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
Wolfgang Ferner
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

Aufsätze

Von „Verstößen" und „Todsünden" im Fahrpersonalrecht
Jürgen Cierniak 41

Führen von Klein-Bussen mit Fahrerlaubnis Klasse C1 seit 28.12.2016 strafbares Fahren ohne Fahrerlaubnis?
Helmut Janker 47

Alpi & Co. – die Suche nach dem Kick und die charakterliche Fahreignung
Dieter Müller/Adolf Rebler 51

Rechtsprechungsübersicht

VW „Dieselgate" – eine juristisch saubere Sache?
Hannes Krämer 56

Aus der Rechtsprechung

Verkehrssicherungspflicht, Mitverschulden
Schleswig-Holsteinisches OLG, Urteil vom 30.6.2016 – 11 U 111/15 64

Nutzung der Kamerafunktion eines Mobiltelefons
Hanseatisches OLG, Beschluss vom 28.12.2015 – 2 – 86/15 (RB) 65

Fahreignung bei Schlafapnoe-Syndrom
VG München Beschluss vom 25.5.2016 – M 26 S 16.1225 76

2/2017

Jahrgang 17 · Seiten 41 – 80
ISSN 1613-1096

Nomos
C.H.BECK

Als Abonnent steht Ihnen diese Zeitschrift überall und jederzeit online zur Verfügung. Sie erhalten außerdem Vollzugriff auf das Archiv.
Details siehe Inhaltsverzeichnis

tet. Dies betrifft aufgrund der neuen Befristungsregelung mit Wirkung zum 28.12.2016 auch die Fälle, in denen im Führerschein die Befristung bis zum 50. Lebensjahr eingetragen ist.

Grundlegende verfassungsrechtliche Bedenken gegen die rückwirkenden Regelungen, bei denen es sich um eine grundsätzlich zulässige unechte Rückwirkung handelt, bestehen nicht, so dass bei Nichtbeachtung der aktuellen Regelungen grundsätzlich eine Strafbarkeit wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 I Nr. 1 StVG in Betracht kommt.

Aufgrund der teilweise aber doch schwerwiegenden Auswirkungen (drohende Strafbarkeit wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis; kosten- und zeitintensiver Erwerb der nunmehr erforderlichen Fahrererlaubnis Klasse D1) ist eine gewisse „Übergangsfrist" geboten, die bis 31. Dezember 2017 angesetzt werden sollte und jedenfalls durch eine Einstellung des Verfahrens nach § 153 StPO gewährleistet werden könnte.

Auch wenn sich ein Verkehrsteilnehmer grundsätzlich über die bestehenden Verkehrsregeln informieren muss, werden bei derart grundlegenden Änderungen die Anforderungen an die Informationspflicht etwas herabgesetzt werden müssen. Solange die betroffenen Fahrerlaubnisinhaber nicht gezielt, etwa durch die Fahrerlaubnisbehörden, angesprochen werden und auch keine umfassenden und ohne Weiteres zugänglichen Informationen in den gängigen Medien (dh Medien die dem „durchschnittlichen" Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stehen und als übliche Informationsquellen angesehen werden können [Funk, Fernsehen, Tageszeitungen und Zeitschriften, Internet]) zu den neuen und rückwirkend geltenden Inhalten der Fahrerlaubnis Klasse C1 verfügbar sind, wird im Einzelfall zumindest anfänglich, dh spätestens bis zur Veröffentlichung erster rechtskräftiger Gerichtsentscheidungen zu dieser Problematik, ein unvermeidbarer Verbotsirrtum nach § 17 StGB die Strafbarkeit wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis ausschließen können. Dementsprechend müsste auch bei der begleitenden Ordnungswidrigkeit nach §§ 31 Abs. 1, 69a Abs. 5 Nr. 2 StVZO, 24 StVG ein unvermeidbarer Verbotsirrtum nach § 11 Abs. 2 OWiG angenommen werden.

Fälle eines „reinen Formalverstoßes" wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis aufgrund einer rückwirkenden Einschränkung des bisherigen Umfangs der Fahrerlaubnis Klasse C1 für Kleinbusse dürften sich, sofern ein schuldausschließender unvermeidbarer Verbotsirrtum verneint wird – bei Fahrten bis einschließlich am 31.12.2017 – für die Einstellung des Verfahrens nach § 153 StPO anbieten. Spätestens bis zum 31.12.2017 dürfte es jedem betroffenen Fahrerlaubnisinhaber möglich und zuzumuten sein, eine neue Fahrerlaubnis zu erlangen. Für die begleitende Ordnungswidrigkeit nach §§ 31 Abs. 1, 69a Abs. 5 Nr. 2 StVZO, 24 StVG käme dem entsprechend eine Einstellung des Verfahrens nach § 47 OWiG in Betracht.

Alpi & Co. – die Suche nach dem Kick und die charakterliche Fahreignung

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten, Bautzen, Regierungsrat Dr. jur. Adolf Rebler, Regensburg

Nicht zuletzt der Strafprozess gegen den von der Staatsanwaltschaft Bremen wegen Mordes angeklagten Motorradfahrer und YouTube-Star Alperen T. verdeutlicht ein bedeutendes Sicherheitsproblem der heutigen Zeit, nämlich die durch ein problematisches Selbstwertgefühl motivierte Geltungssucht im Straßenverkehr. Der Angeklagte hatte im Juni 2016 in Bremen während einer Fahrt mit seinem Motorrad einen Fußgänger getötet. Er fuhr dabei mit einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h auf einer Straße, in der die in Orten erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h galt. Zudem filmte er seine rasante Fahrt mit einer Kamera. Die Staatsanwaltschaft sieht in seinem Verhalten einen Mord, weil er bei seiner Fahrt den Tod des Fußgängers billigend in Kauf nahm; denn er hatte bei dieser Geschwindigkeit keine Möglichkeit mehr, einer Kollision mit irgendeinem Fußgänger auszuweichen. Inzwischen wurde Alperen T. vor dem Landgericht Bremen wegen fahrlässiger Tötung zu zwei Jahren und neun Monaten Haft verurteilt.

Man stellt sich nur die Frage: Warum wurde dieser Fahrer nicht schon viel früher auf seine Fahreignung überprüft? Schließlich waren seine Fahrten durch die Bremer Straßen auf seinem offenen YouTube-Channel für jedermann und auch für die Polizei und die Fahrerlaubnisbehörde einsehbar! Ist der Staat seiner Aufgabe nachgekommen, drohende Gefahren von den anderen Verkehrsteilnehmern abzuwehren? Dabei liegt es doch in der Regel auf der Hand, dass die Teilnahme eines für ungeeignet erachteten Kraftfahrers am Straßenverkehr zu erheblichen Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigentum anderer Verkehrsteilnehmer führt, und dass ein solcher Kraftfahrer zur Vermeidung der von ihm ausgehenden akuten Gefahr durch die Anordnung des Sofortvollzugs des Entziehungsbescheids schnellstmöglich von der weiteren Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen ist.[1]

Die Fahreignung und der Charakter

Das Merkmal der „charakterlichen Eignung" taucht als Begriff weder im Straßenverkehrsgesetz (StVG) noch in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) auf, wird aber von der Rechtsprechung[2] und Kommentarliteratur[3] aus dem Gesetzeswortlaut des § 2 Abs. 4 StVG geschlossen, wo es in dessen Absatz 4 heißt:

„Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrs-

1 BayVGH, Beschluss vom 10.8.2011 – 11 CS 11.1271, Rn. 6, juris.
2 VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 12.12.2016 – 10 S 2406/14, juris.
3 Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 3 StVG Rn. 16.

rechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat."

Der entscheidende Passus zum Charakter eines Fahrers teilt sich in drei Merkmale auf:

- nicht erheblich gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen,
- nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen oder
- nicht gegen Strafgesetze verstoßen.

Damit ist die Bandbreite der in die Waagschale zu werfenden eignungsrelevanten Tatsachen gesetzlich abgesteckt. Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 StVG kommt nämlich die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nur in Betracht, wenn die Kraftfahreignung positiv feststeht.[4] Vor diesem Hintergrund muss eine Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen eines Verfahrens auf (Neu-)Erteilung einer Fahrerlaubnis alle ihr bekannt gewordenen Tatsachen berücksichtigen, die Einfluss auf die Beurteilung der Kraftfahreignung haben.[5]

Ausgefüllt wird diese gesetzliche Vorgabe durch verschiedene Vorschriften in der FeV, wobei zunächst der § 11 Abs. 1 FeV in seinem Satz 3 den Gesetzeswortlaut wiederholt:

„Außerdem dürfen die Bewerber nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen haben, sodass dadurch die Eignung ausgeschlossen wird."

Indem die Vorschrift den positiven Zusatz „Außerdem dürfen die Bewerber" und den negativen Zusatz „..., so dass dadurch die Eignung ausgeschlossen wird" hinzufügt, wird verdeutlicht, dass die charakterliche Fahreignung nicht einfach unterstellt werden darf, sondern in einem Ausschlussverfahren festgestellt werden muss.

In der Realität der Rechtsanwendung muss die Fahrerlaubnisbehörde dem Untersuchungsgrundsatz des § 24 Abs. 1 VwVfG folgen und den Sachverhalt von Amts wegen ermitteln.

Das geschieht in allen Fällen durch personenbezogene Abfragen im Fahreignungsregister und im Fahrerlaubnisregister gem. §§ 2 Abs. 7, 28 Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. §§ 30 ff. StVG. Eine Beibringung eines Führungszeugnisses nach den Vorschriften des Bundeszentralregistergesetzes (BZRG) steht jedoch im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde und wird im Rahmen einer Ersterteilung einer Fahrerlaubnis regelmäßig nicht verlangt. Dadurch erhält eine Fahrerlaubnisbehörde nicht automatisch sämtliche für die Überprüfung der charakterlichen Fahreignung relevanten Daten. Dabei wäre es zulässig, dass eine Fahrerlaubnisbehörde sich auch von einem Ersterwerber einer Fahrerlaubnis regelmäßig ein Führungszeugnis gem. §§ 30 ff. BZRG vorlegen lässt, um dadurch überprüfen zu können, ob die Voraussetzungen gem. § 2 Abs. 4 StVG vorliegen oder ob Straftaten vorliegen, die eine Begutachtung der Fahreignung nahelegen.

Diese Lücke im System könnte durch die Vorschrift des § 2 Abs. 12 StVG kompensiert werden, wonach die Polizei den Fahrerlaubnisbehörden Informationen über Tatsachen, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der Eignung oder auf Mängel hinsichtlich der Befähigung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen lassen, zu übermitteln hat. Eignungszweifel können sich nämlich auch aus Umständen ergeben, die der Fahrerlaubnisbehörde außerhalb eines Begutachtungsverfahrens bekannt geworden sind, wie etwa durch eine Mitteilung über ein laufendes Ermittlungsverfahren.[6]

Die Fahreignung und das Fahreignungs-Bewertungssystem

Das Fahreignungsrecht geht, wie die Regelung des § 4 Abs. 5 Nr. 3 StVG zeigt, grundsätzlich dann ohne Weiteres von der fehlenden charakterlichen Eignung eines Fahrerlaubnisinhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen aus, wenn zu seinen Lasten die Höchstzahl der zu erreichenden Punkte im Fahreignungsregister eingetragen ist. Lediglich in diesem Fall kann eine Ordnungswidrigkeit die entscheidende, die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigende Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften – allerdings nur im Zusammenhang mit den bereits zulasten des Fahrerlaubnisinhabers zuvor eingetragenen Zuwiderhandlungen – sein.[7]

Für den Fall, dass ein derart hoher Punktestand nicht zulasten des Fahrerlaubnisinhabers eingetragen ist, ist die Entziehung der Fahrerlaubnis dennoch nicht ausgeschlossen, weil die Fahrerlaubnisbehörde auf der Grundlage von § 4 Abs. 1 Satz 3 StVG auch außerhalb des Fahreignungsbewertungssystems, insbesondere nach § 3 Abs. 1 StVG, eine Fahrerlaubnis entziehen kann. Voraussetzung dafür ist allerdings eine sorgfältige Prüfung der Umstände des Einzelfalls. In diesem Zusammenhang können sämtliche Möglichkeiten des § 11 Abs. 3 ausgeschöpft werden. Demnach ist die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) zur Klärung von Eignungszweifeln in den folgenden Fällen möglich:

- bei einem erheblichen Verstoß oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften (Nr. 4),
- bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht, oder bei Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen (Nr. 5),
- bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen oder die erhebliche Straftat unter Nutzung eines Fahrzeugs begangen wurde (Nr. 6),
- bei Straftaten, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen (Nr. 7) und
- wenn die besondere Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen nach Absatz 1 zu überprüfen ist (Nr. 8).

Die Teilnahme an einem illegalen Autorennen stellt ein besonders rücksichtsloses verkehrswidriges Verhalten dar und rechtfertigt die Anordnung einer medizinisch-psychologi-

4 VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 27.7.2016 – 10 S 77/15, juris.
5 OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 4.7.2007 – 16 B 666/07, juris.
6 OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 4.7.2007 – 16 B 666/07, Rn. 1, juris.
7 BayVGH, Beschluss vom 7.2.2012 – 11 CS 11.2708, Rn. 14, juris.

schen Begutachtung gem. § 11 Abs. 3 Nr. 4 FeV.[8] Weder die Systematik von § 11 Abs. 3 Satz 1 FeV noch der Wortlaut von Nr. 4 dieser Bestimmung zwingen aber zu der Annahme, dass die Befugnisnorm lediglich bei nicht strafbewehrten Verkehrsverfehlungen einschlägig ist.[9] Demnach darf nach dieser Rechtsgrundlage eine medizinisch-psychologische Begutachtung auch nach einer Verkehrsstraftat angeordnet werden.

Ob eine Straftat im Sinne des § 11 Abs. 3 Nr. 5 FeV erheblich ist, richtet sich maßgeblich nach ihrem Bezug zur Fahreignung des betroffenen Fahrerlaubnisinhabers. Bei dieser individuellen Bewertung sind alle Umstände des Einzelfalles mit einzubeziehen und es ist dabei auch zu berücksichtigen, dass bereits eine Bewertung mit Punkten im Fahreignungsregister erfolgt ist und der Gesetzgeber gemäß § 4 StVG grundsätzlich davon ausgeht, dass der in § 4 Abs. 5 StVG geregelte, abgestufte Maßnahmenkatalog aus Ermahnungen und Verwarnungen regelmäßig geeignet und ausreichend ist, den aus punktebewerteten Verkehrsverstößen oder Straftaten entstehenden Eignungsbedenken zu begegnen. Um dieses System zu verlassen, d.h. darüber hinausgehende Aufklärungsmaßnahmen im Hinblick auf die Fahreignung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 StVG zu rechtfertigen, müssen Besonderheiten den Einzelfall vom Regelfall im Sinne einer deutlich erhöhten Gefährlichkeit für den öffentlichen Straßenverkehr abheben.[10] Ein Verhalten im Anschluss an einen Unfall im Zusammenhang mit einer begangenen Verkehrsunfallflucht kann die im Sinne des § 11 Abs. 3 Nr. 5 FeV notwendige Besonderheit aufweisen, dass die Person den Unfall bemerkt und deshalb auch angehalten hatte, folglich mit einem Personenschaden grundsätzlich hatte rechnen müssen, aber ihre Fahrt fortsetzte, ohne sich dessen ausreichend zu vergewissern oder zumindest ihre Personalien zu hinterlassen. Unabhängig vom objektiven Ausmaß des Unfalls und vom Anteil des eigenen Verschuldens könnte in einem solchen Verhalten jedenfalls bei möglichen Personenschäden und gerade bei der Beteiligung von Kindern im Straßenverkehr durchaus eine gesteigerte Gleichgültigkeit und Gedankenlosigkeit gegenüber den Interessen des anderen, schwächeren Verkehrsteilnehmers und Unfallopfers zum Ausdruck kommen, die auch Bedeutung im Hinblick auf seine allgemeine Eignung zum Führen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr haben könnte.

Eine erhebliche Straftat im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV muss nicht „im Zusammenhang mit einem Kraftfahrzeug stehen", sondern ausdrücklich im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung. Das ist bei einer gefährlichen Körperverletzung der Fall, weil sich aus ihr Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotential des Fahrerlaubnisinhabers ergeben.[11] Der Begriff „erheblich" ist nach der Gesetzesbegründung zur Änderungsverordnung zur Fahrerlaubnisverordnung vom 18. Juli 2008 nicht ohne Weiteres mit „schwerwiegend" gleichzusetzen, sondern bezieht sich auf die Kraftfahreignung.[12] Der Bezug zur Kraftfahreignung setzt nicht voraus, dass für die Bejahung des Begriffs „erheblich" ein Pkw als Mittel zur Straftat benutzt worden ist.[13] Ein ausreichender Bezug zur Kraftfahreignung liegt bereits darin, dass eine Tat in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Verhalten als Fußgänger und der von ihm geäußerten Kritik eines anderen Verkehrsteilnehmers als Kraftfahrzeugführer steht. Durch eine in diesem Zusammenhang begangene vorsätzliche Körperverletzung hat eine solche Person auch ein hohes Aggressionspotential an den Tag gelegt. In einem solchen Fall bestehen begründete Zweifel daran, dass der Betroffene im motorisierten Straßenverkehr die Rechte anderer Verkehrsteilnehmer respektieren wird und ob nicht aufgrund des zu erwartenden rücksichtslosen Durchsetzens eigener Interessen in schwerwiegender Weise die Rechte anderer verletzt werden.[14]

Bei Anordnungen gem. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 FeV handelt es sich um solche Straftaten bzw. Sachverhalte, die von § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB nicht erfasst werden, weshalb die Eignungsfrage insoweit auch nicht Gegenstand eines Strafverfahrens ist. Diese Taten begründen jedoch regelmäßig einen Gefahrenverdacht, der eine Aufklärungsmaßnahme nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 FeV erforderlich werden lässt. Aus einer Körperverletzung zulasten eines 10jährigen, zwei tatmehrheitlich begangenen Sachbeschädigungen an fremden Kraftfahrzeugen und einem Verstoß gegen das Gewaltschutzgesetz in Tateinheit mit Bedrohung („ich bring dich um") kann jedenfalls eine hohe emotionale Impulsivität und mangelnde Steuerungsfähigkeit eines Fahrerlaubnisinhabers abgeleitet werden.[15]

Das Punktsystem findet nämlich gerade in allen vorgenannten Fällen keine Anwendung, wenn sich die Notwendigkeit früherer oder anderer Maßnahmen aufgrund anderer Vorschriften, insbesondere der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG, ergibt, was insbesondere dann der Fall ist, wenn sich der Betreffende von allen anderen „Punktetätern" in einem solchen Maß negativ abhebt, dass es erforderlich ist, seine Fahrerlaubnis unmittelbar einzuziehen.[16] Die Fahrerlaubnis ist in einem solchen Fall – unabhängig von der aktuellen Punktezahl – auch dann zu entziehen, wenn deren Inhaber nach einer vormaligen Entziehung der Fahrerlaubnis nach dem Punktsystem, der Vorlage eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens und der Neuerteilung der Fahrerlaubnis binnen kurzer Zeit und in rascher Folge neuerlich Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr begeht.[17]

Die Fahreignung beim „sensation-seeking" auf Motorrädern[18]

Im Extremsport oder gerade bei dem extrem ausgelebten „Hobby" des Motorradfahrens finden die sogenannten „Sensation Seekers" den von ihnen gesuchten Nervenkitzel. Bei einem solchen, an fahrerischen Extremen orientierten Motorradfahrer tritt an die Stelle eines echt erlebten Gefühls der Angst das Erleben eines selbst inszenierten Thrills. Diese geplanten Szenen sollen sich im Wege einer Aufzeichnung des fahrerischen Erlebens auf Video zudem als choreografiertes Abenteuer auch noch digital reproduzieren und mit einer unbestimmten Anzahl von Fans multiplizieren lassen. Dazu

8 VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 27.9.2016 – 7 L 2111/16, Rn. 10, juris.
9 VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 3.9.2015 – 10 S 778/14, Rn. 34, juris.
10 VG Neustadt (Weinstraße), Beschluss vom 18.12.2012 – 1 L 986/12.NW, Rn. 7, juris, auch zum Folgenden.
11 BayBGH, Beschluss vom 7.1.2013 – 11 C 12.2212, Rn. 22, juris.
12 BGBl. I 1338, BR-Drucksache 302/08, S. 61.
13 VG München, Beschluss vom 22.9.2014 – M 6b S 14.3454, Rn. 25, juris, auch zum Folgenden.
14 BayVGH, Beschluss vom 14.8.2012 – 11 C 12.1746, Rn. 10, juris.
15 VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 27.7.2016 – 10 S 77/15, Rn. 39, juris.
16 VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 28.1.2013 – 7 L 1516/12, juris.
17 OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 29.6.2011 – 16 B 212/11, juris.
18 Die gleiche Argumentation gilt für die Teilnehmer an illegalen Autorennen im öffentlichen Verkehrsraum.

gehört der Plan, die bewusst waghalsigen Fahrten unbeschadet zu überstehen. Die anderen Verkehrsteilnehmer spielen in diesem Film lediglich die Rolle von zufällig anwesenden Statisten. Allerdings gibt es eine wichtige Ausnahme: Für den Fall, dass die Fahrt nicht mit der eigenen Helmkamera, sondern von einem die Fahrt begleitenden Kameramann gefilmt wird, potenziert sich die Gefahr sogar noch, weil der zweite Fahrer nicht nur ähnliche Fahraufgaben wie der „Star" des Filmes bewältigen muss, sondern daneben auch noch auf die richtige Perspektive achten muss, um die Hauptperson richtig in Szene zu setzen.[19]

Der richtige „Kick" entsteht nicht nur durch die Demonstration der 100 %igen fahrerischen Beherrschung des Motorrads, sondern gerade auch die – scheinbar spielerisch anmutende – fahrerische Bewältigung der nicht unkomplizierten, weil im konkreten Fall ungeplanten Begegnungen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Diese spontanen Begegnungen mit teils vollkommen von diesem Geschehen überraschten Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern führen nicht selten auch zu mittels Video dokumentierten Vergehen der konkreten Gefährdung des Straßenverkehrs gem. einer der Fallgruppen des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB.

Für die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen, aus der sich diese Motorradfahrer oft rekrutieren, besteht auch weiterhin das höchste Risiko, bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden. Die Motivation, der Lebensstil und die Werthaltungen der Angehörigen dieser Gruppe wurden unlängst im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durch eine Repräsentativbefragung von 1.995 Personen intensiv untersucht.[20] Dabei bestätigten sich frühere Forschungsergebnisse, indem sich junge Fahrer für fahrkompetenter[21] halten, als sie es tatsächlich sind und sich zudem eine besondere Risikogruppe herauskristallisierte, die sich ihr riskantes Verhalten im Straßenverkehr positiv von den Mitgliedern ihrer Peer-group, sprich: ihren gleichgesinnten Freunden und ihren Fans, zurückspiegeln lässt.[22]

Einige Motorradfahrer verfügen über eigene YouTube-Channels, auf denen sie ihre waghalsigen Fahrmanöver, deren Videosequenzen zu einem großen Teil im öffentlichen Verkehrsraum gedreht wurden, der interessierten Öffentlichkeit als eine Art einer modernen „Heldensaga" anpreisen.[23] Aus verkehrsjuristischer Sicht sind bereits auf einen ersten Blick eindeutig Verkehrsordnungswidrigkeiten im Bereich bedeutender Geschwindigkeitsverstöße gem. § 3 Abs. 3 StVO zu identifizieren, zudem eine große Menge an vorsätzlich begangenen Ordnungswidrigkeiten des verbotenen Spielens mittels Motorrädern auf der Fahrbahn gem. § 31 StVO, indem z. B. Wheelies, d. h. das Fahren auf dem Hinterrad, demonstriert werden. Aus Sicht des Fahreignungsrechts sind erhebliche Verstöße und wiederholte Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FeV erkennbar, die bei Bekanntwerden des jeweiligen Fahrers der örtlich zuständigen Fahrerlaubnisbehörde problemlos eine Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) zur Klärung von Eignungszweifeln erlauben würden. Problematisch ist nur die Fragestellung, wie die Fahrerlaubnisbehörden an die erforderlichen Halter- und Fahrerdaten gelangen können?

Amtsermittlungsgrundsatz und Mitteilungspflicht

Fahrerlaubnisbehörden müssen nach § 2 Abs. 7 Satz 1 StVG bei Antragstellern, die eine Fahrerlaubnis (wieder-)erlangen wollen, gesetzlich verpflichtend anlassbezogen ermitteln, ob der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen, gegebenenfalls mit Anhänger, geeignet und befähigt ist. Mit einer den Fallalternativen des § 11 Abs. 3 FeV folgenden Anordnung über die Vorlage eines Gutachtens würde die Fahrerlaubnisbehörde ihrer Pflicht zur Amtsermittlung (§ 2 Abs. 7 S. 1 StVG) nachkommen.[24] Die Fahrerlaubnisbehörde hat nach § 22 Abs. 2 Satz 1 FeV von sich aus zu ermitteln, ob Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen. Dies gilt nach § 20 Abs. 1 Satz 1 FeV auch für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder nach vorangegangenem Verzicht. Haben die Mitarbeiter der Fahrerlaubnisbehörde jedoch keine positive Kenntnis von Tatsachen, die Eignungsbedenken auslösen, dürfen sie solche auch nicht unterstellen und den Bewerber etwa vorladen und insistierend befragen.[25] Fahrerlaubnisbehörden bedürfen für eine eigene Erforschung konkrete Anknüpfungspunkte, erst dann gilt im Fahrerlaubnisrecht wie allgemein im Ordnungsrecht, dass bereits die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines Schadens für die öffentliche Sicherheit und Ordnung eine zum Tätigwerden der Ordnungsbehörde berechtigende und gegebenenfalls verpflichtende Gefahr begründet und einen Gefahrenerforschungseingriff nach den Regeln der FeV rechtfertigt.[26]

Eine solche Ermittlungsbefugnis besitzt allerdings die Vollzugspolizei aufgrund der Generalermächtigung des jeweiligen Gefahrenabwehrgesetzes des Bundeslandes. So hat etwa die Polizei in Baden-Württemberg innerhalb der durch das Recht gesetzten Schranken zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben diejenigen Maßnahmen zu treffen, die ihr nach pflichtmäßigem Ermessen erforderlich erscheinen (§ 3 Abs. 1 PolG BW).[27] Das wichtigste Kriterium zur Feststellung einer Gefahr ist – wie auch im allgemeinen Recht der Gefahrenabwehr – die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Wirft demnach ein Polizeibeamter einen Blick auf ein markantes Video einer solchen YouTube-Plattform, kann er über die Beobachtung relevanter Szenen von Begegnungen des Motorradfahrers mit anderen Verkehrsteilnehmern nicht nur auf konkrete Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer, sondern auch auf einen potenziellen charakterlichen Eignungsmangel aufmerksam werden. Polizeirechtlich liegt eine konkrete Gefahr dann vor, wenn in dem zu beurteilenden konkreten

19 Ein Filmbeispiel findet sich in dieser Reportage aus der Schweiz http://www.watson.ch/Schweiz/Popul%C3%A4rkultur/243168580-Der-echte-%C2%ABGhost-Rider%C2%BB--Das-ist-das-Vorbild-des-T%C3%B6ff-Rowdies-von-St-Gallen.

20 Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer, Forschungsbericht M 249 aus der Reihe „Mensch und Sicherheit", Bergisch Gladbach 2014.

21 BASt-Studie, S. 12.

22 BASt-Studie, S. 100.

23 Beispiele sind etwa die Videos von „Alpi fährt" (https://www.youtube.com/watch?v=kdTGWt4N1dY); „Grenzgänger Querly" (https://www.youtube.com/watch?v=xKZQaLoNUxw) oder von „Teng84" (https://www.youtube.com/watch?v=Szeo1e1RaSk&list=PLP0japXRSkiXXKUdtD0BalJpwEjzjANk8&index=1).

24 VG Osnabrück, Beschluss vom 18.7.2013 – 6 B 40/13, Rn. 22, juris.

25 Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 22 FeV Rn. 6.

26 OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 25.10.2016 – 16 A 1237/14, Rn. 30, juris.

27 GBl. 1992, 1, ber. S. 596, ber. 1993 S. 155.

Einzelfall in überschaubarer Zukunft mit dem Schadenseintritt hinreichend wahrscheinlich gerechnet werden kann.[28] Aber auch die Feststellung einer abstrakten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer verlangt schon eine in tatsächlicher Hinsicht genügend abgesicherte Prognose: Es müssen – bei abstrakt-genereller Betrachtung – in der beobachteten Fahrweise hinreichende Anhaltspunkte vorhanden sein, die den Schluss auf den drohenden Eintritt von Schäden rechtfertigen. Dabei liegt es im Wesen derartiger Prognosen, dass die vorhergesagten Ereignisse wegen anderer als der erwarteten Geschehensabläufe auch ausbleiben können. M. a. W. müssen die beobachteten Einzelheiten in den Videosequenzen nicht nur einen rasanten Fahrstil belegen, sondern darüber hinaus auch die nicht fern liegende Möglichkeit, dass es während einer zukünftigen Fahrt des Motorradfahrers zu fahrerisch nicht mehr beherrschbaren Situationen kommen kann, die Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer konkret gefährden. Für eine solche Beurteilung bedarf es einer großen praktischen Erfahrung des die Filmszenen beurteilenden Polizeibeamten.

Wird diese konkrete Gefahr gesehen, besteht in derartigen Situationen, in denen aufgrund konkreter Anhaltspunkte der Verdacht besteht, dass das Verhalten des Motorradfahrers zu einem Schaden an einem polizeilich geschützten Rechtsgut führen kann, auf der Grundlage der polizeilichen Generalklausel unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die erforderlichen Maßnahmen anordnen darf, um den Gefahrenverdacht weiter abzuklären.[29] Daher darf nun auf der Grundlage der in den Videos vorhandenen Informationen (Fabrikat des Motorrades, Fabrikat der Motorradbekleidung, Art der Landschaft, Straßen, Gebäude etc.) in einem nächsten Schritt ermittelt werden, welche Identität sich hinter dem Motorradfahrer verbirgt. Die Polizei ist mit ihren Beamten in diesem Sinne fachlich der Dreh- und Angelpunkt, ja quasi der erweiterte „Außendienst" der örtlich für den Wohnsitz des Fahrerlaubnisinhabers zuständigen Fahrerlaubnisbehörde. D. h. ohne die Informationen der Polizei, die der Fahrerlaubnisbehörde nach der Erlaubnisnorm des § 2 Abs. 12 StVG meldepflichtig ist,[30] fehlen deren Mitarbeitern die notwendigen Informationen, um notwendige Begutachtungen bei Ärzten und Verkehrspsychologen einzuleiten.

Gesetzlich meldepflichtig sind generell die folgenden eignungsrelevanten Tatsachen:

- Informationen über Alkoholmissbrauch (innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs),
- Informationen über die Einnahme von Drogen (innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs),
- Informationen über den Besitz von Drogen (innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs),
- Informationen über Krankheiten und Mängel, die in den Anlagen 4, 5 und 6 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) oder in den amtlichen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung[31] aufgeführt sind und eben auch
- Informationen über charakterliche Eignungsmängel (z. B. erhebliche oder wiederholte Verkehrsverstöße, Straftaten mit Aggressionspotenzial).

Ist demnach die Identität des Motorradfahrers und Fahrerlaubnisinhabers von der Polizei ermittelt worden, hat die Polizei zunächst zu prüfen, ob sich aus den Videosequenzen Verdachtsmomente einer Straftat ergeben, die gem. § 163 StPO über das Legalitätsprinzip zu einem strafrechtlichen Ermittlungsverfahren führen müssten.[32]

Bei fortbestehendem Gefahrenverdacht hinsichtlich der charakterlichen Fahreignung muss das Ergebnis der Ermittlungen gem. § 2 Abs. 12 StVG an die örtlich zuständige Fahrerlaubnisbehörde gemeldet werden. Die Fahrerlaubnisbehörden sammeln und speichern allgemein die von der Polizei amtlich und vollständig inkl. des Aktenvorgangs im Duplikat gemeldeten Informationen,[33] werten diese im Rahmen des verwaltungsrechtlichen Amtsermittlungsgrundsatzes aus und ergreifen notwendige Maßnahmen nach den Vorgaben des § 3 Abs. 1 StVG sowie der §§ 11 – 14, 46 FeV. Bei einem Motorradfahrer der beschriebenen Art wäre in der einfachsten Variante die Anordnung der Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) gem. § 11 Abs. 3 Nr. 4 FeV bei einem festgestellten erheblichen Verstoß oder bei wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften zu erwarten.

Anschließend geben effizient arbeitende Fahrerlaubnisbehörden der meldenden Polizeidienststelle eine Rückmeldung, welche Maßnahme sie ergriffen hat.

Bei einer konsequent am Sicherheitsgedanken der Verkehrssicherheit ausgerichteten Zusammenarbeit zwischen Polizei und Fahrerlaubnisbehörden könnten zukünftig Verkehrsunfälle wie der tödliche Verkehrsunfall in Bremen u. U. durch eine insoweit vorbeugende Begutachtung der Fahreignung auffälliger Motorradfahrer womöglich vermieden werden.

28 BVerwG, Urteil vom 20.8.2003 – 6 CN 4/02, Rn. 19, juris, auch zum Folgenden.

29 OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 21.1.2002 – 21 A 5820/00, Rn. 5, juris.

30 Zu der Mitteilungspflicht des § 2 Abs. 12 StVG grundlegend Müller, Dieter, Inhalte und Grenzen polizeilicher Mitteilungspflichten an Fahrerlaubnisbehörden, in: SVR 2007, S. 241 ff.

31 Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Stand: 1. Mai 2014, Heft M 115 aus der Reihe „Mensch und Sicherheit", Bergisch Gladbach 2014.

32 Die strafprozessuale Bewertung sowie die erforderlichen Ermittlungsmaßnahmen (Ermittlung IP-Adresse, Durchsuchung etc.) bleiben bei diesem Beitrag außer Betracht.

33 Die Speicherung der gesammelten Daten ist über § 2 Abs. 12 StVG erlaubt; vgl. dazu Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 2 StVG Rn. 86 f.