DEUTSCHES

RECHTSZEITSCHRIFT DES ADAC

Redaktionsleitung

Dr. Eckhart Jung Fachanwalt für Verkehrsrecht, Puchheim

Beirat

Wolfgang Ball Vorsitzender Richter am BGH, Karlsruhe

Prof. Dr. Michael Brenner Friedrich-Schiller-Universität Jena

Jürgen Cierniak Richter am BGH, Karlsruhe

Angela Diederichsen Richterin am BGH, Karlsruhe

Gregor Galke Vorsitzender Richter am BGH, Karlsruhe

Prof. Dr. Klaus Geppert FU Berlin, Richter am KG a.D.

Wolfgang Halm Rechtsanwalt, Köln

Dr. h.c. Eckart Hien Präsident des BVerwG a.D., Leipzig

Werner Kaessmann Rechtsanwalt und Notar Generalsyndikus des ADAC, Dortmund

Prof. Dr. Peter König Richter am BGH, Leipzig

Dr. Joachim Kummer Rechtsanwalt beim BGH, Ettlingen

Anke Leue

Ministerialrätin im BMVBS, Bonn

Prof. Dr. Stephan Lorenz Ludwig-Maximilians-Universität München

Kay Nehm

Generalbundesanwalt a.D., Präsident VGT, Karlsruhe

Harald Range Generalbundesanwalt, Karlsruhe

Wilhelm Schluckebier Richter des BVerfG, Karlsruhe

Dr. h. c. Wolfgang Spindler Präsident des BFH a.D., München

Prof. Dr. Ansgar Staudinger Universität Bielefeld

Februar 2013 83. Jahrgang Seiten 61-120

Aus dem Inhalt:

Literatur

Prof. Harald Geiger, Aktuelle Rechtsprechung
zum Fahrerlaubnisrecht
Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Probleme des Fahreignungsrechts und die Pflichtmitteilungen der
Polizei gem. § 2 Abs. 12 StVG
Hans-Peter Freymann, Parkplatzunfall: Wer steht, gewinnt! S. 73
Rechtsprechung
BGH, Keine Verletzung der Aufklärungsobliegenheit
bei rechtzeitiger Unfallmitteilung an Versicherung S. 79
OLG Düsseldorf, Bindende Kilometerangabe durch Internetanzeige
OLG Frankfurt a. M, Zum Verjährungsverzicht durch TV-
Interview mit Ankündigung möglicher Haftungsprüfung
(m. Anm. Halm, Hauser)
OLG Koblenz, Keine Verkehrssicherungspflichtverletzung
bei nicht vollständiger Räumung eines öffentlichen Kunden-
parkplatzes von Schnee und Eis
OLG Düsseldorf, Notwendige Verlesung von Messprotokoll und Eichschein bei Einführung in die Hauptverhandlung
(Ls. m. Anm. Staub)
AG Verden (Aller), Anerkennung und Vollstreckung einer
niederländischen "Ordnungsstrafe" gegen die Halterin
eines Fahrzeugs, mit dem in den Niederlanden eine
Geschwindigkeitsüberschreitung begangen worden war (m. Anm. Dr. Johnson)
(initiality 21 confident)
DAR-Service
Jens Sobisch, Richtlinien der Bundesländer zur
Geschwindigkeitsüberwachung S. 100
Werner Kaessmann, Europäische Verkehrsrechtstage
Luxemburg 10. und 11. 10. 2012
Thomas Heinrich, 1,5 Geschäftsgebühr – quo vadis S. 113
ADAILID Papart
ADAJUR-Report

Rechtsprechung zur Anwendbarkeit des Schwacke-Automietpreisspiegels bei der Unfallregulierung und zur Kostentragung für Winterreifen am Miet-Kfz.....S. IV

Verkehrsverwaltungsrecht aktuell

Probleme des Fahreignungsrechts und die Pflichtmitteilungen der Polizei gem. § 2 Abs. 12 StVG

Von Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bautzen*

Einleitung

Polizeibeamte der Länderpolizeien sind regelmäßig an den Schnittstellen des Straßenverkehrs tätig, an denen Probleme der Fahreignung zuerst auffällig werden. Im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme werden sie aufmerksam auf Unfallursachen, die aus mental oder körperlich nicht bewältigten Fahrsituationen resultieren. Bei der Überwachung des fließenden Verkehrs werden sie während ihrer Streifenfahrten auf typische Fahrfehler ungeeigneter Fahrer aufmerksam. Während der Anhaltekontrolle im Rahmen einer stationären Kontrollstelle erkennen sie charakterliche und motorische Unebenheiten im Verhalten ihrer Klientel, der motorisierten Fahrzeugführer, zunehmend aber auch der unter Rauschmitteleinfluss stehenden Radfahrer. Bei allen vorgenannten polizeilichen Tätigkeiten werden fachlich sensibilisierte Polizeibeamte zunächst auf eine aktuelle Fahrunsicherheit aufmerksam, die jedoch in zahlreichen Fällen auf ein Problem der grundsätzlichen Fahreignung schließen lässt. Nicht wenigen Polizeibeamten werden die Zusammenhänge zwischen Fahrunsicherheit und Fahreignung jedoch unbekannt sein, weil die polizeiliche Aus- und Fortbildung dieses Thema erst in der jüngsten Zeit systematisch aufgearbeitet hat.

Ein wichtiger Blickwinkel ist in diesem Zusammenhang zudem das Beobachten fahreignungsrelevanter Verhaltensweisen außerhalb der Teilnahme am Straßenverkehrs, das in letzter Zeit zunehmend Eingang in das Fahreignungsrecht gefunden hat wie z.B. der im Zusammenhang mit Aggressionstaten ermittelte Alkoholmissbrauch eines Täters oder das Handeln mit Betäubungsmitteln.¹

Die Anwaltschaft dürfte ein großes Interesse an einer fachlich hochwertigen Polizeiarbeit in diesem Problemkreis besitzen, weil die Polizeibeamten es sind, die mit ihrer Ermittlungsarbeit hinsichtlich Fahrunsicherheit und Fahreignung die Grundlage für einen gelingenden Schadensausgleich zwischen den streitenden Parteien legt. Zudem liegt auch die allgemeine Sicherheit im Straßenverkehr, die durch punktgenaue Eignungsüberprüfungen potenziell ungeeigneter Kraftfahrzeugführer nur dazugewinnen kann, im wohlverstandenen Interesse einer verantwortungsbewussten Anwaltschaft.

II. Gesetzliche Meldepflicht der Polizei

Um den Fahrerlaubnisbehörden die Einleitung von Überprüfungsmaßnahmen hinsichtlich der möglichen Nichteignung oder Nichtbefähigung von Fahrerlaubnisbewerbern oder -inhabern zu ermöglichen, hat die Polizei den Fahrerlaubnisbehörden ihr bekannt gewordene Informationen über Tatsachen zu übermitteln, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der Eignung oder auf Mängel hinsichtlich der Befähigung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen lassen. Diese Verpflichtung findet ihre gesetzliche Grundlage in der Vorschrift des § 2 Abs. 12 StVG.²

Diese verbindliche Vorschrift der direkten Weitergabe von Personendaten zum Zwecke der Eignungsüberprüfung benennt zunächst einmal die Fahrerlaubnisbehörden als zuständige Behörden und Adressaten von Informationen über eignungsrelevante Tatsachen sowie auf der anderen Seite die Polizei als Überbringer der Informationen.3 Nach dieser Rechtsgrundlage werden die mitzuteilenden Informationen inhaltlich auf Sachverhalte beschränkt, "soweit dies für die Überprüfung der Eignung oder Befähigung aus Sicht der übermittelnden Stelle erforderlich ist". Demnach darf die Polizei vor dem Hintergrund ihrer organisatorisch durch die Aspekte der Verkehrssicherheit vorgeprägten Sichtweise im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens darüber entscheiden, ob die Übermittlung erforderlich ist. Diese Entscheidung bedarf also vorangehender Überlegungen im Einzelfall und würde im Falle pauschaler Handhabung gegen den verfassungsrechtlich verankerten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verstoßen. Ein guter fachlicher Kontakt zur Fahrerlaubnisbehörde ist für die praktische Handhabung dieser Mitteilungspflicht unerlässlich, um darüber entscheiden zu können, in welchen Fallsituationen welche Daten zur Beurteilung der Kraftfahrereignung erforderlich sind.

Einen ersten Anhaltspunkt über diesen sachlichen Gegenstand der polizeilichen Mitteilungen gibt die im Gesetzgebungsverfahren für die Vorschrift des § 2 Abs. 12 StVG abgegebene Begründung zur damaligen Neufassung des StVG,4 indem sie beispielhaft die drei Bereiche

- Alkoholmissbrauch,
- Einnahme von Drogen und
- Besitz von Drogen besonders hervorhebt.

Daneben muss die Polizei nach dem Willen des Gesetzgebers jedoch auch alle Tatsachen berichten, die "den Verdacht einer andauernden Ungeeignetheit nahelegen". Diese Formulierung des Gesetzgebers bezieht den großen Kreis fahreignungsrelevanter Erkrankungen körperlicher und geistiger Art ebenso in die Übermittlungspflicht ein wie den großen Bereich charakterlicher Auffälligkeiten, die insbesondere aus Aggressionstaten resultieren.5 Erkenntnisse können demnach auch aus gänzlich anderen Ermittlungsverfahren gewonnen werden wie z.B. aus der Ermittlung und Sachbearbeitung von Körperverletzungs- und anderen Delikten, die gegen die Integrität von Personen gerichtet sind. Diese Bewertung folgt der Erkenntnis einer unteilbaren Persönlichkeit eines Menschen, der sich als Führer eines Kraftfahrzeuges in seinem ursprünglichen Charakter nicht plötzlich ändert, sondern sein möglicherweise aggressives Wesen nicht nur im häuslichen Umfeld, sondern auch im Straßenverkehr auslebt. Befand sich einer der Täter z.B. unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder spielte der Umgang mit Betäubungsmitteln bei einer beteiligten Person eine Rolle, ist auf der Grundlage des § 14 FeV eine Pflichtmitteilung an die Fahrerlaubnisbehörde be-

Der Autor ist Dozent an der Hochschule der Sächsischen Polizei in Rothen-

burg/Oberlausitz.

Vgl. dazu OVG Bremen, Beschl. v. 19. 10. 2011 – OVG 2 B 148/11, DAR 2011, S. 713 ff. in einem Fall von Alkoholmissbrauch, der zu diversen Aggressionstaten und in der Folge zur Anordnung der Beibringung eines MPU-Gutachtens gem. § 13 Nr. 2a 2. Alt. FeV führte.

Näher zu dieser Pflicht Müller, Inhalte und Grenzen polizeilicher Mitteilungspflichten an Fahrerlaubnisbehörden, SVR 2007, S. 241 ff.

Zum für diese Vorschrift geltenden weiten Polizeibegriff Müller, Mitteilungspflichten, S. 242 f.

Vgl. BR-Drucks. 821/96, S. 51.

Die im Fahreignungsrecht stiefmütterlich behandelte charakterliche Eignung wird von Mahlberg zu Recht als Bewertungsproblem erkannt, vgl. Mahlberg, Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens nach verkehrsrechtlichen/strafrechtlichen Zuwiderhandlungen, DAR-Service 2011, S. 669 ff. (671).

reits aus diesem Grund zwingend erforderlich, weil grundsätzlich auch der Besitz von Drogen regelmäßig erste Zweifel an der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen begründet. Belastbare Tatsachenmitteilungen der Polizei zu Drogenbesitz fließen im Regelfall direkt in die behördliche Entscheidung über die Anordnung der Beibringung eines Arztgutachtens gem. § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV ein.

Die Anordnungsgrundlage des § 11 Abs. 2 FeV stützt sich "bei Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung" ebenfalls direkt auf die von der Polizei mitgeteilten Tatsachen, die bei der Fahrerlaubnisbehörde zu "Bedenken" hinsichtlich der Fahreignung eines Fahrerlaubnisbewerbers oder eines Inhabers einer Fahrerlaubnis führen. Diese auf Tatsachen gegründeten und einen Gefahrenverdacht herbeiführenden Bedenken sollen mittels des angeforderten Gutachtens ausgeräumt werden.6

Meldepflicht nach Verkehrsunfall

Konkrete Anlässe für offen zutage tretende Fahreignungsmängel können aufgrund einer Beteiligung von Personen an Verkehrsunfällen gegeben sein. Ein eindeutiger Bezug eines Verkehrsunfalls zu mangelnder Fahreignung besteht dabei immer dann, wenn ein Verkehrsunfall aufgrund einer Alkoholisierung oder einer Drogenbeeinflussung herbeigeführt wurde. Aber auch sämtliche anderen unfallrelevanten Fahrfehler können auf eine mangelhafte Fahreignung hindeuten, müssen dies aber nicht zwangsläufig. Auch Verkehrsunfälle, die durch alkoholisierte und/oder drogenbeeinflusste Fahrer verursacht wurden, können singuläre Ereignisse sein, die nicht auf eine mangelnde Fahreignung hindeuten, sondern aufgrund einer einmalig motivierten, durch einen akuten Rauschzustand hervorgerufenen Fahrunsicherheit beruhen. Je höher jedoch beim jeweiligen Täter die erreichten Promillewerte bzw. Rauschmittelwerte im Tatzeitpunkt lagen, desto eher drängt sich der Verdacht auf, dass auch eine Fahreignungsproblematik im Raum steht, die einer Überprüfung bedarf.

In mehreren Teilabschnitten der Unfallaufnahme und sachbearbeitung können Polizeibeamte auf Fakten aufmerksam werden, die auf Fahreignungsmängel eines Unfallbeteiligten schließen lassen. Dabei bleibt es stets dem pflichtgemäßen Ermessen eines jeden Beamten überlassen, welche der gesetzlich zulässigen Maßnahmen er miteinander abwägt und schließlich anordnet.

Eine freiwillige und belehrungspflichtige Maßnahme ist etwa die Untersuchung der aktuellen Fahrtüchtigkeit auf der Grundlage psycho-physischer Testverfahren. Zwar müssen Fahrzeugführer eine polizeiliche Weisung anzuhalten ebenso befolgen wie die Weisungen, das Fenster zu öffnen und aus dem Fahrzeug auszusteigen, jedoch handelt es sich bei einer Teilnahme an psycho-physischen Tests oder einem Drogenschnelltest um Angebote freiwilliger Tests, die von dem betreffenden Fahrzeugführer auch verweigert werden dürfen.⁷

Zahlreiche Polizeibeamte in verschiedenen Bundesländern sind schon heute nach den Qualitätsmaßstäben der amerikanischen "Drug-Recognition-Experts" ausgebildet worden. Sie können daher drogenbeeinflusste Fahrzeugführer besser erkennen als andere Polizeibeamte und sind aufgrund ihrer fachlichen Sensibilisierung auch dazu in der Lage, Fahreignungsmängel eher zu erkennen als fachlich nicht so versierte Kollegen. Das von der Polizei Niedersachsen initiierte und geleitete Projekt SFT (= Standardisierte FahrtüchtigkeitsTests) versucht derzeit, dieses Wissen und die praktischen Kenntnisse in die Länderpolizeien zu tragen.

Diese Ergebnisse würden den Anfangsverdacht entweder erhärten oder aber zerstreuen, was den Verkehrsteilnehmern im

Rahmen der zwingend notwendigen prozessualen Belehrung vorab erläutert werden müsste. Polizeibeamte haben durch diese Tests die Möglichkeit, akute Gleichgewichtsstörungen und andere körperliche Leistungsdefizite zu erkennen, die auf mangelnde Fahrtüchtigkeit ebenso hinweisen können wie auf mangelnde Fahreignung. Sämtliche Ergebnisse würden auf einem standardisierten Erhebungsbogen oder digital auf dem Laptop im interaktiven Funkstreifenwagen (in Deutschland im Gegensatz zu zahlreichen anderen Staaten zurzeit noch die Ausnahme im Polizeidienst) vermerkt. Erst nach positiv verlaufenen psycho-physischen Tests würde etwa ein Drogenschnelltest eingesetzt werden, der selektiv bestimmte Verdachtsmomente etwa auf Beeinflussung durch THC oder Amphetamine bestätigen könnte und zur Anordnung einer Blutentnahme durch den zuständigen Richter führen würde.

Polizeibeamte können im Rahmen der Aufnahme eines Verkehrsunfalls oder im Rahmen späterer Zeugen- und Beschuldigtenvernehmungnen auch auf verschiedene Mängel der körperlichen Leistungsfähigkeit aufmerksam werden. Sie legen dabei – je nach ihrer fachlichen Vorbildung – ein besonderes Augenmerk auf:8

- Gebrauchsfähigkeit von Armen und Beinen,
- weitere orthopädische Krankheitsbilder,
- internistische Erkrankungen,
- Störungen von Sehfähigkeit, Hörvermögen oder Gleichgewicht.

Recht neu ist noch die Erkenntnis, dass auch die Schläfrigkeit, zumal am Tage, eine wichtige Ursache für Verkehrsunfälle ist (vgl. Anlage 4 FeV Nr. 11.2.1). Diese Tatsache wurde in der Vergangenheit oft unterschätzt, insbesondere diejenige der Krankheit des Schlafapnoe-Syndroms, das die Tagesschläfrigkeit auslöst.

Am schwierigsten ist für Polizeibeamte sicherlich die Diagnose möglicher geistiger Mängel als auslösende Ursache für einen Verkehrsunfall. Grundsätzlich kommen dafür die folgenden Defizite in Frage:10

- Wahrnehmungsfähigkeit,
- Aufmerksamkeit,
- Belastbarkeit sowie
- neurologische und psychiatrische Erkrankungen.

2. Meldepflicht nach Verkehrsauffälligkeiten

Weniger schwerwiegende Auffälligkeiten im Straßenverkehr, sprich: fahrlässig begangene und unbedeutende Ordnungswidrigkeiten im Bereich des Verwarnungsgeldes (5 bis 35 Euro) können nahezu jedem Verkehrsteilnehmer passieren und legen regelmäßig keinen Verdacht einer mangelnden Fahreignung nahe. Schwerwiegende Auffälligkeiten und grobe Pflichtverletzungen sind demgegenüber stets Verdachtsmomente, die auf charakterliche Eignungsmängel hindeuten können.

⁶ Näher Rebler, Gesundheitliche Eignung von Verkehrsteilnehmern - Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde in Zweifelsfällen, SVR 2011, S. 123.

Zur polizeilichen Erkennung drogenbeeinflusster Fahrer näher Klipfel/Müller/Sooth/Walther, Leitfaden Drogenerkennung – Drogenvortests und Anfangsverdacht in der Unfallaufnahme und Verkehrsüberwachung, 2009, 31 ff.; erfahrungsgemäß liegt die Quote der Testverweigerer bei unter 5 %; zur polizeilichen Aus- und Fortbildung im Fahreignungsrecht jetzt umfassend Müller, Fahreignung – Praxisleitfaden für Polizeibeamte, 2013, S. 15 ff.

Fries/Wilkes/Lössl, Fahreignung bei Krankheit, Verletzung, Alter, Medikamenten, Alkohol und Drogen, 2. Aufl. München 2008, S. 83 ff. Wilhelm/Kotterba/Orth, Tagesschläfrigkeit, auslösende Erkrankungen und Verkehrssicherheit, in: Golka/Hengstler/Letzel/Nowak (Hrsg.), Verkehrsmedizin – arbeitsmedizinische Aspekte. Orientierungshilfe für Praxis, Kli nik und Betrieb, Heidelberg 2011, S. 67

10 Fries/Wilkes/Lössl, a.a.O., S. 100 ff.

DAR 2/2013 Müller, Probleme d. Fahreignungsrechts und die Pflichtmitteilungen d. Polizei

Grobe Pflichtverletzungen liegen bei Verstößen vor, die von der Polizei immer wieder als Ursachen schwerer Verkehrsunfälle ermittelt werden (= objektive Komponente) und ihre Beweggründe in einem besonders leichtsinnigen, nachlässigen oder gleichgültigen Verhalten von Kraftfahrzeugführern finden (= subjektive Komponente).

Über die Regelbeispiele grober Pflichtverletzungen des § 4 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BKatV hinaus sind auch sämtliche erwiesenen Verstöße gegen die sieben Todsünden des § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB grundsätzlich als grob verkehrswidrig begangene Verkehrsverstöße und gleichzeitig auch als grobe Verletzungen der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers anzusehen. Wird also in diesen Fällen das Strafverfahren lediglich deshalb eingestellt, weil bei einem Kraftfahrzeugführer trotz erwiesenen grob verkehrswidrigen Verhaltens ein rücksichtsloses Handeln nicht nachgewiesen werden kann, wäre nach Abgabe der Sache von der Staatsanwaltschaft an die Bußgeldbehörde von dieser in zahlreichen Fällen ein Fahrverbot wegen einer groben Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers berechtigt. Kommt es zu einer Verurteilung oder einem Strafbefehl liegt eine Bewertung grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Handelns als eignungsrelevante Tatsache im Sinne eines charakterlichen Eignungsmangels nahe und eine medizinisch-psychologische Untersuchung kann auf der Grundlage von § 11 Abs. 3 Nr. 4 – 6 FeV (ggf. i. V.m. § 46 Abs. 3 FeV) angeordnet werden.11

Ein probates Hilfsmittel zur Unterscheidung des Bedeutungsgehalts von Verkehrsordnungswidrigkeiten und Verkehrsstraftaten ist die Anlage 13 zu § 40 FeV, die eine Punktbewertung der einzelnen Delikte nach dem Punktsystem beinhaltet.

Die mit jeweils vier Punkten bewerteten Ordnungswidrigkeiten können der Fahrerlaubnisbehörde sofort von der Polizei oder der Bußgeldbehörde gemeldet werden. Nimmt ein Fahrzeugführer etwa an Rennen im Straßenverkehr teil, bestehen berechtigte Bedenken an seiner charakterlichen Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr. 12 Auch mehrere gleichartige Verstöße, die zwar allesamt noch nicht zu einer Anzahl von 18 Punkten im VZR führen, können meldepflichtig sein. Eine Fahrerlaubnisbehörde ist bereits dann zur Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens berechtigt, wenn ein Führerscheininhaber in kürzester Zeit wegen dreier erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen auffällig wird. 13 Grundsätzlich können mehrfache Auffälligkeiten Zweifel an der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auch dann rechtfertigen, wenn jede Auffälligkeit für sich allein noch keinen Eignungszweifel auslöst. 14

Selbst Parkverstöße können eine Ungeeignetheit beweisen; denn "Ein Kraftfahrer, der offensichtlich nicht willens ist, auch bloße Ordnungsvorschriften, die im Interesse eines geordneten, leichten und ungefährdeten Verkehrs geschaffen sind, einzuhalten, und der solche Vorschriften hartnäckig missachtet, wenn dies seinen persönlichen Interessen entspricht, ist zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet."15

Auch die Unterscheidung zwischen schwerwiegenden Zuwiderhandlungen und weniger schwerwiegenden Zuwiderhandlungen bei den Fahrerlaubnisinhabern auf Probe gem. § 2a StVG kann die Mitarbeiter von Polizei, Bußgeldbehörden und Fahrerlaubnisbehörden in Richtung Fahreignungsmängel sensibilisieren, wenn ein Delikt aus der Gruppe der schwerwiegenden Zuwiderhandlungen begangen wurde. 16

Es ist nicht erforderlich, dass ein Betroffener eine wiederholte Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit nach deutschem Recht begangen haben muss. 17 Vom Schutzgedanken der FeV her ist davon auszugehen, dass sich die Ungeeignetheit auch bei einer Auffälligkeit nach ausländischem Recht ergibt,

wenn die im Ausland festgestellten Tatsachen einer Zuwiderhandlung im Sinne der Verwirklichung der objektiven Tatbestandsmerkmale einer entsprechenden Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit nach deutschem Recht entsprechen. "Denn ansonsten könnte die Behörde Tatsachen, die auf die Ungeeignetheit eines Kraftfahrers hinweisen, die sich aber im Ausland ergeben haben, nicht verwerten. Dies liefe dem Sinn und Zweck der Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung zuwi-

Nach Nr. 3.14 der Begutachtungs-Leitlinien kann nach der Begehung eignungsrelevanter Straftaten eine Fahreignung nur dann als wiederhergestellt gelten, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:1

- Eine positiv zu wertende Veränderung der Lebensweise ist deutlich erkennbar und wird durch die jetzigen Lebensverhältnisse gestützt.
- Die Veränderung wurde durch den Betroffenen aus seinem Problembewusstsein heraus vollzogen.
- Generelle Fehleinstellungen oder Störungen, die eine soziale Einordnung verhindern, lassen sich nicht mehr feststellen.
- Die drei vorgenannten Voraussetzungen haben sich über einen gewissen Zeitraum (ca. ein Jahr) verstetigt.
- Für die Fahrer von Lkw und Bussen gelten strengere Maßstäbe.

Ähnliche Maßstäbe gelten auch für die Täter von Ordnungswidrigkeiten.19

Nach eignungsrelevanten Verkehrsverstößen im Bereich der Ordnungswidrigkeiten haben neben der Polizei auch Bußgeldbehörden Meldepflichten zu beachten. Diese Meldepflichten folgen aus § 49a Abs. 4 Nr. 1 OWiG i.V.m. § 17 Nr. 3 EGGVG.

Meldepflicht nach Straftaten

Auch bei anderen dienstlichen Tätigkeiten als Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallaufnahme können den Polizeibeamten Tatsachen bekannt werden, die auf einen Fahreignungsmangel hindeuten.

Folgende Delikte oder Deliktsgruppen können als erhebliche Verstöße gegen Strafgesetze (§ 11 Abs. 1 Satz 3 FeV) für eine mangelnde charakterliche Fahreignung sprechen:

- Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte gem. § 113 StGB.
- Straftaten gegen die öffentliche Ordnung gem. §§ 123 ff. StGB,
- Beleidigung gem. §§ 185 ff. StGB,
- Straftaten gegen das Leben gem. §§ 211 ff. StGB,
- Straftaten gegen die körperliche Unversehrtheit gem. §§ 223 ff. StGB,

¹¹ Ebenso Wendlinger, Fahrerlaubnisrecht: Ermessensausübung bei der Über-Fallerlaudinsteellt. Erfflessensatusbung bei der Oberprüfung der charakterlichen Fahreignung, NZV 2006, S. 508.
VG Gelsenkirchen, Beschl. v. 5. 12. 2006 – 7 L 1587/06, juris.
VG München, Beschl. v. 20. 12. 2006 – M 1 S 06.4357, juris.
VG Bayreuth, Beschl. v. 16. 2. 2012 – B 1 S 11.1058, juris, bei einer Fahrerlaudierischen im CPark.

laubnisinhaberin auf Probe.

 ¹⁵ OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 14. 3, 2007 – OVG 5 S 21.07, juris.
 16 Vgl. dazu die Anlage 12 zu § 34 FeV, BGBl. I 2010, 2098 – 2099.
 17 VG Augsburg, Beschl. v. 27. 11. 2001 – Au 3 S 01.1522, juris, auch zum

Folgenden.

¹⁸ Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, Heft 115 in der Reihe "Mensch und Sicherheit", Ber-gisch Gladbach 2010 mit Stand: 2. 11. 2009.

Müller, Probleme d. Fahreignungsrechts und die Pflichtmitteilungen d. Polizei DAR 2/2013

- Straftaten gegen die persönliche Freiheit gem. §§ 232 ff.
- Sachbeschädigung gem. § 303 StGB,
- Gemeingefährliche Straftaten gem. §§ 306 ff. StGB.

Es verwundert, dass die in der Begehung von Straftaten offen zutage tretenden charakterlichen Mängel von Straftätern bislang nicht deutlich öfter den Fahrerlaubnisbehörden als Tatsachen gemeldet wurden, die auf eine mangelnde charakterliche Fahreignung hindeuten. Schließlich ist die Persönlichkeitsstruktur eines Täters unteilbar und verändert sich nicht im positiven Sinne durch das Einsteigen in ein Kraftfahrzeug und nachfolgendes Führen des Kraftfahrzeugs durch den Straßenverkehr. So ist zu beobachten, dass Fahrerlaubnisbehörden nach den Erfahrungen des Verfassers kaum Mitteilungen der Kriminalpolizei erhalten, allenfalls noch Mitteilungen im Zusammenhang mit dem Besitz und Handel mit Betäubungsmitteln.²⁰ Deutlich aggressiv motivierte Straftaten wie sämtliche Körperverletzungsdelikte und Beleidigungen, ja selbst Aggressionsdelikte wie der Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte werden den Fahrerlaubnisbehörden nur selten gemeldet und können daher nicht zur Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung führen. Ursachen dafür sind möglicherweise Mängel in der Aus- und Fortbildung der Polizei, die ihren Beamten die Zusammenhänge zwischen charakterlich gestörten Personen und ihrer Fahreignung nicht hinreichend verdeutlichen.

Auch vorsätzliche Tötungsdelikte führen als Spitze der Aggressionstaten regelmäßig nicht dazu, dass vorhandene Fahrerlaubnisse entzogen werden, ja nicht einmal die charakterliche Fahreignung der Straftäter hinterfragt wird, sodass die Fahrerlaubnisse nach Absitzen der Freiheitsstrafen regelmäßig noch vorhanden sind. Dabei könnte nahezu problemlos jede der Fahrerlaubnisbehörde mitgeteilte Aggressionstat eines Fahrerlaubnisinhabers gem. § 11 Abs. 3 Nr. 6, 7 FeV i.V.m. § 46 Abs. 3 FeV zur Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens führen, die zumindest bei Körperverletzungsdelikten aufgrund eines offen zutage getretenen charakterlichen Mangels regelmäßig gerechtfertigt wäre.²¹

Meldepflicht bei Aggressionen

Aggressionen sind emotionale Verhaltensformen, die sich im Straßenverkehr in einer besonderen Art der Verkehrsteilnahme und/oder in den Begleitformen der Verkehrsteilnahme wie etwa besonderen Gesten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern oder verbalen Äußerungen zeigen können. Aggressionen sind nicht nur vorübergehende Zustände, sondern können auch überdauernde Persönlichkeitsmerkmale sein.²² Im zweiten Fall kann die Fahreignung beeinträchtigt oder ausgeschlossen sein. Fahrer mit einem aggressiven Fahrstil verursachen 60 % mehr Unfälle als Fahrer mit einem ruhigen und insgesamt ausgeglichenen Fahrstil.23

Die Gründe für das Entstehen von Aggressionen im Straßenverkehr sind vielfältig, jedoch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Fahreignung nachrangig. Vorrangig sind demgegenüber die praktischen Auswirkungen einer aggressiven Verkehrsteilnahme, die regelmäßig auf eine charakterliche Ungeeignetheit schließen lassen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil ein aggressives Verkehrsverhalten regelmäßig gegen die Grundregeln des § 1 Abs. 1 StVO verstößt. Aggressive Fahrer sind latent angriffsbereit und verursachen regelmäßig Angriffe auf andere Verkehrsteilnehmer.²⁴

Auf aggressives Verkehrsverhalten werden Polizeibeamte ebenso aufmerksam wie Mitarbeiter der kommunalen Verkehrsüberwachung oder andere Verkehrsteilnehmer, die sich gegenüber aggressiven Verkehrsteilnehmern nicht selten in einer Opferrolle wiederfinden. Insbesondere ist in den vergangenen Jahren eine deutliche Zunahme von Gewaltdelikten gegenüber Polizeibeamten zu beobachten.25 Jedes dieser Gewaltdelikte ist eine potenziell fahreignungsrelevante und dadurch meldepflichtige Tatsache gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde.

Auch in der inneren Einstellung eines Verkehrsteilnehmers zu den in Deutschland geltenden Verkehrsvorschriften kann eine aggressive Grundhaltung deutlich werden, wenn die allgemein geltenden Regeln aus StVO, StVG und StGB lediglich als den eigenen Fahrstil reglementierende Hindernisse empfundenen werden, die beliebig übertreten werden können.26 Auf diese Einstellung können Polizeibeamte im Rahmen von Verkehrskontrollen aufmerksam werden.

Aggressionen im Straßenverkehr werden an besonderen Verhaltensweisen deutlich, die sich je nach dem Verkehrsraum, in dem sie anzutreffen sind, voneinander unterscheiden. Auch die Empfindungen und Wahrnehmungen aggressiven Verhaltens durch die aggressiven Verkehrsteilnehmer und deren Opfer sind sehr unterschiedlich.²⁷ Empfindlicher veranlagte Menschen sehen daher bereits Aggressionen, wo "dickfelligere" Personen noch gar kein aggressives Verkehrsverhalten zu erblicken vermögen.

Im Rahmen einer Befragungsstudie durch Ellinghaus, sind dennoch zahlreiche Verhaltensformen im Straßenverkehr übereinstimmend als aggressives Verkehrsverhalten interpretiert worden:28

Im Stadtverkehr

- Mangelnde Bereitschaft, das Reißverschlussverfahren zu praktizieren,
- häufige Spurwechsel zum Zweck des schnelleren Vorankommens,
- Hindurchschlängeln der Zweiradfahrer,
- bedrängendes Verhalten von Radfahrern gegenüber Fußgängern.

Auf Landstraßen

- Riskantes Überholen,
- zu langsames Fahren,
- zu schnelles Fahren, insbesondere durch Motorradfah-

Auf Autobahnen

- Dichtes Auffahren.
- Betätigen der Lichthupe,
- 20 Eine bundesweite Studie zur Mitteilungspraxis der Polizeien in den Bundesländern gem. § 2 Abs. 12 StVG fehlt allerdings bis heute
- 21 Ebenso Wendlinger (Fn. 6), S. 508.
 22 Maag/Krüger, Aggressionen im Straßenverkehr, Heft M 151 in der Reihe "Mensch und Sicherheit" der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 2003, S. 11.
- ²³ Tepe, Haust Du, dann läufst Du! Zur Berücksichtigung von Aggressionspotenzial im Fahrerlaubnisrecht, NZV 2010, S. 65.
 ²⁴ Im Ergebnis ebenso Tepe (Fn. 23), S. 66.
- Z5 Näher dazu Ellrich/Pfeiffer/Baier, Gewalt gegen Polizeibeamte, 2010, S. 2 f.
 Näher Ellinghaus/Steinbrecher, Verfall der Sitten? Eine Untersuchung über die Entwicklung der Verkehrsmoral der letzten Jahrzehnte, Uniroval-Verkehrsuntersuchung Band 25, 2000, S. 147 ff.
 Zu den verschiedenen Ursachen der Aggressionen näher Kranich/Kulka/
- Reschke, Verkehrspsychologie im automobilen Straßenverkehr, 2008,
- ²⁸ Ellinghaus, Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft, Uniroyal-Verkehrsuntersuchung Band 12, 1986, S. 54 ff., auch zum Folgenden.

- Blockieren des Überholfahrstreifens.
- sich in eine Lücke drängeln nach einem Überholvorgang,
- mangelnde Bereitschaft, das Reißverschlussverfahren zu praktizieren,
- unangemessen langsame Geschwindigkeit,
- unangemessen hohe Geschwindigkeit.

Dabei kann ein Verhalten im Straßenverkehr dann als aggressiv interpretiert werden, wenn sich ein Konflikt zwischen zwei oder mehreren Verkehrsteilnehmern – vornehmlich Fahrzeugführern – durch eine fahrzeugbezogene Kraftentfaltung oder ein verbales wie nonverbales Verhalten der Person darstellen lassen.²⁹

Nach den Ergebnissen einer Befragung von Beamten der Autobahnpolizei-Inspektionen in Bayern ergeben sich hinsichtlich aggressiven Fahrverhaltens auf bayerischen Autobahnabschnitten die folgenden Ergebnisse und Schlussfolgerungen:³⁰

- Drängeln ist die häufigste und weiterhin zunehmende aggressive Verhaltensweise auf Autobahnen,
- die Entdeckungs- und Bestrafungswahrscheinlichkeit des Drängelns ist zu gering,
- das Drängeln findet vor allem bei starkem Verkehrsaufkommen und unter sicheren Umgebungsbedingungen statt.

Im Rahmen einer Auswertung von 6.889 Anzeigenvorgängen aus dem Verkehrsstrafrecht im Bereich des Polizeipräsidium Mittelfranken ergab sich die folgende Rangliste von, teils tateinheitlich begangenen Verkehrsstraftaten mit aggressivem Handlungshintergrund:³¹

- Gefährdung des Straßenverkehrs gem. § 315 c StGB (47 %)
- Nötigung gem. § 240 StGB (43 %)
- Beleidigung gem. § 185 StGB (17 %)
- Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr gem. § 315 b StGB (9 %)

In den Monaten April bis Oktober wurden deutlich mehr Delikte angezeigt, als in den anderen Monaten und der häufigste Tattag war der Freitag.³² Die angezeigten Täter sind zu mehr als 92 % männlich und zu fast 60 % im Alter von bis zu 40 Jahren.³³

Aber auch im Stadtverkehr kann "dichtes, bedrängendes Auffahren auf den Vordermann – insbesondere bei gleichzeitigem Betätigen von Lichthupe und Signalhorn – Gewalt im Sinne des § 240 StGB sein".34

III. Fazit

Die Anzahl von jeweils gut 100.000 jährlich erfolgenden medizinisch-psychologischen Begutachtungen der Fahreignung legt bei ca. 54 Millionen Fahrerlaubnisinhabern in Deutschland die Vermutung nahe, es handele sich bei problematischer Fahreignung eher um ein Randproblem der Verkehrssicherheit und des Verkehrsrechts.

Die derzeit stagnierende Tendenz in der traurigen Bilanz der Unfalltoten und Unfallverletzten sowie die über viele Jahre anhaltend steigende Tendenz der Neueintragungen deliktisch handelnder Kraftfahrzeugführer in das Verkehrszentralregister weisen jedoch in eine andere Richtung. Diese Kritik wird noch dadurch verstärkt, dass die Polizei anhand des seit vielen Jahren stark reformbedürftigen amtlichen Verzeichnisses der Unfallursachen vergeblich versucht, die wirkliche, oft fahreignungsrelevante Ursache hinter der vordergründig amtlich festgestellten Unfallursache zu ermitteln.

Ein bislang weitestgehend vernachlässigter Bereich ist die bis heute noch verkehrswissenschaftlich unerforschte Zusammenarbeit zwischen Polizei und Fahrerlaubnisbehörden, die mit der Vorschrift des § 2 Abs. 12 StVG wenigstens eine gesetzliche Grundlage vorweisen kann.

Polizeibeamte können allerdings ihrer gesetzlichen Verpflichtung zur Meldung fahreignungsrelevanter Tatsachen nur dann gerecht werden, wenn sie die Zusammenhänge zwischen körperlicher, geistiger und charakterlicher Fahreignung und der Verkehrsteilnahme kennen und im polizeilichen Alltag von Verkehrsunfallaufnahme und Verkehrsüberwachung auch souverän beurteilen können.

Parkplatzunfall: Wer steht, gewinnt!

Von Hans-Peter Freymann, Präsident des Landgerichts Saarbrücken

In Kürze

Wird der Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Rückwärtsfahrenden auf einem Parkplatz durch den Nachweis des vorkollisionären Stillstands entkräftet? – zugleich Anmerkung zur Entscheidung des Kammergerichts Berlin vom 25. 10. 2010 – 12 U 3/09, DAR 2011, S. 23.

I. Ausgangssituation

Der Entscheidung des Kammergerichts lag – soweit es sich aus den Urteilsgründen ergibt – eine klassische Parkplatzunfallkonstellation zugrunde: Zwei Fahrzeuge fahren auf einem Parkplatz jeweils rückwärts aus einer Parkbucht heraus
und es kommt zur Kollision. Zumindest einer der beteiligten
Fahrer verteidigt sich damit, er habe bereits den Ausparkvorgang beendet gehabt und sei im Zeitpunkt der Kollision gestanden. Das Kammergericht hat diesen Einwand nicht gelten

Zu eng interpretiert von Maag/Krüger (Fn. 22), S. 19, die lediglich auf das Fahrverhalten abheben und damit aggressives Verhalten im ruhenden Verkehr vollständig ausblenden.
 Maag/Krüger, S. 29.

Maag/Krüger, S. 29.Maag/Krüger, S. 29 f.

³² Maag/Krüger, S. 31.

³³ Maag/Krüger, S. 32.

³⁴ BVerfG, Beschl. v. 29. 3. 2007 – 2 BvR 932/06, juris