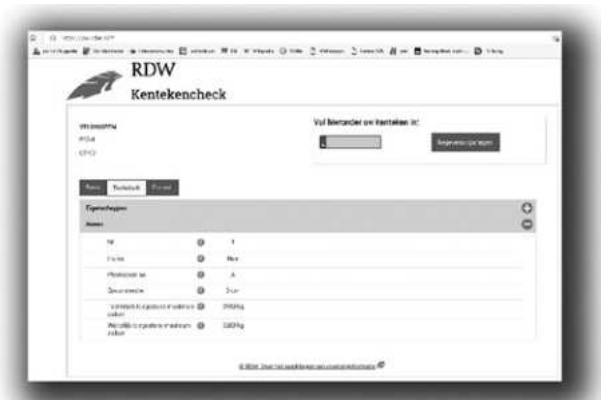
b) Der Sattelanhänger wurde später abgelastet. Daraufhin erhielt er eine neue Zulassungsbescheinigung sowie eine neue CoC. Die neue Zulassungsbescheinigung weist jetzt eine geänderte (abgelastete) gesetzlich (amtlich) festgelegte zulässige Gesamtmasse von 4890 kg auf:



Die neue CoC bescheinigt neben der geänderten (abgelasteten) gesetzlich (amtlich) festgelegten zulässigen Gesamtmasse (= 4890 kg) auch die abgelastete Achslast (= 3500 kg) und die abgelastete Aufliege last (= 1390 kg):



Wird die abgebildete CoC nicht mitgeführt (was – wie im hier – der Regelfall sein dürfte), muss die Achslast (= 3500 kg) über den RDW Online-Kentekencheck abgefragt werden:



Mit den nunmehr zur Verfügung stehenden ermittelten Daten kann auch die fehlende Angabe der Aufliegebelastung berechnet werden:

ZGM SAnh (= 4890 kg) – zul. Achslast SAnh (= 3500 kg) = Aufliegebelastung (= 1390 kg).

II. Fahrerlaubnisrecht

1. Fahrberechtigung in Deutschland

Das Fahrerlaubnisrecht wurde im Gegensatz zum Zulassungsrecht über die Richtlinie 1991/439/EWG (2. Führerscheinrichtlinie) EU-einheitlich angewendet. Allerdings wurde die genannte Richtlinie durch die Richtlinie 2006/126/EG (3.

Führerscheinrichtlinie) aufgehoben und ersetzt. Die Regelungen gelten jedoch entsprechend weiter.²³

Doch hier ist Vorsicht angeraten: Im Zuge der Novellierung des Fahrerlaubnisrechts infolge der Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie zum 19.01.2013 (Art. 16 II: »Die Mitgliedstaaten wenden die Vorschriften ab dem 19.01.2013 an«) haben sich wesentliche Änderungen im Klassenzuschnitt ergeben. Die in Rede stehende Fahrzeugkombination

- erforderte bis zum 18.01.2013 die Fahrerlaubnisklasse BE. Das galt mit Blick auf den streitbefangenen Sachverhalt gleichermaßen in Deutschland wie in den Niederlanden.
- erfordert ab 19.01.2013 im Lichte der 3. Führerscheinrichtlinie die Fahrerlaubnisklasse C1E. Die Fahrerlaubnisklassen wurden also gewissermaßen »angehoben«.²⁴ Für die Niederlande gilt hier allerdings die besondere Regelung des Art. 15 Nr. 1 k RR.

Zu den grundlegenden Errungenschaften des EU-Fahrerlaubnisrechts gehört, dass

»die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt werden« (Art. 2 I).

Der Ordnungsgeber hat in § 29 I FeV diese Forderung umgesetzt:

»Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis dürfen im Umfang ihrer Berechtigung in Deutschland Kfz führen, wenn sie hier keinen ordentlichen Wohnsitz haben.«

In diesem Zusammenhang ist entscheidend, den »Umfang ihrer Berechtigung« zu definieren. Nach diesem Terminus darf der Inhaber der ausländischen Fahrerlaubnis in Deutschland all diejenigen Kfz führen, die er im Ausstellerstaat führen darf. § 29 I FeV implementiert also das Fahrerlaubnisrecht des jeweiligen Ausstellerstaates (Mitgebrachtes Recht).²⁵ Darauf wies bereits die amtliche Begründung zur FeV anlässlich der Novellierung des Fahrerlaubnisrechts 1998 hin:

»Der Umfang ihrer Berechtigung richtet sich grundsätzlich nach dem im Heimatstaat erteilten Recht.«²⁶

Bei etwaigen Verkehrskontrollen ist daher zunächst zu prüfen, ob der betroffene Fahrer die in Rede stehende Fahrzeugkombination (Clixtar) im Ausstellerstaat (hier: Niederlande) fahren darf. Denn wenn er es dort darf, darf er es aufgrund der Formulierung des § 29 I S. 1 FeV auch in Deutschland.

Die Nationalität des Fahrerlaubnisinhabers spielt dabei keine Rolle, das heißt, auch ein Deutscher kann in diesem Sinne ausländischer Kraftfahrzeugführer sein.²⁷

Die Fahrberechtigung umfasst dabei alle Kfz der entsprechenden Kategorie, gleich ob sie im In- oder Ausland zugelassen

23 EuGH NJW 2012, 1341, Rn. 64 -Akyüz-; EuGH NJW 2012, 1935 -Hofmann-; EuGH NJW 2015, 2945 -Aykul-; EuGH NJW 2015, 3217 -Wittmann-; EuGH NJW 2021, 2265.

24 Huppertz NZV 2013, 529.

25 Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, Rn. 8 u. 11 zu § 29 FeV; Halm/Kalus, Müko-StVR, Rn. 12 f. zu § 29 FeV; Karnethl/Koehl, Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (Losebl.), Rn. 1 zu § 29 FeV.

26 Amtl. Begr. zu § 28 FeV (BR-Drucks. 443/1998, S. 283).

27 OLG Zweibrücken NZV 1997, 364 (365); Hentschel/König/Dauer, a.a.O., Rn. 8 zu § 29 FeV; Burmann/Hef/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 26. Aufl. 2022, Rn. 19 zu § 2 StVG; Blum NZV 2008, 176.

oder aufgrund der dortigen Bestimmungen zulassungsfrei gestellt sind.²⁸ Das gilt auch für Leihfahrzeuge.²⁹

Zur Beurteilung der erforderlichen Fahrerlaubnis muss also das niederländische Fahrerlaubnisrecht herangezogen werden, denn »der Umfang ihrer Berechtigung richtet sich grundsätzlich nach dem im Heimatstaat erteilten Recht«. Das setzt bei den Überwachungsorganen profunde Kenntnisse des niederländischen Fahrerlaubnisrechts voraus, was naturgemäß schwierig sein dürfte. Als gesetzliche Grundlagen sind hierbei heranzuziehen:

- Wegenverkeerswet (WVW)³⁰
- Reglement Rijbewijzen (RR)³¹

In diesem Fall ist Art. 15 Nr. 1 Buchst. k) RR einschlägig. Nach dieser Vorschrift reicht die Fahrerlaubnisklasse BE aus, wenn die dort aufgeführten Bedingungen eingehalten werden. Bei der Fahrerlaubnisklasse BE handelt es sich um eine EU-einheitlich (harmonisierte) Fahrerlaubnisklasse, die gemäß Art. 2 der 3. Führerscheintrichtlinie von jedem Mitgliedstaat akzeptiert werden muss.

Zu den Bedingungen des Art. 15 Nr. 1 Buchst. k) RR zählen ua die Einhaltung der zulässigen Gesamtmasse, der Masse im fahrbereitem Zustand und der Aufliegebelastung.

Im Fahrerlaubnisrecht ist die zulässige Gesamtmasse von entscheidender Bedeutung für die Zuweisung der erforderlichen Fahrerlaubnisklasse. Die dazu notwendigen Angaben können der Zulassungsbescheinigung entnommen werden.

2. Exkurs: Begriff der zulässigen Gesamtmasse

Nach Anhang I der Richtlinie 1999/37/EG weisen die Zulassungsbescheinigungen

- in Feld F.1 die technisch zulässige Gesamtmasse,
- in Feld F.2 die im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs aus, also die zulässige Gesamtmasse eines konkret zu bewertenden Einzelfahrzeugs.

In den niederländischen Dokumenten werden sie wie folgt bezeichnet:

- Feld F.1: »Technische max. massa«
- Feld F.2: »Wettelijk toegestane max. massa«

Deshalb ist an dieser Stelle die Frage zu klären, welcher Wert für die Berechnung der erforderlichen Fahrerlaubnisklasse zur Anwendung kommt.

Gem. Art. 35 I WÜ muss der Zulassungsschein wenigstens ua Angaben zur »höchsten zulässigen Gesamtmasse« und zur »Leermasse« enthalten.

Während die StVZO an dem Begriff des zulässigen Gesamtgewichts (zGG) festhält, verwenden einschlägige EU-Richtlinien sowie das StVG, die FZV, die EG-FGV und die FeV den Begriff der zulässigen Gesamtmasse. Die Begriffe werden synonym verwandt.³²

Die zulässige Gesamtmasse setzt sich aus der Leermasse und der möglichen Nutzlast (Zuladung) des Fahrzeugs zusammen.

Gem. § 34 StVZO ist

- das technisch zulässige Gesamtgewicht das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung und

nachstehender Vorschriften der §§ 35, 41 X, XV StVZO nicht überschritten werden darf (§ 34 II Satz 2 StVZO).

- das [amtliche, rechtliche] zulässige Gesamtgewicht das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Bestimmungen über die technisch zulässige Gesamtmasse und der Bestimmungen des § 34 StVZO nicht überschritten werden darf (§ 34 III Satz 2 StVZO).³³ Die in § 34 III StVZO aufgeführten Höchstgrenzen des zulässigen Gesamtgewichts stellen also lediglich eine rechtstheoretische Größe für die jeweils dargestellte Fahrzeugart in Abhängigkeit zur Anzahl der Achsen dar.

Der Begriff der zulässigen Gesamtmasse deckt sich mit dem im Zulassungsverfahren festgestellten Gesamtgewicht, wie es in der Zulassungsbescheinigung eingetragen ist.³⁴

- Nach dem Leitfaden des KBA³⁵ ist »der Wert aus der CoC oder der Datenbestätigung zu übernehmen«. In der CoC sind grundsätzlich nur die technisch zulässigen Werte abgebildet.
- Dagegen steht die zulässige Gesamtmasse eines konkret zu bewertenden Einzelfahrzeugs. Letzteres ist die amtliche/rechtliche zulässige Gesamtmasse. Nach dem Leitfaden des KBA³⁶ »ist die in § 34 V StVZO angegebene zulässige Gesamtmasse in kg einzutragen«. Dort ist von der zulässigen Gesamtmasse, nicht von der technisch zulässigen Gesamtmasse die Rede.

Die technisch zulässige Gesamtmasse kann die amtliche/rechtliche zulässige Gesamtmasse durchaus übersteigen. Das hat seinen Grund darin, dass Fahrzeuge ja natürlich auch exportiert werden dürfen. Und dabei kann es durchaus sein, dass die Fahrzeuge technisch »mehr aushalten« als der jeweilige Zulassungsstaat erlauben möchte.

Im Fahrerlaubnisrecht entspricht der Begriff »zulässige Gesamtmasse« dem in der StVZO gebräuchlichen Bezeichnung,³⁷ also der amtlichen/rechtlichen zulässigen Gesamtmasse. Auch die 3. Führerscheintrichtlinie verwendet nur den Begriff der »zulässigen Gesamtmasse«. Es ist auch unter dem in ständiger Rechtsprechung des EuGH³⁸ betonten Grundsatz, dass

»bei der Auslegung einer Unionsvorschrift nicht nur der Wortlaut, sondern auch ihr Kontext und die Ziele zu berücksichtigen sind, zu der sie gehört«

nicht ersichtlich, warum hier etwas anderes gelten soll.

3. Exkurs: Ablastung

Unter »Ablasten« versteht man die nachträgliche Verringerung der zulässigen Gesamtmasse eines Fahrzeugs gegenüber

28 Hentschel/König/Dauer, a.a.O., Rn. 8 zu § 29 FeV.

29 BayObLG VRS 40, 375.

30 Wet van 21 april 1994, houdende vervanging van de Wegenverkeerswet (Wegenverkeerswet 1994) i.d.F. v. 01.01.2016.

31 Besluit van 30 mei 1996, houdende uitvoering van de Wegenverkeerswet 1994 (Reglement rijbewijzen) i.d.F. v. 01.11.2017.

32 Hentschel/König, a.a.O., Rn. 29 zu § 34 StVZO.

33 Hentschel/König, a.a.O., Rn. 5/6 zu § 34 StVZO; Huppertz VD 1993, 108.

34 BayObLGSt 97, 104 (= NZV 1997, 530); OLG Karlsruhe VRS 73, 216; OLG Düsseldorf VRS 82, 233.

35 Leitfaden des KBA zur Ausfüllung der Zulassungsbescheinigung Teil I und II, 7/2021 S. 14.

36 Leitfaden des KBA zur Ausfüllung der Zulassungsbescheinigung Teil I und II, 7/2021 S. 15.

37 Hentschel/König/Dauer, a.a.O., Rn. 29 zu § 6 FeV.

38 Für viele: EuGH, Urt. v. 17.12.2020, Az.: C-693/18, Rn. 94.

dem ursprünglichen serienmäßigen Zustand ohne technische Änderungen am Fahrzeug selbst. Eine Freigabebescheinigung des Herstellers ist nicht zwingend erforderlich. Für die Ablastung ist die Leermasse und die Nutzlastkapazität, die bei der neu festgelegten zulässigen Gesamtmasse noch übrig bleibt, von Bedeutung. Während die Leermasse vom Hersteller festgelegt ist und der Zulassungsbescheinigung in Feld G entnommen werden kann, muss die Nutzlast ermittelt werden. Sie sinkt um den abgelasteten Betrag (vulgo: der Anhänger kann weniger laden). Ablastungen ohne technische Änderungen sind idR bis auf das 1,25fache der Leermasse des Fahrzeugs möglich. Das Nähere regelt die VO (EU) Nr. 1230/2012.³⁹

In unserem Beispielsfall hat die Spedition ihren Sattelanhänger im Zuge der gegen sie geführten Ermittlungen noch ein weiteres zweites Mal abgelastet. Auch hierbei wurde die Eintragung in F.2 geändert (diesmal auf 3500 kg):

Handelsbenaming		D.3 40C18/T EURO 4	
Kleur	R	n.v.t.	
Typegoedkeuringnummer	K		
Milieuclassificatiegoedkeuring	V.9		
Technische max. massa	F.1	3500 kg	Massa rijklaar G 2110 kg
Toegestane max. massa	F.2	3500 kg	Max. snelheid T n.v.t.
Toegestane max. massa combi	F.3	n.v.t.	Zijkleppen S.1 3
Cilinderinhoud	P.1	2998 cm3	Stoorkleppen S.2 n.v.t.

Handelsbenaming		D.3 P37-4	
Kleur	R	n.v.t.	
Typegoedkeuringnummer	K		
Milieuclassificatiegoedkeuring	V.9	n.v.t.	
Technische max. massa	F.1	5480 kg	Massa rijklaar G 1610 kg
Toegestane max. massa	F.2	3500 kg	Max. snelheid T 100 km/h
Toegestane max. massa combi	F.3	n.v.t.	Zijkleppen S.1 n.v.t.
Cilinderinhoud	P.1	n.v.t.	Stoorkleppen S.2 n.v.t.

Auch daraus wird ersichtlich, dass es nur um die Veränderung der amtlichen/rechtlichen zulässigen Gesamtmasse geht. Da das Fahrzeug »ohne technische Änderungen« abgelastet wird, bleibt die Eintragung in Feld F.1 dieselbe. Allein die Eintragung in F.2 wird modifiziert.

4. Ergebnis

Unter Zugrundelegung der Daten der vorliegenden Zulassungsbescheinigungen und der aktualisierten CoC ergibt sich folgende Rechnung i.S.d. Art. 15 Nr. 1 k RR:

- Die Sattelzugmaschine hat – wie gefordert – eine zGM von 3500 kg.
- Der Sattelaufleger hat – wie gefordert – eine zGM von mehr als 3500 kg, hier: 4890 kg
- Nach Art. 15 Nr. 1 k (dortige Nr. 2b) RR darf die zulässige Achslast des Sattelanhängers nicht mehr als 3500 kg betragen. Im vorliegenden Fall ist sie mit 3500 kg angegeben.
- Die Aufliege last beträgt ausweislich der Eintragung in der CoC 1390 kg.
- Nach Art. 15 Nr. 1 k (dortige Nr. 2a) RR berechnet sich der dort zu ermittelnde Differenzbetrag aus der zGM der Sattelzugmaschine (hier: 3500 kg) minus Leermasse der Sattelzugmaschine (hier: 2110 kg) = 1390 kg
- Die Aufliege last (hier: 1390 kg) darf nicht größer als der Differenzbetrag (hier: 1390 kg) sein.

Damit darf die Fahrzeugkombination entsprechend dem niederländischen Fahrerlaubnisrecht (siehe Art. 15 Nr. 1 k RR) mit der Fahrerlaubnisklasse BE gefahren werden. Dies gilt zunächst für die Niederlande selbst, gilt aber über § 29 I S. 1 FeV (»der Umfang ihrer Berechtigung richtet sich grundsätzlich nach dem im Heimatstaat erteilten Recht«) auch in Deutschland.

III. Die Beweislast liegt beim Staat und nicht beim Beschuldigten

Es gehört zu den Grundprinzipien des Strafprozessrechts, dass nicht der Beschuldigte seine Unschuld beweisen muss, sondern dass im Gegenteil die Strafverfolgungsbehörden ihm die Schuld nachweisen müssen.

Mit Blick auf die Besonderheiten der hier einschlägigen Normen des § 21 I StVG i.V.m. § 29 I FeV und den Besonderheiten des europäischen Fahrerlaubnisrechts (hier: § 15 Nr. 1 k Reglement Rijbewijzen) i.V.m. mit den Besonderheiten des internationalen Zulassungsrecht und seiner Ausprägung im niederländischen Wegenverkeerswet ergibt sich folgendes Bild:

Der Beschuldigte ist im Zuge einer durchgeführten polizeilichen Verkehrskontrolle lediglich verpflichtet,

- auf der Grundlage des § 4 II FeV seinen Führerschein und
- auf der Grundlage des § 20 V FZV die Zulassungsbescheinigungen

vorzuzeigen.

RDW		Conformiteitsbewijs 96/53/EG	
RDW		Proof of compliance 96/53/EC	
Conformiteitsbewijs overeenkomstig artikel 6 van Richtlijn 96/53/EG uitbreid tot de overname van voertuigen, die in het buitenland in het internationale verkeer worden toegelaten en worden aangevoerd, en die in het internationale verkeer maximaal toegestaan gewichten bereiken (conformiteitsbewijs).			
Proof of compliance pursuant to article 6 of directive 96/53/EC about the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic within the European Union.			
Voertuiggegevens (Vehicle data)			
Variante	OK		
Licentie nummer			
Beheerder van het voertuig			
Wettelijke naam van de voertuighouder			BART VELDHUIZEN B.V.
Typegoedkeuringnummer			
Typegoedkeuringnummer			
Overige gegevens (andere informatie)			
Wettelijke naam van de voertuighouder			
Wettelijke naam van de voertuighouder			XL9L00000000000000
Afmetingen (Measurements)			
Minimum	Maximum		
Lengte (Length)	490 cm	490 cm	
Breedte (Width)	228 cm	228 cm	
Max. toegestane laad capaciteit (Maximum permitted load capacity)			
Max. toegestane laad capaciteit (Maximum permitted load capacity)	450 kg	450 kg	
Max. toegestane laad capaciteit (Maximum permitted load capacity)			
Max. toegestane laad capaciteit (Maximum permitted load capacity)	272 cm	272 cm	
Maximale massa's (Maximum masses)			
ML	EU	Technisch (Technical)	
Totaal toegestane maximaal draagvermogen (Maximum permissible total mass)	3500 kg	5480 kg	
Totaal toegestane maximaal draagvermogen (Maximum permissible total mass)			
Totaal toegestane maximaal draagvermogen (Maximum permissible total mass)	1390 kg		
Totaal toegestane maximaal draagvermogen (Maximum permissible total mass)	1260 kg	3990 kg	

39 Verordnung v. 12.12.2012 zur Durchführung der VO (EU) 661/2009 hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Kfz und Kraftfahrzeuganhängern bezüglich ihrer Massen und Abmessungen [...]; ABl. EU Nr. L 353, 31 v. 21.12.2012.

Die genannten Dokumente wurden durch die zuständigen mitgliedstaatlichen (niederländischen) Behörden ausgegeben und entsprechen sowohl den internationalrechtlichen Vorgaben als auch den unionsrechtlichen Vorgaben i.S.d. Richtlinie 1999/37/EG und der 3. Führerscheinrichtlinie. Das gilt auch, obwohl gewisse für die Kontrolle durchaus notwendige technische Daten nicht in der Zulassungsbescheinigung eingetragen sind. Fahrer und Halter sind nicht verpflichtet, etwa vorhandene weitere Bescheinigungen des Fahrzeugherstellers oder des RDW (hier: CoC) mitzuführen und/oder auszuhandigen.

Es ist vielmehr Aufgabe der Strafverfolgungsbehörden, selbst etwa fehlende technische Angaben zu recherchieren, um die Berechnung nach den Vorgaben des Art. 15 Nr. 1 k RR vornehmen zu können und so jeden Zweifel an der Unschuld zu beseitigen. Im dargestellten Sachverhalt standen dafür das am Fahrzeug angebrachte Fabrikschild und ein Abruf im RDW Online-Kentekencheck zur Verfügung. Weitere Informatio-

nen stellt auch das niederländische Verkehrsministerium im Internet zur Verfügung.⁴⁰

IV. Strafbarkeit des Halters

Gem. § 21 I StVG ist auch der Halter strafbar, wenn er anordnet bzw. zulässt, dass jemand das Fahrzeug fährt, der die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht. Die Strafbarkeit des Halters setzt also voraus, dass der Fahrer nicht die für das jeweils von ihm geführte Kfz bzw. Fahrzeugkombination erforderliche Fahrerlaubnisklasse besitzt.

Da der Fahrer jedoch über die im vorliegenden Fall erforderliche Fahrerlaubnisklasse BE verfügt, scheidet eine Strafbarkeit des Halters á priori aus.

⁴⁰ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Nieuwe regels voor het rijbewijs B, S. 7 (www.rijksoverheid.nl).

Kfz-Mängelverfahren – Ausbildung, Ablauf bei der Polizei Sachsen und die weitere Abarbeitung am exemplarischen Beispiel durch die Zulassungsstelle der Stadt Leipzig

von Robert Ziegler, Leipzig*

A. Einleitung

Als Polizeibeamter ist der Kontakt mit der Verkehrssicherheitsarbeit unumgänglich, denn in den verschiedenen Dienstzweigen der Schutzpolizei gehören Verkehrskontrollen zu den täglichen Aufgaben. Genauso wie das Mängelverfahren, welches ein wertvolles und unverzichtbares Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit ist.¹ Denn mit Stand Januar 2023 waren in Deutschland insgesamt rund 68,4 Mio. Kraftfahrzeuge und -anhänger zugelassen und jedes dritte Fahrzeug, das in Deutschland zur Hauptuntersuchung vorgeführt wurde, wies Mängel auf. Bei ca. 60 % der bemängelten Fahrzeuge wurden sogar erhebliche oder gravierendere Mängel festgestellt. Häufigste Mängel sind Fehler an der lichttechnischen Einrichtung, gefolgt von den Mängelarten »Bremsanlage« und »Achsen/ Räder/ Aufhängung«.

Das Mängelverfahren war Thema der Bachelorarbeit des Autors. Im Rahmen dieser wurden u.a. Befragungen von Studenten der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) (PolFH), Polizeischülern der Polizeifachschule (PFS) Leipzig und Beamten aus der Polizeidirektion (PD) Leipzig durchgeführt. Die Befragungen erbrachten u.a. Erkenntnisse über den Wissensstand sowie, die Vorgehens- und Verfahrensweise der Befragten im Mängelverfahren. Dabei wurde das Mängel-

verfahren aus Sicht der Sächsischen Polizei unter den landesspezifischen gesetzlichen Vorgaben betrachtet.

B. Das Mängelverfahren

I. Wann ist ein Fahrzeug mangelhaft?

Gem. § 30 Abs. 1 Nr. 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) müssen Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein, dass ihr verkehrüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt. Nach § 30 Abs. 1 Nr. 2 StVZO müssen die Insassen insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sein und das Ausmaß sowie die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben. Hinzu kommt aus § 30 Abs. 2 StVZO, dass Fahrzeuge in straßenschonender Bauweise hergestellt sein und in dieser erhalten werden müssen.

In Bezug auf Fahrzeugmängel gibt die Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) vor, wie ein Fahrzeug zu kennzeichnen

* Der Verfasser ist Polizeikommissar und aktuell tätig in der Polizeidirektion Leipzig, Verkehrspolizeiinspektion, Autobahnpolizeirevier. Dieser Aufsatz ist die Zusammenfassung seiner an der Hochschule der Sächsischen Polizei geschriebenen Bachelorarbeit.

¹ Vgl. *Huppertz*, VD 1999, S. 153 (156).

ist und welche Kennzeichen anzubringen sind, um eine Identifizierung im Straßenverkehr zu ermöglichen.² Durch die StVZO wird ein technischer Mindeststandard gefordert, der einzuhalten ist.³ Die §§ 32 bis 67 StVZO beinhalten genaue Vorschriften, bspw. für Bremsen, Lenkung und Beleuchtung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern.⁴ Ein Fahrzeug ist als mangelhaft anzusehen, sobald es nach Bauart und Ausrüstung nicht den gesetzlichen Anforderungen der FZV, StVZO oder Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) entspricht.⁵

II. Mängelarten

Bei der Hauptuntersuchung unterscheiden die Überwachungsvereine verschiedene Kategorien von Mängeln. Diese sind in der »HU-Richtlinie« – »Richtlinie für die Durchführung von Hauptuntersuchung (HU) und die Beurteilung der dabei festgestellten Mängel an Fahrzeugen nach § 29, Anlagen VIII und VIIIa StVZO« erfasst. Diese kann den Beamten des Polizeivollzugsdienstes eine Hilfe bei der Klassifizierung von Mängeln sein.

Zu den Kategorien gehören der »geringe Mangel« (GM), der »erhebliche Mangel« (EM), der »gefährliche Mangel« (VM) und abschließend die Kategorie »verkehrsunsicher« (VU). Während GM keinen nennenswerten Einfluss auf die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs haben und eine kurzzeitige Abweichung von Vorschriften hingenommen werden kann, wie z.B. bei einem defekten Abblendlicht, sind EM Unvorschriftsmäßigkeiten an Fahrzeugen, die zu einer Verkehrsfährdung führen können.⁶ Dazu zählen u.a. eine beschädigte Frontscheibe mit Rissbildung oder nicht funktionierende Scheibenwischer.

VM sind Mängel, die eine direkte und unmittelbare Verkehrsfährdung darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen jedoch noch keine unmittelbare Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen nach sich ziehen. Hierzu zählen z.B. bis zum Gewebe abgefahrene Reifen.

VU sind Fahrzeuge die Mängel aufweisen, welche ebenso zu einer unmittelbaren Verkehrsfährdung oder Umweltbeeinträchtigung führen können. Allerdings erfolgt bei dieser Mangelart die Untersagung des Betriebs. Dies hat zur Folge, dass das Fahrzeug entstempelt und die Zulassungsbescheinigung Teil 1 entwertet wird. Laut HU-Richtlinie sind bspw. eine gebrochene Felge oder eine gebrochene Achse als Mängel anzusehen, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen.

Ein Mangel liegt ebenso vor, wenn ein Fahrzeug durch den An- oder Einbau von Teilen, die nicht der Maßgabe der StVZO entsprechen, verändert wird. Wird durch diesen Anbau die in der Betriebslaubnis genehmigte Fahrzeugart geändert, besteht durch diesen Anbau eine Gefährdung und wirkt dieser noch auf die Verkehrssicherheit ein oder wird das Abgas- und Geräuschverhalten geändert, dann erlischt zusätzlich die Betriebslaubnis des Fahrzeugs.⁷

III. Zuständigkeiten

Laut der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Überwachung des Straßenverkehrs (VwV VKÜ) liegt die Durchsetzung der Beseitigung von Fahrzeugmängeln in der Zuständigkeit der für das Fahrzeug zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Gem. § 46 Abs. 2 FZV, ähnliches ist im § 68 Abs. 2 StVZO geregelt, ist die örtlich und zugleich sachlich zuständige Straßenverkehrsbehörde die

Behörde des Wohnortes, bei mehreren Wohnungen die des Ortes der Hauptwohnung, soweit nichts anderes vorgeschrieben ist. Bei juristischen Personen, Gewerbetreibenden und Selbstständigen mit festem Betriebsitz ist es die Behörde des Sitzes oder des Ortes der beteiligten Niederlassung. Bestehen im Inland kein Wohnsitz, Betriebsitz oder Niederlassung, so ist die Behörde des Wohnortes oder des Aufenthaltsortes eines Empfangsbevollmächtigten zuständig. Bei im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen obliegt die Durchsetzung der Beseitigung von Fahrzeugmängeln der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Feststellortes. Für den vorschriftsmäßigen technischen Zustand eines Fahrzeuges sind sowohl der Fahrzeugführer nach § 23 Abs. 1 Satz 2 StVO als auch der Halter gem. § 31 Abs. 2 StVZO verantwortlich.⁸ Welche Rolle der Polizeivollzugsdienst im Mängelverfahren innehat, wird im Folgenden beschrieben.

IV. Die Rolle des Polizeivollzugsdienstes

Gem. § 36 Abs. 5 Satz 1 StVO dürfen Polizeibeamte Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit und zu Verkehrserhebungen anhalten. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) regelt zu § 36 Abs. 5 StVO diesbezüglich noch weiter, dass Verkehrskontrollen solche zur Prüfung der Fahrtüchtigkeit der Fahrzeugführer oder der nach den Verkehrsvorschriften mitzuführenden Papiere sind. Sie dienen auch zur Überprüfung des Zustandes, der Ausrüstung und der Beladung des Fahrzeuges.

Wie bereits erwähnt, ist grundsätzlich die Zulassungsbehörde für das Mängelverfahren zuständig. Verlangt die Verkehrssicherheit jedoch ein sofortiges Eingreifen, so kann gem. § 46 Abs. 2 Satz 5 FZV an Stelle der örtlich zuständigen Behörde jede ihr gleichgeordnete Behörde mit derselben Wirkung Maßnahmen auf Grund dieser Verordnung (FZV) vorläufig treffen. Gleiches ist im § 68 Abs. 2 Satz 4 StVZO für Fahrzeuge geregelt, die nicht in den Wirkungsbereich der FZV fallen. Mit § 5 FZV steht eine dem allgemeinen Polizeirecht vorgehende Spezialregelung für Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gegenüber, wenn sich Fahrzeuge als nicht vorschriftsmäßig erweisen.⁹ Die Betriebsbeschränkung oder Betriebsuntersagung sind spezialgesetzlich als Instrumente des § 5 FZV gegeben; bei entsprechender Gefährdungslage kann es polizeirechtlich zum Verbot der Weiterfahrt kommen. Dann erfolgt ein Rückgriff auf die Generalklausel gem. § 12 SächsPVDG.¹⁰ Somit sind Polizeibeamte befugt vorläufig Maßnahmen der Zulassungsbehörde wie die Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkung zu treffen. Die Entscheidung über Maßnahmen wie das Verlangen eines o.g. Nachweises oder Gutachtens obliegt aber der Zulassungsbehörde.

Auch nach Verkehrsunfällen kann der Zustand eines Fahrzeugs vorschriftswidrig werden. Wenn ein Mangel bzw. eine Vorschriftswidrigkeit aus einem Unfall heraus resultieren, so

2 Vgl. *Rebler*, VD 2012, S. 111 (111).

3 Vgl. *Rebler*, a.a.O., ebd.

4 Vgl. *Rebler*, VD 2005, S. 34 ff.

5 Vgl. *Rebler*, VD 2012, S. 111 (113).

6 *Rebler*, VD 2005, S. 34 ff.

7 Vgl. *Huppertz*, SVR 2012, S. 321 (323).

8 Vgl. *Huppertz*, VD 1999, S. 153 (153).

9 Vgl. *Rebler*, VD 2012, S. 111 (113).

10 Vgl. *Huppertz*, SVR 2012, S. 321 (324).

ist ein Mängelbericht zu fertigen. Dies ergibt sich aus der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Aufgaben der Polizei bei der Verkehrsunfallaufnahme und Bearbeitung von Verkehrsunfallanzeigen (VwV Verkehrsunfall).

V. Verfahrensweise

Bei allen Mängelarten ist der Ablauf mit der Mängelkarte gleich. Wenn die angetroffene Person den Mangel vor Ort behebt, dann ist laut VwV VKÜ auf eine Mängelkarte zu verzichten. Ansonsten wird das weiße Exemplar der Mängelkarte, dem Kontrollierten im Anschluss der Fahrzeugkontrolle ausgehändigt und mitgeteilt, dass er dieses der zuständigen Straßenverkehrsbehörde innerhalb von sieben Tagen ab Feststellung des Mangels zuzuleiten hat. Vor der Zuleitung hat der Kontrollierte die Beseitigung des Mangels vornehmen und bestätigen zu lassen. Die Überprüfung sowie Bestätigung der Mängelbeseitigung am Fahrzeug erfolgt laut Mängelkarte durch eine Polizeidienststelle, eine Kraftfahrzeugwerkstatt, einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder eine amtlich anerkannte Überwachungsorganisation. Die auf der Mängelkarte angesetzte Frist hat auf die Art der Abarbeitung der Mängelanzeigen seitens der Kfz-Zulassungsbehörde, keinen Einfluss. Seitens des Fahrzeughalters besteht keine Pflicht die Beseitigung innerhalb der von der Polizei gesetzten Frist durchzuführen. Diese Frist dient vielmehr dazu den Fahrzeughalter zu animieren, die Mängel schnellstmöglich beseitigen zu lassen und damit möglichen Maßnahmen nach § 5 FZV oder § 17 StVZO, auch schon der Anhörung, aus dem Weg zu gehen. Das Verwaltungsverfahren beginnt erst mit Einleitung des Mängelverfahrens durch die Zulassungsbehörde.

Der grüne Teil der Mängelkarte ist durch den Beamten unverzüglich der zuständigen Kfz-Zulassungsbehörde zuzuleiten. Bei der Feststellung von mehreren Mängeln oder wenn das Fahrzeug als VU eingestuft wird, dann ist die Fertigung eines Mängelberichts vorzunehmen. Ebenso bietet sich eine Fertigung von Lichtbildern für eine bessere Beweisführung an. Die Formulierungen auf den Mängelkarten müssen aussagekräftig für weitere Maßnahmen sein.

Bei Fahrzeugen die als VU eingestuft werden, ist eine Entstempelung einhergehend mit einer Entwertung der Zulassungsbescheinigung Teil 1 und somit eine sofortige Untersagung der Weiterfahrt vor Ort die Folge.¹¹ Das stellt nach § 5 Abs. 1 FZV eine Betriebsuntersagung dar, welche durch die Beamten vor Ort vorläufig ausgesprochen wird. Das Fahrzeug wird somit aus dem Verkehr »gezogen«. Voraussetzung für die Betriebsuntersagung ist, dass die Unvorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs als vorhanden feststeht oder offen erkennbar ist. Ein bloßer Verdacht ist nicht ausreichend.¹² Die Verhältnismäßigkeit ist dabei zu beachten.

Bei Fahrzeugen, deren Betriebserlaubnis erloschen ist, erfolgt bei festgestellten Mängeln auch eine Einteilung in die oben genannten Mängelarten. Wenn die Betriebserlaubnis des Fahrzeuges erloschen ist, dann dürfen lediglich Fahrten absolviert werden, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis stehen (§ 19 Abs. 5 Satz 3 StVZO).¹³

Es ist noch zu erwähnen, dass ein mögliches Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren, welches sich aus einer Fahrzeug-

kontrolle heraus ergibt, laut VwV VKÜ Anlage 6 Nr. 2 S. 1 unabhängig vom Mängelverfahren zu behandeln ist.

Es empfiehlt sich das zentrale Fahrzeugregister zu prüfen. Oftmals sind hier entsprechende Vermerke zu den Fahrzeugmängeln angegeben. Bei Unklarheiten oder Unsicherheiten kann eine Rücksprache mit der Kfz-Zulassungsbehörde zu den Geschäftszeiten erfolgen, gerade bezüglich weiterführender Maßnahmen.

VI. Mögliche Probleme

In den Bestimmungen des § 5 FZV und des § 17 StVZO wird immer der Halter oder Eigentümer genannt. Doch wie ist zu verfahren, wenn der Fahrer nicht der Halter ist? Der Fahrer ist gesetzlich nicht verpflichtet die Mängelkarte dem Halter zu übergeben.¹⁴ Da dem Halter seitens der zuständigen Behörde ein Anhörungsbogen zugeschiedt wird, wird dieser von Amts wegen über den Mangel informiert, selbst wenn dies nicht der angetroffene Fahrer übernimmt.

Fahrzeuge im ruhenden Verkehr, solange sie gemäß der FZV ordnungsgemäß zugelassen sind, müssen den Vorschriften der FZV und StVZO entsprechen, ansonsten können Maßnahmen nach § 5 FZV folgen. Das Mängelverfahren dient der Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und hat somit gefahrenabwehrrechtlichen Charakter. Eine unmittelbare Gefahr für den Straßenverkehr kann jederzeit auch von einem parkenden Fahrzeug ausgehen. Zumal auch ein verkehrsunsicheres Fahrzeug eine sofortige Außerbetriebsetzung verlangt.

Bei nicht zugelassenen Fahrzeugen verhält es sich anders. Es besteht grundsätzlich keine Pflicht, sein Fahrzeug zuzulassen, wenn es nicht in Betrieb gesetzt werden soll. Wenn das Fahrzeug nach den Vorschriften des § 3 FZV nicht zugelassen ist, dann gelten die Regelungen der FZV und der StVZO nicht. Die Zulassungsbehörde ist dann nicht zuständig. Bei Fahrzeugen, die abgemeldet im öffentlichen Verkehrsraum abgestellt sind, kann ein Verstoß gegen § 32 StVO vorliegen. Sollte von dem Fahrzeug eine Gefährdung ausgehen, dann können Maßnahmen nach dem Gefahrenabwehrrecht ergriffen werden.

VII. Die Zulassungsbehörde

Das Mängelverfahren ist ein Verwaltungsverfahren der nach Landesrecht zuständigen Behörde (Zulassungsbehörde) und beginnt nach Bekanntwerden des Mangels, bzw. dann, wenn sich ein Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach der FZV, der StVZO oder der eKFV erweist (dies gilt auch für Fahrzeuge gem. § 17 StVZO).

Bevor Maßnahmen gegenüber dem Fahrzeughalter erlassen werden, ist diesem Gelegenheit zu geben, sich zu den für die Entscheidung erheblichen Tatsachen zu äußern (vgl. § 28 VwVfG). Vor diesem Hintergrund erhält der Fahrzeughalter zunächst ein Anhörungsschreiben der Behörde. In dem Anhörungsschreiben wird i.d.R. gem. § 5 Abs. 1 FZV eine Frist zum Nachweis der Mängelbeseitigung gesetzt. Gleichzeitig können in diesem Schreiben auf mögliche Maßnahmen aus § 5 FZV, wie die Betriebsbeschränkung oder -untersagung

¹¹ Vgl. *Rebler*, VD 2005, S. 34 ff.

¹² Vgl. *Rebler*, VD 2012, S. 111 (113).

¹³ Vgl. *Huppertz*, SVR 2009, S. 321 (326).

¹⁴ Vgl. *Huppertz*, VD 1999, S. 153 (155).

bei Nichtbeachtung der Frist hingewiesen werden. Je nach Schwere des Mangels beträgt die Anhörungsfrist seitens der Zulassungsbehörde zwei bis vier Wochen. Von der Anhörung kann allerdings abgesehen werden, wenn eine sofortige Entscheidung wegen Gefahr im Verzug oder im öffentlichen Interesse notwendig erscheint (bspw. bei verkehrsunsicheren Fahrzeugen). Wenn der Halter innerhalb der gesetzten Frist die Mängelbeseitigung nachweist oder das Fahrzeug außer Betrieb setzen lässt, werden keine weiteren Maßnahmen seitens der Behörde eingeleitet. Das Mängelverfahren ist somit abgeschlossen.

Wenn der Halter die in dem Anhörungsschreiben gesetzte Frist nicht einhält, erfolgt die Erstellung eines kostenpflichtigen Bescheids, in dem Anordnungen getroffen werden, die den Fahrzeughalter innerhalb einer Frist zu einem Handeln oder Unterlassen bezüglich des Fahrzeugs auffordern. Diese können sein:

- Anordnung einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung,
- Erbringung eines Nachweises über die Mängelbeseitigung,
- Beibringung eines Gutachtens durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder Prüfingenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation,
- Vorführung des Fahrzeuges.

Darüber hinaus können die Anordnung der sofortigen Vollziehung sowie die Anordnung zu den Kosten des Bescheides enthalten sein.

Der Halter kann sich wie bereits erwähnt auch gegen die Erbringung eines Nachweises oder eines Gutachtens entscheiden und stattdessen die Außerbetriebsetzung seines Fahrzeuges freiwillig beantragen.¹⁵

Kommt der Fahrzeughalter der Aufforderung der Mängelbeseitigung aus dem Bescheid nicht nach (oder lässt er das Fahrzeug nicht freiwillig außer Betrieb setzen), werden ent-

sprechende Zwangsmittel (unmittelbarer Zwang, Ersatzvornahme, Zwangsgeld), die i.d.R. auch im Bescheid benannt und begründet werden, angedroht. In besonderen Fällen erfolgt auch die Ausschreibung des Fahrzeuges in den polizeilichen Auskunftssystemen.

Die Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges von Amts wegen erfolgt, wenn die Vollzugsbediensteten die Kennzeichenschilder entstempelt und/oder den Außerbetriebsetzungsvermerk in die Zulassungsbescheinigung Teil 1 eingetragen haben. Die Kosten der Vollstreckungsmaßnahmen werden dem Vollstreckungsschuldner ebenfalls in Form eines abschließenden Kostenbescheides auferlegt. Die zu treffenden Maßnahmen stehen im Ermessen der Kfz-Zulassungsbehörde. Diese hat sich dabei strikt an den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu halten. Dem betroffenen Halter steht es stets frei gegen die Maßnahmen der Zulassungsbehörde Widerspruch einzulegen und seine Einwände vorzubringen.

C. Umfrageergebnisse

Durch den Verfasser wurden Studenten der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) (PolFH), Polizeischüler der Polizeifachschule (PFS) Leipzig und Beamte aus der Polizeidirektion (PD) Leipzig befragt. Einzelne Ergebnisse werden hier zusammenfassend dargestellt.

I. Bekanntheit

Das Mängelverfahren war 98,95 % aller befragten Beamten bekannt. Dabei wurde es bei 91,84 % aller Befragten in der Ausbildung oder im Studium gelehrt. Das Mängelverfahren ist Bestandteil des ersten Studienjahres an der PolFH in Sachsen. In der PFS Leipzig wird es im Rahmen des ersten Ausbildungsabschnitts sowohl theoretisch als auch praktisch unterrichtet. Das polizeiliche Mängelverfahren ist so gut wie jedem befragten Beamten bekannt, wenngleich ein Teil der Befragten, das Mängelverfahren nicht in der Ausbildung oder im Studium behandelt hat (Diagramm 1). Dies zeigt, dass sich die Beamten das Wissen über das Mängelverfahren auch anderweitig aneignen.

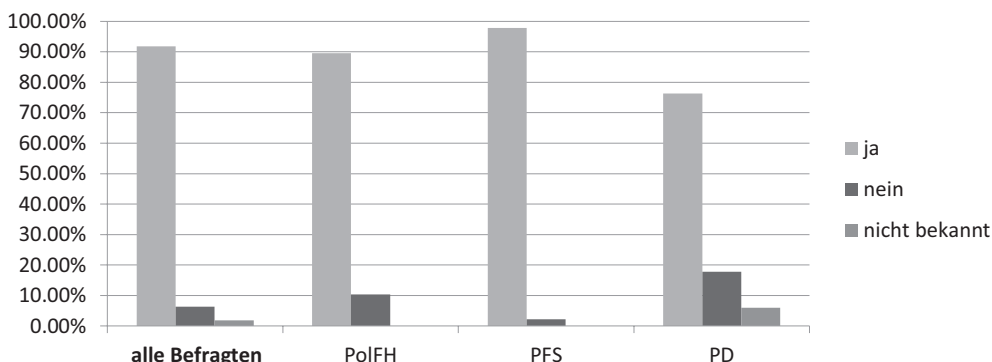


Diagramm 1 – Wurde das Mängelverfahren in der Ausbildung gelehrt?

¹⁵ Vgl. VG Dresden, Urt. v. 04.06.2003 – 14 K 1249/01, juris.

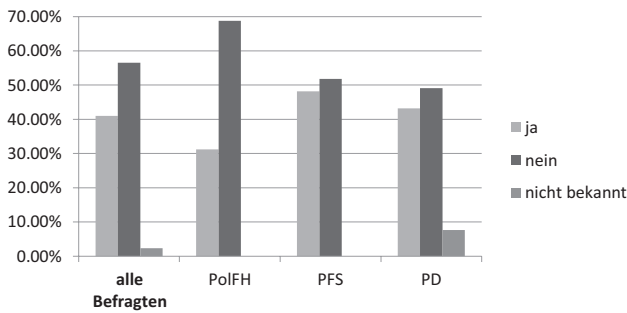


Diagramm 2 – Bekanntheit VwV VKÜ

In Bezug auf die in Sachsen geltende VwV VKÜ stellte sich ein etwas anderes Bild dar. Die Befragung ergab, dass lediglich 41,05 % der Befragten die Verwaltungsvorschrift bekannt ist (Diagramm 2). Die Verwaltungsvorschrift dient als wichtige Grundlage für das Mängelverfahren. Neben Hinweisen für das Mängelverfahren sind in der VwV VKÜ noch Ausführungen bezüglich der Ausweisbestätigung (VwV VKÜ Anlage 7) und der Geschwindigkeitsüberwachung (VwV VKÜ Anlage 1) enthalten.

II. Ausstellung der Mängelkarte

Bei den Befragten der PolFH haben ca. 68,8 % eine Mängelkarte ausgestellt. Hierbei spielt die polizeiliche Vorbildung bei der Auswertung der Daten eine große Rolle. Von den Beamten, die schon eine Ausbildung im mittleren Dienst absolvierten und später das Studium an der PolFH antraten, haben 98,04 % bereits eine Mängelkarte im Dienst ausgefüllt. Bei den Beamten ohne vorherige polizeiliche Erfahrung sind es 48,65 %. Zum Zeitpunkt der Befragung hatten diese im Rahmen des Studiums das Grundpraktikum, welches zwölf Wochen dauert und in einem Polizeirevier durchgeführt wird, zur Verfügung gehabt um eine Mängelkarte im Dienst auszufüllen.

Bei den Auszubildenden an der PFS Leipzig haben 28,81 % der Befragten aus dem zweiten Ausbildungsabschnitt (1.

Praktikum) bereits Erfahrungen im Fertigen einer Mängelkarte sammeln können. Die Mängelkarte ist Bestandteil der Unterrichtung an der PFS Leipzig und wird dort auch zu Schulungszwecken ausgefüllt. Es zeigt sich, dass mit zunehmender Erfahrung der Anteil derer steigt, die eine Mängelkarte ausgefüllt haben.

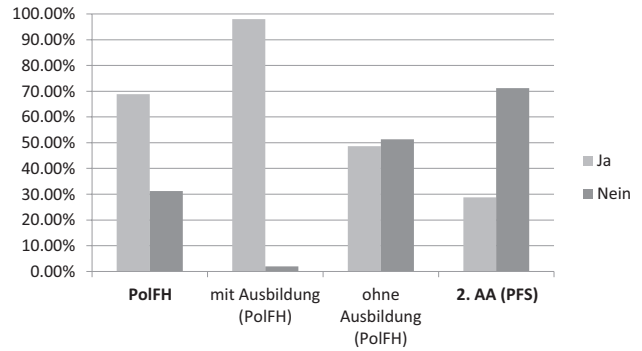


Diagramm 3 – Mängelkarte ausgefüllt (PolFH und PFS)

III. Zuständigkeit und Verfahrensweise

Dass die Zulassungsbehörde am Zulassungsort die korrekte Behörde ist, wurde von 71,84 % aller Befragten angegeben. Die Studenten der PolFH gaben zu 59,2 % die richtige Antwort an. Es wurde kein signifikanter Unterschied zwischen bereits ausgebildeten Beamten und denen ohne vorherige Ausbildung festgestellt. An der PFS Leipzig gaben 91,24 % die richtige Antwort an. Das Einstellungsjahr 2020 schneidet gegenüber 2019 im Verhältnis gesehen ein wenig besser ab. Bei Betrachtung der Umfrageergebnisse in der PD Leipzig gaben 62,71 % der befragten Beamten die korrekte Zulassungsbehörde an. Die Ergebnisse zeigten, dass auf die Zuständigkeiten genauer geachtet werden sollte, um den korrekten Verfahrensweg einzuhalten und Arbeitsaufwand zu sparen.

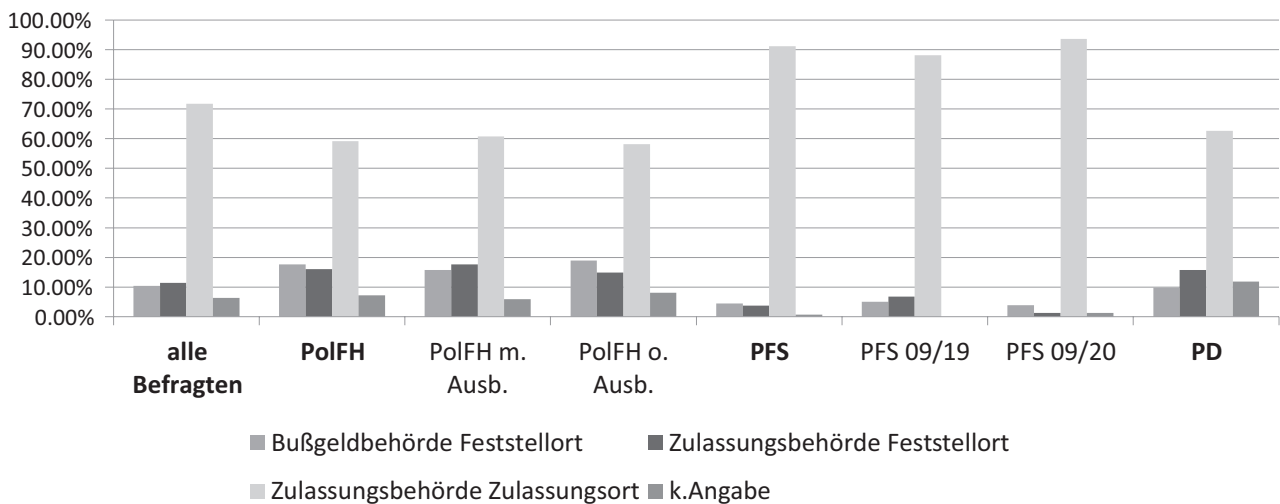


Diagramm 4 – Zuständigkeit

Das Mängelverfahren ist unverzüglich einzuleiten und losgelöst vom Ordnungswidrigkeitenverfahren zu behandeln. Die Mängelkarte ist somit möglichst ohne Zeitverzug an die zuständige Zulassungsbehörde zu übersenden. Von allen 380

Befragten gaben 28,16 % diese Verfahrensweise an. Bei den Studenten der PolFH waren es 8,8 %, in der PFS waren es 48,91 % der Auszubildenden und die Beamten in der PD Leipzig gaben zu 24,58 % die korrekte Vorgehensweise an.

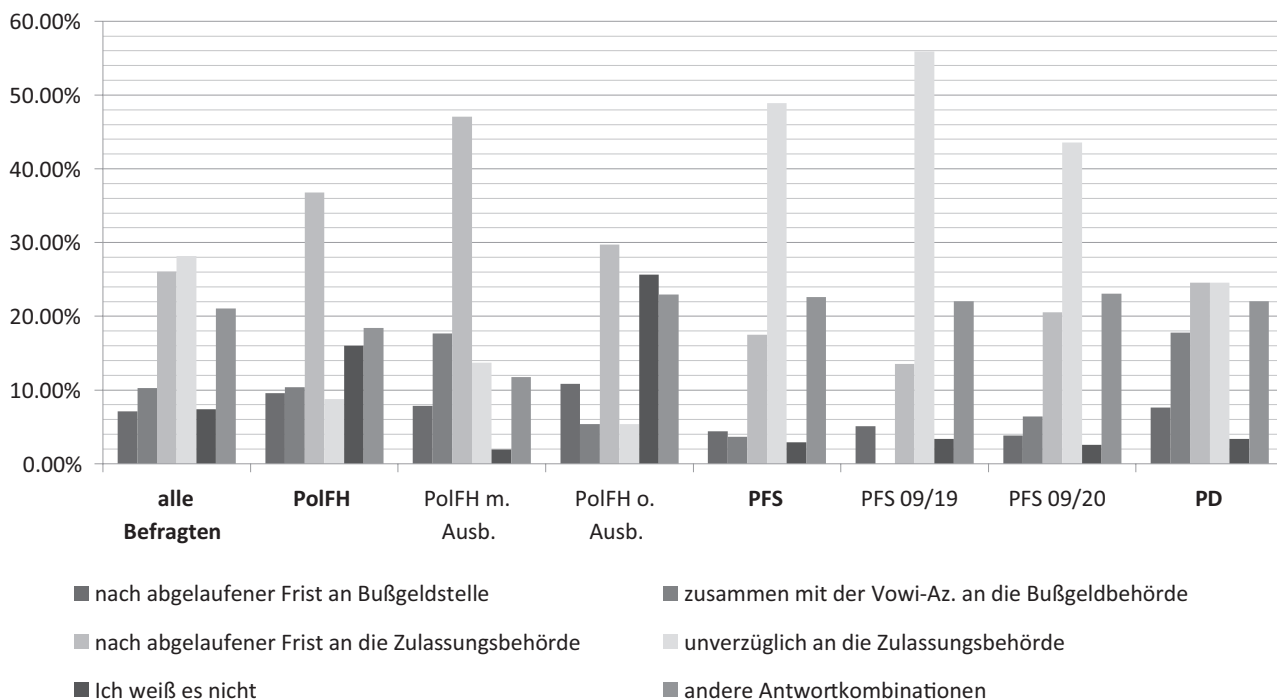


Diagramm 5 – Verfahrensweise

Mit Blick auf diese Ergebnisse wird klar, dass dem Mängelverfahren und auch der VwV VKÜ zukünftig im Studium und in der Ausbildung mehr Beachtung geschenkt werden sollte. Eine unverzügliche Information der Kfz-Zulassungsbehörde erspart Zeit und Arbeitsaufwand für den ausstellenden Beamten und die adressierten Behörden. Dies wäre eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten, von der letztlich auch die Verkehrssicherheit profitiert.

IV. Umfrageergebnisse PD Leipzig

Einige Fragen wurden nur den Beamten der Polizeidirektion Leipzig gestellt. Unter Anderem wie bedeutsam das Mängelverfahren für die Beamten ist. Wie sich aus Diagramm 6 entnehmen lässt, ist es dem Großteil (60,17 %) der Beamten wichtig oder sogar sehr wichtig.

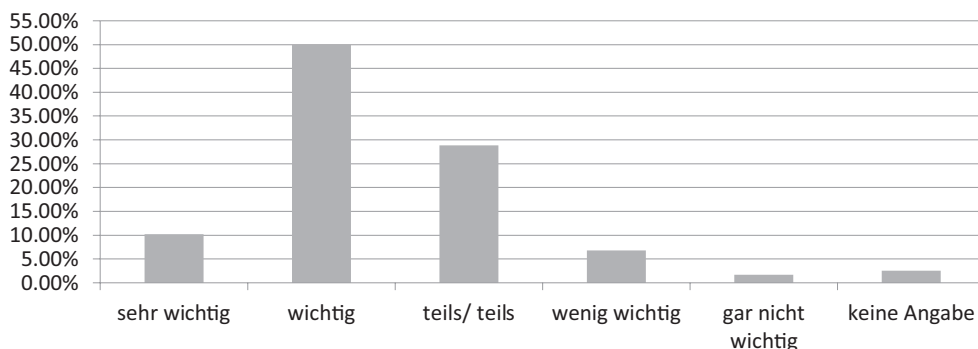


Diagramm 6 – Bedeutsamkeit Mängelverfahren

Ob bei einem festgestellten Mangel eine Mängelkarte ausgestellt wird, beantworteten 18,64 % mit »immer«. 28,81 % der Befragten füllen ihren Angaben nach meistens eine aus. 21,19 % manchmal und 23,73 % stellen selten eine Mängelkarte aus. Der Anteil der befragten Beamten, die nie eine

Mängelkarte ausstellen, beträgt 7,63 %. Durch das ordnungsgemäße Ausstellen und Übersenden der Mängelkarte erlangt die zuständige Behörde Kenntnis von einem vorliegenden Mangel. Anderenfalls erfährt sie nichts von dem Sachverhalt und kann somit keine weiterführenden Maßnahmen treffen.

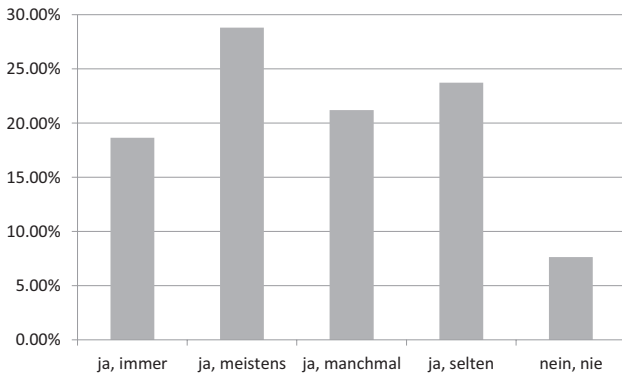


Diagramm 7 – Ausfüllen der Mängelkarte

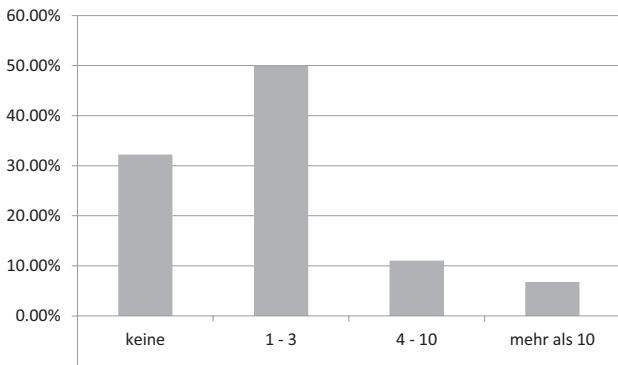


Diagramm 8 – Anzahl Mängelkarten pro Monat in letzten 12 Monaten

Die Anzahl der ausgefüllten Mängelkarten, in den letzten 12 zurückliegenden Monaten, wurde ebenfalls thematisiert (Diagramm 8). Bei der Befragung teilten 32,2 % aller Befragten mit, dass sie keine Mängelkarte ausgefüllt haben. Die Hälfte der befragten Beamten stellten im Monat eine bis drei Mängelkarten aus.

Mögliche Ursachen: Die am häufigsten gegebene Antwort (34,05 %) war, dass die Beamten keine oder kaum Zeit für das Mängelverfahren haben. Wenn eine Verkehrsordnungswidrigkeit geahndet werden soll, sollte auch im gleichen Zuge eine Überprüfung des Pkw durchgeführt und bei Bedarf eine Mängelkarte ausgefüllt werden. Eine korrekt ausgefüllte Mängelkarte beinhaltet, alle Informationen, die für die Anzeige einer Verkehrsordnungswidrigkeit nötig sind. 24,64 % gaben die Antwort, dass sie die Betroffenen nicht noch zusätzlich belasten wollen. Das erscheint zunächst lobenswert und sorgt womöglich dafür, dass die Polizei für den Betroffenen

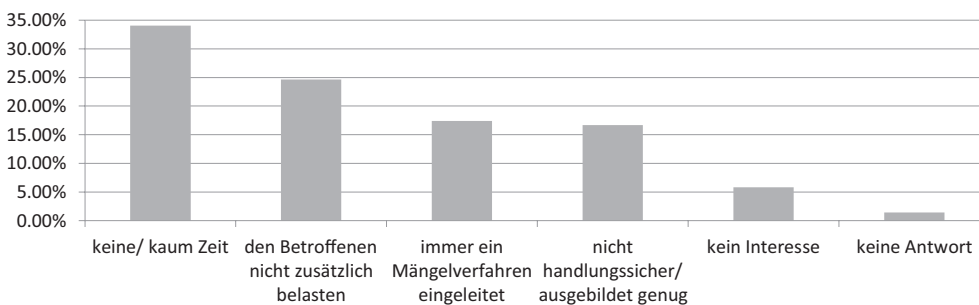


Diagramm 9- Gründe für das Nichtausfüllen der Mängelkarte

ein Stück weit »sympathischer« wird und der Betroffene »weniger Arbeit« hat. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit und den damit einhergehenden Schutz der Verkehrsteilnehmer darf dies jedoch kein Argument sein. Die Antwort »Nicht handlungssicher bzw. nicht ausgebildet genug« nimmt insgesamt einen Anteil von 16,67 % ein. 5,8 % der Gesamtantworten verteilt sich darauf, dass seitens der Beamten kein Interesse besteht. Die Antworten können als Erklärung dafür gezählt werden, warum die Anzahl der Mängelkarten pro Monat sich im unteren einstelligen Bereich bewegen. Auch die individuelle Mobilität hat sich wegen der Lockdowns, des Arbeitens von Zuhause aus und den Einschränkungen die mit der Pandemie einhergingen, verändert. Es liegt aber in den Händen der Beamten selbst, eine Veränderung herbeizuführen. Die Verkehrssicherheit und damit auch das Mängelverfahren als Teil dessen, sollten im Interesse jedes Beamten liegen, der mit Fahrzeugkontrollen in Berührung kommt.

D. Fazit

Als Mängel können alle Unvorschriftsmäßigkeiten und Abweichungen von den Regelungen der StVZO und FZV betrachtet werden. Die Nutzung der HU-Richtlinie kann den Beamten vor Ort bei der Entscheidung seiner Maßnahmen unterstützen. Als Maßnahmen im Mängelverfahren kommen nicht nur diese aus dem § 5 FZV oder § 17 StVZO in Betracht, sondern auch Maßnahmen des Polizeirechts. Die Verhältnismäßigkeit ist bei Maßnahmen wie der Untersagung der Weiterfahrt oder der Betriebsuntersagung stets zu berücksichtigen.

Die durchgeführte Befragung ergab, dass so gut wie jedem Beamten die Mängelkarte und damit das Mängelverfahren grundlegend bekannt sind. Hingegen ist die Anlage 6 Mängelverfahren der VwV VKÜ nicht mal der Hälfte der Befragten bekannt. Ungefähr jedem vierten Befragten ist nicht bekannt, wer die zuständige Behörde im Mängelverfahren ist und nur ein Viertel aller Befragten versendet die Mängelkarte unverzüglich an die Zulassungsbehörde. Diese Ergebnisse zeigen, dass Nachholbedarf diesbezüglich besteht und der VwV VKÜ zukünftig mehr Beachtung geschenkt werden sollte.

Gerade in den Praktika und in der späteren Verwendung sollten mehr Mängelkarten ausgefüllt werden. Das Auseinandersetzen mit diesem Thema und das Erkennen der Wichtigkeit führen dazu, dass mehr Mängelverfahren eingeleitet werden. So kann die Zulassungsbehörde ihrem Auftrag nachkommen und mit Hilfe der Polizei einen wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheitsarbeit leisten.

■ Pressemitteilung DVR vom 26.07.2023

Neue Plakatmotive bringen #mehrAchtung auf Autobahnen und Rastplätze

Die Verkehrssicherheitsinitiative #mehrAchtung sorgt mit drei neuen Plakatmotiven an den Bundesautobahnen und Raststätten für mehr Rücksicht, Respekt und Achtsamkeit auf unseren Straßen. Die Motive werden ab August bundesweit an rund 700 Standorten zu sehen sein. Mit klaren Botschaften wie »Mehr Smart, weniger Phone.« oder »Mehr Licht, weniger Hupe.« werben die Plakate bei allen Verkehrsteilnehmenden für gegenseitigen Respekt und Wachsamkeit.



Die Initiative findet im Rahmen der Kampagne »Runter vom Gas« des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) statt. Sie wird von einer Partner-Allianz aus mehr als 50 Verbänden, Ministerien, Vereinen und Stiftungen getragen. Die Unfallkassen und Berufsgenossenschaften und ihr Spitzenverband, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), unterstützen zudem bundesweit die Plakatierung.

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing bringt die Botschaften der neuen Plakatmotive auf den Punkt: »Um die Vision Zero zu erreichen, brauchen wir #mehrAchtung im Straßenverkehr. Nicht nur im städtischen Bereich und auf Landstraßen, sondern insbesondere auch auf Autobahnen ist gegenseitige Rücksichtnahme gefragt. Verkehrssicherheit ist Teamarbeit. Jeder Verkehrsteilnehmer ist gefordert, Verantwortung zu übernehmen. Deshalb regen unsere Motive zu mehr Achtsamkeit an und sensibilisieren für ein respektvolles Miteinander auf der Autobahn.«

DVR-Präsident Manfred Wirsch fügt hinzu: »Der Mensch ist zentraler Bestandteil des Verkehrssystems. Um dieses sicher zu gestalten, braucht es neben klaren Regeln die Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden – ganz besonders bei der hohen Geschwindigkeit auf der Autobahn.«

Wie wichtig Achtsamkeit im Straßenverkehr ist, bestätigt eine im Auftrag der Initiatoren durchgeführte Umfrage. Demnach ist der primäre Auslöser für Stress im Straßenverkehr rücksichtsloses Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender. Außerdem zeigt die Studie, dass erlebte Achtsamkeit im Straßenverkehr besonders motiviert, selbst achtsam zu sein.

»Eine umsichtige und rücksichtsvolle Haltung im Straßenverkehr ist eine tragende Säule der Unfallprävention. Daher freuen wir uns, mit der bundesweiten Autobahnplakatierung der neuen Initiative #mehrAchtung noch mehr Aufmerksamkeit zu verleihen«, so **Dr. Stefan Hussy, Hauptgeschäftsführer der DGUV**.

Die Initiative #mehrAchtung leistet damit einen wichtigen Beitrag, um das Ziel der Vision Zero – keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr – zu erreichen. Im Jahr 2022 kamen laut Statistischem Bundesamt auf deutschen Straßen 2.788 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben.

■ Presseinformation DEKRA 27.07.2023

forsa-Befragung im Auftrag von DEKRA zum automatisierten Fahren

Grundsätzlich offen für neue Technologien

- Vertrauen in heute verbaute Assistenzsysteme ist recht stark ausgeprägt
- Ältere Menschen skeptisch gegenüber hoch automatisierten Fahrzeugen
- 90 % wünschen sich mehr Standardisierung bei der Bedienung

Wie würden sich Verkehrsteilnehmer gegenüber Fahrzeugen verhalten, die mit automatisierten Systemen ausgestattet sind? Haben sie grundsätzlich Vertrauen in Fahrerassistenzsysteme und in die Sicherheit automatisierter Fahrfunktionen? Gibt es aktuell Probleme bei der Fahrzeug-Bedienung? Und wären standardisierte Funktionen und Systeme am Steuer wünschenswert? Um Fragen wie diese zu beantworten, hat das Meinungsforschungsinstitut forsa im Auftrag von DEKRA für den DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2023 zum Thema »Technik und Mensch« eine repräsentative Befragung durchgeführt. Ein Ergebnis: Das Vertrauen in heute verbaute Fahrerassistenzsysteme ist recht stark ausgeprägt.

In modernen Fahrzeugen übernehmen Software und Elektronik immer mehr Aufgaben und machen das Auto zur rollenden High-Tech-Maschine. Inzwischen ermöglichen alle namhaften Volumenhersteller assistiertes und teilautomatisiertes Fahren, in den nächsten Jahren wird die Anzahl insbesondere von Fahrzeugen mit Funktionen des automatisierten Fahrens deutlich zunehmen.

»Mit Hilfe von Assistenzsystemen können gefährliche Situationen frühzeitig erkannt und Unfälle vermieden oder zumindest ihre Folgen gemindert werden«, sagt Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, im Hinblick darauf, dass über 90 % der Straßenverkehrsunfälle durch menschliches Fehlverhalten verursacht werden. Grundvoraussetzung für den Einsatz der Systeme sei aber, dass sie leicht verständlich sind. »Ihre Bedienung darf nicht zu neuen Risiken oder Gefahren führen, mit denen die erzielten Erfolge in der Verkehrssicherheit wieder aufs Spiel gesetzt werden«, so Fehlauer weiter.

Darüber hinaus ist seiner Ansicht nach eine möglichst hohe Akzeptanz der jeweiligen Systeme und Funktionen erforderlich. Und die ist zumindest in Deutschland relativ hoch, wie die Ergebnisse der forsa-Befragung für den DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2023 zeigen.

Mit Blick auf Fahrerassistenzsysteme, die heute in modernen Fahrzeugen verbaut sind, wie Notbremsassistent, Spurhalteassistent oder Abstandsregel-Tempomat ist das Vertrauen der Befragten mit 68 % relativ stark ausgeprägt. Unter den jüngeren Befragten zwischen 18 und 34 Jahren und unter Männern fällt das Vertrauen diesbezüglich etwas höher aus als unter den Älteren und den befragten Frauen. Immerhin 25 % vertrauen den Systemen allerdings eher nicht und fünf Prozent gar nicht.

Etwa die Hälfte der Befragten erklären, dass sie hinsichtlich ihres Vertrauens in die Sicherheit automatisierter Fahrfunktionen keine Unterschiede zwischen verschiedenen Autoherstellern machen. In der anderen Gruppe, die in diesem Punkt manchen Autoherstellern mehr als anderen vertraut, spielt für 87 % die Marke des Fahrzeugs eine (sehr) große Rolle. Für 78 % ist auch das Herstellungsland ein wichtiger Aspekt, für 55 % ist zudem der Preis des Fahrzeugs ein relevanter Faktor.

Skepsis gegenüber hoch automatisierten Fahrzeugen

Interessant sind auch die forsa-Ergebnisse in Bezug auf hoch automatisierte Fahrzeuge, deren Nutzung in den kommenden Jahrzehnten – in welchem Ausmaß auch immer – zweifelsohne zunehmen wird. Aktuell wird unter anderem darüber diskutiert, ob Fahrzeuge in Zukunft mit einer besonderen Beleuchtung gekennzeichnet werden sollen, wenn sie vollständig automatisiert fahren, um als solche im Straßenverkehr erkennbar zu sein. Danach befragt, wie sie sich einem hoch automatisierten Fahrzeug gegenüber verhalten würden, sagen 60 %, dass sie diesem mit mehr Vorsicht begegnen würden als einem Fahrzeug, das von einer Person gesteuert wird – unabhängig davon, ob sie selbst mit dem Auto, mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. 36 % würden einem solchen Fahrzeug mit gleicher Vorsicht begegnen. Die Skepsis gegenüber hoch automatisierten Fahrzeugen steigt mit zunehmendem Alter der Befragten deutlich an – von 47 % bei den 18- bis 34-Jährigen auf 73 % ab einem Alter von 65 Jahren. Bei Frauen ist die Vorsicht mit 67 % größer als bei Männern 53 %.

Bedienschwierigkeiten mit Funktionen und Systemen

Die forsa-Befragung thematisiert neben dem automatisierten Fahren auch die Bedienbarkeit wichtiger Funktionen und Systeme. Die Erfahrung zeigt immer wieder, dass damit häufig Probleme verbunden sind. Erst recht in Fahrzeugen der jüngeren Generation wie auch aufgrund der Tatsache, dass die Bedienung je nach Hersteller unterschiedlich ist.

So waren zum Beispiel knapp 90 % der Befragten quer durch die verschiedenen Alters- und Bevölkerungsgruppen schon einmal in der Situation, dass sie nicht auf Antrieb wussten, wie bestimmte Funktionen oder Systeme in einem ihnen nicht oder weniger vertrauten Fahrzeug wie etwa einem Mietwagen bedient oder genutzt werden. Dies betraf vor allem den Tempomaten beziehungsweise Abstandsregel-Tempomaten (61 %), das Ablend- und das Fernlicht sowie die Nebelschweinwerfer (55 %), den Scheibenwischer (46 %) und das Navigationssystem (46 %).

Rund ein Viertel der Befragten, die Schwierigkeiten bei der Bedienung von bestimmten Funktionen oder Systemen hatten, gaben an, dass sie deshalb schon einmal abgelenkt waren und es zu einer kritischen Situation im Straßenverkehr kam. Darüber hinaus sagten 62 % der Befragten, dass ihnen in einem Fahrzeug schon einmal eine Warnmeldung angezeigt wurde, die ihnen nicht bekannt war. Insgesamt wünschen sich 90 % der Befragten, dass sich wichtige Funktionen und Systeme bei unterschiedlichen Fahrzeugtypen beziehungsweise -herstellern gleich bedienen lassen.

An der Umfrage nahmen im Oktober 2022 insgesamt über 1.500 nach einem systematischen Zufallsverfahren ausgewählte deutschsprachige Autofahrerinnen und Autofahrer ab 18 Jahren teil.

Weitere Ergebnisse der Befragung sowie Informationen und Empfehlungen zum Spannungsfeld von Technik und Mensch im Verkehr finden sich im aktuellen DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2023.

Er steht online unter www.dekra-roadsafety.com zum Download zur Verfügung.

■ Pressemitteilung BVerwG vom 02.02.2023

Fahrtenbuchanordnung – Verwertbarkeit einer Geschwindigkeitsmessung mit einem standardisierten Messverfahren

BVerwG 3 C 14.21 – Urteil vom 02.02.2023

Wendet sich der Adressat einer Fahrtenbuchanordnung gegen die Verwertbarkeit der Geschwindigkeitsmessung mit einem standardisierten Messverfahren, kann er sich nicht mit Erfolg auf die teilweise Verweigerung des Zugangs zu Rohmessdaten berufen, wenn er nicht seinerseits alles ihm Zumutbare unternommen hat, um diesen Zugang zu erhalten. Das hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entschieden.

Der Kläger, gegen den die Anordnung ergangen war, ein Fahrtenbuch zu führen, begehrt nach deren Erledigung die Feststellung, dass die Anordnung rechtswidrig war. Im Dezember 2018 wurde auf der Bundesautobahn A 8 mit einem mobilen Lasermessgerät des Typs VITRONIC Poliscan FM 1 gemessen, dass mit dem auf den Kläger zugelassenen Pkw die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 41 km/h (nach Toleranzabzug) überschritten wurde. Der Fahrer des Fahrzeugs konnte nicht festgestellt werden. Daraufhin gab der Beklagte dem Kläger unter Anordnung des Sofortvollzugs auf, für die Dauer von sechs Monaten ein Fahrtenbuch zu führen. Der Kläger kam der Anordnung nach.

Seine nach erfolglosem Widerspruch erhobene Klage mit dem Antrag, die Rechtswidrigkeit der Anordnung festzustellen, hat er damit begründet, dass die Geschwindigkeitsmessung nicht verwertbar sei, da das Messgerät keine Rohmessdaten speichere. Das Verwaltungsgericht hat die Klage abgewiesen. Im Berufungsverfahren hat das Oberverwaltungsgericht des Saarlandes festgestellt, dass das Messgerät die Rohmessdaten gespeichert hatte. Der Kläger hat daraufhin geltend gemacht, diese Daten würden ihm von der Bußgeldstelle nicht vollständig zur Verfügung gestellt, obwohl das für eine effektive Rechtsverfolgung erforderlich sei. Das Oberverwaltungsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Behörden und Gerichte dürften auch bei der Entscheidung über eine Fahrtenbuchanordnung die Ergebnisse standardisierter Messverfahren zugrunde legen, solange der Betroffene keine substantiierten Einwände gegen die Richtigkeit der Messung erhebe. Um dem Betroffenen die Möglichkeit zu geben, deren Richtigkeit zu überprüfen, gebiete das Recht auf ein faires Verfahren, ihm Zugang zu Rohmessdaten zu gewähren. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts müsse der Betroffene diesen Zugang aber rechtzeitig beantragt haben. Das sei hier nicht geschehen. Der Kläger habe seinen Antrag auf Zugang bei der Bußgeldstelle erst gestellt, als die Geltungsdauer der Fahrtenbuchanordnung bereits abgelaufen gewesen sei.

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Revision des Klägers zurückgewiesen. Nach § 31a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) setzt eine Fahrtenbuchanordnung u.a. eine Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften voraus. Mit seinem Einwand, die Geschwindigkeitsmessung sei nicht verwertbar, da ihm nicht auch die Rohmessdaten Dritter zur Überprüfung der Messung zur Verfügung gestellt worden seien, hatte der Kläger keinen Erfolg. Allerdings stand die Annahme des Berufungsgerichts, der Betroffene müsse den Zugang zu solchen Daten vor Ablauf der Geltungsdauer der Fahrtenbuchanordnung beantragt haben, nicht im Einklang mit Bundesrecht. Eine solche zeitliche Grenze lässt sich den maßgeblichen bundesrechtlichen Regelungen nicht entnehmen. Doch stellte sich das Berufungsurteil aus anderen Gründen als richtig dar. Konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler hatte der Kläger nicht – wie erforderlich – aufgezeigt. Ist bei einer Geschwindigkeitsmessung ein standardisiertes Messverfahren zum Einsatz gekommen, folgt aus dem Recht auf ein faires Verfahren (Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 20 Abs. 3

GG) zwar im Grundsatz ein Anspruch auch des von einer Fahrtenbuchanordnung Betroffenen auf Zugang zu bei der Bußgeldstelle vorhandenen Daten. Es obliegt jedoch ihm, alle zumutbaren Schritte zu unternehmen, um seinen Zugangsanspruch geltend zu machen und durchzusetzen. Nur wenn er das getan hat, kann es ein Gebot des fairen Verfahrens sein, ihm nicht die Möglichkeit zu nehmen, auf der Grundlage der begehrten Informationen konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler vorzutragen. Der Kläger hat nicht alles ihm Zumutbare getan, um an die gewünschten Daten zu gelangen. Die Bußgeldstelle hat ihm u.a. die seinen Pkw betreffenden Rohmessdaten zur Verfügung gestellt, nicht aber – wie beantragt – zusätzlich die Rohmessdaten der gesamten Messreihe, also nicht auch die Daten zu anderen Verkehrsteilnehmern und die Statistikdatei. Rechtliche Schritte, um den behaupteten umfassenden Zugangsanspruch gegenüber der Bußgeldstelle durchzusetzen, hat er nicht unternommen.

■ Pressemitteilung BGH vom 16.02.2023

Tödlich endendes Kraftfahrzeugrennen durch die Innenstadt von Moers muss zum Teil neu verhandelt werden

Urt. v. 16.02.2023 – 4 StR 211/22

Der u.a. für Verkehrsstrafsachen zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat heute auf die Revisionen der Staatsanwaltschaft und der Nebenkläger das Urteil des Landgerichts Kleve vom 03.06.2021 teilweise aufgehoben und die Sache zu neuer Verhandlung an das Landgericht Duisburg verwiesen.

Prozessverlauf:

Das Landgericht Kleve hatte den Angeklagten im ersten Rechtsgang wegen Mordes zu lebenslanger Freiheitsstrafe verurteilt. Auf die Revision des Angeklagten hatte der 4. Strafsenat das Urteil aufgehoben und die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht Kleve zurückverwiesen; insoweit wird auf die Presseerklärung vom 22.03.2021 (Nr. 62/2021) verwiesen.

Im zweiten Rechtsgang hat das Landgericht Kleve den Angeklagten wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge zu einer Freiheitsstrafe von vier Jahren verurteilt und eine Fahrerlaubnisperre verhängt. Gegen das Urteil haben die Staatsanwaltschaft und die Nebenkläger Revision eingelegt; sie beanstanden die Ablehnung bedingten Tötungsvorsatzes als rechtsfehlerhaft.

Sachverhalt:

Nach den Feststellungen des Landgerichts fuhren der Angeklagte und der bereits rechtskräftig wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge verurteilte frühere Mitangeklagte am Ostermontag 2019 gegen 22.00 Uhr mit ihren hochmotorisierten Fahrzeugen mit maximaler Beschleunigung nebeneinander auf einer nahezu geradlinig verlaufenden, vorfahrtsberechtigten zweispurigen

Straße durch das Stadtgebiet von Moers. Der Angeklagte befuhr dabei die Gegenfahrspur und erreichte rasch eine Geschwindigkeit von 157 km/h. In diesem Moment bog die spätere Geschädigte mit ihrem Fahrzeug von links aus einer Seitenstraße kommend auf die von dem Angeklagten und dem früheren Mitangeklagten befahrene vorfahrtsberechtigte Straße ein. Trotz eines sofort eingeleiteten Brems- und Ausweichmanövers prallte der Angeklagte mit einer Geschwindigkeit von noch 105 km/h auf das Fahrzeug der Geschädigten. Sie erlitt schwerste Verletzungen, denen sie im Krankenhaus erlag. In subjektiver Hinsicht ist das Landgericht zu der Überzeugung gelangt, dass der Angeklagte mit bedingtem Gefährdungsvorsatz, nicht aber mit bedingtem Tötungsvorsatz handelte.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Der Bundesgerichtshof hat das Urteil des Landgerichts Kleve vom 07.06.2021 mit den Feststellungen zur inneren Tatseite aufgehoben. Die Beweiserwägungen, mit denen das Schwurgericht die Annahme bedingten Tötungsvorsatzes abgelehnt hat, waren nicht mit den Erwägungen vereinbar, mit denen es bedingten Gefährdungsvorsatz i.S.d. § 315d Abs. 2 StGB begründet hat.

Das Landgericht hat sich davon überzeugt, dass der ortskundige Angeklagte die objektiv hohe Gefährlichkeit seines Fahrverhaltens zutreffend erkannt hat. Gleichwohl habe er nicht ausschließbar darauf vertraut, dass eine Kollision mit Fahrzeugen des Querverkehrs ausbleiben werde, weil diese »grundsätzlich, wenn auch eingeschränkt« in der Lage sein würden, sein äußerst riskantes Fahrverhalten zu erkennen und sich auf die hieraus ergebende Gefahrenlage einzustellen. Die Annahme bedingten Gefährdungsvorsatzes hat das Landgericht bejaht und zur Begründung ausgeführt, dass der Angeklagte mit einer Kollision mit Verkehrsteilnehmern gerechnet habe, die aus angrenzenden Straßen in die von ihm auf der Gegenfahrspur befahrene Bismarckstraße einbiegen könnten. Diese nicht widerspruchsfrei miteinander vereinbaren Beweiserwägungen zum Vorstellungsbild des Angeklagten begründeten einen Rechtsfehler, der sich zu Ungunsten und zu Gunsten des Angeklagten auswirkte und die Urteilsaufhebung mit den Feststellungen zur subjektiven Tatseite nach sich zog. Die Feststellungen zum äußeren Sachverhalt konnten bestehen bleiben; sie waren von dem Rechtsfehler nicht berührt.

Vorinstanz: Landgericht Kleve – Urt. v. 07.06.2021 – 150 Ks – 507 Js 281/19 – 1/21

Anmerkung

Die Revisionsentscheidung des BGH berührt zwar nicht direkt die polizeiliche Ermittlungsarbeit beim immer wichtiger werdenden § 315d StGB, aber dennoch ist es für Verkehrsermittler gut zu wissen, wie der BGH die Abgrenzung zwischen dem bedingten Gefährdungsvorsatz und dem bedingten Verletzungsvorsatz vornimmt. Zudem können polizeiliche Ermittler, wenn ein Beschuldiger sich überhaupt

in seiner Vernehmung zur Sache einlässt, hinsichtlich des subjektiven Tatbestandes gezielter danach fragen, welche Vorstellungen der Fahrzeugführer zum Zeitpunkt seiner Fahrt gehabt hat oder – bei einer Zeugenvernehmung – wie sich der Fahrzeugführer während der Fahrt gegenüber potenziellen Mitinsassen eines Tatfahrzeugs geäußert hatte.

Mit höflichen juristischen Worten hat der BGH als Revisionsinstanz eine Fehlentscheidung der Richter des Landgerichts Kleve aufgehoben. Dabei liegt es auf der Hand, dass ein Täter, der im Rahmen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit bedingtem Gefährdungsvorsatz gehandelt hat, also damit rechnete und es billigend in Kauf nahm, einen anderen Verkehrsteilnehmer in einen Beinaheunfall zu zwingen, nicht andererseits darauf vertrauen kann, dass bei der für Innerortsverkehr extrem überhöhten Geschwindigkeit eine Kollision nicht zu einem Tod des Unfallgegners führen würde. Eine solche Betrachtung ist pure juristisch-dogmatische Theorie und jenseits der Lebenswirklichkeit wie der BGH es den Berufsrichtern des Landgerichts nunmehr ins Stammbuch geschrieben hat. Es war ein erstinstanzlicher Richterspruch, der das Opfer und seine Hinterbliebenen zugunsten des schuldigen Straftäters im Ergebnis zu Unrecht nochmals psychisch belastete, weshalb auch der Nebenkläger zu Recht Revision einlegte.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bad Dürrenberg

■ Pressemitteilung BGH vom 17.02.2023

Urteil des Landgerichts Kassel gegen Amokfahrer von Volkmarshausen weitgehend rechtskräftig

Beschl. v. 10.11.2022 – 4 StR 192/22

Der unter anderem für Verkehrsstrafsachen zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat die Revision des Angeklagten gegen das Urteil des Landgerichts Kassel ganz überwiegend verworfen, mit dem dieser wegen versuchten Mordes in 89 tateinheitlich zusammentreffenden Fällen in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung in 88 tateinheitlichen Fällen und mit gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt worden ist. Die Strafkammer hatte ferner die besondere Schwere der Schuld festgestellt und die Anordnung der Unterbringung des Angeklagten in der Sicherungsverwahrung vorbehalten. Außerdem hatte sie ihm die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis bestimmt sowie das zur Tatbegehung verwendete Kraftfahrzeug eingezogen.

Nach den Feststellungen entschloss sich der Angeklagte, seinen Pkw mit überhöhter Geschwindigkeit in Teilnehmer und Zuschauer des am 24.02.2020 in Volkmarshausen stattfindenden Rosenmontagszugs zu lenken, um hierdurch eine unbestimmte, möglichst große Anzahl von Personen zu töten. In Umsetzung dieses Tatplans fuhr er mit dem Auto in eine für andere Verkehrsteilnehmer abgesperrte Straße ein, auf

der sich die Menschenmenge befand, und beschleunigte auf eine Ausgangsgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h. Der Angeklagte führte das Fahrzeug sodann – entgegen der Laufrichtung des Umzuges – durch insgesamt drei hintereinander aufgestellte Karnevalsgruppen hindurch. Durch die Fahrt wurden insgesamt 88 Personen zum Teil schwer verletzt.

Der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat den Schuldspruch nach einer teilweisen Verfahrensbeschränkung dahin abgeändert, dass die Tateinheitlich hinzutretende gefährliche Körperverletzung zum Nachteil einiger Geschädigter entfällt. Ferner hat er den Vorbehalt der Anordnung der Unterbringung des Angeklagten in der Sicherungsverwahrung mit den zugehörigen Feststellungen aufgehoben; insoweit hat der Senat die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurückverwiesen. Die weiter gehende Revision des Angeklagten hat der Senat verworfen.

Das Urteil des Landgerichts Kassel ist damit im Schuld- und Strafausspruch rechtskräftig. Rechtskräftig ist ferner die Entscheidung über den Entzug der Fahrerlaubnis, die Einziehung des Führerscheins und die Anordnung der Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Über den Vorbehalt der Anordnung der Sicherungsverwahrung des Angeklagten wird eine andere Kammer des Landgerichts Kassel neu zu verhandeln und zu entscheiden haben.

Vorinstanz: Landgericht Kassel – Urt. v. 16.12.2021 – 2 OJs 8/20 6 Ks 3620 Js 8343/20

Anmerkung

Aus der fachlich beschränkten Sicht eines Verkehrsjuristen mit Blick nicht nur auf das Verkehrsstrafrecht, sondern auch auf das Fahrerlaubnis-/Fahreignungsrecht sind beide Entscheidungen der Richter des Landgerichts und der Richter des BGH in Bezug auf die Maßregel der Besserung und Sicherung der Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 69 StGB und der Anordnung einer Sperrfrist gem. § 69a StGB unverständlich. Wie kann man ernsthaft den Gedanken verfolgen, dass ein Straftäter, der Menschen mittels einer Amokfahrt töten wollte, jemals wieder – allein durch Zeitablauf und ohne begleitende verkehrspsychologische Interventionsmaßnahme – seine Fahreignung zurückgewinnt und daher die Chance erhalten sollte, legal eine Fahrerlaubnis zu erwerben?

§ 69a Abs. 1 Satz 2 StGB eröffnet jedem Strafgericht die Möglichkeit, eine Sperre für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis »für immer« anzuordnen, »wenn zu erwarten ist, daß die gesetzliche Höchstfrist zur Abwehr der von dem Täter drohenden Gefahr nicht ausreicht«. So liegt der Fall hier, indem der Täter seine Ungeeignetheit, ein Kraftfahrzeug zu führen, lebenslang bewiesen hat. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die in der Beurteilung der Fahreignung nicht aus- und fortgebildeten Strafrichter die Verantwortung für die Zukunft einfach an die Fahrerlaubnisbehörde weiterschieben, die vor einem Antrag auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis eine medizinisch-psycho-

logische Untersuchung auf der Grundlage von § 11 Abs. 3 FeV anordnen müsste. Allein diese Chance hat der Täter aufgrund der erwiesenen Ungeeignetheit und eines konsequenten und glaubwürdigen Schutzes der Opfer nicht verdient.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bad Dürrenberg

■ Pressemitteilung BGH vom 20.02.2023

Urteil des Landgerichts Stuttgart wegen Totschlags durch Überfahren rechtskräftig

Beschl. v. 14.02.2023 – 4 StR 485/22

Das Landgericht Stuttgart hat die Angeklagte am 01.08.2022 wegen Totschlags in Tateinheit mit vorsätzlichem gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr zu einer Freiheitsstrafe von drei Jahren verurteilt. Ferner hat es ihr die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist für deren Wiedererteilung festgesetzt.

Nach den Urteilsfeststellungen stand die damals 19-jährige Angeklagte in der Nacht auf den 18.06.2021 mit zwei Begleiterinnen an ihrem in einer Grundstückseinfahrt in Ludwigsburg abgestellten Pkw, wobei man sich unterhielt und Zigaretten rauchte. Der spätere Geschädigte verließ – möglicherweise, weil er sich durch die Gruppe in seiner Nachtruhe gestört fühlte – sein an der Einfahrt gelegenes Wohnhaus und näherte sich der Angeklagten und ihren Begleiterinnen. Diese stiegen, als sie den Geschädigten wahrnahmen, in den Pkw ein. Der Geschädigte, der nur mit Unterwäsche und einem Bademantel bekleidet war und einen Gehstock in der Hand hielt, stellte sich vor das Fahrzeug. Die durch die ungewöhnliche Erscheinung des Geschädigten erschrockene Angeklagte forderte diesen auf, den Bereich vor ihrem Fahrzeug zu verlassen, damit sie losfahren könne. Der Geschädigte kam der Aufforderung nicht nach, sondern stützte sich wortlos auf der Motorhaube des Pkw ab. Die Angeklagte fuhr daraufhin langsam an, um ihre Absicht, davonfahren zu wollen, zu bekräftigen. Der Geschädigte wurde hierdurch auf die Motorhaube aufgeladen, von der er infolge einer Bremsung der Angeklagten kurz darauf hinunterfiel. Die Angeklagte beschleunigte ihr Fahrzeug nun stark und überfuhr den davor zum Liegen gekommenen Geschädigten. Dieser erlitt hierdurch, wie von der Angeklagten für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen, schwere Verletzungen, an denen er trotz sofort eingeleiteter Rettungsbemühungen durch von der Angeklagten herbeigerufene Rettungskräfte kurz darauf starb.

Der zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat die mit der Rüge der Verletzung förmlichen und sachlichen Rechts geführte Revision der Angeklagten verworfen, da die durch das Rechtsmittel veranlasste Überprüfung des Urteils keinen Rechtsfehler zu ihrem Nachteil ergeben hat. Das Urteil ist damit rechtskräftig.

Vorinstanz: Landgericht Stuttgart – Urt. v. 01.08.2022 – 4 Kls-62 Js 60713/21 jug.

Anmerkung

Bei Straftaten dieser Schwere sollte die Option aus § 69a Abs. 1 Satz 2 StGB gezogen werden, die Sperre für den Erwerb einer neuen Fahrerlaubnis »für immer« anzuordnen.

Es gibt einfach Verhaltensweisen im Straßenverkehr, die zum Zweck der Gefahrenabwehr in Verbindung mit der Verteidigung der Rechtsordnung ein derart starkes Ausrufezeichen an die potenziellen Fahrerlaubnisbewerber und -inhaber erfordern, dass andere potenzielle Straftäterinnen und Straftäter abgeschreckt werden, auch nur daran zu denken, in vergleichbaren Lebenssituationen ähnlich zu handeln. Wer – wie die Täterin im vom LG Stuttgart entschiedenen Fall – ohne jeden Skrupel um des eigenen ungehinderten Fortkommens im Straßenverkehr willen ein Menschenleben beendet – und sei die betreffende Verkehrssituation noch so außergewöhnlich wie die Blockade des Fahrweges durch einen anderen Menschen – der hat es nicht verdient, jemals wieder auf legale Weise auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führen zu dürfen, weil diese Person aus Sicht der Verkehrssicherheit eben ein unberechenbares Risiko für andere Menschen ist, die sich zufällig im Fahrweg befinden. Die Ungeeignetheit der Straftäterin zum Führen von Kraftfahrzeugen ist mit einem solchen Verbrechen im eigenen Lebenslauf eines Fahrerlaubnisinhabers lebenslang anzunehmen. Diese Prämisse gilt selbst unter der Voraussetzung, dass die Verbrecherin im vorliegenden Fall noch unter das Jugendstrafrecht fällt und bei ihrer Bestrafung der Erziehungsgedanke im Vordergrund stehen muss; denn bei der Maßregel der Besserung und Sicherung spielt der Erziehungsgedanke keine Rolle. Der charakterliche Mangel der Täterin wiegt so schwer, dass sie keine neue Chance verdient hat, eine neue Fahrerlaubnis zu erwerben, um ggf. nochmals am Steuer eines Kfz unberechenbar zu handeln; denn ihr Opfer hatte ebenfalls keine Chance, dem Tod durch das Überfahren zu entkommen, als die Täterin sich dazu entschlossen hatte, ungeachtet des menschlichen Hindernisses einfach weiterzufahren. Letztlich sind auch die Hinterbliebenen des Opfers ein Leben lang durch den schmerzlichen Verlust eines Familienmitgliedes und Mitmenschen bestraft und demgegenüber ist der lebenslange Verlust der Fahreignung weitaus geringer zu bewerten, weil die Mobilität der Täterin im Verkehr auf vielfache Weise dennoch sichergestellt ist, nur eben nicht (mehr) diejenige durch eine eigene Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bad Dürrenberg

■ Pressemitteilung BGH vom 22.02.2023**Amokfahrt über Stadtautobahn – Urteil des Landgerichts Berlin rechtskräftig**

Beschl. v. 16.02.2023 – 4 StR 329/22

Der unter anderem für Verkehrsstrafsachen zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat die Revision des Beschuldig-

ten gegen das Urteil des Landgerichts Berlin verworfen, das seine Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus und Maßnahmen nach §§ 69, 69a StGB angeordnet hat.

Nach den Feststellungen entschloss sich der an einer paranoiden Schizophrenie erkrankte Beschuldigte unter dem Eindruck akuten Wahnerlebens, mit seinem Kraftfahrzeug Motorradfahrer gezielt anzufahren, um sie zu töten. In Umsetzung dieses Tatplans fuhr er unter anderem gezielt auf drei arg- und wehrlose Motorradfahrer auf, die hierdurch schwer verletzt wurden. Das sachverständig beratene Landgericht ist zu der Überzeugung gelangt, dass der Beschuldigte zum Tatzeitpunkt krankheitsbedingt ohne Schuld gehandelt hat. Es hat seine Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus angeordnet, weil der Beschuldigte aufgrund seiner Erkrankung auch in Zukunft für die Allgemeinheit gefährlich ist.

Der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat die mit mehreren Verfahrensrügen und sachlich-rechtlichen Beanstandungen geführte Revision des Beschuldigten verworfen, weil die Nachprüfung des Urteils keinen Rechtsfehler zu seinem Nachteil ergeben hat.

Das Urteil des Landgerichts Berlin ist damit rechtskräftig.

Vorinstanz: Landgericht Berlin – Urt. v. 31.01.2022 – (521 Ks) 173 Js 20/20 (1/21)

Anmerkung

Die schwere psychische Krankheit einer paranoiden Schizophrenie hat eine lange Vorgeschichte, die im Straßenverkehr in Verhaltensauffälligkeiten wie diese münden kann. In der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sind Schizophrenieerkrankungen unter der Ziffer 7.6 zu finden und sie führen allesamt bei fehlender fachärztlicher Behandlung zum Verlust der Fahreignung. Nur müssen die Fahrerlaubnisbehörden (FEB) erst einmal die Kenntnis von dieser Erkrankung eines Fahrerlaubnisinhabers erhalten.

Bei einem polizeilich relevanten Sachverhalt, bei dem die erkrankte Person auffällig wird, wäre die Mitteilung an die FEB gem. § 2 Abs. 12 StVG durch die beteiligten Polizeibeamten zu fertigen, die Kontakt mit dem Erkrankten hatten und seine Verhaltensauffälligkeiten aus erster Hand schildern können.

War die Polizei nicht involviert, muss der behandelnde Psychiater entscheiden, ob er seine durch § 203 StGB strafrechtlich zum Schutz seines Patienten abgesicherte Schweigepflicht durchbricht, weil er auf der Grundlage von § 34 StGB eine Notstandslage sieht, die er nur durch eine Mitteilung an die Polizei bewältigen kann. Die Polizei muss dann ihrerseits diese Erkenntnisse unverzüglich an die FEB weiterleiten, damit diese ggf. entsprechende Untersuchungsmaßnahmen einleiten kann. Die FEB muss dann – vorrangig vor anderen Fällen – prüfen, ob sie Untersuchungsmaßnahmen gem. § 11 Abs. 2 FeV einleitet. Bleiben sowohl Polizei, als auch Arzt und FEB untätig, kann in Fällen wie diesem wegen der Unfallfolgen gegen sie wegen unechten Unterlassungsdelikten strafrechtlich ermittelt werden.

Die vorgenannten Zusammenhänge sind leider bundesweit in der Polizei noch zu selten bekannt und viele Polizeibeamte kennen ihre gesetzliche Pflicht aus § 2 Abs. 12 StVG nicht, weil sie diese weder in ihrer Ausbildung/Studium, noch in einer Fortbildungsveranstaltung erlernt haben. Insbesondere sind Polizeibeamten die vielfältigen Untersuchungsanlässe aus den §§ 11 – 14 FeV unbekannt, deren Kenntnis aber eine integrale Voraussetzung für die Wahrnehmung der Mitteilungspflicht ist. Auch das ist ein im Ergebnis brisantes Versäumnis in der polizeilichen Aus- und Fortbildung.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bad Dürrenberg

■ Pressemitteilung OLG Frankfurt am Main vom 20.10.2022

Rotlichtverstoß mit einem »SUV« rechtfertigt allein keine erhöhte Geldbuße

Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Beschl. v. 29.09.2022 – Az. 3 Ss-OWi 1048/22

Bei der Bemessung einer Geldbuße darf von dem im Bußgeldkatalog vorgesehenen Regelfall nur abgewichen werden, wenn der betreffende Einzelfall deutlich vom Normalfall abweicht. Nicht ausreichend ist der pauschale Verweis, dass der Betroffene bei seinem Rotlichtverstoß einen »SUV« fuhr. Da der Betroffene hier indes eine gravierende Vorbelastung hatte, hat das Oberlandesgericht Frankfurt am Main (OLG) mit heute veröffentlichter Entscheidung die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gegen die den Regelsatz übersteigende Geldbuße i.H.v. 350,00 € sowie das verhängte einmonatige Fahrverbot zurückgewiesen.

Das Amtsgericht hatte den Betroffenen wegen eines Rotlichtverstoßes zu einer Geldbuße von 350 € und einem einmonatigen Fahrverbot verurteilt. Dabei hatte es die vom Bußgeldkatalog neben dem Fahrverbot vorgesehene Regelbuße von 200 € auf 350,00 € erhöht. Zur Begründung hatte es auf die vorhandene Vorbelastung sowie die »größere abstrakte Gefährdung durch das geführte Kraftfahrzeug« verwiesen. Die kastenförmige Bauweise und erhöhte Frontpartie erhöhten »bei einem SUV das Verletzungsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer«.

Die hiergegen eingelegte Rechtsbeschwerde hatte im Ergebnis vor dem OLG keinen Erfolg. Nach den Ausführungen des 3. Strafsenats rechtfertigt allerdings die vom Amtsgericht vorgenommene Argumentation keine Erhöhung der Regelbuße. Der Bußgeldkatalog diene der gleichmäßigen Behandlung sehr häufig vorkommender, wesentlich gleich gelagerter Sachverhalte, betonte das OLG. Er solle eine Schematisierung herbeiführen, so dass grundsätzlich »besondere Umstände des Einzelfalls zurücktreten«. Nur ein deutliches Abweichen vom Normalfall rechtfertige deshalb eine Abweichung vom Bußgeldkatalog. Die Feststellung solcher außergewöhnlicher Umstände bedürfe einer »über die Benennung eines diffusen Fahrzeugtyps oder Modells hinausgehender Betrachtung des Einzelfalls«. Die vom Amtsgericht erwähnte »größere« abstrakte Gefährdung bzw. »erhöhte« Verletzungsgefahr er-

fülle nicht die Anforderungen an derartigen Feststellungen. Es fehle an der erforderlichen Einzelfallbetrachtung, soweit sich die Zumessungserwägungen auf einen »noch nicht einmal trennscharf bestimmbar – Fahrzeugtyp« ohne nähere Definition beschränkten. Jedenfalls wären »die wesentlichen gefährdungsrelevanten Charakteristika« zu ergründen gewesen. Da die Gruppe der »SUV« sehr heterogen sei, erscheine zudem ein Schluss von der Gruppenzugehörigkeit auf gefahrrelevante Umstände nicht möglich. Schließlich sei die vom Amtsgericht angenommene erhöhte Verletzungsgefahr nicht allgemeinkundig, sondern Gegenstand von Untersuchungen mit diametralen Ergebnissen.

Die verhängte Geldbuße sei aber im Ergebnis wegen der gravierenden Vorbelastung des Betroffenen gerechtfertigt. Die Regelbuße beziehe sich auf einen nicht vorgeahndeten Betroffenen. Vorliegend habe der Betroffene 13 Monate vor der hier zu beurteilenden Ahndung bereits einen Rotlichtverstoß begangen. »Diese Vorahndung führt in der Gesamtschau des vorliegenden Einzelfalls dazu, dass ein deutliches Abweichen von dem im Katalog geregelten Normalfall festzustellen ist«, betont das OLG.

Die Entscheidung ist nicht anfechtbar.

■ Pressemitteilung VGH München vom 19.06.2023

Fahrerlaubnisbehörde kann das Fahren mit Fahrrädern oder E-Scootern nicht verbieten

BayVGH, Urt. v. 17.04.2023 – 11 BV 22.1234

Mit Urt. v. 17.04.2023 hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) entschieden, dass die derzeitige Rechtslage es den Fahrerlaubnisbehörden nicht ermöglicht, ein Fahrverbot für fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge wie Fahrräder oder E-Scooter zu verhängen. Die schriftlichen Urteilsgründe liegen nunmehr vor. Die Fahrerlaubnisbehörden können das Führen von Fahrzeugen nach der bundesweit geltenden Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) verbieten, wenn sich jemand – insbesondere durch Fahrten unter Alkohol- oder Drogen Einfluss – als hierzu ungeeignet erweist. Umstritten war dabei die Frage, unter welchen Voraussetzungen auch das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen untersagt werden kann. Diese Frage hat der BayVGH nun geklärt: Das geltende Recht bietet demnach keine Grundlage für ein Verbot, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen. Dementsprechend hob der zuständige Senat ein entsprechendes an den Kläger gerichtetes Fahrverbot auf. Zur Begründung führte das Gericht an, solche Fahrverbote stellten einen schweren Eingriff in die als Ausprägung der allgemeinen Handlungsfreiheit grundrechtlich geschützte Mobilität und eine erhebliche Belastung für die Betroffenen dar. § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV, auf den die behördliche Praxis die Verbote stützt, könne nicht als Rechtsgrundlage herangezogen werden, denn er regle die Anforderungen an die Eignung zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen nicht hinreichend bestimmt. Die Regelung lasse weder für sich allein, noch im Zusammenhang mit anderen

Vorschriften erkennen, wann eine Person zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge ungeeignet sei und wie man dies feststellen müsse. Anders als für das Führen von fahrerlaubnispflichtigen (Kraft-)Fahrzeugen gebe es hierfür keine ausreichenden Hinweise aus dem Gesetzgebungsverfahren oder andere konkretisierende Regelwerke. Eine Übertragung der

Maßstäbe für das Führen von Kraftfahrzeugen auf das Führen von Fahrrädern oder EScootern sei wegen des unterschiedlichen Gefahrenpotentials nicht möglich. Das Fehlen rechtlicher Maßstäbe könne zu unverhältnismäßigen Verboten führen. Der unterlegene Freistaat Bayern kann gegen das Urteil beim Bundesverwaltungsgericht Revision einlegen.

Kleszczewski, Diethelm/Krenberger, Benjamin, Ordnungswidrigkeitenrecht. 3. Aufl. 2023, C. H. Beck Verlag, ISBN 978-3-406-77858-2, 369 Seiten, Softcover, 44,90 €



Es sei vorweg gesagt: Bei diesem Lehrbuch zum Ordnungswidrigkeitenrecht (Owi-Recht) handelt es sich um das fachlich beste Lehrbuch zu diesem Themengebiet auf dem deutschen Fachbüchermarkt. Allein diese Tatsache ist es wert, sich mit den Inhalten näher zu befassen.

Ausweislich ihres Vorwortes möchten die beiden Autoren, ein Hochschullehrer (Kleszczewski) und ein Richter (Krenberger), mit ihrem Buch zur Lösung von »Problemen, die in der Buß-

geldpraxis namentlich bei Verkehrsordnungswidrigkeiten zu bewältigen sind« den Praktikern hilfreich zur Seite stehen. Genau deshalb ist das Lehrbuch auch für Polizeibeamte, die im Streifendienst und in der Verkehrspolizei tagtäglich mit Verkehrsordnungswidrigkeiten befasst sind, so immens wertvoll.

Rechtsprechung und Schrifttum befinden sich auf dem Stand von Ende August 2022.

Das Werk gliedert sich in 14 §§, die von den Grundlagen des Ordnungswidrigkeitenrechts bis hin zur Beendigung des Verfahrens alle relevanten Themenbereiche umfassend behandeln.

Wer dieses Lehrbuch im Rahmen seiner Ausbildung/Studium bzw. während der individuellen oder durch die Organisation angebotenen Fortbildung durchgearbeitet hat, kennt sich im Owi-Recht bestens aus und hat keine Wissenslücken zu befürchten. Das Buch eignet sich daher in erster Linie für die Rechtsanwender aus den Bußgeldbehörden, Ordnungsämtern und der Polizei, aber auch die im Verfahren nachgelagerten Juristen aus der Anwaltschaft und den Bußgeldgerichten werden vom ausgebreiteten Wissen der beiden erfahrenen Fachbuchautoren profitieren; denn sie werden ihre Rechtsprobleme dadurch einfacher lösen können. Zeit ist bekanntlich Geld, und zwar auch bei der Bewältigung von Fällen aus dem Owi-Recht und so wird sich das Werk allein schon durch Zeitgewinn schnell amortisieren, aber man wird durch die Lektüre auch fachlich besser und das wird auf die Dauer unnütze Verfahren entweder abkürzen oder sogar ersparen helfen.

Für ein als Hilfestellung für Praktiker gedachtes Werk erscheint die breite, tiefe und hochwissenschaftliche Darstellung der dogmatischen und historischen Ableitung des Owi-Rechts aus dem Strafrecht wie ein Fremdkörper im Lehrbuch (S. 5–25), weil es die Praktiker – wie der Verfasser dieser Rezension aus seinen Fortbildungen für die Bußgeldpraktiker immer wieder erfährt – einfach nicht interessiert, wie die Ordnungswidrigkeit aufgrund verschiedener Theorien am besten von der Straftat unterschieden wird. Praktiker wollen und müssen effektiv die ihnen vorliegenden Fälle lösen und halten es daher lieber mit dem Bundesverfassungsgericht. In einer Entscheidung aus dem Jahr 1969, also ein Jahr nach dem Inkraftsetzen des neuen OWiG, weist es darauf hin, dass bei der verkehrs- und justizpolitisch motivierten Um-

wandlung der Straftatbestände des Straßenverkehrsrechtes in Verkehrsordnungswidrigkeiten die Sanktionen gerade nicht die gleichen geblieben und lediglich deren Bezeichnungen ausgetauscht worden sind.¹ In einer weiteren zentralen Entscheidung sagt das BVerfG: »Das Bußgeldverfahren als solches ist gerade im Hinblick auf seine vorrangige Bedeutung für die Massenverfahren des täglichen Lebens auf eine Vereinfachung des Verfahrensgangs und eine schnelle Erledigung ausgerichtet.«² Diese beiden Aussagen unseres höchsten Gerichts müssen Praktikern genügen, um den Gegenstand ihrer täglichen Arbeit rechtsstaatlich adäquat einordnen zu können.

Die §§ 2 bis 5 des Buches widmen sich in aller gebotenen Ausführlichkeit den einzelnen Bestandteilen einer Ordnungswidrigkeit und legen damit eine hervorragende Grundlage für das fachliche Verständnis dieses Rechtsgebietes. In der Gestaltung der Kapitel wird bereits durch das Einflechten von Schemata (z.B. S. 56 f.) und Praxishinweisen deutlich, dass es den beiden Autoren auf eine hohe Praxisrelevanz ihrer Darstellung ankommt. Diesen Anspruch erfüllen die beiden Autoren auch in allen nachfolgenden Kapiteln in vollem Umfang. Dabei erläutern sie ihre Themengebiete in einer verständlichen Sprache und verzichten weitestgehend auf einen umfangreichen Apparat von Fußnoten, die ohnehin für Verwaltungspraktiker keinen Mehrwert besitzen, weil sie – mangels Erreichbarkeit einer Universitätsbibliothek – ohnehin nicht auf die angegebene Vertiefungsliteratur zurückgreifen können.

Eine besondere Stärke des Buches ist die praxisnahe Darstellung der Rechtsfolgen von Ordnungswidrigkeiten (S. 169 ff.) und der Grundzüge des Bußgeldverfahrens (S. 219 ff.). Diese Darstellung gelingt für die Leserinnen und Leser sehr gut nachvollziehbar und gewinnbringend, auch wenn dabei auf die Einbeziehung des für Praktiker aus Bußgeldbehörden und Polizei verbindlichen Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges mit dessen nicht minder relevanten Auslegungsrichtlinien verzichtet wird.

Das gut vier Seiten umfassende Sachverzeichnis (S. 365 ff.) könnte durchaus etwas umfangreicher gestaltet werden und auch das dem Lehrbuch beigefügte Literaturverzeichnis (S. XXVII f.), das lediglich 2 Seiten umfasst, dürfte gerne um hilfreiche Aufsatzliteratur ergänzt werden. Zudem fehlen in der Literaturliste noch die beiden für Praktiker besonders relevanten Werke der aktuellsten Kommentierung zur BKatV und das bis heute einzige Lehrbuch zum Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog,³ wobei das erstgenannte Werk noch nicht ausgewertet werden konnte, weil es erst im Herbst 2022 erschienen ist, das zweitgenannte allerdings schon seit langer Zeit vorliegt.

Ganz im Gegensatz dazu überzeugt das umfangreiche Inhaltsverzeichnis (S. XI ff.), das den Leserinnen und Lesern einen schnellen und umfassenden Überblick über die behandelten Inhalte gibt.

Der Preis des Buches geht für ein Lehrbuch dieser Art und Güte vollkommen in Ordnung; denn schließlich handelt es sich um eine probate Arbeitshilfe, die ihren Leserinnen und Lesern viel Zeit ersparen kann.

Für Beamte in Polizeiausbildung und Studierende an Polizeifachhochschulen sowie den Fachbereichen Polizei der Hochschulen für den öffentlichen Dienst in Bund und Ländern ist

das Werk insbesondere für die Anfertigung von wissenschaftlichen Arbeiten mit Bezug zum Ordnungswidrigkeitenrecht sehr zu empfehlen. Es gehört in jedem Fall zum Kanon der Pflichtwerke für jede Bibliothek einer polizeilichen Bildungseinrichtung, also nicht nur der Polizeifachhochschulen sowie den Fachbereichen Polizei der Hochschulen für den öffentlichen Dienst.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bad Dürrenberg

- 1 BVerfG, Beschl. v. 16.07.1969 – 2 BvL 2/69, BVerfGE 27, 18–36.
- 2 BVerfG, Stattgebender Kammerbeschl. v. 12.11.2020 – 2 BvR 1616/18, Rn. 48, juris, auch zum Folgenden.
- 3 Müller, Dieter, Bußgeldkatalog, Luchterhand Verlag, 2. Aufl. 2022 und ders., BT-KAT-Owi – Leitfaden für Rechtsanwender, Kirschbaum Verlag, 2007. Auch der Großkommentar zum Straßenverkehrsrecht von Lütke/Bachmeier/Müller/Rebler findet sich leider in der Liste der herangezogenen Literatur ebenso wenig wie der Kommentar zur StVO von Bachmeier/Müller/Rebler (beide Werke aus dem Kölner Luchterhand Verlag), was durchaus einen fachlichen Mangel des Lehrbuches bedeutet, weil praxisrelevante Auslegungen ungenutzt bleiben. Es macht sich hier leider bemerkbar, dass sich einige Autoren des Beck Verlages auf die Nutzung von Werken aus dem eigenen Verlagshaus beschränken, was der fachlichen Tiefe eines Werkes schon strukturell nicht guttun kann und i.Ü. vom Verlag auch nicht gefordert wird.

Graf, Ordnungswidrigkeitengesetz. 1. Aufl. 2022, C. H. Beck Verlag, ISBN 978-3-406-75059-5, 1.834 Seiten, Leinen, 179 €



Dieses Werk ist nicht neu. Die Rechtsanwender kennen den Kommentar unter dem bisherigen Titel »BeckOK OWiG«

als beliebte Online-Kommentierung, die selbstverständlich auch weiterhin fortgeführt wird. Dem Verlagswunsch entsprechend legen die Autoren nunmehr auch eine Printversion vor. Eine sehr gute Idee! Zahlreiche Nutzerinnen und Nutzer nehmen immer noch lieber ein Buch zur Hand, als online zu recherchieren – Klebezettel und Randnotizen sind im Internet nur beschränkt möglich.

Ausweislich des Vorwortes des Herausgebers ist das Werk der meistgenutzte Kommentar zum OWiG. Dies gerade auch deshalb – so das Erfolgsrezept von Verlag und Autorenteam –, weil auch die Ländergesetze zum OWiG in kommentierter Form in das Gesamtwerk eingearbeitet wurden.

Die Einleitung zum OWiG liest sich auf 18 Seiten wie ein Kurzlehrbuch und eignet sich daher hervorragend als ein erster Überblick für Berufseinsteiger in dieses Rechtsgebiet, die auch in den Reihen von Polizei und Bußgeldbehörden aufgrund des beständigen Personalwechsels zu finden sind.

Das Autorenteam rekrutiert sich nahezu ausschließlich aus Berufspraktikern, was dem Praxiswert des Kommentars deutlich zugutekommt. Kommentiert wird *lege artis* in gut verständlicher Fachsprache. Zur Kommentierung des OWiG ist zur sehr guten Performance im Onlinekommentar nicht viel hinzuzufügen. Aus polizeilicher Sicht sehr wertvoll sind dabei die fachlich bestens gelungenen Kommentierungen der Eingriffsrechte im § 46 (Bücherl, S. 381 ff.), des Opportunitätsprinzips im § 53 (Straßer, S. 464 ff.) und des Verwarnungsverfahrens der §§ 56 ff. (Straßer, S. 485 ff.).¹

Die besonderen Stärken und gleichzeitig Alleinstellungsmerkmale des Werkes bilden die anderen kommentierten Rechtsquellen, die, beginnend mit der Abgabenordnung (S. 1049 ff.) und endend mit dem Thüringer Landesrecht (S. 1782 ff.), in Auszügen abgedruckt und kommentiert

werden. Leider wird die für Verkehrsordnungswidrigkeiten so wichtige BKatV nur sehr cursorisch behandelt und es fehlen auch Hinweise auf die umfangreichste Kommentierung des BKatV.² Hier wird also weiterhin der Blick in andere Werke notwendig sein.

Sehr hilfreich zum Auffinden der benötigten juristischen Ratschläge ist das ausführliche Sachverzeichnis (S. 1805 ff.), während das der Kommentierung zum OWiG vorangestellte, lediglich 5 1/2 Seiten umfassende Literaturverzeichnis gerne um hilfreiche Aufsatzliteratur ergänzt werden könnte.

Der Preis des Buches geht für einen Großkommentar dieser Art und Güte vollkommen in Ordnung; denn schließlich handelt es sich um eine probate Arbeitshilfe, die ihren Leserinnen und Lesern viel Zeit ersparen kann.

Für Beamte in Polizeiausbildung und Studierende an Polizeifachhochschulen sowie den Fachbereichen Polizei der Hochschulen für den öffentlichen Dienst in Bund und Ländern ist das Werk insbesondere für die Anfertigung von wissenschaftlichen Arbeiten mit Bezug zu Ordnungswidrigkeiten zu empfehlen. Es gehört in jedem Fall zum Kanon der Pflichtwerke für jede Bibliothek einer polizeilichen Bildungseinrichtung, also nicht nur der Polizeifachhochschulen sowie den Fachbereichen Polizei der Hochschulen für den öffentlichen Dienst.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bad Dürrenberg

¹ In der Kommentierung des Verwarnungsverfahrens wird leider das einzige auf dem Markt befindliche Lehrbuch zum Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog vermisst, siehe dazu Müller, Dieter, BT-KAT-Owi – Leitfaden für Rechtsanwender, Kirschbaum Verlag Bonn, 2007.

² Müller, Dieter, Bußgeldkatalog, Luchterhand Verlag Köln, 2. Aufl. 2022.

Anschriften von Schriftleitung und Redaktion der Zeitschrift DIE POLIZEI

Beiträge werden unmittelbar an die zuständigen Redakteure erbeten.

■ Schriftleitung, Rechtsprechung, Aktuelles, Buchbesprechungen

Prof. Dr. jur. Dieter Müller,
Ulmenweg 20, 06231 Bad Dürrenberg
Telefon (0160) 3718497
E-Mail: c-dieter.mueller@wolterskluwer.com

■ Kriminalistik, Kriminologie

betreut *Ltd. Kriminaldirektor a.D. Ralph Berthel*,
Mühlberggring 43, 09669 Frankenberg,
Telefon: (037206) 7 41 93,
E-Mail: ralph-berthel@web.de

■ Gesellschaftswissenschaften, Fortbildung, Informationstechnik, Internationale Zusammen- arbeit

betreut *Frau Prof. Dr. Sabrina Schönrock*,
Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin, Alt-Fried-
richsfelde 60, 10315 Berlin, Telefon: (030) 308772878,
E-Mail: sabrina.schoenrock@hwr-berlin.de

■ Einsatzmanagement, Management und Leader- ship, Rechtswissenschaften, Verkehrssicher- heitsarbeit, Digitalisierung

betreut *Frau Prof. Dr. Sandra Schmidt*
Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin Alt-Fried-
richsfelde 60, 10315 Berlin Telefon: (0156) 78357745
E-Mail: sandra.schmidt@hwr-berlin.de

■ Struktur, Führung, Betriebswirtschaft, Organisation

betreut durch die Schriftleitung

Allgemeine Nachrichten und Informationen sowie Rezensionsexemplare werden direkt an die Schriftleitung erbeten.

Veröffentlichung

Die Beiträge werden nur zur Alleinveröffentlichung und insbesondere nur unter der Voraussetzung angenommen, dass sie keiner anderen Zeitschrift zur Veröffentlichung angeboten worden sind und werden. Die Annahme muss schriftlich erfolgen. Mit ihr erwirbt der Verlag vom Verfasser alle Rechte zur Veröffentlichung. Eingeschlossen sind insbesondere die Rechte zu elektronischen Publikationen der Beiträge in Datenbanken (online oder offline) oder Dokumentationssystemen ähnlicher Art und die Rechte, Beiträge zu gewerblichen Zwecken im Wege fotomechanischer oder anderer Verfahren zu vervielfältigen. Für Manuskripte, die unaufgefordert eingesandt werden, wird keine Haftung übernommen. Mit vollem Verfassernamen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Herausgeber

Ralph Berthel, Prof. Dr. Hans-Jürgen Lange, Prof. Dr. Dieter Müller, Holger Münch, Prof. Dr. Sandra Schmidt, Prof. Dr. Sabrina Schönrock

Verlag

Wolters Kluwer Deutschland, Wolters-Kluwer-Straße 1, 50354 Hürth, Stefan Kolbe, Telefon (02233) 3760-7646, stefan.kolbe@wolterskluwer.com, <http://www.wolterskluwer.de>. Kundenservice: Telefon (0 26 31) 801-22 22, E-Mail: info-wkd@wolterskluwer.com

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte zur Vervielfältigung und Verbreitung, insbesondere auch das Recht zur Nutzung unter Einsatz von Datenbanken oder ähnlichen Einrichtungen und zur Mikroverfilmung, sind dem Verlag vorbehalten. Die vorbehaltenen Urheber- und Verlagsrechte erstrecken sich auch auf die veröffentlichten Gerichtsentscheidungen und ihre Leitsätze. Sie sind vom Einsender oder von der Schriftleitung bearbeitet oder redigiert. Der Rechtsschutz gilt auch gegenüber Datenbanken oder ähnlichen Einrichtungen. Sie bedürfen zur Auswertung ausdrücklicher Einwilligung des Verlages. Wolters Kluwer Deutschland gestattet hiermit rechtsverbindlich die den Regeln des Börsenvereins des Deutschen Buchhandels entsprechende Nutzung der in dieser Zeitschrift veröffentlichten Rezensionen.

Bezugsbedingungen

Die Zeitschrift erscheint zwölfmal im Jahr. Jahrespreis 207,00 € zzgl. Versandkosten (27,60 € Inland/45,60 € Ausland). Vorzugspreis für Studenten der DHPol u. anderer PolFHS 99,00 € zzgl. Versandkosten (27,60 € Inland/45,60 € Ausland). Einzelheft 23,00 € zzgl. Versandkosten

(ca. 2,10 € Inland/ca. 3,50 € Ausland) je nach Heftumfang. Preise inkl. MwSt. Aufkündigung des Bezuges 6 Wochen zum Jahresablauf.

Anzeigen

Anzeigenverkauf: Gabriele Wieneber, Telefon (02233) 3760-7608, E-Mail: gabriele.wieneber@wolterskluwer.com

Anzeigendisposition: Karin Odening, Telefon (02233) 3760-77 60, E-Mail: anzeigen@wolterskluwer.com

Die Anzeigen werden nach der Preisliste 44 vom 01.01.2024 berechnet. Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier (DIN-ISO).

Satz

Newgen Knowledge Works (P) Ltd., Chennai

Druckerei

Lotos Poligrafia Sp. z o.o., Warszawa Polen
ISSN 0032-3519

Hinweis

Die Beiträge orientieren sich bei der Verwendung des Genus an den Regeln der Dudenredaktion. Sofern im Text das Maskulinum verwendet wird, aus dem Sachzusammenhang allerdings, Femininum (weiblich) und Neutrum (sächlich) gemeint sind, steht das Maskulinum für die beiden anderen Genera. Ein sog. Gendern erfolgt aus Gründen der Lesbarkeit nicht.

Ein Klassiker des Untersuchungs- ausschussrechts

Mit der 4. Auflage 2024 auf dem neuesten Stand im Öffentlichen Recht:

Das Werk ist seit dem Erscheinen der Erstauflage im Jahr 2005 die älteste und umfangreichste zusammenhängende Darstellung des parlamentarischen Untersuchungsrechts für den Bundestag und die Länderparlamente. Anhand des Ablaufs des parlamentarischen Untersuchungsverfahrens werden die zentralen rechtlichen Fragen behandelt.

NEU in der 4. Auflage:

- neue Fragen zum Gegenstand parlamentarischer Untersuchungen
- Darstellung der Rechte und Pflichten von Zeugen
- aktuelle Entwicklung zur Aktenvorlage- und Auskunftspflicht der Regierung
- Bedeutung öffentlicher parlamentarischer Kontrolle und notwendiger Geheimnisschutz
- Behandlung datenschutzrechtlicher Fragen
- Besondere Berücksichtigung der Stellung von Abgeordneten (Kollegialenqueten)
- Neukommentierung zum PUAG



ISBN 978-3-452-30033-1, € 169,-

Onlineausgabe € 10,51 mtl.
(im Jahresabo zzgl. MwSt)

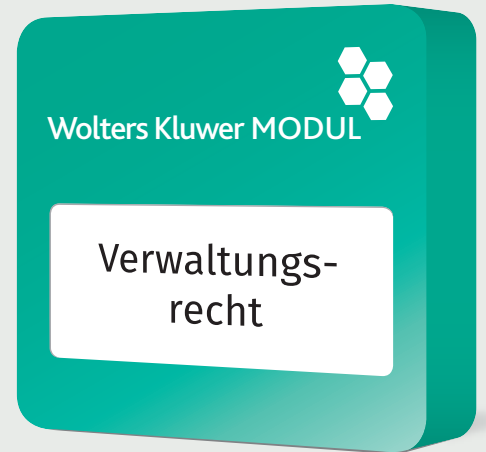
Auch im Buchhandel erhältlich

Mehr Infos:

Profundes Fachwissen für Verwaltungsrechtler

Mit dem Modul Verwaltungsrecht auf dem neuesten Stand:

- Passgenaue Zusammenstellung für Verwaltungsrechtler in Kanzleien und öffentlichen Verwaltungen sowie Behörden
- Mit den News Staats- und Verwaltungsrecht wöchentlich das Wichtigste aus Rechtsprechung, Fachpresse und Gesetzgebung per Email-Newsletter
- Mit zahlreichen Titeln inkl. der Zeitschriften „**DVBl – Deutsches Verwaltungsblatt**“ und „**Die POLIZEI**“, jeweils mit Online-Archiv



Jetzt abonnieren
€ 51,- mtl. im Jahresabo zzgl. MwSt

Profitieren Sie von den Vorteilen eines Abonnements: stets aktuelle Inhalte und komfortable Tools, die Ihre Recherche erleichtern. Mit Wolters Kluwer Recherche haben Sie außerdem Zugriff auf unsere kostenlose Rechtsprechungs- und Gesetzesdatenbank.

Im Modul: LawTracker, der smarte Assistent für Jurist:innen, der die Recherche in juristischen Datenbanken und Übersetzungen mit DeepL direkt im Acrobat Reader ermöglicht.

Auch im Buchhandel erhältlich

Modul jetzt 30 Tage gratis testen:

Wegweisend im Straßenverkehrsrecht

Mit dem Modul Luchterhand Straßenverkehrsrecht auf dem neuesten Stand:

- Beinhaltet hochwertige Inhalte zum Straßenverkehrs- und Verkehrsverwaltungsrecht
- Mit wegweisenden Kommentaren und anerkannten, viel zitierten Handbüchern
- Inkl. dem führenden Standardkommentar „Lütkes, Straßenverkehr“ sowie „Bachmeier / Müller / Rebler, „Straßenverkehrsrecht für Kommunen“



Jetzt abonnieren
€ 332,- mtl. im Jahresabo zzgl. MwSt

Profitieren Sie von den Vorteilen eines Abonnements: stets aktuelle Inhalte und komfortable Tools, die Ihre Recherche erleichtern. Mit Wolters Kluwer Recherche haben Sie außerdem Zugriff auf unsere kostenlose Rechtsprechungs- und Gesetzesdatenbank.

Im Modul: LawTracker, der smarte Assistent für Jurist:innen, der die Recherche in juristischen Datenbanken und Übersetzungen mit DeepL direkt im Acrobat Reader ermöglicht.

Auch im Buchhandel erhältlich

Modul jetzt 30 Tage gratis testen: