SVR Straßenverkehrsrecht

Verkehrszivilrecht
Versicherungsrecht
Verkehrsstrafrecht
Ordnungswidrigkeiten
Verkehrsverwaltungsrecht

ZEITSCHRIFT FÜR DIE PRAXIS DES VERKEHRSJURISTEN

In Zusammenarbeit mit dem ACE Auto Club Europa

herausgegeben von

Dr. Frank Albrecht
Dr. Andreas Ernemann
Dr. Ingo E. Fromm
Prof. Harald Geiger
Dr. Christian Grüneberg
Ottheinz Kääb
Felix Koehl
Hannes Krämer
Carsten Krumm
Volker Lempp
Dr.-Ing. Werner Möhler
Dr. Christiane Oehler
Joachim Otting
Prof. Dr. Michael Ronellenfitsch
Azime Zeycan

6/2020

Jahrgang 20 · Seiten 201 – 240
ISSN 1613-1096

Nomos
C.H.BECK

Aufsätze

Grundgesetz und Verkehrsrecht oder: Dürfen selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SAM) Anhänger ziehen?
Adolf Rebler 201

Ausstattung von Einsatzfahrzeugen des kommunalen Vollzugsdienstes mit Blaulicht und Einsatzhorn
Dieter Müller 204

Fiktive Schadensabrechnung bei Verkehrsunfällen
Sang Eun Lee 210

Aus der Praxis des Verkehrsjuristen 2020/II
Ingo E. Fromm 213

Rechtsprechungsreport zum Streitthema der Beilackierungskosten
Maria Aukle 217

Radverkehr und Elektromobilität

Stacheldraht als Hindernis für Radfahrer
Felix Koehl 219

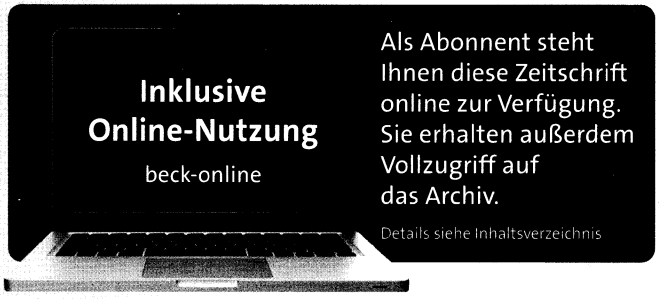
Aus der Rechtsprechung

Mietwagenkosten bei Werkstattwagen; Eigenersparnisabzug
AG Speyer, Urteil vom 29.1.2020 – 31 C 383/19 230

Tötungsvorsatz bei verbotenen Kraftfahrzeugrennen
LG Kleve, Urteil vom 17.2.2020 – 140 Ks – 507 Js 281/19–6/19 232

Verfahrenshindernis
AG Neuwied, Beschluss vom 14.4.2020 – 15 OWi 2080 Js 8179/20 235

Nichtanerkennung einer in der Zeit der vorläufigen Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis (§ 111a StPO) erteilten ausländischen EU-Fahrerlaubnis
BVerwG, Beschluss vom 16.1.2020 – 3 B 51/18 236



Als Ergebnis bleibt damit festzuhalten: Es ist zulässig, dass eine SAM einen Anhänger zieht. Welcher auch beladen sein darf.

6. Fazit

Aus einer fahrzeugbezogenen Definitionsnorm[10] kann man keine Rückschlüsse auf den zulässigen Einsatz eines Fahrzeugs ziehen – für eine Regelung, die die tatsächliche Verwendung betrifft, bedarf es vielmehr einer (verhaltensbezogenen) Betriebsvorschrift. Da es keine Regelung gibt, die es ausdrücklich verbieten würde, dass SAM Anhänger ziehen, ist einer entsprechender Fahrzeugeinsatz zulässig.

10 Die FZV steht im Schema oben auf der Seite „fahrzeugbezogen". Sie kann keine Antwort auf eine Frage des zulässigen Verhaltens geben.

Ausstattung von Einsatzfahrzeugen des kommunalen Vollzugsdienstes mit Blaulicht und Einsatzhorn

Eine aktuelle Neubewertung

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bad Dürrenberg

1. Einleitung

Im Kommunalen Vollzugsdienst (KVD), der in manchen Bundesländern auch als Gemeindlicher Vollzugsdienst (GVD) oder Kommunaler Ordnungsdienst (KOD) bezeichnet wird, gibt es bundesweit den Wunsch und vielfach auch konkrete Bestrebungen, bestimmte Fahrzeuge, die regelmäßig zu eilbedürftigen Einsätzen genutzt werden, mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn auszustatten, damit daraufhin das Wegerecht des § 38 Abs. 1 StVO genutzt werden kann. Explizit gibt es Bestrebungen aus der Stadt Bonn hinsichtlich ihres Projektes einer gemeinsamen Anlaufstelle von Stadtverwaltung und Polizei (Gemeinsame Anlaufstelle Bonner Innenstadt – G.A.B.I. – City-Streife), der Stadt Dresden hinsichtlich der Gemeinsamen Einsatzgruppe des Gemeindlichen Vollzugsdienstes sowie des Fachverbandes Kommunaler Vollzugsdienst im Landesverband Rheinland-Pfalz der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPolG).

Die aktuelle Corona-Pandemielage beweist die Notwendigkeit einer bundesweit erforderlichen sachlich engen und oft eilbedürftigen Zusammenarbeit zwischen Polizeivollzugsdienst und KVD, um die Eingriffsregelungen der Corona-Schutz-Verordnungen und deren Bußgeldtatbeständen effektiv zu überwachen und Verstöße zu ahnden.

Dieser Beitrag beleuchtet die materiellen Erfolgsaussichten entsprechender Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. §§ 70 Abs. 1 iVm 52 Abs. 3 StVZO.

2. Ausrüstung von Einsatzfahrzeugen mit Kennleuchten für blaues Blinklicht

Die Organisationen, die ihre Einsatzfahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht ausrüsten dürfen, sind in § 52 Abs. 3 StVZO aufgeführt. In der Vorschrift werden ausschließlich die originären Einsatzorganisationen abschließend aufgeführt. Kraftfahrzeuge kommunaler Ordnungsbehörden fallen nicht in den Anwendungsbereich des § 52 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 StVZO. Diese Dienstfahrzeuge dienen nicht dem – als Tatbestandsvariante dieser Vorschrift allein in Betracht zu ziehenden – Vollzugsdienst der Polizei; denn darunter ist allein der Vollzugsdienst der Polizei im formell-institutionellen Sinn als Vollzugs-Polizeibehörde, nicht aber der Vollzugsdienst einer Ordnungsbehörde zu verstehen.[1] Die vorgenannte Rechtsauffassung des OVG Münster wird in Rechtsprechung und Literatur nicht bestritten.

Über die originären Einsatzorganisationen hinaus können auch weitere Organisationen ihre Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht ausrüsten, wenn ihnen auf ihren begründeten Antrag hin durch die zuständige Verkehrsbehörde eine Ausnahmegenehmigung gem. § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO erteilt wird. Auf eine solche Ausnahmegenehmigung besteht kein Rechtsanspruch. Ihre Erteilung liegt im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde.[2]

Mit einer solchen Ausnahmegenehmigung soll regelmäßig besonderen dienstlichen Ausnahmesituationen des Antragstellers, also im Falle eines Einsatzfahrzeugs des gemeindlichen Vollzugsdienstes der betreffenden Kommune, Rechnung getragen werden können, die bei strikter Anwendung der Bestimmungen nicht hinreichend berücksichtigt werden könnten. Ob eine solche Ausnahmesituation für den gemeindlichen Vollzugsdienst vorliegt, bemisst sich üblicherweise nach dem Ergebnis eines Vergleichs der Umstände der im Antrag beschriebenen konkreten Fälle mit einem typischen Regelfall, der einer Erlaubnis zur Ausstattung von Dienstfahrzeugen mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn gem. §§ 52 Abs. 3, 55 Abs. 3 StVZO zugrunde liegt. Für einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung bedarf es allerdings einer generalisierenden Darstellung der Einsatzproblematik.

Das so gewonnene Merkmal einer Ausnahmesituation ist sodann unverzichtbarer Bestandteil der einheitlich zu treffenden Ermessensentscheidung. Die Ausnahmegenehmigung müsste demnach, um rechtmäßig erteilt werden zu können, geboten sein, damit die Einsatzkräfte ansonsten nicht beherrschbaren Gefahren begegnen können.[3]

Derartige Ausnahmesituationen müssten von der antragstellenden Kommune, wie zB von der Stadt Bonn, aus ihren bis-

1 OVG Münster, Urteil vom 29.9.2009 – 8 A 1531/09, juris Rn. 42.
2 OVG Bautzen, Beschluss vom 31.1.2017 – 3 B 228/16, juris.
3 BVerwG, Urteil vom 30.5.2013 – 3 C 9/12, BVerwGE 146, 357–369, Rn. 29.

herigen Einsatzerfahrungen heraus ausführlich geschildert und mit konkret geschilderten Beispielen belegt werden. Nur vor diesem konkretisierenden Hintergrund bestehen überhaupt Erfolgsaussichten, weil die Verkehrsbehörde sodann auf den vorgetragenen Beispielkatalog in sämtlichen geschilderten Einzelheiten fachlich eingehen muss.

Ein rein theoretisch begründet vorgetragener Antrag eines Ausstattungswunsches hätte demgegenüber keine Erfolgsaussichten. Die sachlichen und verkehrsjuristischen Argumente sind der zuständigen Verkehrsbehörde dabei vor dem Hintergrund der geltenden Rechtsprechung der Verwaltungsgerichtsbarkeit vorzutragen und zu prüfen.

3. Geltende Rechtslage hinsichtlich der Ausrüstung von Einsatzfahrzeugen mit blauem Blinklicht

Die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung hat in jüngster Zeit mehrfach zur hier behandelten Problemlage des Antrags auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung Stellung bezogen, allerdings selten zu Fällen kommunaler Antragsteller für Einsatzfahrzeuge des gemeindlichen Vollzugsdienstes. Zumeist stammten die Antragsteller aus dem Bereich der Gesundheitsfürsorge.

Die folgende tabellarische Darstellung (in Auszügen) soll verdeutlichen, welche Gerichte und mit welchem Resultat in den letzten Jahren über einschlägige Verwaltungsstreitverfahren zu befinden hatten:

Gericht	Antragsteller	Aktenzeichen	Ergebnis
OVG Münster	Privatperson	Beschluss vom 28.05. 2019 8 B 622/18, juris	Betriebs-untersagung
VG Hannover	Unfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover	Urteil vom 15.2.2017 5 A 3723/16, juris	Ablehnung
OVG Bautzen	Privater Sanitätsdienst	Beschluss vom 31.1.2017 3 B 228/16, juris	Ablehnung
BVerwG	Privater Krankentransport	Urteil vom 12.3.2015 3 C 28/13 BVerwGE 151, 313–325	Ablehnung
VGH München	Privater Rettungsdienst	Beschluss vom 19.2.2015 11 ZB 14.1007, juris	Ablehnung
VGH Mannheim	Hausnotrufdienst	Beschluss vom 6.8.2014 10 S 55/13, juris	Ablehnung
VG Bayreuth	Privater Rettungsdienst	Urteil vom 17.12.2013 B 1 K 11.853, juris	Ablehnung
VG Augsburg	Privater Krankentransport	Urteil vom 05.11 2013 Au 3 K 13.577, juris	Neubescheidung
OVG Magdeburg	Privater Krankentransport	Urteil vom 23.10.2013 3 L 311/11, juris	Ablehnung
VGH München	Kreisbrandmeister/ Leitender Notarzt	Beschluss vom 11.062012 11 ZB 11.2985, juris	Ablehnung
BVerwG	Autovermieter von NEF	Urteil vom 26.012012 3 C 1/11 BVerwGE 141, 376–385	Genehmigung
VG Würzburg	Kreisbrandmeister/ Leitender Notarzt	Urteil vom 5.10.2011 W 6 K 10.1006, juris	Ablehnung
OVG Münster	Privater Eigentümer von Feuerwehr-Sonderfahrzeugen	Beschluss vom 24.3.2010 8 B 1844/09, juris	Ablehnung
VG Mainz	Unternehmen für Organtransporte	Urteil vom 28.10.2009 3 K 97/09.MZ, juris	Neubescheidung
BVerwG	Private Bluttransporte	Beschluss vom 18.2.2009 3 B 63/08, juris	Ablehnung
VG Hamburg	Privater Träger Rettungsdienst	Beschluss vom 22.12.2008 15 E 1663/08, juris	Genehmigung
OVG Münster	Private Bluttransporte	Urteil vom 08.032006 8 A 1117/05, juris	Neubescheidung
VG Freiburg	Betriebsfeuerwehr	Beschluss vom 27.11.2003 4 K 725/03, juris	Ablehnung

Vor dem Hintergrund dieser im Ergebnis sehr restriktiven Rechtsprechung wäre ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für die Ausstattung eines Einsatzfahrzeugs der G.A.B.I. mit blauem Blinklicht in dessen Erfolgsaussichten sehr kritisch zu bewerten. Dennoch sollen im Folgenden die bisher von den ablehnenden Verwaltungsbehörden und der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte vorgetragenen Begründungen kritisch beleuchtet werden.

a) Gründe für die bisherige restriktive Handhabung des Ausstattungsprivilegs

In der Begründung des Verordnungsgebers heißt es zu der Bestimmung des § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO, um die Wirkung des blauen Blinklichts nicht zu beeinträchtigen, müsse die Zahl der Fahrzeuge, die damit ausgerüstet werden, gering bleiben.[4] Erklärtes Ziel des Anerkennungsvorbehalts ist es nach den Intentionen des Verordnungsgebers mithin, schon die Zulassung der Blaulichtausstattung von Dienstfahrzeugen sehr restriktiv zu handhaben. Dabei steht die Erwägung im Raum, dass allein das technische Vorhandensein der Sondersignalanlage die Gefahr ihres Fehlgebrauchs und sogar ihres Missbrauchs und damit einhergehend die Gefahr schwerster Unfälle erhöht.[5]

Der Verordnungsgeber und ihm nachfolgend die Verwaltungsgerichte gehen also mit einer gewissen Skepsis gegenüber den potenziellen Nutzern der Sondersignale bei Wegerechtsfahrten gem. § 38 Abs. 1 StVO an das Thema heran, wobei diese Skepsis rein abstrakter Natur ist und von den Gerichten nicht auf konkrete Missbrauchsfälle gestützt wird.

Auch die angefragten Genehmigungsbehörden übernahmen bislang die Argumentation des Verordnungsgebers und der Verwaltungsgerichte vollkommen kritiklos und weitestgehend ohne eine eigenständige fachliche, auf den Einzelfall bezogene Prüfung. Allerdings haben die Antragsteller sich bislang auch nicht auf wissenschaftlich hergeleitete und argumentativ ausführlich begründete Antragsbegründungen gestützt und es damit den Genehmigungsbehörden relativ leicht gemacht, ihre Anträge abzulehnen.

4 VkBl. 1970, 832.
5 BVerwG, Urteil vom 19.10.1999–3 C 40/98, Rn. 21, juris.

Diese vorauseilende Negativbewertung von offizieller Seite ist vor dem Hintergrund des Rechtsstaatsprinzips, insbesondere aber des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes ihrerseits kritisch zu bewerten und sollte aus einsatztaktischen- sowie Gerechtigkeitserwägungen grundsätzlich hinterfragt werden. Zumindest erscheint aber eine Differenzierung nach dem Kriterium geboten, ob es sich bei dem betreffenden Antragsteller um einen aufgrund zivilrechtlicher Grundlage tätigen Antragsteller handelt oder ob es sich um einen Antragsteller aus dem Bereich der Exekutive handelt, der seinerseits direkt an die Einhaltung des Rechtsstaatsprinzips, insbesondere des Gesetzmäßigkeitsgrundsatzes der Verwaltung gebunden ist. In einem solchen Fall erscheint eine Argumentation der potenziellen und generellen Unterstellung von Fehlgebrauch oder gar Missbrauch der Sondersignale als fachlich nicht angebracht und müsste sowohl von den über etwaige Anträge befindenden Verkehrsbehörden, als auch von den um Rechtsschutz angerufenen Verwaltungsgerichten mit konkreten Beispielen sachlich unterlegt werden.

Die Antragsteller könnten ihrerseits bei ihren künftigen Anträgen bilanzierend darauf verweisen, dass es bislang vonseiten ihrer Einsatzfahrer bei realen Einsätzen noch nicht zu einem Fehlgebrauch oder gar Missbrauch der allgemeinen Rechte nach StVO – freilich ohne dabei Sonderrechte und Wegerecht nutzen zu können – gekommen ist. Auf diese Weise könnte eine pauschale Gegenargumentation entkräftet werden.

b) Gefahr mangelnder Akzeptanz von Blaulichteinsätzen?

In einer weiteren bislang gebräuchlichen Argumentationslinie ist die restriktive Handhabung der Vorschrift nach Auffassung des BVerwG notwendig, um die allgemeine Wirkung blauer Blinklichter im Straßenverkehr nicht dadurch negativ zu beeinträchtigen, dass die mit einer *„Inflationierung"* von Fahrzeugen mit Blaulichtgebrauch, ohne dass dessen Notwendigkeit am Erscheinungsbild der Fahrzeuge erkennbar wäre, verbundene verminderte Akzeptanz von Blaulichteinsätzen in der Bevölkerung in der Tendenz sogar noch verstärkt wird.[6]

Auch bei dieser in vollem Umfang theoretisch-dogmatisch begründeten Argumentation handelt es sich um eine unzulässige Generalisierung vonseiten der Verwaltungsgerichte, allen voran des *BVerwG*; denn weder stützt sich das *BVerwG* auf Untersuchungen hinsichtlich der allgemeinen Akzeptanz/Nichtakzeptanz von Blaulichteinsätzen, die es in der verkehrswissenschaftlichen Forschung faktisch bislang auch nicht gibt, noch beschreibt das sachverständig nicht beratene Gericht das erforderliche Erscheinungsbild eines Einsatzfahrzeugs, das – bei der vorhandenen Vielzahl von Ausstattungsmöglichkeiten der verschiedenen Ausrüster von Einsatzfahrzeugen mit Sondersignalen sowie in deren durchaus unterschiedlicher farblicher Gestaltung – in dieser generellen Form ebenfalls nicht existiert.

Künftige Antragsteller müssten lediglich auf die mangelhafte, besser: nicht vorhandene, Forschungslage verweisen, um das de facto diskriminierende Pauschalargument zurückzuweisen. Die tatsächlich vorhandene Forschungslücke kann im Übrigen regelmäßig nur durch die Bundesanstalt für Straßenwesen oder die Unfallforschung der Versicherer im Wege der Auftragsforschung geschlossen werden.

c) Blaulichtfahrzeuge kommunaler Ordnungsbehörden

Für die Bewertung der konkreten Erfolgsaussichten eines etwaigen Antrags einer Kommune auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ist die bislang ergangene einschlägige Rechtsprechung heranzuziehen, die ausschließlich aus dem Land Nordrhein-Westfalen stammt und sich inhaltlich auf dasselbe Verfahren stützt, das für den Antragsteller im Ergebnis erfolglos durch zwei Instanzen gelaufen ist.

OVG Münster	Kommunaler Ordnungsdienst	Urteil vom 29.9.2009 8 A 1531/09, juris	Ablehnung
VG Düsseldorf	Kommunaler Ordnungsdienst	Urteil vom 28.5.2009 14 K 2548/08, juris	Ablehnung

Die Vorschrift des § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO stellt zunächst einmal die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung in das Ermessen der zuständigen Behörde. Die Ermessensausübung wurde den Verkehrsbehörden und Instanzgerichten vom BVerwG klar strukturiert vorgegeben.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem thematisch grundlegenden Urteil vom 13.3.1997[7] den generellen Zweck entsprechender Ausnahme-Vorschriften darin erblickt, besonderen Ausnahmesituationen Rechnung tragen zu können, die bei strikter Anwendung der Bestimmungen nicht hinreichend berücksichtigt werden könnten. Ob ein solcher besonderer Ausnahmefall vorliegt, bemisst sich nach dem Ergebnis eines Vergleichs der Umstände des konkreten Falles mit dem typischen Regelfall, welcher dem generellen Verbot zugrunde liegt. Das so gewonnene Merkmal einer Ausnahmesituation ist sodann unverzichtbarer Bestandteil der einheitlich zu treffenden Ermessensentscheidung.[8] Eine Ausnahmegenehmigung müsste demnach geboten sein, um ansonsten nicht beherrschbaren Gefahren begegnen zu können.[9]

Diese Argumentation des BVerwG ist stimmig und trägt den allgemeinen Grundsätzen zwischen Regel- und Ausnahmefällen Rechnung, deren Einhaltung insbesondere im Straßenverkehrsrecht deshalb strikt eingehalten werden müssen, weil es in der Sache stets um die Verkehrssicherheit und damit um den Schutz der Rechtsgüter aus Art. 2 Abs. 2 GG auf Leben und körperlicher Unversehrtheit geht.

Der Normgeber hat mit den Vorschriften der §§ 52 Abs. 3, 55 Abs. 3 StVZO iVm § 38 Abs. 1 StVO auf die Notwendigkeit reagiert, den Schutz der soeben beschriebenen hochrangigen Rechtsgüter dadurch zu gewährleisten, dass er mittels des kombinierten Einsatzes von blauem Blinklicht und Einsatzhorn bestimmten Organisationen Vorrechte im Straßenverkehr einräumt. Dieser Einsatz wird allerdings nur in den Fällen erlaubt, wenn die Einsatzfahrzeuge der betreffenden Organisationen mit derartigen Signaleinrichtungen ausgerüstet sein dürfen. Diese Organisationen schützen typischerweise die in § 38 Abs. 1 S. 1 StVO abschließend aufgeführten Rechtsgüter.[10]

Auf diese Weise schützt der Staat auch einen sicheren Verkehrsablauf bei Sondersignaleinsätzen, wobei es allerdings der Genehmigungsbehörde obliegt, im Rahmen einer Ermessensprüfung auch darauf zu achten, ob die den Antrag stellende

6 BVerwG, Urteil vom 21.2.2002 – 3 C 33/01, juris Rn. 21.
7 BVerwG, 3 C 2.97 – (Buchholz 442.151 § 46 StVO Nr. 11 S. 12).
8 BVerwG, Urteil vom 21.2.2002 – 3 C 33/01, juris Rn. 20.
9 BVerwG, aaO, juris Rn. 22.
10 OVG Münster, Urteil vom 12.5.2000–8 A 2698/99, juris Rn. 27.

Organisation überhaupt dazu in der Lage ist, sichere Einsatzfahrten institutionell und personell zu garantieren. Es ist also vom Antragsteller stets ein systematisch erstelltes und objektiv überprüfbares Einsatzkonzept zu fordern.

4. Eilbedürftige Einsätze aufgrund originärer Zuständigkeit

Dem kommunalen Vollzugsdienst sind in den letzten Jahrzehnten von den Landesgesetzgebern bundesweit mehr und mehr Aufgaben im Bereich des besonderen Gefahrenabwehrrechts auferlegt und entsprechende Zuständigkeiten zugewiesen worden, die allesamt aufgrund einer generellen Ausweitung des Gefahrenabwehrrechts beruhen. Vielfach hat der kommunale Vollzugsdienst über die Jahre Aufgaben übernommen, die zuvor ausschließlich von der Vollzugspolizei erfüllt wurden.

Folgende Zuständigkeiten sind in diesem Rahmen ua zu beachten:

- Ordnungswidrigkeiten gem. §§ 116–130 OWiG,
- PsychKG (Einweisungen bei einer akuten Eigen- und/oder Fremdgefährdung),
- Gewerberecht,
- Prostiutiertenschutzgesetz (Kontrolle der Straßen-, Wohnungs- und Bordellprostitution),
- hilflose Personen (im öffentlichen Raum und Wohnungen),
- Verkehrsüberwachung (fließender und ruhender Verkehr, Abschleppen),
- Fahrerermittlungen,
- Evakuierungen bei Bombenfunden (WK 1 und 2),
- Gesetze über gefährliche Hunde,
- Schulzuführungen,
- Überwachung von Alkoholverbotszonen,
- Überwachung von Waffenverbotszonen,
- Nichtraucherschutzgesetz.

Die Corona-Schutz-Verordnungen der Bundesländer bürden dem KVD seit März 2020 zahlreiche weitere Einsatzanlässe auf, die, teilweise eilbedürftig in originärer kommunaler Zuständigkeit, erledigt werden müssen.

Aus sämtlichen genannten Zuständigkeiten sind eilbedürftige Einsatzlagen denkbar, die ein schnelles Eintreffen der Kräfte des kommunalen Vollzugsdienstes erforderlich erscheinen lassen.

Beim Tatbestand des unzulässigen Lärms gem. § 117 OWiG wäre sogar eine vollständige Entlastung der Vollzugspolizei durch den KVD denkbar. Dazu müsste der KVD im Schichtbetrieb rund um die Uhr auch am Wochenende einsetzbar sein und dessen Mitarbeiter müssten vom Landesgesetzgeber mit den notwendigen Eingriffsrechten ausgestattet werden. Zudem müssten die Mitarbeiter des KVD entsprechend ausgebildet und ausgerüstet sein.

Nicht zu vernachlässigen ist auch der Aspekt, dass die Mitarbeiter des KVD – wie überhaupt alle Einsatzkräfte in Deutschland – vermehrt zur Zielscheibe von Aggressionen von Straftätern werden. So erhoben die in der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPolG) organisierten Mitarbeiter des KVD in Rheinland-Pfalz in einer Befragung ihrer Mitglieder die ihnen gegenüber erfolgten Widerstandshandlungen. Auf den Zeitraum 1.1.2017 bis 31.12.2018 entfielen 496 gemeldete Widerstandshandlungen, bei denen es zu 45 Verletzungen von Mitarbeitern des KVD kam. Die Liste der dabei eingesetzten Gegenstände liest sich, angefangen bei Autos, Messern, Flaschen, Pflastersteinen bis zu Schlagring und Schlagstock, sehr bedrohlich und unterscheidet sich nicht von Gegenständen, mittels derer auch Polizeibeamte bedroht werden.

Notwendige Unterstützungseinsätze könnten durch die Nutzung von Sonderrechten und des Wegerechts gem. §§ 35, 38 Abs. 1 StVO für den KVD grundsätzlich schneller erfolgen und die bedrohten Mitarbeiter aus prekären Einsatzlagen befreit werden, insbesondere deshalb, weil in vielen Fällen – mangels Kräften – keine Unterstützung durch die Landespolizei möglich war.

Für das Gesamtpaket müsste allerdings ein breiter politischer Willen vorhanden sein. Der praktische Nutzen für die Sicherheit und Ordnung sowie für die Gefahrenabwehr liegt jedoch durch einen bedeutenden Zuwachs an qualifizierten Einsatzkräften auf der Hand. Selbst der Grundgedanke der landesrechtlich verankerten Rechtskonstruktion einer kommunalen *„Stadtpolizei"* – etwa nach dem bestens funktionierenden Vorbild der 2.200 Mitarbeiter umfassenden Stadtpolizei in Zürich[11] – sollte nicht gänzlich vernachlässigt werden.

Hinzu treten für die Polizeibehörde (Ordnungsämter oder Kreispolizeibehörden) und deren kommunalen Vollzugsdienst Einsatzlagen aufgrund gemeinsamer Einsätze mit der Vollzugspolizei, weil die Verpflichtung besteht, bei der Gefahrenabwehr zusammenzuarbeiten. Diese Verpflichtung schließt grundsätzlich auch gemeinsame eilbedürftige Einsätze ein.

5. Eilbedürftige Einsätze aufgrund gemeinsamer Zuständigkeit

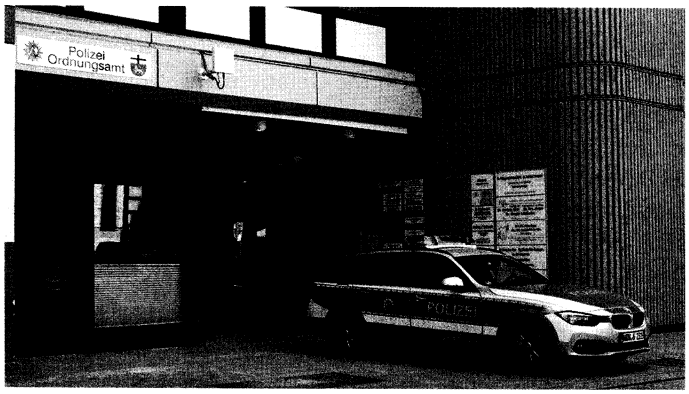
Gemeinsame eilbedürftige Einsätze von Beamten des Polizeivollzugsdienstes mit Bediensteten des kommunalen Vollzugsdienstes könnten der Schlüssel zur angestrebten technischen Ausstattung der Fahrzeuge der G.A.B.I. mittels blauen Blinklichts und Einsatzhorn sein. Die gegenseitige fachliche Unterstützung müsste dabei im Mittelpunkt der Argumentation stehen. Ggf. könnten auch frühere gemeinsame Einsätze ausführlich geschildert werden, um diese Einsatzlagen sodann in einem zweiten Schritt als fortbestehend zu bewerten.

Zum Zweck der stichhaltigen Begründung eines entsprechenden Antrags bedarf es einer Schilderung konkreter Einsatzlagen auf der Grundlage des landesspezifischen Polizei- und Ordnungsrechts. Diese Begründung sollte nicht allein auf die Bundesstadt Bonn bezogen sein, sondern den kommunalen Vollzugsdienst im gesamten Bundesland NRW einbeziehen.

11 Nähere Informationen über https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/stadtpolizei_zuerich.html.

Diese Empfehlung ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass nach einem negativen Bescheid weitere potenzielle Anträge anderer Kommunen mit derselben Begründung ebenfalls negativ beschieden würden. Wenn also eine nordrhein-westfälische Kommune aus isolierter Sicht und allein aufgrund eigener Erfahrungen einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung stellen würde, könnte dadurch die problematische Thematik ein für alle Mal negativ beschieden und damit auf Dauer fachlich erledigt sein. Es erscheint also sinnvoll, wenn die Bundesstadt Bonn Kontakt mit anderen Kommunen aufnimmt, um eine gemeinsame Vorgehensweise abzustimmen. Vor diesem Hintergrund würde auch der Argumentation begegnet werden können, dass offensichtlich kein allgemeines Regelungsbedürfnis existiert, weil andere Kommunen keine entsprechenden Anträge eingereicht hätten.

Hilfreich wäre eine fachlich stützende Argumentation aus Sicht des PVD, vorgetragen etwa durch die Polizei NRW. Diese stützende Argumentation könnte auf den positiven Erfahrungsschatz gemeinsamer Einsätze aus polizeilicher Sicht zurückgreifen und würde eine abschlägige Bescheidung erschweren.



Bildquelle: Polizei Bonn, Gemeinsame Anlaufstelle Bonn Innenstadt (GABI) der Polizei NRW sowie des Ordnungsamtes der Bundesstadt Bonn[12]

Wenn ein aus Vollzugspolizei und kommunalem Vollzugsdienst personell gemischtes Team mit einem städtischen Einsatzfahrzeug unterwegs wäre, müsste nach den für allgemeine Fahrzeuge geltenden Verkehrsregeln gefahren werden, dh ohne Nutzung von Sonderrechten und Wegerecht für den Fall, dass das Fahrzeug von einem kommunalen Bediensteten gefahren wird. Fährt allerdings zufällig der Polizeibeamte das Fahrzeug der Stadt, stünden ihm bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 35 Abs. 1 StVO zwar Sonderrechte zur Verfügung, jedoch können andere Verkehrsteilnehmer nicht gewarnt werden, weil das Fahrzeug nicht mit Sondersignalen nach StVZO ausgestattet ist. Somit stünde auch kein Wegerecht gem. § 38 Abs. 1 StVO zur Verfügung – eine sachlich nicht nachvollziehbare Situation.

Sollte während einer Streifenfahrt eines gemischten Teams ein Anfangsverdacht auf ein strafbares oder ordnungswidriges Handeln eines anderen Fahrzeugführers erkannt werden, dürfte allein der Polizeibeamte einen Anhaltevorgang aus dem fließenden Verkehr initiieren, indem er gem. § 36 StVO ein Haltezeichen gibt. Dieses könnte gem. §§ 36, 38 StVO auch technischer Art sein (zB Yelp, Blaulicht), jedoch steht bei einem nicht mit „digitalen" Haltesignalen ausgestatteten Fahrzeug lediglich die *„analoge"* Haltekelle zur Verfügung. Zudem dürfte eine Verfolgungsfahrt gem. § 38 Abs. 1 StVO zwingend nur dann durchgeführt werden, wenn das Einsatzfahrzeug technisch mit einer Sondersignalanlage ausgestattet ist.

6. Ausnahmesituationen als Grundlage für Ausnahmegenehmigungen

Konkrete Ausnahmesituationen, die vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des BVerwG sowie des OVG Münster den Erlass einer Ausnahmegenehmigung rechtfertigen und eine Ermessensreduzierung herbeiführen würden, sind nur auf der Grundlage von konkret geschilderten Einsatzsituationen möglich. Kommunale Antragsteller sollten im eigenen Interesse eine Reihe möglicher konkreter Einsatzsituationen aus dem bisherigen Behördenalltag schildern, die daraufhin auf vorliegende Ausnahmesituationen im Sinne des § 70 Abs. 1 StVZO hin überprüft werden könnten. Diese Einsatzsituationen dürften allerdings keine absoluten Ausnahmesituationen sein, die etwa einmal jährlich anfallen, sondern müssten im Zuge der alltäglichen Aufgabenbewältigung eher regelmäßig anfallen, damit überhaupt ein konkreter Regelungsbedarf begründet werden kann. Die aktuelle Corona-Pandemielage sollte jeden neuen Antrag auf eine fachlich begründete Grundlage stellen können.

a) Genehmigungsvoraussetzungen des § 70 Abs. 1 StVZO

Eine Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 70 Abs. 1 StVZO darf von der zuständigen Verkehrsbehörde nur auf der Grundlage der geltenden Rechtsprechung erteilt werden. Die Prüfung eines Antrags auf Erlass einer Ausnahmegenehmigung soll auch nach einer Grundsatzentscheidung des Bundesverfassungsgerichts besonderen Ausnahmesituationen Rechnung tragen, die bei strikter Anwendung der Bestimmungen nicht hinreichend berücksichtigt werden können.[13] Auch jede antragstellende kommunale Behörde hat gegenüber der Genehmigungsbehörde ein Recht auf eine korrekte Anwendung der Rechtsvorschriften und darf nicht besser, aber auch nicht schlechter behandelt werden als ein Antragsteller aus dem privatrechtlichen Bereich.

Gemäß § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO kann die höhere Verwaltungsbehörde in bestimmten vom Antragsteller geschilderten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller, aber auch für eine Gemeinschaft kommunaler Antragsteller unter anderem von den Vorschriften der §§ 52, 55 StVZO Ausnahmen genehmigen. Ob ein solcher Ausnahmefall hinsichtlich der geschilderten Sachlage vorliegt, bemisst sich nach dem Ergebnis eines Vergleichs der Umstände des konkret vom Antragsteller geschilderten Falls mit dem typischen Regelfall, der dem generellen Verbot zugrunde liegt. Bei der in diesem Beitrag zu behandelnden Materie müssen die potenziellen Einsatzsituationen des KVD mit den Regelfällen der technischen Ausstattung der in § 52 Abs. 3 StVZO genannten Behörden im Grundsatz übereinstimmen. Demnach müssen Einsatzsituationen des kommunalen Vollzugsdienstes den typischen Einsatzsituationen des Polizeivollzugsdienstes als der ihrem Auf-

12 https://bonn.polizei.nrw/artikel/gabi-gemeinsame-anlaufstelle-bonn-innenstadt.

13 BVerfG, Beschluss vom 10.12.1975 – 1 BvR 118/71, BVerfGE 40, 371–384, Rn. 23.

gabenkreis ähnlichsten Behörde vergleichbar sein, dh es müssen Fallgruppen vorliegen, in denen eilbedürftiges Handeln zum Schutz von wichtigen Rechtsgütern gegeben ist. Zudem müssen dem KVD Eingriffsrechte zustehen, die es den eingesetzten Kräften erlauben, den Schutz der bedrohten Rechtsgüter auch konkret wahrzunehmen.

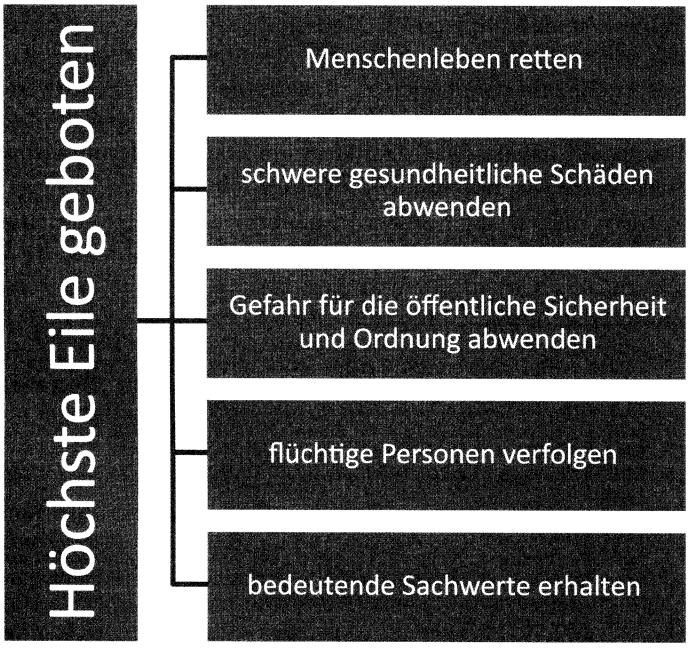
b) Verknüpfung mit §§ 35, 38, 46 StVO

Vor dem soeben geschilderten Hintergrund müssen für den nächsten Prüfungsschritt der Genehmigungsbehörde im Dienstbetrieb des KVD Situationen ersichtlich sein, die den Einsatzsituationen vergleichbar sind, in denen die Vollzugspolizei Sonderrechte gem. § 35 Abs. 1 StVO und das Wegerecht gem. § 38 Abs. 1 StVO einsetzen darf.[14] Die von der Genehmigungsbehörde zu treffende Ermessensentscheidung ist maßgeblich daran auszurichten, ob das Kraftfahrzeug, für das die Ausnahmegenehmigung beantragt wird, ebenso wie die Fahrzeuge der von § 52 Abs. 3 StVZO erfassten Organisationen typischerweise in Situationen eingesetzt wird, in denen zB zur Lebensrettung oder Abwehr schwerster Gesundheitsgefahren höchste Eile geboten ist.[15]

Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung müsste im Ergebnis geboten sein, um ansonsten nicht beherrschbaren Gefahren begegnen zu können.[16]

Die Ermessensentscheidung der zuständigen Behörde hat einerseits zu beachten, ob die Auswirkungen einer Ausnahmegenehmigung den Zielen der betreffenden Vorschrift nicht zuwiderlaufen, andererseits hat sie eine geltend gemachte und bestehende besondere Ausnahmesituation in diesem Lichte zu gewichten.[17]

Für diese Beurteilung ist ein Blick auf die fünf konkreten Einsatzfälle des § 38 Abs. 1 StVO hilfreich, die bei einer Ausstattung von Einsatzfahrzeugen mit Blaulicht und Einsatzhorn immer mitgedacht und in die behördlichen Entscheidungen über Antragstellung und Ausnahmegenehmigung einkalkuliert werden müssen:



Da die Vorschrift des § 38 Abs. 1 StVO zwar das an konkrete Einsatzsituationen gekoppelte und durch alle anderen Verkehrsteilnehmer zu gewährende Wegerecht ermöglicht, aber während einer Einsatzfahrt stets auch Sonderrechte gem. § 35 StVO in Anspruch genommen werden müssen, ist eine Verknüpfung der Ausnahmegenehmigung gem. § 70 Abs. 1 StVZO mit einer Ausnahmegenehmigung gem. § 46 Abs. 2 S. 1 StVO erforderlich, die dem KVD bei seinen Einsätzen zusätzlich die Nutzung von Sonderrechten gestattet.[18]

Aus systematischen Gründen gilt für die Nutzung von Sonderrechten für die Polizei gem. § 35 Abs. 1 StVO der restriktiv interpretierte Polizeibegriff.[19] Schließlich erlaubt § 44 Abs. 2 S. 1 StVO, wonach „die Polizei" dazu befugt ist, den Verkehr durch Zeichen und Weisungen gem. § 36 StVO und durch Bedienung von Lichtzeichenanlagen zu regeln, auch nicht dem KVD derartige verkehrsregelnde Eingriffe in den Straßenverkehr. Eine extensive Interpretation des Polizeibegriffs aus § 35 Abs. 1 StVO[20], wonach institutionell auch der KVD als Polizeibehörde umfasst wäre, ist daher aufgrund des in der StVO vertretenen einheitlichen (Vollzugs-)Polizeibegriffs nicht angängig, da sie zu nicht hinnehmbaren Ergebnissen in der Einsatzpraxis und für die Verkehrssicherheit führen würde.

Schließlich verknüpft die VwV zu § 35 StVO unter I. den Gebrauch von Sonderrechten als Soll-Vorschrift mit dem zur Anzeigepflicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern erhobenen kombinierten Einschalten beider Sondersignale und lässt davon nur eng begrenzte Ausnahmen aus einsatztaktischen Gründen zu. Diese Verknüpfung erfordert jedoch zwingend die Ausrüstung des betreffenden Einsatzfahrzeugs mit Blaulicht und Einsatzhorn, die dem KVD aufgrund des engen (Vollzugs-)Polizeibegriffs des § 52 Abs. 3 StVZO gerade verwehrt ist.

7. Ausnahmegenehmigung unter Erteilung von Auflagen

Die Genehmigung von Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung kann gem. § 71 StVZO mit Auflagen verbunden werden, denen der Betroffene nachzukommen hat. Bei der Gewährung von Ausnahmen regeln *„Nebenbestimmungen"* die Minderung der von den Ausnahmen ausgehende Gefahren.[21]

Eine generelle Ausnahmegenehmigung würde, dem Verhältnismäßigkeitsprinzip folgend, nicht erteilt. So erhält zB der Justizvollzugsdienst in den Bundesländern Ausnahmegenehmigungen nur für bestimmte Einsatzsituationen bei Gefangenentransporten, die im Genehmigungsbescheid explizit aufgeführt sind. Denkbar wäre es, dass auch für den kommunalen Vollzugsdienst derartige Einsatzsituationen definiert werden, in denen die beschriebenen Voraussetzungen gegeben sind und die sich in einem Genehmigungsbescheid wiederfinden.

14 Dazu näher Müller, Einsatzfahrten, Boorberg Verlag Stuttgart, 5. Aufl. 2019, S. 115 ff.
15 OVG Münster, Urteil vom 29.9.2009 – 8 A 1531/09, juris Rn. 96.
16 BVerwG, Urteil vom 21.2.2002 – 3 C 33/01, juris Rn. 22.
17 BVerwG, Urteil vom 16.3.1994 – 11 C 48/92, juris Rn. 26.
18 Zum Verhältnis der beiden Normen §§ 35 und 38 StVO näher Müller (Fn. 14), S. 162 f.
19 Müller, in: Bachmeier/Müller/Rebler, StVO Kommentar, Luchterhand Verlag, § 35 StVO Rn. 34.
20 Etwa vertreten von König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, C. H. Beck Verlag, München 45. Aufl. 2019, § 35 StVO Rn. 3.
21 BVerfG, Beschluss vom 1.4.2014 – 2 BvF 1/12, BVerfGE 136, 69–119, Rn. 84.

Gem. § 71 StVZO muss die Genehmigungsbehörde regelmäßig zwei Fakten prüfen. Vor der Ablehnung eines Antrags muss nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geprüft werden, ob der betreffende Antrag, anstatt ihn generell abschlägig zu bescheiden, mittels Auflagen positiv beschieden werden kann. Ist diese Entscheidung positiv im Sinne des Antragstellers getroffen worden, müssen die passenden Auflagen gefunden werden, um den Zielen des Verordnungsgebers gerecht zu werden.

Da eine allgemeine Ausnahmegenehmigung hinsichtlich sämtlicher in § 38 Abs. 1 und 2 StVO aufgeführten Einsatzfälle für den KVD weder erforderlich noch hilfreich ist, würde im Rahmen der Erteilung von Auflagen eine Auflistung der konkreten Einsatzsituationen Klarheit für die Anwendung der Sondersignale erbringen.

Eine Antragstellung hinsichtlich der Ausstattung mit Blaulicht und Einsatzhorn sollte zudem regelmäßig nur unter der Auflage bewilligt werden, dass der KVD für seine potenziellen Einsatzfahrer ein systematisches Aus- und Fortbildungskonzept vorlegen kann, in dem die Aspekte Rechtsgrundlagen, Rechtsfolgen, praktische Fahrzeugeinweisung und Fahrsicherheitstraining (ggf. ergänzt um zusätzliche Trainingseinheiten am Fahrsimulator) in stimmiger Form berücksichtigt werden. In dieser Hinsicht wäre eine inhaltliche Abstimmung mit den Fahrtrainern der Vollzugspolizei des jeweiligen Bundeslandes sehr sinnvoll. Sämtliche potenziellen Einsatzfahrer müssen von dieser Auflage umfasst sein und zusätzlich regelmäßig zu den genannten Themen belehrt werden. Es muss sichergestellt werden, dass nur Einsatzfahrer das Wegerecht nutzen dürfen, die in diesem Sinne über eine vollständige Ausbildung als Einsatzfahrer verfügen.

Weitere sinnvolle Auflagen könnten sich auf Dokumentations- und Meldepflichten hinsichtlich erfolgter Einsatzfahrten unter Nutzung des Wegerechts beziehen.

8. Fazit

Die Ausstattung von Einsatzfahrzeugen des KVD kann ganz grundsätzlich eine sehr sinnvolle Reaktion des Staates auf die gestiegenen Anforderungen für die Sicherheitsarchitektur in Deutschland sein. Die Kräfte des KVD können die Vollzugspolizei in deren Aufgaben für die Abwehr von Gefahren sinnvoll unterstützen oder diese sogar von bestimmten Aufgabenbereichen vollständig entlasten. Der Sicherheitsgewinn für unsere Gesellschaft läge auf der Hand. Die unter Auflagen erfolgende Ausnahmegenehmigung zur Ausstattung der Einsatzfahrzeuge mit Blaulicht und Einsatzhorn gem. §§ 70 Abs. 1 iVm 52 Abs. 3 StVZO könnte ein erster Schritt in diese Richtung sein, vor allem angesichts der aktuellen Pandemielage.

Fiktive Schadensabrechnung bei Verkehrsunfällen

Rechtsanwältin Sang Eun Lee, Düsseldorf

1. Einleitung

Der Wortlaut des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB lässt offen, ob unter dem *„dazu erforderlichen Geldbetrag"* der Betrag für eine tatsächlich durchgeführte oder auch der Betrag für eine nur gedachte Schadensbeseitigung zu verstehen ist. Der BGH entschied trotz der im Schrifttum immer wieder geäußerten Bedenken[1] jüngst erneut, dass der Eigentümer eines verunfallten Fahrzeugs grds. Ersatz anfallender Reparaturkosten unabhängig davon verlangen kann, ob er das Fahrzeug voll, minderwertig oder überhaupt nicht reparieren lässt.[2] Damit spricht er sich jedenfalls im Verkehrsunfallrecht implizit gegen eine Abschaffung fiktiver Schadensabrechnung aus[3], obwohl der VII. Zivilsenat zuvor in Abkehr von seiner früheren Rechtsprechung die Ersatzfähigkeit fiktiver Mängelbeseitigungskosten im Rahmen eines Schadensersatzanspruchs statt der Leistung für Werkverträge versagt hat.[4]

Es stellt sich daher die Frage, ob diese neue Rechtsprechung des VII. Zivilsenats im Widerspruch zur weiteren Zulässigkeit fiktiver Abrechnung von Schadensersatzansprüchen aus Verkehrsunfällen steht. Dieser stützt sich auf werkvertragsrechtliche Besonderheiten, die in der Gefahr einer *„Überkompensation und damit einer nach allgemeinen schadensrechtlichen Grundsätzen nicht gerechtfertigten Bereicherung"*[5] liegen und es daher rechtfertigen sollen, die Bemessung des Schadensersatzes statt der Leistung im Werkvertragsrecht anders als im Kaufrecht vorzunehmen.[6]

Die Intention des VII. Zivilsenats, den Ausschluss der fiktiven Schadensabrechnung auf das Werkvertragsrecht zu beschränken, ist auf Kritik gestoßen.[7] Im Verkehrsunfallrecht hat insbesondere das LG Darmstadt eine *„Vorreiterrolle"*[8] eingenommen und in einer Reihe von Entscheidungen[9] die Forderung aufgestellt, dass der vom VII. Zivilsenat festgestellte Ausschluss des fiktiven Schadensersatzes auf sämtliche Schadensersatzansprüche und damit auch auf deliktische Ansprüche Anwendung finden müsse. Die erste dieser Entscheidungen des LG Darmstadt hat das OLG Frankfurt am Main als Berufungsinstanz bereits als rechtsfehlerhaft aufgehoben.[10]

1 Eine Übersicht hierzu findet sich bei Wagner, NJW 2002, 2049, 2057.
2 Zuletzt BGH, Urteil vom 29.10.2019 – VI ZR 45/19, BeckRS 2019, 30178.
3 Engel, DAR 2019, 176, 177 unter Bezugnahme auf BGH, Urteil vom 25.9.2018 -VI ZR 65/18, DAR 2019, 79, NJW 2019, 852.
4 BGH, Urteil vom 22.2.2018 – VII ZR 46/17, DAR 2019, 32 ff., NJW 2018, 1463 ff.
5 BGH, Urteil vom 22.2.2018 – VII ZR 46/17, DAR 2019, 32, 34, NJW 2018, 1463, 1465.
6 BGH, Urteil vom 22.2.2018 – VII ZR 46/17, DAR 2019, 32, 37, NJW 2018, 1463, 1469.
7 Statt aller Weingart, NZBau 2018, 593 ff., der von der *„Unvereinbarkeit der neuen Sichtweise mit vorhandenen und in der Entscheidung nicht berücksichtigten zentralen Vorschriften des Schadensersatzrechtes"* spricht.
8 Syrbe, SVR 2020, 5, 6.
9 LG Darmstadt, Urteil vom 20.3.2019 – 23 O 132/17; Urteil vom 24.10.2018 – 23 O 356/17; Urteil vom 5.9.2018 – 23 O 386/17.
10 OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 14.11.2019 – 22 U 177/18, DAR 2019, 50.