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

www.nzv.beck.de

C.H.BECK

3/2019

7. März 2019
32. Jahrgang S. 113–160

Aus dem Inhalt

P. Buck-Heeb/A. Dieckmann
Die Fahrerhaftung nach § 18 I StVG bei (teil-)automatisiertem Fahren 113

D. Müller/A. Rebler
Die fahrerlaubnisrechtliche Behandlung der „Reichsbürger“ 119

L. Engel/H. Hofmann
„Flug oder Segen“ – Fluggastrechte bei Annullierung im Lichte aktueller Rechtsprechung 125

W. Castro/W. Kalthoff/M. Hein/H. Wagner
Die Insassenbelastung bei einer schief-frontalen Kollision: erste vorläufige relevante Ergebnisse einer interdisziplinären experimentellen Studie 131

LG Frankfurt/Main
Keine Rückabwicklung des Kaufs eines Gebrauchtwagens mit „Schummelsoftware“ nach Software-Update (*V. Lempp*) 141

LG Düsseldorf
Das Sachverständigenverfahren gemäß den AKB hält einer AGB-Kontrolle stand (*A. Pletter*) 149

BGH
Keine Verhängung eines Fahrverbots neben Fahrerlaubnisentziehung bzw. Festsetzung einer isolierten Sperrfrist (*C. Rinio*) 153

LG Wuppertal
Erstattungsfähigkeit der Kosten eines Privatgutachtens (*B. Krenberger*) 156

VGH Mannheim
Vollstreckung der Verpflichtung zur Aufnahme eines zonalen Verkehrsverbotes auch für Euro-5-Diesel-Kfz in den Luftreinhalteplan Stuttgart (*M. Will*) 159

0950201903

ten ist, den Blick auf die Straße zu richten und ggf. das automatisierte System manuell zu übersteuern oder sogar zu deaktivieren, um jetzt selbst wieder die Fahrzeugführung zu übernehmen.

5. Sorgfaltspflichten nach Übernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrer

Sobald der Fahrer die (teil-)automatisierte Fahrfunktion abgeschaltet hat und den Wagen wieder vollständig eigenhändig lenkt, Gas gibt oder abbremst, ist er zu der Sorgfalt verpflichtet (§ 276 II BGB), die auch der Fahrzeugführer eines konventionellen Kfz, das nicht mit einem (teil-)automatisierten System ausgestattet ist, im Straßenverkehr zu beachten hat. Dieser (erhöhte) Sorgfaltsmaßstab gilt jedoch erst, nachdem der Fahrer die Fahrzeugsteuerung wieder übernommen hat, und nicht schon zuvor.

Deshalb hat der Fahrer selbst dann nicht fahrlässig gehandelt, wenn es zu dem Unfall nicht gekommen, bspw. der Fußgänger nicht verletzt worden wäre, hätte der Fahrer die ganze Zeit über, d. h. auch bereits während der automatisierten Phase, den Verkehr im Auge behalten.[73] Denn das ist allein von einem Fahrzeugführer gefordert, der seinen Wagen ausschließlich eigenhändig steuert. Verwendet der Fahrer aber eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion (Level 3 und 4), darf er sogar den Blick von der Straße abwenden (§ 1 b I StVG). Das kann ihm daher nicht zum Vorwurf gemacht werden, sodass eine Fahrerhaftung i. S. des § 18 I StVG insoweit ausscheidet.[74]

6. Zwischenergebnis

Sobald der Fahrer die Fahraufgabe im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung auf die hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion übertragen hat, darf er sich zwar vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden (§ 1 b I StVG). Dennoch muss er sich auch jetzt noch „derart wahrnehmungsbereit“ halten, dass er seiner Übernahmepflicht i. S. des § 1 b II StVG „jederzeit“ nachkommen kann (§ 1 b I StVG). Um in diesem Sinne ständig „wahrnehmungsbereit“ zu sein, hat er hin und wieder sein fahrfremdes Verhalten zu unterbrechen, um das Fahrsystem zu überwachen und das Verkehrsgeschehen zu beobachten.

Der Zeitraum, in dem er dieser reduzierten Überwachungspflicht nachzukommen hat, hängt von den jeweiligen Verkehrs-, Sicht-, Straßen- und Witterungsverhältnissen ab, durch die die konkrete Fahrsituation geprägt ist. Der Grad der Gefahr, die Höhe des drohenden Schadens und die Wahrscheinlichkeit dafür, dass das automatisierte System den Fahrer auffordern wird, die Fahrzeugführung wieder zu übernehmen, bestimmen die Intensität der Überwachungspflicht, vor allem die zeitlichen Abstände, in denen der Fahrer noch befugt ist, den Blick von der Straße zu wenden und sich mit einer anderen, fahrfremden Tätigkeit zu beschäftigen. Solange das fahrfremde Verhalten nicht dazu führt, dass der Fahrer seine Wahrnehmungsbereitschaft verliert, ist ihm im Grundsatz alles gestattet, sofern er dafür nicht den Fahrersitz verlässt. Er muss daher stets in der Lage sein, die fahrfremde Tätigkeit sofort zu beenden.

V. Fazit

Obwohl im Schrifttum immer noch heftig darum gestritten wird, wer die Verantwortung für einen Unfall trägt, in dem ein (teil-)automatisiertes Fahrzeug involviert war, hat das 8. StVGÄndG von Juni 2017 durchaus zu einem Mehr an Rechtssicherheit geführt. Das gilt nicht nur für die (Gefährdungs-)Haftung des Halters nach § 7 I StVG, die der Gesetzgeber zu Recht unangetastet gelassen hat, sondern auch für die des Fahrzeugführers nach § 18 I StVG.

Auch hier ist es die Aufgabe der Rechtsprechung, die Vorgaben des § 1 b StVG zu konkretisieren. Das sollte ihr aber nicht schwerfallen, richtet sich der Sorgfaltsmaßstab doch, wie auch sonst im Straßenverkehr, nach der konkreten Fahrsituation. Die fortschreitende Fahrzeugautomatisierung mag die Mobilität in der Zukunft einschneidend verändern. Gleichwohl stellt sich diese Entwicklung in rechtlicher Perspektive nicht wirklich als ein Problem dar. Ein wenig mehr Gelassenheit wäre hier in der juristischen Diskussion angezeigt. ■

73 *Greger*, NZV 2018, 1, 2.
74 *Schirmer*, NZV 2017, 253, 255.

Prof. Dr. Dieter Müller / Regierungsrat Dr. Adolf Rebler*

Die fahrerlaubnisrechtliche Behandlung der „Reichsbürger“

Als im Oktober 2016 ein "Reichsbürger" einen Polizeibeamten durch Schüsse tödlich verletzte, während man bei ihm nach seiner ordnungsbehördlichen Einstufung als „unzuverlässig“ seine Waffen abholen wollte, sind die Angehörigen dieser Gruppierung vollends bundesweit in den Fokus der Medien gekommen.[1] Die Gerichte, Bußgeld-, Finanz- und Fahrerlaubnisbehörden kennen das Phänomen von Personen, die die Existenz der Bundesrepublik Deutschland bestreiten, schon länger. Doch wie soll man mit jemandem umgehen, der die Existenz der Bundesrepublik und die Gültigkeit der von ihr erlassenen Gesetze leugnet? Darf eine solche Person ungehindert und ohne Überprüfung am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, der prinzipiell auf der ständigen einheitlichen Akzeptanz allgemeingültiger Verkehrsregeln und deren amtlicher Durchsetzung angewiesen ist?

I. Was sind "Reichsbürger"?

In Deutschland treten seit einigen Jahren verschiedene, mehr oder weniger informell miteinander verbundene Personen und Gruppierungen in Erscheinung, die sich – mit zum Teil unterschiedlichen Begründungen – auf das frühere Deutsche Reich berufen und demgemäß die staatsrechtliche Existenz der Bundesrepublik mit ihren Bundesländern und Kommunen leugnen. Somit seien auch das Grundgesetz, bundes-

* Der Autor *Prof. Dr. Müller* lehrt Straßenverkehrsrecht und Straßenverkehrssicherheit an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz und leitet das Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten in Bautzen; der Autor *Dr. Rebler* ist bei der Regierung der Oberpfalz in Regensburg tätig.
1 Menschen dieses Dunstkreises bezeichnen sich alternativ gerne auch einmal als „Selbstverwalter“ oder „Germaniten“.

deutsche Gesetze, Bescheide und Gerichtsurteile dieses Staatswesens nichtig. Eine einheitliche, geschlossene „Reichsbürger-Bewegung" – wie sie oft zu Unrecht apostrophiert wird – existiert jedoch nicht. Vielmehr sind es teilweise sogar miteinander konkurrierende Gruppen, die in einigen Fällen sogar rechtsextremistische Ideologien vertreten.

Die Anfänge ihrer „Reichsideologie" reichen zurück bis in die Gründungszeit der Bundesrepublik Deutschland. So behaupten die Protagonisten beharrlich, die Bundesrepublik sei grundsätzlich illegal entstanden oder im Rahmen der Wiedervereinigung untergegangen und existiere somit als Staat nicht. Stattdessen bezeichnen sie die Bundesrepublik als „GmbH", deren „Personal" ihr freiwillig angehöre. Auf staatlicher Ebene gehen sie von der Fortexistenz des „Deutschen Reiches" – beispielsweise in den Grenzen von 1937 – aus. Solche Ansichten sind staatspolitisch und ideologisch dem „Revisionismus" zuzuordnen.[2] Für das Verkehrsrecht werden Menschen aus diesen Gruppierungen regelmäßig dann „interessant", wenn sie durch ein Fehlverhalten auffällig werden und zum Beispiel die Existenz der Straßenverkehrsordnung bestreiten. Ein kurzer Überblick über die historische Entwicklung der StVO soll diese Sicht widerlegen.

II. Die Entwicklung bzw. Geltung der Straßenverkehrs-Ordnung

Zur Entstehung der StVO schrieben *Floegel/Hartung/Jagusch* im Jahr 1969:[3]

„Das allgemeine Fahr- und Straßenverkehrsrecht ist aus dem Polizeirecht hervorgegangen. Bis 1934 bestand keine reichseinheitliche Regelung, sondern seit 1926 lediglich eine Vereinbarung des Reichs mit den Ländern, die das Muster einer StrVerkO für das Landesrecht vorsah. Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen dagegen ist seit dem KraftverkehrG von 1909 reichseinheitlich geregelt. Auf dessen § 6 beruhte die BundesratsVO über den KraftfahrzeugVerk von 1910 mit mehrfachen Änderungen, im Jahre 1923 ersetzt durch die VO über KraftfahrzeugVerk mit Neufassungen in den Jahren 1925, 1928, 1930 und 1932. Die erste reichseinheitliche Regelung des gesamten Straßenverkehrs enthielt die RStrVerkO von 1934 mit Ausführungsanweisung. Ab 1.1. 1938 wurde sie ersetzt durch die schon 1937 erlassene StraßenVerkO und die StrVerkZO. Beide Verordnungen setzten alles bisherige Straßenverkehrsrecht einschließlich des Landesrechts, auch alles straßenpolizeiliche Verkehrsrecht und entgegenstehendes Herkommen (BayObLG VerkBl 53 576) außer kraft. Sie bildeten bereits die ausschließliche Regelung des Straßenverkehrs mit der einzigen Ausnahme der Regelung des § 70 StVZO.

Nach dem Zusammenbruch des Reiches 1945 galt zunächst das StrFerkG (vorher KraftverkG von 1909) mit StVO und StVZO 1937 weiter. Vorübergehend folgten dann besatzungsrechtliche Änderungen. Neues Landesrecht auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts bildete sich nicht. …

Im Jahre 1952 ist das StVG (bisher KfzG) neu gefasst worden … im Jahr 1956 die StVO…".

Die Geltung von Rechtsnormen unterliegt dem Gebietsgrundsatz (auch Territorialprinzip genannt), betrifft die Rechtsanwendung und beschäftigt sich mit der Frage, welches Recht auf welche Personen wann und an welchem Ort anwendbar ist. Generell gilt danach, dass alle Personen der Hoheitsgewalt, also den Gesetzen des Staates, unterworfen sind, auf dessen Territorium sie sich jeweils befinden. Das Territorialitätsprinzip kann auch bestimmen, welche politische Regel an einem Ort angewandt wird.[4]

Für (alle) Personen, die sich innerhalb der deutschen Staatsgrenzen aufhalten, gilt damit deutsches Recht. En passant wäre im Übrigen durchaus zu fragen, ob die "Reichsbürger" mit ihrer Berufung auf die StVO des Jahres 1937 so viel "gewinnen" würden. Denn deren § 1 (Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr) sagt z. B.: "*Jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, dass der Verkehr nicht gefährdet werden kann; er muss ferner sein Verhalten so einrichten, dass kein anderer geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.*" § 49 sieht als "Strafbestimmung" bei Zuwiderhandlung gegen die StVO immerhin eine Geldstrafe von 150 RM oder sogar Haft vor. Interessant wäre des Weiteren, wer denn nach Meinung der Reichsbürger die Straßen gebaut und finanziert hat, auf denen sie jetzt fahren und warum sie deren Benutzung so kritiklos hinnehmen.

III. Die in der Fahrerlaubnis-Verordnung betroffenen Rechtsvorschriften

Wer ein Kraftfahrzeug führt, muss dazu sowohl körperlich als auch charakterlich geeignet sein. Dabei beurteilt sich die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auf der Grundlage einer umfassenden Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Kraftfahrers, und zwar nach dem Maßstab seiner Gefährlichkeit für den öffentlichen Straßenverkehr. In diesem Zusammenhang sind nach einer Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts sämtliche im Einzelfall bedeutsamen Umstände heranzuziehen, die Aufschluss über die körperliche, geistige und charakterliche Eignung geben können. Insbesondere bei der charakterlichen Eignung kommt eine Vielzahl von Tatsachen und persönlichen Merkmalen in Betracht, wie Art, nähere Umstände und Anzahl der bereits begangenen verkehrsrechtlichen oder auch nichtverkehrsrechtlichen Straftaten, außerdem das Alter, die persönlichen und familiären Verhältnisse, etwaige Alkohol- oder Drogenauffälligkeiten und anderes mehr.[5]

Als mögliche Erkrankung kommen psychische Störungen nach Nr. 7 der Anlage 4 zur FeV in Betracht.[6] Darüber hinaus ist an charakterliche Nichteignung zu denken. Damit kommt u. U. nach § 11 FeV die Einholung des Gutachtens eines Facharztes für Neurologie und Psychiatrie oder (sogar) ein medizinisch-psychologisches Gutachten in Betracht.

---

2 Hierzu und weiterführend Verfassungsschutz Sachsen: http://www.verfassungsschutz.sachsen.de/download/Reichsbuerger_Informationen.pdf.

3 Diese Zusammenstellung wurde entnommen aus dem historischen Abriss von:, Straßenverkehrsrecht, 18. Auflage 1969, Einleitung.

4 Vgl. Näher zu den Inhalten dieses Prinzips die Begründung zur Reform des OWiG, in Deutscher Bundestag, Drucks. V/1269, S. 45.

5 BVerwG, Urt. v. 20.2.1987 – 7 C 87/84 –, BVerwGE 77, 40.

6 Siehe hierzu z. B. Knecht, Querulanten – Grenzgänger zwischen Rechtspflege und Psychiatrie (http://www.medicalforum.ch/docs/smf/2012/13/fr/fms-01026.pdf): "Wenn man nun als Therapeut oder Gutachter mit einem «Querulanten» konfrontiert ist, so ist sicher eine sorgfältige differentialdiagnostische Beurteilung angezeigt. Je nach Stärke und Verfestigung von krankhaftem Misstrauen und wahnhaftem Denken sind folgende ICD 10 codierbaren Klassifikationen in Betracht zu ziehen:
- Z 73.1 Akzentuierte Persönlichkeit mit paranoiden Zügen;
- F 60.0 Paranoide Persönlichkeitsstörung;
- F 22.0 Wahnhafte Störung (dauert mind. drei Monate), Paranoia, paranoide Psychose (nichtorganisch, nicht drogeninduziert), paranoides Zustandsbild, sensitiver Beziehungswahn, F 22.8 sonstige anhaltende wahnhafte Störungen, paranoides Zustandsbild im Involutionsalter, Querulantenwahn;
- F 20.0 Paranoide Schizophrenie."

IV. Fahreignungsrechtlich relevantes bzw. irrelevantes Verhalten

1. Allgemeine politische Äußerungen

VG Sigmaringen, Beschluss vom 27.11.2012 – 4 K 3172/12 = NJOZ 2013, 1107:

Der Kläger war in folgenden Fällen verkehrsrechtlich in Erscheinung getreten:

- Er hatte einen Unfall verursacht, als er die durch Vorfahrtsregelung (Zeichen 205 / 206) angeordnete Vorfahrt missachtet hatte.
- Er war wegen innerorts um 8 km/h zu schnell gefahren und war deshalb mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 15,- Euro belegt worden.
- Er hatte an seinem Autokennzeichen das Euro-Feld mit Sternenkranz und Erkennungsbuchstaben "D" mit einem schwarz-weiß-roten Aufkleber verdeckt. Es sollte so aussehen, als sei das Kennzeichen von einer – in Wahrheit nicht existenten- Zulassungsbehörde einer Organisation "Bürger des (2.) Deutschen Reichs" ausgegeben worden, zu denen er sich zugehörig fühlte. Diese Tat war als Urkundenfälschung bestraft worden.
- Er war mit einem dreirädrigen Kleinkraftrad gefahren, obwohl ihm zuvor die Fahrerlaubnis entzogen worden war. Er wurde dann wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis angezeigt.

Weiterhin war er wie folgt aufgefallen:

- Er hatte der Bußgeldstelle im Zusammenhang mit der Verwarnung wegen der Geschwindigkeitsüberschreitung schriftlich mitgeteilt, dass er zum letzten Mal ein ihm abgepresstes Verwarnungsgeld bezahle. Die Vorgehensweise der Bußgeldstelle verletze ihn in seinen Menschenrechten, weil er hierdurch durch einen Nichtstaat, wie dies die BRD sei, verfolgt werde.
- Er hatte im Rathaus seiner Heimatgemeinde eine Urkunde abgegeben, mittels derer er zum Ausdruck bringen wollte, nicht Staatsangehöriger der Bundesrepublik zu sein. Seine wahre Staatsangehörigkeit sei die des Freistaats Preußen. Die Gemeindeverwaltung hatte die "Urkunde" an das zuständige Landratsamt (Fahrerlaubnisbehörde) weitergeleitet und um Überprüfung der Fahreignung gebeten.

Im vorliegenden Fall hatte der Kläger nach Meinung des Gerichts nur seine politischen Ansichten geäußert. Damit konnte nicht auf Mängel geschlossen werden, die bei vernünftiger, lebensnaher Einschätzung die ernsthafte Besorgnis begründet hätten, dass der Kläger sich als Führer eines Kraftfahrzeugs nicht verkehrsgerecht und umsichtig verhalten würde. Die in seinen Schreiben zum Ausdruck gebrachten rechtlichen und politischen Ansichten hätten keinen hinreichenden Anlass zur Annahme gegeben, dass der Verfasser an einer die Fahreignung ausschließenden Geisteskrankheit leiden würde oder aus sonstigen, insbesondere charakterlichen Gründen nicht mehr in der Lage sei, Verkehrsregeln zu befolgen. Ein hinreichender Zusammenhang mit verkehrsrechtlichen Vorgängen habe nicht vorgelegen.

2. Allgemeine politische Äußerungen, verbunden mit Hinweisen auf Wahnvorstellungen

OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30.10.2015 – OVG 1 S 10.13 = BeckRS 2015, 46584:

Die Fahrerlaubnisbehörde hatte dem Kläger die Fahrerlaubnis entzogen, nachdem dieser ein angeordnetes Gutachten eines Facharztes für Neurologie/Psychiatrie nicht beigebracht hatte. Der Kläger hatte im Rahmen mehrerer Verfahren wegen Ordnungswidrigkeiten bestritten, dass die Bundesrepublik ein Rechtsstaat sei und die Gültigkeit ihrer Gesetze in Zweifel gezogen. Er hatte angegeben, Bürger des Deutschen Reiches und Mitglied der Selbstverwaltung der Exilregierung Deutsches Reich zu sein. Außerdem hatte er die Befugnis des Polizeipräsidenten bestritten, Verkehrsordnungswidrigkeiten zu verfolgen. Bußgeldbescheide hätte er nicht "anerkannt", da diese auf nicht mehr gültigen Gesetzen beruhen würden.

Der Senat war der Auffassung, die Aufforderung zu einer ärztlichen Begutachtung sei im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nur dann angemessen, wenn die Behörde ausreichende konkrete tatsächliche Anhaltspunkte feststelle, die den hinreichenden Verdacht fehlender Fahreignung begründeten. Die für die Begutachtung herangezogenen Gründe dürften nicht "aus der Luft gegriffen" sein. Ein hinreichender Verdacht fehlender Fahreignung gem. Nr. 7 der Anlage 4 zur FeV sei dann gegeben, wenn es sich bei den Äußerungen des Fahrerlaubnisinhabers nicht um lediglich (abwegige) rechtliche oder politische Meinungsäußerungen handele, sondern deutliche Hinweise auf Wahnvorstellungen über tatsächliche Geschehensabläufe zu erkennen seien. Zweifel an der charakterlichen Eignung des Fahrerlaubnisinhabers seien gegeben, wenn er das geltende Recht negiert und dies durch eine nachlässige oder gleichgültige Einstellung zu den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften in der Weise zum Ausdruck bringe, dass seine Verkehrsordnungswidrigkeiten mit Punkten geahndet werden. Insoweit habe das VG im vorliegenden Fall zu Recht darauf verwiesen, dass es sich bei den Äußerungen des Klägers nicht lediglich um rechtliche oder politische Meinungsäußerungen gehandelt habe, sondern dass sich aus ihnen deutliche Hinweise auf Wahnvorstellungen über tatsächliche Geschehensabläufe im Sinne von Nr. 7 der Anlage 4 zur FeV ergeben würden. Der Kläger hatte angegeben, mit angesehen zu haben, dass über einer Ortschaft ständig Flugzeuge giftige Chemikalien und andere Stoffe versprüht hätten und die Bundesrepublik Deutschland versucht hätte, dieses zu vertuschen. Im Übrigen habe die Fahrerlaubnisbehörde den Realitätssinn des Klägers auch deswegen zu Recht angezweifelt, weil dieser die Rechtsstaatlichkeit der Bundesrepublik Deutschland und die Gültigkeit ihrer Gesetze bezweifle. Mit seiner Negierung des geltenden Rechts stelle der Kläger eine Gefahr für den Straßenverkehr dar.

Denn der Kläger habe außerhalb geschlossener Ortschaften verbotswidrig rechts überholt, was u. a. mit einer Eintragung von 3 Punkten geahndet worden sei. Kurz danach habe er eine erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung von 29 km/h innerorts begangen, was ebenfalls u. a. mit einer Eintragung von 3 Punkten geahndet worden sei. Mit dem auf den Kläger zugelassenen Pkw seien ferner mehrere Verkehrsverstöße begangen worden, die aufgrund fehlender Mitwirkung des Antragstellers mutmaßlich nicht aufgeklärt werden konnten, darunter eine erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung (um 18 km/h innerorts). Weiter sei mit einem auf ihn zugelassenen PKW eine Verkehrsunfallflucht mit Sachschaden begangen worden, und zwar unter besonders gefährlichen Umständen, die ebenfalls aufgrund fehlender Mitwirkung des Klägers nicht aufgeklärt werden konnten; hier war der Kläger weder Anfragen des Polizeipräsidenten zur Fahrzeugführerermittlung noch insbesondere den darauf bezogenen Zeugenvorladungen nachgekommen. Seine schon aus diesem Gesamtbild sich abzeichnende nachlässige bzw. gleichgültige Einstellung zu den verkehrsrechtlichen Vorschriften werde noch dadurch bestätigt, dass er ein Kraft-

fahrzeug geführt habe, ohne im Besitz einer dafür erforderlichen Fahrerlaubnis zu sein, und darüber hinaus das Haltesignal eines Polizeibeamten missachtet habe. Ausweislich des hergereichten Urbelegs zur Ordnungswidrigkeitenanzeige habe er als Grund für das Ignorieren des Halteverbots angegeben, dass er den deutschen Staat aufgrund vielfältiger Gründe nicht anerkenne. Dies belege eindrucksvoll die Negierung der Geltung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften durch den Kläger und die entsprechenden Zweifel an seiner Kraftfahreignung.

3. Begehen einzelner Verkehrsverstöße, auch in Verbindung mit Aussagen, die die Geltung der deutschen Gesetze verneinen

a) VG Braunschweig, Beschluss vom 23.2.2007 – 6 B 413/06 = BeckRS 2007, 22829:

Das Finanzamt hatte bei der Zulassungsbehörde beantragt, das Kfz des Klägers wegen nicht bezahlter Kfz-Steuer von Amts wegen abzumelden. Nachdem die Zulassungsbehörde ihn angeschrieben hatte, hatte dieser der Behörde eine Reihe von Schreiben geschickt, in denen er u. a. folgendes ausgeführt hatte: Er sei Bürger des Deutschen Reichs; als solcher unterstehe er nicht den Behörden und Gerichten der „erloschenen BRD". Die Bundesrepublik Deutschland sei kein Staat und dürfe daher gegen ihn keine behördlichen Maßnahmen betreiben. Der Geltungsbereich des Grundgesetzes und damit auch die Bundesrepublik Deutschland und ihre Gesetze seien 1990 „außer Kraft gesetzt" worden. Dies habe eine von den USA eingesetzte „Kommissarische Reichsregierung des Deutschen Reiches" allen Kommunen in einem Dienstschreiben auch mitgeteilt.

Ein halbes Jahr später war gegen den Kläger in einem Bußgeldbescheid wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung um 12 km/h eine Geldbuße von 20 Euro festgesetzt worden. In einem nachfolgenden Gerichtsverfahren hatte der Kläger dem AG mitgeteilt, die Ladung sei nichtig, er genieße „Exterritorialität gegenüber der gesamten Rechtsordnung der BRD". Kein Gericht der „erloschenen BRD" sei für ihn zuständig. Das Grundgesetz sei von US-Außenminister Baker außer Kraft gesetzt worden. Seither sei jeder Deutsche „unstrittig" Staatsbürger des Deutschen Reiches und damit kein Bürger der Bundesrepublik Deutschland. Das AG hatte daraufhin bei der Fahrerlaubnisbehörde angeregt, die Kraftfahreignung des Klägers zu überprüfen.

Die Fahrerlaubnisbehörde hatte in Folge die Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens angeordnet. Mit diesem sollte geklärt werden, ob bei dem Kläger eine Gesundheitsstörung oder Krankheit vorliege, die für die Kraftfahreignung erheblich sei, und ob der Kläger trotz des Verdachts auf Gesundheitsstörung oder Krankheit ein Fahrzeug sicher führen könne.

Im Anschluss daran hatte der Kläger mitgeteilt, er halte die Straßenverkehrsordnung (StVO) für notwendig und würde diese in keiner Weise in Frage stellen. Weiterhin hatte er eine von der Fahrerlaubnisbehörde vorbereitete Erklärung über die Zustimmung zur Erstellung des geforderten Gutachtens vorgelegt, in der er 5 der 6 Erklärungspunkte gestrichen hatte.

Kurz danach hatte er Klage gegen die Anforderung des Gutachtens erhoben.

9 Monate später war der Kläger bei einer Verkehrskontrolle als Führer eines Sattelkraftfahrzeuges angehalten worden. Die Polizei hatte dabei festgestellt, dass seine Fahrerlaubnis der Klasse CE/ Klasse 2 (alt) nicht mehr gültig war, da er die bei Erreichen des 50. Lebensjahres notwendigen medizinischen Untersuchungen nicht hatte belegen können. 3 Wochen später hatte er dann der Fahrerlaubnisbehörde ein augenärztliches Zeugnis und eine Bescheinigung über eine ärztliche Untersuchung übersandt.

Wenige Tage danach hatte die Fahrerlaubnisbehörde dem Kläger die Fahrerlaubnis entzogen. Der Bescheid war damit begründet worden, dass das angeforderte Fahreignungsgutachten nicht vorgelegt worden war.

Das Gericht war der Auffassung, bei den Äußerungen des Klägers handele es sich um Tatsachen, die Bedenken gegen seine geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen begründen würden. Der Kläger stelle die Rechtsordnung der Bundesrepublik Deutschland und die Legitimation der Parlamente, Gerichte und Behörden der Bundesrepublik grundsätzlich und umfassend in Frage und habe auf dieser Grundlage wiederholt für sich in Anspruch genommen, konkrete Maßnahmen der Behörden und Gerichte als rechtswidrig und für ihn ungültig zu bezeichnen. Dieses Verhalten lasse einen Eignungsmangel als nahe liegend erscheinen und rechtfertige es daher, durch ein ärztliches Gutachten abzuklären, ob die festgestellten Verhaltensmuster auf eine fahreignungsrelevante Gesundheitsstörung (z. B. Nr. 7 der Anlage 4 zur FeV) zurückzuführen seien und sich insoweit eine festgestellte Beeinträchtigung auf seine Fahreignung auswirke. Der Kläger habe gezeigt, dass er aus seiner "Rechtsauffassung" für sich die Befugnis ableite, "bei Bedarf" Maßnahmen der Behörden und Gericht als für ihn ungültig anzusehen. In Verbindung mit seiner hartnäckigen und grundsätzlichen Ablehnung der bundesrechtlichen Rechtsordnung biete er daher ohne eine medizinische und ggf. auch darüber hinausgehende Eignungsprüfung jedenfalls keine hinreichende Sicherheit dafür, dass er den verkehrsrechtlichen Vorschriften in allen nach den Gegebenheiten des modernen Straßenverkehrs häufig wechselnden Verkehrssituationen Folge leisten werde und daher keine Gefahr für Leib und Leben der anderen Verkehrsteilnehmer darstelle. Soweit sich eine fahreignungsrelevante Beeinträchtigung durch ein ärztliches Gutachten nicht sicher feststellen lassen sollte, bestehe daher auch Anlass, im Rahmen der ärztlichen Begutachtung die Erforderlichkeit einer weitergehenden Untersuchung (insbesondere eines medizinisch-psychologischen Gutachtens) zu klären. Der Gutachtenanordnung stehe nicht entgegen, dass der Kläger gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde – nach erfolgter Anordnung – erklärt habe, er halte die StVO für notwendig und stelle diese nicht in Frage. Eine solche bloße Behauptung genüge nicht, um die Eignungsbedenken zu beseitigen, die sich insbesondere aus den Reaktionen des Klägers auf die Ladung des AG und auf das wegen Steuerrückständen eingeleitete Verfahren zur Zwangsabmeldung seines Kfz ergeben hätten.

b) VG Berlin, Beschluss vom 7.10.2011 – 20 L 108.11 = BeckRS 2011, 54952:

In einem Schreiben wandte sich der Kläger als rechtlicher Vertreter einer Frau L an das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten und bat um Ausfüllung eines beigefügten Formulars „Erklärung der Verantwortlichkeit". Des Weiteren hatte er eine an die Botschaft der USA „z. Hd. des Hohen Kommissars der Militärregierung" und ausweislich der Rückscheine an weitere 14 Institutionen gerichtete Strafanzeige mit einem Antrag auf Ausstellung eines internationalen Haftbefehls gegen mehrere Berliner Behörden, Senatsverwaltungen, Staatsanwaltschaften, Gerichte sowie eine

Gerichtsvollzieherin und die Deutsche Bank beigelegt, in der er u. a. ausgeführt hatte, dass „die Bonner BRD" sich ihrer eigenen Gesetze und Grundlagen beraubt habe und z. B. die StPO, die ZPO, das GVG und das OWiG aufgehoben worden seien. Berlin habe eine Sonderrolle und sei eine private Selbstverwaltung. Der Kläger hatte gleichzeitig eine Schadensersatzforderung in Höhe von 1000 Feinunzen Gold erhoben.

In einem gegen ihn gerichteten Bußgeldverfahren wegen Parkens im Bereich eines Parkscheinautomaten ohne gültigen Parkschein hatte der Kläger ebenfalls auf die fehlende Rechtsgrundlage und die Aufhebung des OWiG hingewiesen, von allen beteiligten Personen die Ausfüllung eines Formblatts zum Nachweis der Verantwortlichkeit verlangt und Aufwendungen und Schaden in Höhe von 10 Feinunzen Gold in Rechnung gestellt. Weiterhin hatte er sich in mehreren Schreiben bei verschiedenen ausländischen Botschaften gegen die „völkerrechtswidrigen Plünderungen" durch das Finanzamt, das die Vollstreckung aus einem Kostenbescheid nach Einstellung des Bußgeldverfahrens betrieben hatte, gewandt.

Nachdem der Kläger das von ihm verlangte Gutachten eines Arztes für Neurologie/Psychiatrie mit verkehrsmedizinischer Qualifikation nicht vorgelegt hatte, hatte ihm die Verwaltungsbehörde die Fahrerlaubnis entzogen.

Das Gericht sah die Entziehung der Fahrerlaubnis als rechtmäßig an. Aus den Schreiben des Klägers gehe hervor, dass er die staatliche Rechtsordnung und die Legitimation der staatlichen Organe nicht anerkenne und sich außerhalb dieser Rechtsordnung gestellt habe. Ob die hartnäckige Leugnung der Geltung einer Reihe von Gesetzen, das Beharren darauf, er habe sich dem geltenden System entzogen, und die wiederholte Forderung nach Schadensersatz in Form von Feinunzen Gold Ausdruck einer psychischen Störung mit verkehrsrechtlicher Relevanz im Sinne der Nummer 7 der Anlage 4 zur FeV seien, könne nur von einem Arzt beurteilt werden. Die Fahrerlaubnisbehörde habe insoweit gemäß § 11 II 3 Nr. 1 FeV zu Recht bestimmt, dass das Gutachten von einem Arzt für Neurologie/Psychiatrie mit verkehrsmedizinischer Qualifikation erstellt werden und dieser klären solle, ob eine Erkrankung nach Anlage 4 vorliege, das Realitätsurteil unter das erforderliche Maß herabgesetzt sei, ggf. trotz Vorliegens einer Erkrankung eine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen 1 und 3 gegeben sei sowie ob eine zusätzliche medizinisch-psychologische Untersuchung erforderlich wäre.

c) OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15.6.2012 – OVG 1 S 71.12 = BeckRS 2015, 46582:

Der Kläger hatte gegenüber der Bußgeldstelle erklärt, die Bundesrepublik Deutschland existiere nicht und ihre Gesetzgebung könne ihm gegenüber keine Geltung beanspruchen. Er hatte innerhalb von 3 ½ Jahren einige geringere Verkehrsordnungswidrigkeiten begangen (Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerorts um 7 bzw. 8 km/h; Parkverstöße; Sicherheitsgurt nicht angelegt). Ein ärztliches Gutachten hatte dem Kläger bescheinigt, dass bei ihm kein Anhaltspunkt für eine psychische Erkrankung bestehe, er wohl aber eine akzentuierte Persönlichkeitsstruktur aufweise, die zwar bereit sei, andere Ansichten zu prüfen, die aber an seinen eigenen Positionen keine Veränderungen zulassen würde. Das sei aber nicht als Ausdruck einer Erkrankung anzusehen.

Der Senat war der Auffassung, dass fahrerlaubnisrechtlich für die Begründung von Zweifeln an der charakterlichen Eignung nur die aus der rechts- oder bestandskräftigen Feststellung von Verkehrsverstößen ableitbare nachlässige oder gleichgültige Einstellung zu den verkehrsrechtlichen Vorschriften und die damit einhergehende Wahrscheinlichkeit weiterer Verkehrsverstöße maßgeblich sei. Dieser Bereich sei weitgehend durch das Mehrfachtäter-Punktsystem nach § 4 StVG abgedeckt, so dass daneben nur Sachverhalte in Betracht kämen, wie sie in § 11 III 1 Nr. 4 bis 7 FeV aufgeführt seien und die Anordnung einer Begutachtung rechtfertigen könnten. Bei einem schwerwiegenden Krankheitsbild, das seinen symptomatischen Ausdruck darin fände, dass der Kläger seit mehreren Jahren die Geltung der Gesetze und der Verkehrsregeln für seine Person bereits negieren würde, wären häufigere und auch schwerwiegendere Konflikte mit der Rechtsordnung und den zu ihrer Durchsetzung berufenen Amtsträgern zu erwarten gewesen.

4. Richterliche Feststellungen in einem amtsgerichtlichen Verfahren

VG Meiningen, Urteil vom 8.11.2011 – 2 K 297/11 Me = BeckRS 2012, 45651:

Der Kläger hatte mit einem Kraftomnibus die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften von 50 km/h um 9 km/h überschritten; während der Fahrt hatte er den Sicherheitsgurt nicht angelegt. Gegen den Bußgeldbescheid hatte er Einspruch erhoben. Bei Vernehmung zur Sache im Rahmen der Verhandlung hatte der Kläger erklärt: „Ich berufe mich auf ein Urteil des BVerfG. Das OWiG ist aufgehoben. Ich habe nicht die Staatsangehörigkeit der Bundesrepublik. Ich habe die Staatsangehörigkeit der DDR. Ich habe das Recht der Selbstverwaltung nach Art. 9 einer UN-Resolution. Ich beantrage die Erörterung der Rechtslage, wie schriftlich angekündigt. Ich möchte einen Nachweis, dass der Richter tatsächlich ein Richter ist. Dieser Anspruch ergibt sich aus Art. 101 GG. Ich beantrage die Übersendung des Verhandlungsprotokolls. Zum Vorwurf an sich möchte ich nichts sagen. Meine Rechtsansichten beruhen auf einer Internet-Recherche. Ich habe mit Bekannten, die ich aber namentlich nicht nennen möchte, über meine Ansichten gesprochen. Ich meine das alles ernst. Ich habe ähnliches auch vor einer anderen Behörde vorgetragen. Genaueres möchte ich nicht sagen."

Das Gericht hatte das Ordnungswidrigkeitenverfahren eingestellt.

Aus einem Vermerk des Gerichts in dieser Sache vom gleichen Tag hatte sich ergeben: „Zwar begründen nicht nahe liegende Rechtsansichten allein keinesfalls eine mangelnde Eignung zur Führung von KFZ. Andererseits kann das Gericht eine Erkrankung des Betroffenen nicht sicher ausschließen. Seine Ausführungen sind weitgehend nicht nachvollziehbar und verwirrend. Da er als Busfahrer die Verantwortung für viele Menschen hat, hält es das Gericht zumindest für angezeigt, den Vorgang der zuständigen Stelle zur Kenntnis zu geben."

Etwas später hatte der Kläger die Verlängerung seiner Fahrerlaubnis der Klassen CE / DE beantragt. Die Fahrerlaubnisbehörde hatte ihn daraufhin aufgefordert, das Gutachten eines Arztes einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung vorzulegen. Nachdem das Gutachten nicht vorgelegt worden war, hatte die Fahrerlaubnisbehörde den Antrag des Betroffenen abgelehnt und die Fahrerlaubnis für die restlichen Klassen entzogen.

Das VG war der Auffassung, Feststellungen und Mitteilungen eines Amtsrichters an die Fahrerlaubnisbehörde über eine nachhaltige mündliche und schriftliche Leugnung des Betroffenen, dass die Bundesrepublik Deutschland existiert, und Zweifel des Amtsrichters an der Zurechnungsfähigkeit des Betroffenen, seien Tatsachen, die Zweifel an der Fahrungeeignetheit begründen könnten, und rechtfertigten die Anordnung durch die Fahrerlaubnisbehörde, ein amtsärztliches Gutachten beizubringen. Die Nichtvorlage des Gutachtens berechtige die Fahrerlaubnis zum Schluss, dass der Kläger nicht geeignet ist, ein Kraftfahrzeug zu führen. Zugunsten des Klägers könne im gerichtlichen Verfahren nicht berücksichtigt werden, dass er sich (angeblich) von seinen früheren Äußerungen distanziere und die Einhaltung der Rechtsordnung der Bundesrepublik Deutschland versichere.

5. Sonstiges auffälliges Verhalten

VGH Mannheim, Beschluss vom 2.1.2018 – 10 S 2000/17 = NZV 2018, 150 [Ternig]:

Nachdem der Antragsteller sich geweigert hatte, einer Untersuchungsanordnung nachzukommen, hatte ihm die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 VIII FeV die Fahrerlaubnis entzogen. Die Untersuchungsanordnung gab dem Ast. auf, sich einer Begutachtung zu unterziehen, um abzuklären, ob „die Äußerungen und das Verhalten als Reichsbürger einer Erkrankung geschuldet [sind], die nach der Nr. 7 der Anlage 4 FeV die Fahreignung ausschließt oder in Frage stellt". Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass der Ast. Angehöriger der „Reichsbürgerbewegung" sei, er in einer anderen Führerscheinangelegenheit massiv die Amtshandlungen der einschreitenden Polizeibeamten gestört habe. Polizeibeamte hatten versucht, den Führerschein seiner Tochter zu beschlagnahmen. Der Ast. hatte dabei einen Ausweis als „Reichsbürger" vorgelegt und erklärt, die Gesetze der Bundesrepublik würden nicht gelten. Nach längerer Diskussion wirkte der Ast. jedoch auf seine Tochter ein, so dass diese ihren Führerschein freiwillig abgab. Der VGH sah die Entziehung der Fahrerlaubnis als nicht rechtmäßig an.

Grundsätzlich ist nach dem VGH davon auszugehen, dass das für Anhänger der „Reichsbürgerbewegung" typische abweichende Verhalten im Regelfall seinen Grund nicht in einer schwerwiegenden psychischen Erkrankung im Sinn der Nummer 7 der Anlage 4 der FeV hat, die den Menschen für gewöhnlich als individuelles Schicksal trifft, sondern dieses abweichende Verhalten vor allem der Zugehörigkeit zu dieser Gruppe geschuldet ist. Von daher dürften Äußerungen und Verhaltensweisen, die sich im Rahmen des bei Anhängern der „Reichsbürgerbewegung" Üblichen halten, zwar auf eine akzentuierte Persönlichkeit, nicht aber auf einen Wahn oder Ähnliches schließen lassen und damit für sich allein gesehen noch nicht geeignet sein, einen Eignungsmangel wegen Vorliegens einer psychischen Erkrankung nach Nr. 7 der Anlage 4 der FeV als nahe liegend erscheinen zu lassen. Freilich kann sich hinter dem als realitätsfern oder gar als wirr wahrgenommenen Verhalten eines sog. Reichsbürgers auch eine psychische Krankheit im Sinn der Nr. 7 der Anlage 4 der FeV verbergen. Um im Fall eines sog. Reichsbürgers eine Untersuchungsanordnung zur Klärung der geistigen Fahreignung rechtfertigen zu können, bedarf es aber weiterer hinreichend gewichtiger Anhaltspunkte, die auf eine solche schwere psychische Krankheit hindeuten. Diese Anhaltspunkte können etwa in Äußerungen oder Verhaltensweisen zu sehen sein, die sich nicht mit der Zugehörigkeit zu dieser Gruppe erklären lassen bzw. die außerhalb des in der Reichsbürgerszene Üblichen zu verorten sind. So können sich etwa Bedenken in Bezug auf die psychische Kraftfahreignung ergeben bei gänzlich unzusammenhängenden, völlig verworrenen Aussagen, die zudem eine Vielzahl gravierender sprachlicher Unstimmigkeiten enthalten und nicht einmal eine logische Gedankenfolge erkennen lassen.

V. Bewertung

Neben der bußgeldrechtlichen Seite verfügt die Reichsbürgerproblematik jedoch noch über die oben in den zitierten Urteilen beschriebene und aus Sicht der Verkehrssicherheit wesentlich interessantere fahreignungsrechtliche Komponente.

Unter dem Aspekt des Gefahrenabwehrrechts muss nämlich eruiert werden, ob die sichtbar querulatorische Grundhaltung eines „Reichsbürgers" in einen Gefahrenverdacht hinsichtlich der Fahreignung dieses Fahrerlaubnisinhabers mündet oder nicht. Auch hinsichtlich dieser Fragestellung beginnt die Konfrontationskette mit einem Polizeibeamten auf der Straße, der sich aufgrund des auffälligen Verhaltens eines „Reichsbürgers" gegenüber ihm als Amtsperson durchaus die Frage stellen kann, ob entweder eine psychische Erkrankung oder charakterliche Fehleinstellungen bei dieser Person vorliegen könnten, die in beiden Fällen aufgrund von § 2 XII StVG in eine Pflichtmitteilung an die für den Wohnort des „Reichsbürgers" zuständige Fahrerlaubnisbehörde münden könnte.[7]

Klar ist jedenfalls, dass niemand nur wegen bloßer Äußerungen, er halte Gesetze und Vorschriften für ungültig oder sinnlos, mit Sanktionen oder sicherheitsrechtlichen Maßnahmen rechnen muss. Andererseits muss das Fahrerlaubnisrecht auch schon dann reagieren, wenn Verstöße gegen Verkehrsvorschriften noch nicht erfolgt sind oder noch nicht so massiv waren, dass dadurch schon andere Verkehrsteilnehmer zu Schaden gekommen sind. In diesen Fällen wird sich ein Gefahrenverdacht also nicht selten derart konkretisieren, dass eine Fahreignungsbegutachtung notwendig wird. In diesem Fall hat die Fahrerlaubnisbehörde das Instrumentarium des § 11 FeV zur Verfügung, um auf der Grundlage eines angeforderten Gutachtens in der juristischen Form eines Gefahrenerforschungseingriffs zu einer greifbaren Entscheidungsgrundlage gelangen zu können. Da auch diese amtlich angeforderten Gutachten regelmäßig ohne Reaktion des betreffenden „Reichsbürgers" geblieben sein dürften – wie die wenigen bislang von Verwaltungsgerichten entschiedenen Fälle nahe legen –, wurde in der Vergangenheit über die Fiktion des § 11 VIII FeV auf die Nichteignung der betreffenden Person geschlossen und auf der Grundlage von § 3 I StVG dessen Fahrerlaubnis entzogen. Die Fahrerlaubnisbehörde darf allerdings auf die Nichteignung des Fahrerlaubnisbewerbers oder –inhabers grundsätzlich nur schließen, wenn die Aufforderung zur Beibringung eines Fahreignungsgutachtens auch formell rechtmäßig ist.[8]

Auffällig ist vor diesem Hintergrund in den veröffentlichten Entscheidungen die Inkonsistenz fahrerlaubnisrechtlicher Anforderungen von Arztgutachten, die im Rahmen des § 11 II FeV von einer Zuweisung zum Amtsarzt bis zu einer Zuweisung zu einem Psychiater reichten. In keinem der bislang entschiedenen Fälle kam es bislang zur Anordnung eines

7 Vgl. zur Pflichtmitteilung näher Müller, Dieter, Probleme des Fahreignungsrechts und die Pflichtmitteilungen der Polizei gem. § 2 Abs. 12 StVG, DAR 2013, 69.

8 BVerwG, Urt. v. 17.11.2016 – 3 C 20/15, BVerwGE 156, 293-305, Rn. 12.

medizinisch-psychologischen Gutachtens, das nach § 11 III Nr. 1 FeV jedoch sehr wohl möglich und sinnvoll gewesen wäre, um eine fragliche Fahreignung in vollem Umfang abzuklären wie es der im Fahreignungsrecht anzuwendende Amtsermittlungsgrundsatz erfordert.

VI. Fazit

Den Behördenmitarbeitern ist vor dem aktuellen Hintergrund einer zunehmend renitenter werdenden Klientel zu empfehlen, gegebenenfalls konsequent abzuklären, ob als Ursache für einen in jedem einzelnen Fall zu fordernden Gefahrenverdacht entweder ein pathologisches Krankheitsbild oder eine Charakterschwäche ursächlich ist. Dabei dürfte die Spreu vom Weizen in der Form zu trennen sein, dass Personen herausgefiltert werden, die als relativ harmlose Trittbrettfahrer einzustufen sind und sich aus ggf. generell querulatorischer Neigung lediglich einen „Spaß" daraus machen wollen, sich mit Behörden anzulegen. In diesen Fällen dürfte es genügen, mittels konsequent durchgeführter Bußgeldverfahren und der berechtigten Annahme vorsätzlichen Verhaltens mittels gem. § 17 III OWiG erhöhter Bußgelder und konsequenter Anordnung des Verkehrsunterrichts gem. § 48 StVO auf ein künftig normgemäßes Verkehrsverhalten hinzuwirken. In keinem Fall darf sich eine Behörde dazu verleiten lassen, aus bloßem staatlichen Machtdurchsetzungswillen über zu reagieren und seinerseits den Verwaltungsgerichten unnötige Arbeit aufzubürden. ■

Ass. iur. Lasse Engel / Rechtsanwalt Dr. Henning Hofmann*

„Flug oder Segen" – Fluggastrechte bei Annullierung im Lichte aktueller Rechtsprechung

Während die Freiheit über den Wolken sprichwörtlich grenzenlos ist, zeichnet sich darunter manchmal ein ganz anderes Bild. Das gilt insbesondere dann, wenn der gebuchte Flug aufgrund von Streiks, Schlechtwettereinflüssen oder gar technischen Probleme annulliert wird. Im vergangenen Jahr 2018 fielen bereits bis Ende Juli knapp 19.000 Flüge von und nach Deutschland aus.[1] Das war ein Anstieg von 67 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Für die Fluggäste ist dies mit erheblichen Unannehmlichkeiten verbunden. Neben Chaos und langen Wartezeiten im Flughafenterminal müssen Reisepläne angepasst und alternative Beförderungsmöglichkeiten gefunden werden. Um die negativen Konsequenzen derartiger Vorkommnisse abzufedern, hat die EU im Jahre 2005 die Fluggastrechteverordnung (VO (EG) 261/2004 – **„Fluggastrechte-VO"**) erlassen. Während die Verordnung auf der einen Seite einen Zugewinn für den Verbraucherschutz bedeutet, führt sie auf der anderen Seite zu zahlreichen Unsicherheiten in der praktischen Rechtsanwendung.

Aufgrund weiterhin bestehender Auslegungsschwierigkeiten für den Rechtsanwender sowie zahlreicher einschlägiger Gerichtsentscheidungen ist es Ansinnen dieses Beitrags, die konkreten Implikationen für den Fluggast bei einer Annullierung durch das Luftfahrtunternehmen aufzubereiten und insbesondere die konkreten Rechtsfolgen für die Verbraucher zu deduzieren.

I. Anwendungsbereich der Fluggastrechte-VO

Schwierig ist in erster Linie die Bestimmung der konkreten Rechtsfolge der Auflösung des Beförderungsvertrags. Dies begründet sich unter anderem damit, dass zunächst nicht auf die allgemeine Systematik des Schuldrechts zurückgegriffen wird. Vielmehr hat der Europäische Normgeber mit der Fluggastrechte-VO eine bereichsspezifische und vorrangige Regelung kreiert, die den „Unannehmlichkeiten" bei Nichtbeförderung, Annullierungen oder großen Verspätungen Rechnung tragen und ein hohes Verbraucherschutzniveau im Luftverkehr der Union gewährleisten soll.[2]

Ob und inwiefern die Fluggastrechte-VO Anwendung findet, bestimmt sich gem. Art. 3 Fluggastrechte-VO sowohl nach sachlichen als auch persönlichen Kriterien.

1. Sachlicher Anwendungsbereich

In sachlicher Hinsicht sind zunächst alle Flüge erfasst, die ein Fluggast auf einem Flughafen innerhalb der Union antritt, Art. 3 I lit. a Fluggastrechte-VO.[3] Hierbei ist unerheblich, wo das betroffene Luftfahrtunternehmen[4] seinen Sitz hat. Somit sind auch sog. außereuropäische Fluggesellschaften hiervon eingeschlossen. Umfasst sind darüber hinaus all jene Flüge aus einem Drittstaat zu einem Flughafen innerhalb der EU, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, das seinen Sitz in der EU hat, Art. 3 I lit. b Fluggastrechte-VO.

2. Persönlicher Anwendungsbereich

Im Hinblick auf den persönlichen Anwendungsbereich muss der Fluggast über eine bestätigte Buchung für den streitgegenständlichen Flug verfügen, Art. 3 II Fluggastrechte-VO.[5] Ausgenommen sind nach Art. 3 III 1 Fluggastrechte-VO jene Fluggäste, die kostenlos oder zu einem reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist. Dies bezieht sich vornehmlich auf

* *Lasse Engel* ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Europarecht, Bürgerliches Recht, Handels- und Wirtschaftsrecht, Rechtsvergleichung der Johannes Gutenberg-Universität Mainz (JGU). *Dr. Henning Hofmann* ist Rechtsanwalt und Justiziar der SV Werder Bremen GmbH & Co KGaA.

1 *Busse*: „Flugausfälle und Verspätungen nehmen drastisch zu", v. 28.7. 2018, via SZ-online.

2 Vgl. Erwägungsgrund 1 und 2 der Fluggastrechte-VO.

3 In diesem Kontext ist auch die kürzlich ergangene Entscheidung des EuGH zu zusammengesetzten Flügen zu beachten, EuGH, Urt. v. 31.5. 2018, Rs. C-537/17 – *Wegener/Royal Air Maroc SA*, NJW 2018, 2032; dazu *Wienbracke*, NZV 2018, 364.

4 Luftfahrtunternehmen = Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, vgl. Art. 2 lit. a Fluggastrechte-VO.

5 Freilich müssen auch die in Art. 3 II lit. a sowie II lit. b umschriebenen besonderen Voraussetzungen bzw. Umstände Berücksichtigung finden. Indessen soll sich die Untersuchung auf die gewöhnliche Konstellation einer gültigen Flugbuchung und einer vorherigen Stornierung beziehen.