B 9414

NZV
Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

Haftungs- und Versicherungsrecht, Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, Verwaltungsrecht

In Zusammenarbeit mit der
Neuen Juristischen Wochenschrift

herausgegeben von
Dr. Thomas Almeroth
Dr. Peter Dauer
Prof. Dr. Matthias Graw
Prof. Dr. Reinhard Greger
Sebastian Gutt
Prof. Dr. Christian Huber
Katrin Hühnermann
Jürgen Jahnke
Dr. Oliver Klein
Dr. Benjamin Krenberger
Dr. Matthias Quarch
Dr. Andreas Quentin
Urban Sandherr
Rupert Schubert
Dr. Philipp Schulz-Merkel
Karin Spillecke
Christian Weibrecht
Wolfgang Wellner
Prof. Dr. Dr. Martin Will

www.nzv.beck.de

C.H.BECK

4/2021

8. April 2021
34. Jahrgang S. 169–224

Aus dem Inhalt

A. Staudinger/E. Altun
Unfälle in Corona-Zeiten und die Erstattung von Desinfektionskosten 169

T. Haupt
Auf dem Weg zum autonomen Fahren 172

D. Müller
„Knöllchen" als notwendiger Prüfungsgegenstand der Verwarnung ohne Verwarnungsgeld 177

C. Tomson/A. Wieland
Schadensersatzansprüche von Fahrzeuginsassen 180

A. Rebler
Beweislast und Beweisregeln im Fahrerlaubnisrecht 184

M. Planert
Zuständigkeiten bei der präventivpolizeilichen Verkehrsarbeit 186

OLG Koblenz
Zum Grundsatz des fairen Verfahrens im Bußgeldverfahren wegen Geschwindigkeitsüberschreitung (*B. Krenberger*) 201

OLG Düsseldorf
„Schummel-Diesel" als Lottogewinn (*V. Lempp*) 215

OLG Stuttgart
Verschluckte Wurst keine Folge des Betriebs eines Kfz (*M. Riemer/N. Kesner*) 217

VG Aachen
Anforderungen an die Aufforderung zur Gutachtenbeibringung (*K. Ugur*) 224

0950202104

niederschwellige Anforderungen an das Testen von autonomen Fahrzeugen zu verabschieden, um im Wettbewerb der Rechtsordnungen mit anderen Bundestaaten erfolgreich zu sein.

Der deutsche Gesetzgeber nimmt also eine Vorbildrolle ein,[46] wenn es um das legislatorische Tätigwerden im Zusammenhang mit autonomem Fahren geht. Bereits jetzt ist jedoch klar, dass die deutsche Regelung nur eine Übergangsregelung sein wird. Dies hat das *BMVI* bereits klargestellt[47] und ist auch unabhängig davon konsequent. Mobilität endet schließlich nicht an Landesgrenzen, sondern geht darüber hinaus. Dies gilt insbesondere innerhalb eines wirtschaftlich und kulturell eng verwobenen Gebiets wie dem der Europäischen Union. Um aber diese grenzüberschreitende Mobilität auch für autonome Fahrzeuge zu erreichen, wird eine international harmonisierte Regelung unumgänglich sein.

Neben dem autonomen Fahren selbst werden auf internationaler Ebene im Zusammenhang mit autonomen Fahrzeugen vor allem Fragen des Datenschutzes thematisiert. So hat der *Europäische Datenschutzausschuss (EDSA)* im Jahr 2020 seinen Entwurf der Leitlinien zur Verarbeitung personenbezogener Daten bei vernetzen Fahrzeugen und Mobilitätsanwendungen vorgelegt und weist in diesen auf die besondere Schutzbedürftigkeit bestimmter Datenarten, wie beispielsweise Standortdaten, biometrische Daten und Daten, die zu staatlichen Sanktionen führen können hin.[48] Dabei handelt es sich durchweg um Daten, die natürlich auch in autonomen Fahrzeugen entstehen, weshalb sowohl der nationale wie auch der europäische Gesetzgeber den Datenschutz stets im Blick behalten muss.

Weiterhin muss beachtet werden, dass allein aufgrund des Gesetzes zum autonomen Fahren keine autonomen Fahrzeuge auf die Straße gelangen werden. Vielmehr muss zunächst die Rechtsverordnung gemäß § 1 j StVG-E erlassen werden, in der noch eine Vielzahl von Details zu regeln ist. Außerdem ist der Politik gut damit geraten, zeitnah die Einführung neuer Mobilfunkstandards, gerade in ländlichen Regionen, voranzutreiben, damit autonomes Fahren nicht an zu geringen Übertragungsraten scheitert. Schließlich sind schnelle und zuverlässige Datennetze die Grundlage für autonomes Fahren.

V. Ergebnis

Mit dem nun vorgelegten Gesetzesentwurf hat der deutsche Gesetzgeber, trotz einiger Unstimmigkeiten, einen großen Schritt in die richtige Richtung unternommen. Klar ist auch, dass das weitere Gesetzgebungsverfahren nun zügig durchlaufen werden muss. Andernfalls wird der Gesetzesentwurf mit Ablauf der 19. Wahlperiode im September dieses Jahres dem Grundsatz der Diskontinuität zum Opfer zu fallen.[49] Die neue Bundesregierung müsste dann das Gesetzgebungsverfahren von vorne beginnen, was zwangsläufig mit einem erheblichen zeitlichen Verzug verbunden wäre. Der Gesetzgeber wird sich also einerseits noch vertieft mit den noch nicht vollständig ausgereiften Normen auseinanderzusetzen haben und andererseits eine für die Praxis brauchbare Regelung verabschieden müssen. Die weitere Entwicklung dieses hochaktuellen Themas darf jedenfalls mit Spannung verfolgt werden! ■

46 Vgl. *Will* in BeckOK-Straßenverkehrsrecht StVG § 1 a Vor Rn. 1.
47 Entwurf eines Gesetzes zum autonomen Fahren, S. 2.
48 Der Entwurf der Leitlinien ist abrufbar unter https://edpb.europa.eu/our-work-tools/public-consultations-art-704/2020/guidelines-12020-processing-personal-data-context_en. Siehe hierzu bereits *Haupt* NZV 2020, 501.
49 Siehe hierzu näher *Kersten* in Maunz/Dürig, Grundgesetz-Kommentar Art. 76 Rn. 116.

Prof. Dr. Dieter Müller*

„Knöllchen" als notwendiger Prüfungsgegenstand der Verwarnung ohne Verwarnungsgeld

Oder: Wird in Deutschland millionenfach gegen geltendes Recht verstoßen?

I. Was sind „Knöllchen"

Als „Knöllchen" werden im Volksmund üblicherweise Verwarnungen mit Verwarnungsgeld gem. § 56 ff. OWiG bezeichnet, die Fahrzeugführer für Halt- und Parkverstöße gegen die Vorschriften der StVO erhalten haben.

II. Stellenwert von „Knöllchen" im Verwarnungsverfahren

Mittels Verwarnungen reagiert der Staat auf Verkehrsverstöße, die seiner Ansicht nach dem „äußersten Bagatellbereich"[1] zuzurechnen sind. Verstöße dieser Art werden im Einverständnis mit dem Betroffenen ohne genaue Aufklärung des Sachverhalts in einem vereinfachten Verfahren erledigt, ohne dass dabei eine Entscheidung über das Vorliegen einer Ordnungswidrigkeit getroffen wird.[2] Eine Verwarnung wird vom BVerfG dogmatisch als ein zustimmungsbedürftiger Verwaltungsakt eingeordnet.[3]

Bevor eine Bußgeldbehörde einem Täter eine Verwarnung anbietet, hat sie sich auf der Grundlage von § 47 I 1 OWiGin einem vorbereitenden Prüfungsschritt dazu entschieden, überhaupt tätig zu werden und ein Verwaltungsverfahren zu eröffnen. In diesem Schritt liegt die erste Ermessensentscheidung der Verfolgungsbehörde.

* Der Verfasser lehrt Verkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz und lebt in Bad Dürrenberg.
1 Bundestag, Drucks. V/1319 S. 93; eine rechtspolitisch dringend notwendige Diskussion des Begriffs und der Einstufung als „Bagatellen" muss hier aus Platzgründen leider unterbleiben, wird aber an anderer Stelle demnächst aufgegriffen.
2 BVerwG, Urt. v. 18.5.1973 – VII C 12.71, BVerwGE 42, 206-210, Rn. 9, juris.
3 BVerfG, Beschl. v. 4.7.1967 – 2 BvL 10/62, BVerfGE 22, 125-134, zur Vorgängervorschrift des § 22 StVG; näher dazu Müller, Bußgeldkatalog Praktikerkommentar, Luchterhand, § 2 Rn. 6 ff.

Wichtig für den Stellenwert des Verwarnungsverfahren ist auch die herrschende Meinung, dass es sich bei einer Verwarnung nicht um eine Maßnahme der Strafrechtspflege, sondern eine präventiv-polizeiliche Maßnahme der Verkehrserziehung handelt, die noch keine Entscheidung über das tatsächliche Vorliegen der Ordnungswidrigkeit enthält.[4] Das Wesen des Verwarnungsverfahrens besteht vielmehr darin, dem Täter einer geringfügigen Ordnungswidrigkeit sein Fehlverhalten nur vorzuhalten, ohne darüber zu entscheiden (Verwarnung), ihm mit seinem Einverständnis einen Denkzettel in Form einer geringfügigen Vermögenseinbuße zu erteilen (Verwarnungsgeld) und damit für die Verfolgung der Handlung ein Verfahrenshindernis zu schaffen.[5]

Gem. § 56 I OWiG handelt es sich im Verwarnungsverfahren gegenständlich ausschließlich um „geringfügige" Ordnungswidrigkeiten. Dieser unbestimmte Rechtsbegriff ist nicht gesetzlich definiert, wird aber in dessen Anwendungsbereich in § 56 I 1 OWiG mit Verwarnungsgeldbeträgen von 5 bis 55 Euro umschrieben.[6] Angelehnt an *Lutz* ist das Merkmal „geringfügig" erfüllt, wenn das Fehlverhalten in einer Gesamtschau und im Vergleich mit anderen Verkehrsdelikten als ein so minder schwerer Verstoß zu werten ist, dass die staatliche Reaktion eines Verwarnungsgeldes ausreicht, um dem Täter sein Fehlverhalten vorzuhalten und ihn für die Zukunft zu einem gesetzestreuen Verhalten zu bewegen.[7]

Ein „Knöllchen" wird also vom Staat im Ergebnis als ein „Kavaliersdelikt" betrachtet, dessen Stellenwert im Gefüge der möglichen Reaktionen des Rechtsstaates gegenüber Normverstößen im Straßenverkehr auf unterster Stufe rangiert. Aber diese Stufe kann erst erreicht werden, wenn sich die Verfolgungsbehörde nach der Entscheidung, ein Verwaltungsverfahren zu eröffnen, in einem zweiten Schritt dafür entschieden hat, keine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld gem. § 56 I 2 OWiG vorzunehmen. Ganz praktisch gesehen sind mit diesen verfahrensrechtlichen Entscheidungen die folgenden tatsächlichen Handlungen verwoben.

III. Üblicher Ablauf des Erkenntnis-Verwarnungsverfahrens bei „Knöllchen"

Verwaltungstechnisch gesehen handelt es sich im Regelfall um ein mehrstufiges Verfahren mit folgendem Ablauf:[8]

- Feststellung des Halt- oder Parkverstoßes durch Mitarbeiter der kommunalen Verkehrsüberwachung,[9]
- Elektronische Eingabe der erforderlichen Daten (Tatvorwurf, Tatzeit, Tatort, amtl. Kennzeichen, Beweisfotos) in das System der Datenverarbeitung und nachfolgend
- Übersendung eines Anhörungsbogens mit Angebot eines Verwarnungsgeldes.

Üblicherweise prüft keine kommunale Bußgeldbehörde in diesem Verfahren, ob eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld möglich ist. Wenn also das Angebot der Verwarnung nicht angenommen wird, erfolgt üblicherweise der Übergang zum Bußgeldverfahren. Selbst in amtlichen Hinweisen wie dem „Überblick über das Ordnungswidrigkeitenverfahren" auf der Webseite der Justiz NRW verliert das zuständige Ministerium kein Wort darüber, dass neben der Verwarnung mit Verwarnungsgeld überhaupt eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld existiert, sondern weist die Bürger in NRW vielmehr darauf hin, dass es praktisch keine Alternative zur Zahlung des angebotenen Verwarnungsgeldes gibt:

„Die Verwarnung ist jedoch nur mit Einverständnis des Betroffenen möglich ist. Stimmt er nicht zu, kommt es zu einem normalen Ordnungswidrigkeiten- beziehungsweise Bußgeldverfahren."[10]

Doch ist diese Verfahrenspraxis überhaupt rechtmäßig?

4. Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld?

Die Vorschrift des § 56 I 2 OWiG eröffnet im Verwarnungsverfahren das Ermessen („kann"), eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld zu erteilen. Eine solche Verwarnung muss gem. § 56 II 1 OWiG nicht die formalen Anforderungen des § 56 II – IV OWiG erfüllen.[11]

Als diese gesetzliche Regelung ausfüllende Vorschrift regelt § 2 II BKatV näher, dass ausschließlich bei unbedeutenden Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld in Betracht kommt.

Um diesen Rechtszusammenhang zu verstehen, muss das Verhältnis zwischen „geringfügiger" und „unbedeutender" Ordnungswidrigkeit geklärt werden.

Die Voraussetzungen für die konkrete Handhabung dieses Ermessens sind gesetzlich nicht geregelt worden. Einen brauchbaren Hinweis für die Rechtmäßigkeit einer solchen Amtshandlung gibt § 2 II BKatV, wonach nur bei unbedeutenden Ordnungswidrigkeiten eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld in Betracht kommt. Nach dieser Vorschrift muss von den Rechtsanwendern vor der erwünschten Erteilung einer Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld regelmäßig erst einmal geprüft werden, ob es sich um eine *unbedeutende Ordnungswidrigkeit* handelt.

Für diese Auslegung hat die Rechtsprechung einige Kriterien entwickelt.[12] Die Beurteilung der Frage, ob eine Ordnungswidrigkeit, die von ihrem Regelsatz her im geringfügigen Bereich eingeordnet ist, dennoch in die Kategorie der *bedeutenden Ordnungswidrigkeiten* fällt, erfolgt nach den folgenden Kriterien:[13]

- Gewicht der jeweils verletzten Einzelvorschrift (ist an der Höhe des vorgesehenen Verwarnungsgeldes abzulesen),[14]
- Grad der Gefährdung Anderer (abstrakte oder konkrete Gefährdung, also Tateinheit mit § 1 II StVO),[15]
- beeinträchtigte Rechtsgüter (Personen oder Sachen),
- Art der Tathandlung (vorsätzlich oder fahrlässig),[16]
- Rechtsfeindschaft, Gefährlichkeit des Täters und die Gefahr künftiger Rechtsbrüche,[17]

4 OLG Hamm, Beschl. v. 9.2.1979 – 4 Ws 12/79, juris.
5 BayObLG, Urt. v. 27.3.1991 – RReg 4 St 15/91, Rn. 9, juris.
6 Der unbestimmte Rechtsbegriff begegnet zudem in § 17 III 2 OWiG, wird aber auch dort nicht definiert.
7 KK-OWiG/Lutz, 5. Aufl. 2018, § 56 OWiG Rn. 4.
8 Im Grunde verläuft dieses praktische Verwaltungsverfahren ähnlich ab wie bei Feststellungen von Geschwindigkeitsverstößen während Durchfahrtskontrollen, siehe Müller, Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25 a StVG auf den fließenden Verkehr, BASt Bericht Heft M 250, Bergisch Gladbach 2014, S. 26 f.
9 Das ist deutschlandweit der Regelfall. Die vergleichsweise wenigen Feststellungen der Vollzugspolizei im ruhenden Verkehr bleiben in diesem Beitrag außer Betracht.
10 Vgl. https://www.justiz.nrw/Gerichte_Behoerden/ordentliche_gerichte/Strafgericht/BesondereVerfahrensarten/owi_verfahren/index.php; der amtliche Fehler in der Syntax im ersten Satz wurde hier nicht korrigiert.
11 Ebenso KK-OWiG/Lutz, § 56 OWiG Rn. 6.
12 Fehlerhaft ist jedenfalls die Ansicht von BeckOK OWiG/Graf, § 56 OWiG Rn. 132, wonach „unbedeutend" eine Ordnungswidrigkeit „unterhalb der Schwelle des Geringfügigen" ist. Träfe diese Ansicht zu, liefe die Verwarnung ohne Verwarnungsgeld leer, weil die untere Grenze des Geringfügigen derzeit mit fünf Euro beziffert ist.
13 Vgl. dazu näher *Gürtler/Thoma* in *Göhler*, OWiG, 18. Aufl. 2021, § 17 OWiG Rn. 16.
14 BayObLG, Beschl. v. 3.9.1981 – 1 Ob OWi 375/81, juris.
15 Nicht bei Doppelverwertung, wenn also der Grundtatbestand bereits mit einer Gefährdung oder Schädigung einhergeht.
16 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 19.11.2001 – 2 b Ss (OWi) 265/01-64/01 IV, LSK 2002, 210117, beck-online.
17 OLG Koblenz, Beschl. v. 4.5.1984 – 2 Ss 100/84, juris.

- Interesse der Polizei an der Feststellung der Ordnungswidrigkeit.[18]

Es muss demnach im Rahmen der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens eine Abwägung darüber stattfinden, ob der Verstoß insgesamt bedeutend oder unbedeutend ist. Kommt die abwägende Person zu dem Ergebnis eines bedeutenden Verstoßes, kommt keine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld in Betracht. Ist nach dieser Einschätzung ein Verstoß unbedeutend, kommt eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld in Betracht, muss aber nicht zwingend erfolgen. Nach § 2 II BKatV kann also auch dann eine Verwarnung mit Verwarnungsgeld erfolgen, wenn ein unbedeutender Verstoß festgestellt wurde. Wichtig ist nur die Tatsache, dass dieser Abwägungsvorgang nach § 2 II BKatV überhaupt zwingend stattfinden muss.

In einem rein maschinellen Verfahren ist dieser Abwägungsvorgang wegen seiner hohen Komplexität in den Verfahrensablauf nicht einzuprogrammieren. Er kann daher nur durch menschliches Handeln erfolgen. Dafür gibt es zeitlich und verfahrenspraktisch gesehen zwei Möglichkeiten. Entweder stellt die den Verstoß feststellende Person diese Abwägung an oder eine sachbearbeitende Person in der Bußgeldbehörde. Da es in den oben genannten Kriterien zumeist um Tatsachenfeststellungen geht, spricht nahezu alles für die Anwendung der Vorschrift durch die feststellende Person im Außendienst der Verfolgungsbehörde. Wird diesem Personenkreis diese Möglichkeit der Ermessensabwägung durch verwaltungsinterne Richtlinien oder Dienstanweisungen abgesprochen, findet eine solche Ermessensabwägung nur in dem Fall zwingend statt, wenn sich der Betroffene gegenüber der Bußgeldbehörde nach Übersendung des Anhörungsbogens im schriftlichen Verfahren darauf beruft, eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld in Betracht zu ziehen. Ob solche Gegenvorstellungen überhaupt an eine Bußgeldbehörde herangetragen werden, darf bezweifelt werden, weil bereits die Vorschrift des § 2 II BKatV den Betroffenen unbekannt sein dürfte und erst recht deren Auslegung durch die Rechtsprechung.

Reagieren Betroffene nach Übersendung des Anhörungsbogens – wie dies vielfach üblich ist – überhaupt nicht, findet der Abwägungsvorgang des § 2 II BKatV nicht statt, sondern das Verwarnungsverfahren wird als Bußgeldverfahren fortgeführt.

Findet der beschriebene Abwägungsvorgang – aus welchen Gründen auch immer – nicht statt, handelt die Exekutive entgegen Art. 20 III GG und ignoriert geltendes Recht. Bislang hat noch keine staatliche oder nichtstaatliche Instanz diesen Abwägungsvorgang eingefordert.

V. Typische Fälle der Verwarnung ohne Verwarnungsgeld

Generell eignen sich für Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld diejenigen Ordnungswidrigkeiten, die im Bußgeldkatalog mit den niedrigsten Verwarnungsgeldbeträgen bewehrt sind.[19]

Typische Beispiele für derartige Ordnungswidrigkeiten mit einem nach Auffassung des Verordnungsgebers geringen Gewicht wären:

Normverstoß	Lfd. Nr. BKat	Verwarnungsgeld in Euro
Nichtbenutzen des Fahrtrichtungsanzeigers	29	10
Nicht mit mäßiger Geschwindigkeit an eine bevorrechtigte Straße herangefahren	32	10
Beim Linksabbiegen nicht voreinander abgebogen	42	10
Unzulässig geparkt (§ 12 II StVO) in den in § 12 III Nummer 1 bis 5 genannten Fällen oder in den Fällen der Zeichen 201, 295, 296, 306, 314 mit Zusatzzeichen und 315 StVO	54	10
Vorrang des Berechtigten beim Einparken in eine Parklücke nicht beachtet	61	10
Nicht Platz sparend gehalten oder geparkt (§ 12 II StVO)	62	10
Missbräuchlich Schall- oder Leuchtzeichen gegeben und dadurch einen Anderen belästigt oder Schallzeichen gegeben, die aus einer Folge verschieden hoher Töne bestehen	70	10
Einem Omnibus des Linienverkehrs oder einem Schulbus das Abfahren von einer gekennzeichneten Haltestelle nicht ermöglicht	96	5
Zeichen 206 (Halt. Vorfahrt gewähren.) nicht befolgt	136.1	10
Bei verengter Fahrbahn (Zeichen 208) dem Gegenverkehr keinen Vorrang gewährt	137	5
Die durch Vorschriftzeichen (Zeichen 209, 211, 214, 222) vorgeschriebene Fahrtrichtung oder Vorbeifahrt nicht befolgt	138	10
Durch Verkehrseinrichtungen abgesperrte Straßenfläche befahren	163	5
Geschwindigkeitsüberschreitung bis 10 km/h mit Lkw außerhalb geschlossener Ortschaften	11.1.1	15
Geschwindigkeitsüberschreitung bis 10 km/h mit Pkw außerhalb geschlossener Ortschaften	11.3.1	20

Einmal abgesehen von der Tatsache, dass die meisten dieser Verstöße, nämlich die im fließenden Verkehr stattfindenden mit Ausnahme der Geschwindigkeitsverstöße, nahezu überhaupt nicht überwacht werden, ist bei den Verstößen im ruhenden Verkehr, die, je nach Kommune, sehr intensiv über-

18 OLG Hamburg, Beschl. v. 9.11.1976 – 2 Ss 346/76 OWi, Rn. 3, juris.
19 Streng dogmatisch gesehen dürfte man nach Einschätzung der Rechtsprechung, des Gesetzgebers und des Verordnungsgebers gar nicht von einer „Bewehrung" sprechen, weil es sich ja verkehrsrechtspolitisch um „Bagatellen" handelt. Der Verfasser teilt diese Einschätzung nicht, weil auch Verstöße mit geringem Verwarnungsgeld potenziell sogar als Sorgfaltspflichtverletzungen im Rahmen von Straftaten gem. §§ 222, 229 StGB herangezogen werden können.

wacht werden, regelmäßig kein Betroffener vor Ort anzutreffen, wenn das ordnungswidrige Handeln amtlich festgestellt wird. Somit kann die innere Einstellung des Täters gegenüber seinem Fehlverhalten überhaupt nicht überprüft werden. Zudem liegt in den genannten Fällen weder eine Behinderung oder gar eine Gefährdung der Rechtsgüter von Anderen vor. Die angeführten Verstöße eignen sich demnach bestens für eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld, also den Anwendungsbereich des § 2 II BKatV. Tatsächlich findet ein solcher Abwägungsvorgang aber regelmäßig nicht statt. Diese vielfach geübte Verwaltungspraxis ist schlicht rechtswidrig.

VI. Zusammenfassung

- „Knöllchen" sind die staatliche Reaktion auf alljährlich bundesweit millionenfach begangene Verkehrsverstöße.
- Der Rechtsstaat ordnet verwarnungsfähige Verkehrsverstöße im Rahmen von 5 bis 55 Euro generell im „äußersten Bagatellbereich" ein, was nach Ansicht von Verkehrsteilnehmern de facto zur Einstufung als „Kavaliersdelikte" führt.
- Die im pflichtgemäßen Ermessen zu prüfenden Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld gem. § 56 I 2 OWiG und § 2 II BKatV finden in den schriftlichen Massenverfahren der Sachbearbeitung von Bußgeldbehörden keinen Platz. Angebote von Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld finden in schriftlichen Verfahren generell nicht statt.
- Die beiden genannten Vorschriften laufen in der Rechtspraxis schriftlicher Verfahren leer und erlangen Bedeutung ausschließlich in der realen Begegnung zwischen Verkehrsteilnehmern und Überwachungspersonal, das dienstrechtlich zur praktischen Anwendung dieser Normen autorisiert ist.
- Läuft der Abwägungsvorgang leer, müssen Bußgeldbehörden Vorkehrungen zur Abhilfe dieses Zustandes treffen oder Gesetz- und Verordnungsgeber schaffen die Möglichkeit der Verwarnung ohne Verwarnungsgeld ab.
- Berufen sich Betroffene entweder vor Ort des Tatgeschehens oder im schriftlichen Verfahren ihrer Anhörung auf die Möglichkeit einer Verwarnung ohne Verwarnungsgeld, muss die Bußgeldbehörde zwingend deren Voraussetzungen prüfen und eine Entscheidung treffen.
- Bedingt durch die Einordnung des Verordnungsgebers im BKat haben Betroffene, denen angesichts ihrer Verkehrsverstöße ein Verwarnungsgeld von 5 bis 25 Euro angeboten wird, beste Chancen, dass das angebotene Verwarnungsgeld in eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld umgewandelt werden muss, weil die mittels § 17 III vorgesehenen Kriterien für die Einstufung als bedeutend oder unbedeutend in den meisten Fällen mangels entgegenstehender erhobener Tatsachen für die Betroffenen ausgelegt werden müssten. ■

Rechtsanwalt Christian Tomson / Rechtsanwältin Andrea Wieland*

Schadensersatzansprüche von Fahrzeuginsassen

Schadenersatzansprüche von Fahrzeuginsassen können spannende rechtliche Komplikationen hervorrufen, vor allem dann, wenn mehrere Fahrzeuge involviert sind. Man könnte auch sagen: So ein Fall ist ein Minenfeld. Jeder Schritt will bedacht sein.

Ein Insasse hat sowohl gegen den Halter – und damit verbunden auch den Haftpflichtversicherer des Fahrzeuges – als auch gegenüber dem Fahrer des Kfz, in dem er befördert worden ist, einen in der Regel ungekürzten Ersatzanspruch. Die Betriebsgefahr des Kfz braucht er sich nicht zurechnen zu lassen.

Kommt es zu einem Unfall mit mehreren Fahrzeugen, haften zunächst sämtliche Halter und Haftpflichtversicherer der beteiligten Fahrzeuge für Schäden der Insassen. Der verletzte Insasse hat dann die Wahl, welchen Halter bzw. welchen Versicherer er in Anspruch nehmen möchte. Er kann grundsätzlich von allen beteiligten Haltern und damit auch Haftpflichtversicherern Ersatz verlangen, insgesamt jedoch nur ein Mal.

I. Ansprüche von Fahrzeuginsassen gegen den Fahrer, Halter und Versicherer allgemein

Von diesem allgemeinen Grundsatz ausgehend ist aber im Einzelfall zunächst zu prüfen, ob der Insasse tatsächlich Fahrer oder nur Beifahrer war. Von deckungsrechtlicher Bedeutung ist auch, ob der Insasse Halter des Fahrzeugs ist.

1. Abgrenzung Fahrer/Beifahrer

Zunächst ist festzuhalten, dass auch der Fahrer eines Fahrzeuges Insasse des Fahrzeuges ist, dennoch genießen „Nur-Insassen" gewisse Privilegien im Hinblick auf die Haftung, welche dem Fahrer nicht zustehen, sodass eine Abgrenzung erforderlich ist. Üblicherweise ist eindeutig, wer Fahrer und wer Beifahrer war. In Einzelfällen können sich aber in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht Probleme ergeben.

Mögliche Ansprüche des Fahrers gegenüber dem Halter oder der zuständigen Kfz-Haftpflichtversicherung sind gemäß § 8 Nr. 2 StVG (Tätigkeit beim Betrieb des Fahrzeuges) ausgeschlossen. Steht nicht fest, ob der Verletzte Fahrer oder Beifahrer war, hat der Halter das Eingreifen des Ausschlusstatbestands (§ 8 StVG) – und damit die Fahrereigenschaft – zu beweisen.[1]

Der Haftungsausschluss gegenüber bei Betrieb des Kfz Tätigen gemäß § 8 Nr. 2 StVG ist eng auszulegen. Er gilt für

* *Christian Tomson, MBL* ist Fachanwalt für Versicherungs- und Verkehrsrecht sowie Partner der überörtlichen Rechtsanwaltskanzlei BLD Bach Langheid Dallmayr Partnerschaftsgesellschaft mbB. *Andrea Wieland* ist Rechtsanwältin und tätig in der Kanzlei BLD Bach Langheid Dallmayr Partnerschaftsgesellschaft mbB. Sie ist Mitglied des BLD-Personenschadenzentrums und des BLD-Zentrums 'Neue Technologien'.

1 BGH NJW 1997, 2517; RGZ 128, 149; KG Urteil vom 27.11.2014, BeckRS 2016, 11918; OLG Brandenburg Urteil vom 10.9.2009, BeckRS 2009, 26179; OLG München VRR 2013, 66; Burmann/Heß/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 26. Auflage 2020, § 16, Rn 6 a.