

NZV

B 9414

Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

Haftungs- und Versicherungsrecht, Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, Verwaltungsrecht

In Zusammenarbeit mit der
Neuen Juristischen Wochenschrift

herausgegeben von
Dr. Thomas Almeroth
Detlef Otto Bönke
Dr. Peter Dauer
Prof. Dr. Matthias Graw
Prof. Dr. Reinhard Greger
Sebastian Gutt
Prof. Dr. Christian Huber
Katrin Hühnermann
Jürgen Jahnke
Dr. Benjamin Krenberger
Prof. Dr. Klaus Langwieder
Kurt Rüdiger Maatz
Dr. Matthias Quarch
Urban Sandherr
Dr. Philipp Schulz-Merkel
Christian Weibrecht
Wolfgang Wellner

www.nzv.beck.de



C.H.BECK

4/2019

11. April 2019

32. Jahrgang S. 161–216

Aus dem Inhalt

D. Müller

Gibt es eine staatliche Schutzpflicht für Leben
und körperliche Unversehrtheit im Normgefüge
des Verkehrsrechts? 161

E. Apitz

Bremsen für – alle -Tiere!? 166

J. Metz

Das unnütze Hin- und Herfahren nach § 30 I 3 StVO 170

BVerfG

Teilweise erfolgreiche Verfassungsbeschwerde gegen
automatisierte Kennzeichenkontrollen in Bayern
(T. Weichert) 182

VGH Kassel

Zulassung der Berufung gegen die Anordnung von
Diesel-Verkehrsverbieten (M. Roth) 200

OLG Düsseldorf

Kein Anspruch auf Erstattung von Gutachterkosten bei
vom Geschädigten zu vertretender Unbrauchbarkeit des
Sachverständigengutachtens (G. Christensen) 207

OLG Oldenburg

Verbotene Handybenutzung durch bloßes
„In-der-Hand-Halten“? (R. Balschun) 212

BVerwG

Heilung der Entziehung der Fahrerlaubnis Klasse B
durch nachträgliche Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis
Klasse C (F. Koehl) 214

VGH München

Vorlage an den EuGH wegen der Frage nach der Durch-
setzung von NO₂-Verkehrsverbieten mittels Zwangshaft
für Amtsträger des verurteilten Bundeslandes (M. Will) 215



Herausgegeben von Dr. Thomas Almeroth, Rechtsanwalt, Friedberg (Hessen) – Detlef Otto Bönke, Ministerialrat a.D., Berlin – Dr. Peter Dauer LL.M., Leitender Regierungsdirektor a.D., Hamburg – Prof. Dr. med. Matthias Graw, München – Prof. Dr. Reinhard Greger, Erlangen-Nürnberg – Sebastian Gutt, Rechtsanwalt, Helmstedt – Prof. Dr. Christian Huber, RWTH Aachen – Katrin Hühnermann LL.M.oec, Rechtsanwältin, Erfurt – Jürgen Jahnke, Rechtsanwalt, Münster/Westfalen – Dr. Benjamin Krenberger, Richter am Amtsgericht, Landstuhl – Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, International Safety Consulting – Kurt Rüdiger Maatz, Richter am Bundesgerichtshof a.D., Karlsruhe – Dr. Matthias Quarch, Vorsitzender Richter am Landgericht, Aachen – Urban Sandherr, Richter am Kammergericht, Berlin – Dr. Philipp Schulz-Merkel, Rechtsanwalt, Nürnberg – Christian Weibrecht, Ministerialdirigent im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin – Wolfgang Wellner, Richter am Bundesgerichtshof a.D., Karlsruhe.

in Zusammenarbeit mit der Neuen Juristischen Wochenschrift

Schriftleitung: Dr. Matthias Quarch, Vorsitzender Richter am Landgericht
nzv@quarch.de, c/o Verlag C.H.BECK, Wilhelmstr. 9, 80801 München

Aufsätze

Prof. Dr. Dieter Müller*

Gibt es eine staatliche Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit im Normgefüge des Verkehrsrechts?

Auf deutschen Straßen sterben in jedem Jahr aufs Neue Menschen in jährlich wechselnder Anzahl. Menschen sterben sowohl als Verursacher als auch als Opfer von Verkehrsunfällen. Zahlreiche Verkehrsunfälle haben eine direkte kausale Beziehung zu hohen Fahrgeschwindigkeiten. Diese Verkehrsunfälle würden sich möglicherweise gar nicht erst ereignen oder in ihren Verletzungsfolgen deutlich abgemildert werden, wenn es zielgenauer formulierte und qualitativ besser überwachte Verkehrsregeln gäbe, die im Zuge konsequenter Regelung, Ahndung und verkehrspädagogischer Maßnahmen von den Fahrzeugführern eingehalten würden. Im Ergebnis würden weniger Personen sterben oder verletzt werden und die Grundrechte der Menschen auf Leben und körperliche Unversehrtheit gem. Art. 2 II 1 GG würden besser geschützt werden. Eine gänzliche Verhinderung von verunglückten Personen würde jedoch auch durch qualitativ bessere Normen und eine konsequentere Verkehrsüberwachung nicht eintreten. Dennoch ist der Staat gefordert, seine Bemühungen um eine Steigerung der Verkehrssicherheit zu intensivieren und dies nicht nur vor dem Hintergrund des gegenüber der Europäischen Kommission abgegebenen Versprechens der Bundesregierung, die Anzahl der Getöteten auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Vergleichsjahr 2010 um 40 % zu reduzieren.¹

I. Die staatliche Schutzpflicht

Die Pflicht des Staates und damit seiner drei Staatsgewalten Legislative, Judikative und Exekutive, jedes menschliche Leben zu schützen, lässt sich nach der ständigen Auslegung der Grundrechtsnormen durch das BVerfG unmittelbar aus den beiden Grundrechten auf Leben und körperliche Unversehrtheit gem. Art. 2 II 1 GG ableiten.² Diese Schutzpflicht des Staates ist sowohl zeitlich als auch sachlich umfassend angelegt und reicht von der Entstehung menschlichen Lebens im Mutterleib bis zum letzten Atemzug. Die Schutzpflicht gebie-

tet dem Staat, sich auch im Straßenverkehr schützend und fördernd vor diese Leben zu stellen, das heißt vor allem, Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer und anderer Personen, die sich im öffentlichen Verkehrsraum befinden, auch mit der Hilfe des rechtsstaatlichen Normenkataloges vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten anderer zu bewahren.³

Die grundrechtliche Verbürgung des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit kann auch konkrete staatliche Schutzpflichten begründen, die Verkehrssicherheit besonders schützende Gesetze zu schaffen oder bestehende Gesetze in Richtung auf einen effektiveren Schutz der Verkehrssicherheit hin zu verändern.

Das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit gewährt dabei nicht nur ein subjektives Abwehrrecht des einzelnen Bürgers gegen staatliche Eingriffe in diese Rechtsgüter. Es stellt zugleich eine objektive Wertentscheidung der Verfassung dar, die staatliche Schutzpflichten begründet.

* Der Autor ist Hochschullehrer für Straßenverkehrsrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) und wissenschaftlicher Leiter des Instituts für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten.

1 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Verkehrssicherheitsprogramm 2011, Berlin 2011, S. 3. Dass sich das Ministerium später in der Vorstellung seiner Halbzeitbilanz auf das Vergleichsjahr 2011 bezog, muss wohl als ein statistischer, allerdings im europäischen Kontext recht blamabler Fauxpas angesehen werden (siehe Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020, Berlin 2015, S. 3), weil die Zahlen der Getöteten des Jahres 2011 bei der Veröffentlichung des Verkehrssicherheitsprogramms noch gar nicht vorgelegen haben. Im Jahr 2018 starben in Deutschland 3.265 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr. Als 40%iges Reduktionsziel gegenüber dem Vergleichsjahr 2010 hätte Deutschland 2.481 Verkehrstote erreichen müssen. Die Differenz ist dem Staat vorzuhalten, der mehr versprochen hat, als er zu halten imstande ist.

2 So schon grundlegend BVerfG, Urteil vom 25.2.1975 – 1 BvF 1/74, BVerfGE 39, 1, Rn. 151.

3 Vgl. dazu die Argumentation des BVerfG, Urteil vom 25.2.1975 – 1 BvF 1/74, BVerfGE 39, 1, Rn. 153, auch zum Folgenden.

Auch der Schutz vor Beeinträchtigungen der körperlichen Unversehrtheit und der Gesundheit, auf den Straßenverkehr bezogen also der Schutz vor konkreten Gefährdungssituationen und vor Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen, wird von Art. 2 II 1 GG umfasst. An diesem obersten Gebot haben sich die einzelnen Bereiche der Rechtsordnung, je nach ihrer besonderen Aufgabenstellung, in ihrem Handeln konkret auszurichten. Die Parlamente in Bund und Ländern müssen ihre Gesetze stets dementsprechend verfassen oder bei erkannter Notwendigkeit verändern. Die Justiz muss diesen Schutzauftrag in allen Entscheidungen durch Auslegung der bestehenden Vorschriften wahrnehmen oder den Gesetzgeber auf die nach ihrer Ansicht bestehenden Gesetzeslücken hinweisen. Bei divergierender Auslegung einzelner Rechtsbegriffe müssen Oberlandesgerichte bestimmte Streitfragen sogar dem Bundesgerichtshof vorlegen, um dessen den Streit letztlich entscheidenden Rat einzuholen. Die Verwaltung schließlich muss als ausführende Gewalt ihre Rechtsnormen wie zum Beispiel die Straßenverkehrsordnung und Entscheidungen wie zum Beispiel Verwaltungsakte der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dieser umfassenden Schutzpflicht ausrichten.

Grundsätzlich müssen in diesem Zusammenhang alle staatlichen Instanzen die Schutzverpflichtung des Staates umso ernster nehmen, je höher der Rang des in Frage stehenden Rechtsgutes innerhalb der Wertordnung des Grundgesetzes anzusetzen ist. Das menschliche Leben stellt innerhalb der grundgesetzlichen Ordnung einen Höchstwert dar, der mit den Worten des BVerfG aus seinem bereits genannten Urteil des Jahres 1975 „*die vitale Basis der Menschenwürde und die Voraussetzung aller anderen Grundrechte*“ darstellt.

II. Die gesetzliche Ausgestaltung des staatlichen Schutzauftrages

Wie der Staat seine Verpflichtung zu einem effektiven Schutz des Lebens erfüllt, ist in erster Linie vom Gesetzgeber zu entscheiden. Er befindet darüber, welche konkreten Schutzmaßnahmen er in einem Gesetz für zweckdienlich und geboten hält, um einen wirksamen Lebensschutz zu gewährleisten.⁴

Der Einwand vieler Gegner neuer Verkehrsvorschriften, aus einer Freiheit gewährenden Grundrechtsnorm könne niemals eine staatliche Verpflichtung zum Strafen abgeleitet werden, wurde vom BVerfG mit dem folgenden Argument abgelehnt: „Wenn der Staat durch eine wertentscheidende Grundsatznorm verpflichtet ist, ein besonders wichtiges Rechtsgut auch gegen Angriffe Dritter wirksam zu schützen, so werden oft Maßnahmen unvermeidlich sein, durch welche die Freiheitsbereiche anderer Grundrechtsträger tangiert werden.“⁵

Änderungen am geltenden Verkehrsrecht müssen jedoch regelmäßig auf einer sorgfältigen Analyse der einfach-rechtlichen Lage des Verkehrsrechts und ihrem verfassungsrechtlichen Kontext beruhen. Für die Annahme der dringenden Notwendigkeit einer Änderung des Verkehrsrechts müssen dabei die formalen und inhaltlichen Voraussetzungen für eine positive gesetzgeberische Stellungnahme, namentlich eine hinreichend eindeutige Studienlage zu Qualität und Wirksamkeit der streitigen Methoden, erfüllt sein und die Stellungnahme dennoch unterbleiben.⁶

Der aus dem Rechtsstaatsprinzip abgeleitete Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erlaubt eine Beschränkung der persönlichen Freiheit, die durch das Grundrecht auf allgemeine Handlungsfreiheit gem. Art. 2 I GG besonders geschützt ist, nur soweit, als dies im öffentlichen Interesse unerlässlich ist.⁷

Ein solches öffentliches Interesse besteht in der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Daher wäre eine mittels eines generellen Tempolimits auf Autobahnen erfolgende notwendige Beschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit aus verfassungsrechtlichen Gründen als gänzlich unproblematisch anzusehen.

Nach dem ebenfalls zu berücksichtigenden rechtsstaatlichen Grundsatz der Gewaltenteilung und dem demokratischen Prinzip der Verantwortung des vom Volk unmittelbar legitimierten Gesetzgebers muss dieser die regelmäßig höchst komplexe Frage entscheiden, wie eine aus der Verfassung herzuleitende Schutzpflicht verwirklicht werden soll.⁸ Dabei ist diese Leitentscheidung bereits durch das StVG im Allgemeinen und durch seine speziellen Regelungen – wie zum Beispiel der Verpflichtung zur Zulassung von Personen und Fahrzeugen für den Straßenverkehr im Besonderen – getroffen worden. Damit ist jedoch noch nicht gesagt, dass diese Regelungen nicht in Hinblick auf eine Steigerung der Verkehrssicherheit ergänzungsbedürftig sind. Die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen wäre eine solche sinnvolle Ergänzung, über die nach dieser Argumentation der Gesetzgeber selbst, also der Bundestag gemeinsam mit dem Bundesrat, entscheiden müsste.

Die genaue Aufstellung und normative Umsetzung eines Schutzkonzepts ist in jedem Fall die ureigenste Sache des Gesetzgebers, dem grundsätzlich auch dann ein weiterer Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zukommt, wenn er dem Grunde nach verpflichtet ist, Maßnahmen zum Schutz eines Rechtsguts zu ergreifen. Eine Verletzung einer solchen Schutzpflicht kann nur dann festgestellt werden, wenn Schutzvorkehrungen entweder überhaupt nicht getroffen sind, wenn die getroffenen Regelungen und Maßnahmen offensichtlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen, oder wenn sie erheblich hinter dem Schutzziel zurückbleiben.⁹ Die Feststellung einer Verletzung der staatlichen Schutzpflicht wäre die Ultima Ratio in der verkehrspolitischen Diskussion und würde in jedem Fall eine streitige Auseinandersetzung erfordern.

Nur in seltenen Ausnahmefällen lassen sich der Verfassung konkrete Pflichten entnehmen, die den Gesetzgeber oder den Verordnungsgeber zu einem bestimmten Tätigwerden – wie zum Beispiel dem notwendigen Einfügen einer neuen Verhaltensnorm in das StVG oder in die StVO – zwingen. Ansonsten bleiben die Erkenntnis gesetzgeberischer Notwendigkeiten, die Aufstellung neuer Normen und die gesamte normative Umsetzung eines Schutzkonzepts dem Gesetzgeber überlassen.¹⁰ Vor diesem Hintergrund wäre es sinnvoll, von Seiten der NGO und Verbände, die sich eine Steigerung der Verkehrssicherheit zum Ziel gesetzt haben wie z. B. der Deutsche Verkehrssicherheitsrat oder die Deutsche Verkehrswacht, den Gesetz- und Verordnungsgeber stets mit Sachargumenten zu überzeugen, damit er selbst auf die Idee kommt, sein verkehrsrechtliches Normengefüge zu reformieren.

4 BVerfG, Urteil vom 25.2.1975 – 1 BvF 1/74, BVerfGE 39, 1, Rn. 157.

5 BVerfG, Urteil vom 25.2.1975 – 1 BvF 1/74, BVerfGE 39, 1, Rn. 163.

6 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 23.3.2017 – 1 BvR 2861/16, Rn. 5, juris.

7 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 5.7.2013 – 2 BvR 708/12, juris.

8 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 26.2.2010 – 1 BvR 1541/09, NJW 2010, 1943, Rn. 20.

9 BVerfG, Beschluss vom 26.7.2016 – 1 BvL 8/15, NJW 2017, 53, Rn. 70.

10 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 26.2.2010 – 1 BvR 1541/09, NJW 2010, 1943, Rn. 20.

III. Einklagbarkeit neuer verkehrsrechtlicher Normen als Mittel der Verstärkung der staatlichen Schutzpflicht

1. Mögliche Rechtsbehelfe

Bevor der Klageweg beschritten werden kann, muss im Verwaltungsrecht üblicherweise zunächst der Weg verfolgt werden, ein von der Verwaltung angestrebtes Verhalten im Verwaltungsrechtsweg zu erreichen. Erst dann, wenn Anträge abschlägig beschieden werden und auch ein Widerspruchsverfahren nicht zu dem erstrebten Verwaltungshandeln geführt hat, besteht für einen Antragsteller eine verwaltungsrechtliche Klagebefugnis, die jedoch konkret nur dann gegeben ist, wenn die betreffende Person in eigenen Rechten verletzt worden ist. Eine Einzelperson wird dabei in keinem Fall die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen fordern können, sondern sich auf Geschwindigkeitsregelungen beschränken müssen, die im unmittelbaren Wohnbereich gelten, d. h. dort, wo das eigene Leben am meisten bedroht ist.

Bezogen auf die Einführung spezieller verkehrsrechtlicher Normen ist es jedoch auch denkbar, dass nicht einzelne Personen das Ziel einer solchen Gesetzesänderung verfolgen, sondern etwa ein Bundesland einen Initiativantrag auf Änderung des StVG, des StGB oder der StVO im Bundesrat einbringt, der von der dortigen Mehrheit abgelehnt wird. Des Weiteren ist denkbar, dass der Bundesrat mehrheitlich einer solchen Gesetzesinitiative zustimmt, aber die Bundesregierung dieser Initiative nicht folgen will. In diesem Fall ist es möglich, dass ein Organstreitverfahren zur Vorlage der Gesetzesinitiative beim BVerfG führt.

Grundsätzlich ist nach der Ansicht des BVerfGs gegen die Verletzung gesetzgeberischer Schutzpflichten fachgerichtlicher Rechtsschutz nur schwer vorstellbar, weil dies voraussetzte, dass die jeweils angerufenen Fachgerichte gewissermaßen als Ersatzgesetzgeber tätig würden.¹¹ Andererseits wird sich eine Lücke in der gesetzgeberischen Konzeption zur Regelung einer bestimmten Problematik – wie der erkannten notwendigen Minimierung der Anzahl der Getöteten und Verletzten – regelmäßig nur dann zuverlässig feststellen lassen, wenn zuvor die Fachgerichte den zugrunde liegenden Sachverhalt und die einfachrechtliche Rechtslage auch unter Berücksichtigung verfassungsrechtlicher Vorgaben umfassend aufgearbeitet haben. Nur so wird auch in den Fällen behaupteten gesetzgeberischen Unterlassens vermieden, dass das BVerfG auf tatsächlich und einfachrechtlich ungeklärter Basis entscheiden muss.

Eine Verfassungsbeschwerde wegen gesetzgeberischen Unterlassens ist zwar fristlos möglich, aber diese Möglichkeit gilt nur im Fall eines echten Unterlassens, wenn also der Gesetzgeber im Hinblick auf einen verfassungsrechtlichen Auftrag, der auch in der Verpflichtung zur Nachbesserung bestehen kann, gänzlich untätig geblieben ist.¹² Dass der Gesetzgeber gänzlich untätig geblieben ist, wird man schwerlich behaupten können, weil das StVG und die StVO bereits zahlreiche verkehrsrechtliche Regelungen beinhalten. Vorwerfen könnte man dem Gesetzgeber allerdings, dass er die Optimierungsmöglichkeiten für eine Steigerung der Verkehrssicherheit z. B. durch das Einfügen eines generellen Tempolimits in das geltende Verkehrsrecht bislang weder untersucht noch konkret bedacht hat.

Die Verletzung von Schutzpflichten kann demnach in allen genannten Fällen nur dann festgestellt werden, wenn die öffentliche Gewalt Schutzvorkehrungen überhaupt nicht ge-

troffen hat oder die getroffenen Maßnahmen gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen oder erheblich dahinter zurückbleiben.¹³ Wird die Feststellung einer gesetzgeberischen Schutzpflichtverletzung begehrt, so umfassen die Darlegungslasten des jeweiligen Beschwerdeführers auch den schlüssigen Vortrag, dass staatliche Schutzvorkehrungen nach Lage der Dinge geboten sind und von der öffentlichen Gewalt entweder überhaupt nicht getroffen worden sind oder dass die getroffenen Regelungen und Maßnahmen offensichtlich gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das Schutzziel zu erreichen. Im Falle einer Reform der StVO kann dem Gesetzgeber daher vorgehalten werden, dass die bisher geltenden Verkehrsregeln es nicht vermocht – haben, die Anzahl der getöteten und verletzten Personen auf deutschen Straßen erheblich und nachhaltig zu reduzieren.

Das BVerfG kann aber erst dann eingreifen, wenn der Gesetzgeber seine Pflicht evident verletzt hat. Einen Verfassungsverstoß durch unterlassene Nachbesserung eines Gesetzes kann das BVerfG insbesondere erst dann feststellen, wenn evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige Regelung wegen zwischenzeitlicher Änderung der Verhältnisse verfassungsrechtlich untragbar geworden ist, und wenn der Gesetzgeber gleichwohl weiterhin untätig geblieben ist oder offensichtlich fehlsame Nachbesserungsmaßnahmen getroffen hat.¹⁴ Genau an diesem Punkt müsste eine Gesetzesinitiative einhaken und nachweisen, dass die bislang geltenden Verkehrsnormen zu verfassungsrechtlich nicht mehr tragbaren Zuständen von hohen Getöteten- und Verletztenzahlen geführt haben, und der Gesetzgeber zu Unrecht untätig geblieben ist.

2. Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 26.10.1995 = NJW 1995, 651

a) Der Inhalt der Entscheidung

Besonders zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang eine Entscheidung des BVerfGs aus dem Jahr 1995, die eine Verfassungsbeschwerde eines Vorsitzenden eines Automobilclubs nicht zur Entscheidung annahm. Nach damaliger Einschätzung einer Kammer des ersten Senates wurden die bestehenden Vorschriften über die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen als „nicht evident unzulänglich“ beurteilt.¹⁵ Begründet wurde die damalige Auffassung damit, dass das geltende Straßenverkehrsrecht die Belange der Verkehrssicherheit ausreichend berücksichtige und die beiden Grundrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit in ausreichendem Maße schütze. Hauptsächlich argumentierte das BVerfG mit den beiden allgemeingültigen Argumenten aus dem Verhaltensrecht der StVO, nämlich dass ein Fahrzeug gemäß § 3 I StVO ohnehin stets innerhalb der vom Fahrer übersehbaren Strecke zum Halten gebracht werden können muss sowie gemäß § 4 I 1 StVO der Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen immer so groß bemessen sein muss, dass auch bei plötzlichem Bremsen gestoppt werden kann. Zudem argumentierte das BVerfG damals, dass an gefährlichen Stellen örtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen

- 11 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08, NVwZ 2011, 991, Rn. 58, auch zum Folgenden.
- 12 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 26.2.2010 – 1 BvR 1541/09, NJW 2010, 1943, Rn. 13.
- 13 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08, NVwZ 2011, 991, auch zum Folgenden.
- 14 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 26.2.2010 – 1 BvR 1541/09, NJW 2010, 1943, Rn. 20.
- 15 BVerfG, Kammerbeschluss vom 26.10.1995 – 1 BvR 1348/95, NJW 1996, 651, Rn. 7, auch zum Folgenden.

vorzusehen sind, wobei diese Schutzmaßnahme „in den vergangenen Jahren gerade auch auf Autobahnstrecken in weitem Umfang geschehen“ sei. Diese für die Einführung neuer verkehrsrechtlicher Normen zentrale Entscheidung ist im Vergleich zu allen anderen zitierten Entscheidungen sehr knapp begründet worden und in ihrer Argumentationstiefe nicht einmal ansatzweise mit den anderen Entscheidungen vergleichbar. Es hat den Eindruck, dass das BVerfG in dieser am Maßstab seiner sonstigen Entscheidungen gemessen sehr sparsam begründeten Entscheidung entweder keine wissenschaftlich tragbare Entscheidungsbasis zu beurteilen hatte oder aber die vom damaligen Kläger vorgetragenen Argumente aus vom BVerfG nicht näher dargestellten Erwägungen unberücksichtigt ließ. Allerdings muss bei der Kritik dieses Votums fairerweise auch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die damals im Vergleich zu vorangegangenen Jahrzehnten deutlich gesunkenen Zahlen der getöteten und verletzten Personen deutlich zurückgegangen waren, sodass sich dem BVerfG das Argument quasi aufdrängen musste, die vom Gesetz- und Verordnungsgeber getroffenen Maßnahmen seien nicht gänzlich ungeeignet oder unzureichend gewesen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.¹⁶

b) Die Folgen der Entscheidung

Ein positiver Fakt der genannten Entscheidung ist die Tatsache, dass das BVerfG im Rahmen seiner Rechtsprechung zu staatlichen Schutzpflichten auch für unterbliebene Änderungen der StVO die Tür für eine Verfassungsbeschwerde grundsätzlich geöffnet hat. Im heutigen Kontext nur noch marginal sinkender Zahlen der im Straßenverkehr verunglückten Personen ist es sehr wahrscheinlich, dass das BVerfG zu einer anderen Bewertung kommen könnte. Diese Vermutung gilt umso mehr, als dass die deutschen Zahlen unter kritischer Beobachtung der europäischen Institutionen und der anderen Staaten der EU stehen, weil Deutschland das selbst gewählte Ziel einer Verminderung der im Straßenverkehr getöteten Personen um 40 % bis zum Jahr 2020 deutlich verfehlen wird. Dieser europäische Wettbewerb um eine Steigerung der Verkehrssicherheit wird aus deutscher Sicht nur dann zu bestehen sein, wenn von staatlicher Seite aus sämtliche zur Verfügung stehenden Mittel ausgeschöpft werden, um die bislang im europäischen Maßstab vergleichsweise schlechte deutsche Bilanz der verunglückten Personen im Straßenverkehr zu verbessern.

Allerdings ist auch die Auslegung des BVerfGs, die sich an die Justiz richtet, zu berücksichtigen, dass nämlich die staatliche Schutzpflicht bei komplexen Sachverhalten, über die noch keine verlässlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse vorliegen, von den Gerichten gerade nicht verlangt, ungesicherten wissenschaftlichen Theorien zur Durchsetzung zu verhelfen.¹⁷ Es gilt dabei die Prämisse, dass, wenn wissenschaftlich und praktisch noch unerschlossenes Neuland betreten wird, sich alle Stellen, die öffentliche Gewalt ausüben, eine möglichst breite Informationsgrundlage für eine möglichst rationale Risikoabschätzung zu verschaffen haben, wobei die unterschiedlichen Erkenntnismöglichkeiten im Rahmen eines gewaltenteiligen Systems berücksichtigt werden müssen. Dieser Argumentationskette liegt eine Verteilung der Verantwortung zur Beurteilung komplexer, wissenschaftlich umstrittener Sachverhalte zwischen Exekutive und Gerichten zugrunde, die den nach Funktion und Verfahrensweise unterschiedlichen Erkenntnismöglichkeiten beider Gewalten Rechnung trägt.

Der Staat muss zwar bei einer notwendigen Risikoermittlung hinsichtlich einer bestehenden Gefahrenlage alle vertretbaren

wissenschaftlichen Erkenntnisse in Erwägung ziehen, er muss dabei jedoch nicht jeder Meinungsäußerung auch entsprechen. Die hier vorzunehmende Abwägung der widerstreitenden Ansichten ist aufgrund der bestehenden Verteilung der Verantwortung zwischen den Gewalten der Exekutive zugewiesen, nicht aber den diese Abwägung nur kontrollierenden Gerichten, die eine wissenschaftliche Kontroverse nicht selbst entscheiden können. Objektive Zweifel, die das kontrollierende Gericht möglicherweise zu einer Beanstandung der von der Exekutive vorgenommenen Einschätzung veranlassen könnten, liegen nicht schon dann vor, wenn die in der Wissenschaft vorherrschende Meinung nicht in der Lage ist, eine auf rein theoretischen Überlegungen basierende Gegenauffassung zu falsifizieren, die vorliegend allein darauf hinweist, dass eine von ihr aufgezeigte Möglichkeit nicht empirisch widerlegt sei. Andernfalls läge nicht nur ein Einbruch in den Kompetenzbereich der Exekutive vor; angesichts der z.B. auf dem Gebiet der Kernphysik herrschenden ständigen Kontroverse wäre die Durchführung wissenschaftlicher Versuche schlechthin unmöglich.

Nach alledem bestehen zwar recht gute Chancen zur Einführung neuer oder reformierter verkehrsrechtlicher Normen, allerdings nur dann, wenn wissenschaftlich gut begründet werden kann, dass eine solche Regelung zu einer deutlichen Abnahme an getöteten und verletzten Personen auf diesen zentralen Verkehrswegen beitragen würde und der Gesetzgeber bei Offensichtlichkeit dieser Erkenntnisse weiterhin untätig bleibt, ohne das StVG sowie die StVO um effektive lebensschützende Regelungen zu erweitern.

IV. Möglichkeiten der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

1. Die Ermächtigungsgrundlage des § 45 I StVO

Nach § 45 I 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Voraussetzung und Maßstab für eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung ist eine konkrete Gefahrensituation für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder – wie *Rebler* es zutreffend beschreibt – „die Gefährlichkeit einer bestimmten Strecke“.¹⁸ In diesem Zusammenhang einer Bewertung durch die Straßenverkehrsbehörde ist weder rechtlich noch tatsächlich von vornherein ausgeschlossen, dass die genannte Voraussetzung auch über eine Strecke von 116 km hinweg und für das gesamte im Zuständigkeitsbereich einer bestimmten Behörde gelegene Teilstück einer Bundesautobahn erfüllt ist.¹⁹ Eine verkehrsrechtliche Anordnung geschieht gemäß § 45 IV 1 StVO durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Nach §§ 44 I, 45 I, III und IV StVO tragen die Straßenverkehrsbehörden die Verkehrsregelungspflicht, zu bestimmen, wo welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen sind.

2. Ansprüche der Verkehrsteilnehmer auf ein Handeln nach § 45 I StVO

Jeder betroffene Verkehrsteilnehmer hätte dann einen Anspruch auf Genehmigung der Anordnung eines Verkehrszei-

16 BVerfG, Kammerbeschluss vom 26.10.1995 – 1 BvR 1348/95, NJW 1996, 651, Rn. 8.

17 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 18.2.2010 – 2 BvR 2502/08, NVwZ 2010, 702, auch zum Folgenden.

18 *Rebler*, DAR 2010, 377, 378.

19 BVerwG, Beschluss vom 12.9.1995 – 11 B 23/95, NZV 1996, 86, Rn. 12.

chens zur Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Zeichen 274), wenn das der betreffenden Straßenverkehrsbehörde nach § 45 I StVO eingeräumte Ermessen auf Null reduziert wäre. Die Vorschrift des § 45 I StVO gewährt dem einzelnen einen – auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzten – Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten in bestimmten Fällen, wenn die Verletzung seiner öffentlich-rechtlich geschützten Individualinteressen in Betracht kommt.²⁰ Zwar ist § 45 I StVO, der die Straßenverkehrsbehörde ermächtigt, aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs verkehrsbeschränkende Maßnahme anzuordnen, grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen Einzelner gerichtet. In ständiger Rechtsprechung ist aber anerkannt, dass der Einzelne einen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde über verkehrsregelndes Einschreiten begrenzten Anspruch haben kann, wenn die Verletzung seiner geschützten Individualinteressen in Betracht kommt.²¹

3. Rechtsbehelfe der Verkehrsteilnehmer gegen eine Anordnung nach § 45 I StVO

Ein Verkehrsteilnehmer kann als Gegner einer solchen Verkehrsbeschränkung durch die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Verletzung seiner Rechte geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 I StVO seien nicht gegeben. Hinsichtlich der behördlichen Ermessensausübung kann er allerdings nur verlangen, dass seine eigenen Interessen ohne Rechtsfehler mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener abgewogen werden, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen.²² Eine solche Möglichkeit ist zum Beispiel den vom neu eingeführten Verhüllungsverbot nach § 23 IV 1 StVO betroffenen Kraftfahrzeugführern eröffnet worden, wenn sie der Auffassung sind, diese unmittelbar geltende verordnungsrechtliche Pflicht verstoße gegen ihre Grundrechte. Sie können vor den Verwaltungsgerichten auf eine entsprechende Feststellung klagen und in diesem Zusammenhang auch um vorläufigen Rechtsschutz ersuchen.²³

4. Gestaltungsrechte der Behörden nach § 45 I 1 und IX 2 StVO

Gemäß der Regelung des § 45 I 1 StVO können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden aus eigener Initiative „die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken“.²⁴ Diese zentrale Vorschrift des Verkehrsrechts stellt gemeinsam mit § 45 IX 2 StVO seit jeher die Rechtsgrundlage für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen dar. Aus Wortlaut und Systematik der beiden Vorschriften ergibt sich, dass § 45 IX 2 StVO, der spezielle Bestimmungen für Beschränkungen des fließenden Verkehrs trifft, die allgemeine Ermächtigungsgrundlage des § 45 I 1 StVO zwar modifiziert und konkretisiert, aber nicht ersetzt. Das bedeutet namentlich, dass auch Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 IX 2 StVO prinzipiell im Ermessen der zuständigen Behörden stehen. Die Vorschrift des § 45 I 1 i. V. m. § 45 IX 2 StVO setzt für Beschränkungen des fließenden Verkehrs auf Autobahnen jeweils eine gegenüber der allgemeinen, auf allen Straßen bestehenden Gefahrenlage gesteigerte Gefahrenlage voraus, die – erstens – auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und – zweitens – das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den voranstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter (insbesondere: Leben und

Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt.

5. Höchststrichterliche Anforderungen

Obgleich die Bejahung einer solchen konkreten Gefahrenlage vor allem eine sorgfältige Prüfung der betreffenden Verkehrssituation voraussetzt, bedarf es in einem solchen Fall nach Auffassung des BVerwGs nicht der expliziten Ermittlung eines Unfallhäufigkeits-Prozentsatzes. Ebenso wenig bedarf es vertiefter tatsächlicher Ermittlungen zur Frage, wie hoch konkret der Anteil an feststellbaren bzw. zu erwartenden Unfällen ist, der ausschließlich oder überwiegend auf die Ursache „überhöhte Geschwindigkeit“ zurückzuführen ist. Einem solchen Erfordernis steht nach richtiger Auffassung des BVerwGs bereits das schlichte Erfahrungswissen entgegen, dass Unfälle selten „monokausal“ sind, sondern ganz überwiegend auf einer Mehrzahl von zusammenwirkenden Ursachen beruhen, die in ihren Verursachungs-Anteilen nicht oder nur schwer festzulegen sind.²⁵ Zum anderen ist zu Recht auf den angesichts der deutlich erhöhten Unfallgefahr besonders bedeutsamen Umstand hinzuweisen, dass regelmäßig durch verminderte Geschwindigkeiten zumindest der Schweregrad geschehener oder zu erwartender Unfälle positiv beeinflusst werden kann. Noch weniger ist es nach dieser sehr praxisnahen Auffassung schließlich von Bedeutung, ob auf vergleichbaren Autobahnabschnitten ähnliche oder andere Unfallzahlen auszumachen sind; abgesehen davon, dass in der Bundesrepublik Deutschland ohnehin allenfalls wenige vergleichbare Strecken zu finden sein dürften, ist nicht ersichtlich, dass es dort keine Geschwindigkeitsbegrenzungen gäbe. Die im entschiedenen Fall erhobenen Forderungen der Revision liefen auf das Verlangen hinaus, auf den streitigen Abschnitten „Feldversuche“ der Art durchzuführen, dass Geschwindigkeitsfreigaben über längere Zeiträume ausprobiert werden, um die daraus resultierende Unfallentwicklung zu analysieren. Angesichts der handgreiflichen Gefahrenlage durfte der Beklagten die Verantwortung hierfür nicht aufgebürdet werden.

Wenn in einem weiteren Fallbeispiel einer notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnung eine festgestellte „evidente Häufung von Unfällen“ auf einem Streckenabschnitt auf überhöhte Geschwindigkeiten zurückzuführen ist, sind sowohl das angestrebte Ziel einer Senkung der Unfallzahlen zumindest auf das Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte als auch das hierzu ausgewählte Mittel der Geschwindigkeitsbeschränkung rechts- und ermessensfehlerfrei.²⁶ Eine weitere Gefahrenlage auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, kann sich dabei nicht nur aus der Streckenführung, sondern auch aus der Verkehrsbelastung der betreffenden Strecke ergeben, etwa einer ganz erheblichen Überschreitung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke und einem überproportional hohen Anteil des Schwerlastverkehrs.²⁷

20 OVG Schleswig, Urteil vom 26.3.2015 – 3 LB 4/15, Rn. 47, juris.

21 VG München, Urteil vom 28.10.2002 – M 23 K 02.3351, Rn. 19, juris.

22 BVerwG, Urteil vom 27.1.1993 – 11 C 35/92, BVerwGE 92, 32.

23 BVerfG, Ablehnung einstweilige Anordnung vom 26.2.2018 – 1 BvQ 6/18, BeckRS 2018, 3247, Rn. 4.

24 In ständiger Rechtsprechung entschieden durch das BVerwG, vgl. dazu nur das Urteil vom 5.4.2001 – 3 C 23/00, NZV 2001, 528, Rn. 20, auch zum Folgenden.

25 BVerwG, Urteil vom 5.4.2001 – 3 C 23/00, NZV 2001, 528, Rn. 28, auch zum Folgenden.

26 BVerwG, Urteil vom 21.1.1999 – 3 C 9/98, NZV 1999, 309, Rn. 12.

27 BVerwG, Beschluss vom 4.7.2007 – 3 B 79/06, NZV 2007, 643.

V. Fazit

1. Aus Art. 2 II 1 GG ergibt sich eine staatliche Schutzpflicht, zum Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit im Straßenverkehr bestehende verkehrsrechtliche Regelungen beständig auf ihre Schutzwirkung hin zu überprüfen und ggf. zu Optimieren.

2. Die politische Verantwortung für eine Verstärkung der staatlichen Schutzpflicht müssen für die Gesetze unser Zweikammer-Parlament sowie für Verordnungen das Bundesministerium für Verkehr und die Bundesländer gemeinsam tragen. Über diese rechtsetzende Konstruktion können sowohl die Legislative als auch die Exekutive in die Verantwortung für die Steigerung der Verkehrssicherheit genommen werden. Die Judikative hat die Funktion, der Schutzpflicht Geltung zu verleihen und deren Steigerung ggf. anzumahnen.

3. Der sinnvollste Weg angestrebter Änderungen ist es immer, den Gesetzgeber oder Ordnungsgeber mit einer bestechenden Sachargumentation von der Notwendigkeit einer Änderung zu überzeugen. Auf diese Weise werden unnötige Streitverfahren, die womöglich vor Gericht enden und Jahre andauern, vermieden.

4. Wenn der Gesetzgeber oder Ordnungsgeber nicht sogleich überzeugt werden kann, besteht immer noch die Möglichkeit, eine politische Gruppierung, sei es nun eine Landesregierung, eine Partei oder eine Fraktion davon zu überzeugen, das Heft des Handelns in die Hand zu nehmen und mittels einer Gesetzesinitiative eine Stellungnahme der Gesetzgebungsorgane zu erwirken.

5. Auf örtlicher Ebene besteht die Möglichkeit, mittels einer überzeugenden Sachargumentation direkt über § 45 StVO konkrete Verkehrsregelungen zu erreichen, die für die staatliche Schutzpflicht förderlich sind. Diese können im Streitfall sogar gerichtlich durchgesetzt werden. ■

Rechtsanwältin Ellen Apitz*

Bremsen für – alle -Tiere!?

Die Haltung in der Gesellschaft gegenüber Tieren hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verändert. Kontrovers diskutiert wird, ob der Autofahrer trotz drohendem Auffahrunfall wegen eines Kleintieres stark bremsen darf, ohne eine Mithaftung zu riskieren. Der Beitrag stellt den aktuellen Stand der Diskussion und die jeweiligen Argumente dar. Dabei geht es nicht allein um die plakative Frage „Tierschutz versus Schutz des Menschen“.

1. Einleitung

Das AG *Dortmund* lehnte im Juli 2018 eine Mithaftung des Vorfahrenden ab, der nach dem Anfahren für eine Taube bremst.¹ Ein Teil der Literatur spricht sich konsequent gegen einen zwingenden Grund zum Bremsen nach § 4 I 2 StVO aus, wenn der Vorfahrende für Kleintiere bremst.² Zunehmend mehrten sich Stimmen, die auch bei Kleintieren einen zwingenden Grund zum Bremsen ohne eine Mithaftung des Vorfahrenden befürworten.³

In der 1970er Jahren ergab eine Untersuchung von *Meyer-Jacobi-Stiefel*, dass 26,3 % der Unfälle auf ungenügendem Abstand zum Vordermann beruhen.⁴ Der 1970 eingeführte § 4 StVO sollte Abhilfe schaffen, denn die Notwendigkeit ausreichenden Abstand zu halten, schien laut Gesetzgeber „weitgehend unbekannt“.⁵ Nach § 4 I StVO muss der nachfahrende Verkehr ausreichend Abstand halten, der Vorfahrende darf nicht ohne zwingenden Grund stark bremsen.

2017 wurden über 2,6 Millionen Unfälle mit Sach- oder Personenschäden registriert. Das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz erfasst die Unfallursache bundesweit nur bei Unfällen mit Personenschäden. Bei ca. 302.600 erfassten Unfällen mit Personenschäden belegt der ungenügende Abstand auch heute noch Platz 3 der Unfallursachen.⁶

Nach dem Anscheinsbeweis liegt die volle Haftung beim Aufahrenden, weil er entweder den erforderlichen Abstand (§ 4 I 1 StVO) nicht einhielt, die nach der Verkehrssituation angemessene Geschwindigkeit überschritt (§ 3 I 1 StVO) oder es an der erforderlichen Aufmerksamkeit (§ 1 II StVO) fehl-

te.⁷ Der Vorfahrende hat grundsätzlich einen Anspruch auf umfassenden Ersatz der Schäden gemäß §§ 115 VVG, 7, 17 StVG, 4 StVO. Eine feste Regel zur Berechnung des Sicherheitsabstandes lehnte der Gesetzgeber ab, da sich der Nachfahrende stets, bevor er den Sicherheitsabstand aufgibt, darüber Gedanken machen soll, ob dies nach der Verkehrslage geboten oder gerechtfertigt ist.⁸ Im Gegenzug zu den Pflichten des nachfolgenden Verkehrs darf der Vorfahrende nach § 4 I 2 StVO nicht ohne zwingenden Grund stark bremsen. Bei einem Verstoß trifft ihn eine Mithaftung (§§ 7, 17 II StVG, 4 I 2 StVO), deren Höhe die Rechtsprechung einzelfallbezogen beurteilt.⁹ Die amtliche Begründung zu § 4 I 2 StVO enthält keine klare Definition zum „zwingenden Grund“, da der Begriff trotz der Abstraktheit allgemeinverständlich sei.¹⁰ Die verspätete Erkenntnis abbiegen zu wollen, begründe keinen zwingenden Grund, wohl aber das Bremsen wegen einer gefährlichen Verkehrssituation.¹¹

* Die Autorin ist Rechtsanwältin in Berlin und Mitglied der DJGT e. V.

1 AG *Dortmund* v. 10.7.2018 – 425 C 2383.18, NZV 2018, 433 m. Anm.v. Lempp; vgl. dazu auch Diehl, zfs 2019, 18 (20).

2 König in Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 4 StVO Rn 15; Burmann in Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 4 Rn 17; Siegel SVR 2016, 281 (283).

3 Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 15. Aufl. 2017, Kap. A Rn 127; Geigel/Freyman, Haftpflichtprozess, 27. Aufl. 2015, Kap. 27 Rn 145 für kleinen Hund, Katze, Fuchs; Bachmeier in Himmelsreich/Halm/Staab, Handbuch der Kfz-Schadensregulierung 4. Aufl. 2018, Kap. 6 Rn 84; Hirt/Maisack/Moritz, Tierschutzgesetz 3. Aufl. 2016, Einf. Rn 115; Kluge, Tierschutzgesetz 2008, Einführung Rn 156; kritisch auch Gutt, in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Aufl. 2017, § 4 StVO Rn 11, 12.

4 VKBl 1970, 803.

5 VKBl 1970, 797.

6 <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/FehlverhaltenFahrzeugfuehrer.html>

7 Quaisser, NJW-Spezial 2011, 585; BGH v. 13.12.2016 – VI ZR 32/16, NZV 2017, 276 m. Anm.v. Nugel, Rn 10.

8 VKBl 1970, 803.

9 Bachmeier, Kap. D Rn 160; Grüneberg, Kap. A Rn 127.

10 VKBl 1970, 803.

11 VKBl 1970, 803.