

§ 23 StVO Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden

(Fassung vom 20.04.2020, gültig ab 28.04.2020)

(1) ¹Wer ein Fahrzeug führt, ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden.

²Wer ein Fahrzeug führt, hat zudem dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. ³Ferner ist dafür zu sorgen, dass die vorgeschriebenen Kennzeichen stets gut lesbar sind. ⁴Vorgeschriebene Beleuchtungseinrichtungen müssen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern sowie an Fahrrädern auch am Tage vorhanden und betriebsbereit sein, sonst jedoch nur, falls zu erwarten ist, dass sich das Fahrzeug noch im Verkehr befinden wird, wenn Beleuchtung nötig ist (§ 17 Absatz 1).

(1a) ¹Wer ein Fahrzeug führt, darf ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, nur benutzen, wenn

1. hierfür das Gerät weder aufgenommen noch gehalten wird und
2. entweder
 - a) nur eine Sprachsteuerung und Vorlesefunktion genutzt wird oder
 - b) zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.

²Geräte im Sinne des Satzes 1 sind auch Geräte der Unterhaltungselektronik oder Geräte zur Ortsbestimmung, insbesondere Mobiltelefone oder Autotelefone, Berührungsbildschirme, tragbare Flachrechner, Navigationsgeräte, Fernseher oder Abspielgeräte mit Videofunktion oder Audiorekorder. ²Handelt es sich bei dem Gerät im Sinne des Satzes 1, auch in Verbindung mit Satz 2, um ein auf dem Kopf getragenes visuelles Ausgabegerät, insbesondere eine Videobrille, darf dieses nicht benutzt werden. ⁴Verfügt das Gerät im Sinne des Satzes 1, auch in Verbindung mit Satz 2, über eine Sichtfeldprojektion, darf diese für fahrzeugbezogene, verkehrszeichenbezogene, fahrtbezogene oder fahrtbegleitende Informationen benutzt werden. ⁵Absatz 1c und § 1b des Straßenverkehrsgesetzes bleiben unberührt.

(1b) ¹Absatz 1a Satz 1 bis 3 gilt nicht für

1. ein stehendes Fahrzeug, im Falle eines Kraftfahrzeuges vorbehaltlich der Nummer 3 nur, wenn der Motor vollständig ausgeschaltet ist,
2. den bestimmungsgemäßen Betrieb einer atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperre, soweit ein für den Betrieb bestimmtes Handteil aufgenommen und gehalten werden muss,
3. stehende Straßenbahnen oder Linienbusse an Haltestellen (Zeichen 224).

²Das fahrzeugseitige automatische Abschalten des Motors im Verbrennungsbetrieb oder das Ruhen des elektrischen Antriebes ist kein Ausschalten des Motors in diesem Sinne. Absatz 1a Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b gilt nicht für

1. die Benutzung eines Bildschirms oder einer Sichtfeldprojektion zur Bewältigung der Fahraufgabe des Rückwärtsfahrens oder Einparkens, soweit das Fahrzeug nur mit Schrittgeschwindigkeit bewegt wird, oder
2. die Benutzung elektronischer Geräte, die vorgeschriebene Spiegel ersetzen oder ergänzen.

(1c) ¹Wer ein Fahrzeug führt, darf ein technisches Gerät nicht betreiben oder betriebsbereit mitführen, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören.

²Das gilt insbesondere für Geräte zur Störung oder Anzeige von Geschwindigkeitsmessungen (Radarwarn- oder Laserstörgeräte). ³Bei anderen technischen Geräten, die neben anderen Nutzungszwecken auch zur Anzeige oder Störung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen verwendet werden können, dürfen die entsprechenden Gerätefunktionen nicht verwendet werden.

(2) Wer ein Fahrzeug führt, muss das Fahrzeug, den Zug oder das Gespann auf dem kürzesten Weg aus dem Verkehr ziehen, falls unterwegs auftretende Mängel, welche die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigen, nicht alsbald beseitigt werden; dagegen dürfen Krafträder und Fahrräder dann geschoben werden.

(3) ¹Wer ein Fahrrad oder ein Kraftrad fährt, darf sich nicht an Fahrzeuge anhängen. ²Es darf nicht freihändig gefahren werden. ³Die Füße dürfen nur dann von den Pedalen oder den Fußrasten genommen werden, wenn der Straßenzustand das erfordert.

(4) ¹Wer ein Kraftfahrzeug führt, darf sein Gesicht nicht so verhüllen oder verdecken, dass er nicht mehr erkennbar ist. ²Dies gilt nicht in Fällen des § 21a Absatz 2 Satz 1.

Dokument wurde zuletzt aktualisiert am: 18.07.2023

Gliederung

A. Basisinformation	Rn. 1
I. Textgeschichte/Gesetzgebungsmaterialien	Rn. 1
II. Systematik	Rn. 2
1. Untergesetzliche Normen und Verwaltungsvorschriften	Rn. 2
2. Systematische Zusammenhänge	Rn. 3
III. Ausgewählte Literatur	Rn. 5
B. Bedeutung und Zweck der Norm	Rn. 6
C. Regelungsinhalt	Rn. 7
I. Tatbestandsmerkmale	Rn. 7
1. Normadressat und Begriff des Fahrzeugführenden	Rn. 7
2. Von Absatz 1 Satz 1 erfasste Tatbestände	Rn. 8
a. Gewährleistung von Sicht und Gehör des Fahrzeugführers	Rn. 8
b. Verstöße gegen das Verbot der Sicht- und Gehörsbeeinträchtigung	Rn. 10
3. Von Absatz 1 Satz 2 erfasste Tatbestände	Rn. 13
a. Vorschriftsmäßigkeit von Fahrzeug, Zug oder Gespann	Rn. 14
b. Vorschriftsmäßigkeit von Besetzung und Ladung	Rn. 16
4. Lesbarkeit des Kennzeichens nach Absatz 1 Satz 3	Rn. 17
5. Beleuchtungseinrichtungen (Absatz 1 Satz 4)	Rn. 18
6. Das „Handyverbot“ nach Absatz 1a	Rn. 20

a. Normadressat	Rn. 20
b. Begriff des elektronischen Geräts i.S.d. Absatzes 1a Satz 1	Rn. 22
c. Zulässige und unzulässige Benutzung	Rn. 27
d. Die Ausnahmen nach Absatz 1b	Rn. 37
e. Freistellung bei Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen	Rn. 40
7. Unzulässige Störung der Verkehrsüberwachung nach Absatz 1c	Rn. 48
a. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen	Rn. 50
b. Technisches Gerät	Rn. 51
c. Tathandlung	Rn. 52
8. Verhalten bei sog. Unterwegsmängeln (Absatz 2)	Rn. 55
9. Sonstige Fahrradfahrer- und Motorradfahrerpflichten (Absatz 3)	Rn. 58
10. Das „Gesichtsverhüllungsverbot“ (Absatz 4)	Rn. 59
II. Rechtsfolgen	Rn. 62
1. Bußgeldrechtliche Folgen	Rn. 63
2. Zivilrechtliche Folgen	Rn. 69
a. Haftpflichtrecht	Rn. 69
b. Kaskorecht	Rn. 73
III. Verfahrensfragen	Rn. 74
D. Praxishinweise	Rn. 75
E. Reformbestrebungen	Rn. 78

Kurzcharakteristik

Was in den §§ 1-22 StVO in Bezug auf den Fahrzeugführer un geregelt geblieben ist, fasst § 23 StVO nach Art einer Auffangnorm in einem bunten Strauß von Geboten und Verboten zusammen. Die wichtigste Einzelschrift ist fraglos der erst nachträglich eingefügte und nun mit Wirkung vom 19.10.2017 völlig neugefasste § 23 Absatz 1a StVO („Handyverbot“) mit der gleichfalls neuen Ausnahmeregelung in Absatz 1b.

A. Basisinformation¹

I. Textgeschichte/Gesetzgebungsmaterialien

- 1 Der seit dem 01.03.1971 gültige § 23 StVO ist wiederholt geändert worden. Eine umfassende Änderung erfolgte durch die „**Dreiundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**“ vom 06.10.2017² mit Wirkung vom 19.10.2017. Im Zentrum stehen dabei die Neuregelungen zur Nutzung sämtlicher technischer Geräte der Kommunikations-, Informations- und Unterhaltungselektronik in den neugefassten Absätzen 1a und 1b sowie der neu

¹ Die Kommentierung beruht in Teilen auf den Ausführungen durch Eggert (+) in der Voraufgabe.

² BGBl I 2017, 3549; BR-Drs. 556/17; vgl. die STVO-0230.doc.

eingeführte Absatz 4 („Gesichtsverhüllungsverbot“). Zuletzt wurde § 23 StVO durch die „**54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**“ vom 20.04.2020 mit Wirkung vom 28.04.2020 geändert.³ Neu eingefügt in den Absatz 1c ist Satz 3.

II. Systematik

1. Untergesetzliche Normen und Verwaltungsvorschriften

- 2 Hinzuweisen ist auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 23 StVO Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers.⁴

2. Systematische Zusammenhänge

- 3 Die gängige Bezeichnung als **Auffangvorschrift** oder Auffangtatbestand ist auch der Normüberschrift „Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden“ geschuldet. Zutreffend ist dies nur insoweit, als es um bestimmte Regelungen in dem Absatz 1 geht. Die später eingefügten Absätze 1a und 1b („Handyverbot“) und 1c, bisher 1b (Radarwarnung) enthalten spezielle Verbote. Deren Vorrang ist offenkundig.
- 4 Nicht so eindeutig ist das Verhältnis zwischen § 23 Absatz 1 StVO und den §§ 21, 22 StVO, §§ 30, 32 ff. StVZO. Insoweit kann es zu Überschneidungen kommen, so etwa bei Identität von Halter und Fahrzeugführer. Grundsätzlich gilt: § 23 Absatz 1 StVO ist nur insoweit anwendbar, als die Pflichten des Fahrzeugführers nicht bereits durch andere Vorschriften festgelegt sind.⁵ Zu den Pflichten in Bezug auf die Besetzung (§ 21 StVO) und die Ladung (§ 22 StVO) und ihr Verhältnis zu § 23 Absatz 1 StVO siehe die Kommentierung zu § 21 StVO und die Kommentierung zu § 22 StVO.

III. Ausgewählte Literatur⁶

- 5 *Albrecht*, Radarwarngeräte und andere verbotene Geräte zur Ankündigung von Verkehrskontrollen, DAR 2006, 481; *Burhoff*, Update: Mobiltelefon im Straßenverkehr, VA 2017, 16; *ders.*, Praktische Fragen zur Benutzung des Mobiltelefons im Straßenverkehr, ZAP 2017, 789; *Fromm*, Zur Nutzung von modernen Kommunikationstechniken durch den Fahrzeugführer, SVR 2015, 25; *Hufnagel*, Der Handy-Verstoß im Straßenverkehr, NJW 2014, 3265; *Kattau*, Das Verwenden von Smartphones zur Anzeige von „Blitzern“ in Kraftfahrzeugen, NJ 2016, 235; *Kellner*, Ablenkung im Straßenverkehr – pädagogische Aspekte, SVR 2017, 87; *Knauf/Bohne*, Smartphones und die Gefahr der Ablenkung im Straßenverkehr, NJW-Spezial 2017, 137; *Krumm*, Verteidigung bei Handyverstoß, SVR 2015, 100; *Lohse*, Sanktionierung der Nutzung technischer Kommunikationsgeräte durch den Fahrzeugführer, SVR 2015, 361; *Mitsch*, Beteiligung an unerlaubter Mobiltelefonbenutzung (§ 23 Absatz 1a StVO), NZV 2011, 281; *Müller/Rebler*, Tödliche Telefonate – Handy am Steuer, DAR 2017, 49; *Rebler*, Gefährliche Telefonate – Ablenkung durch moderne Kommunikationsmittel, SVR 2015, 295; *Simon*, Unfallursache Smartphone, NZV 2017, 7; *Sprißler*, Smartphone Apps und Navigationsgeräte mit kartographisch erfassten Geschwindigkeitsmesspunkten fallen nicht unter § 23 Ib StVO, NZV 2016, 160; *Ternig*, Ablenkung durch moderne Kommunikationsmittel – Ursache für

³ BGBl I 2020, 814

⁴ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26.01.2001 (BAnz 2001, 1419, 5206) i.d.F. v. 22.05.2017 (BAnz 2017, AT 29.05.2017).

⁵ BGH v. 11.06.1974 - 4 StR 36/74 - NJW 1974, 1663; *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 23 Rn. 9.

⁶ Soweit nach der Novellierung m.W.v. 19.10.2017 noch relevant.

Verkehrsunfälle – Kontrollmöglichkeiten, DAR 2015, 231; *ders.*, Neuerungen im Verkehrsrecht im Jahr 2017, NZV 2017, 497; *Ternig/Lellmann*, Die rechtliche Zulässigkeit der Sicherstellung bzw. des Auslesens von Mobiltelefonen zwecks Beweisführung bei Verkehrsordnungswidrigkeiten, NZV 2016, 454; *Thiele*, Radarwarnung durch neue Technik – verboten oder nur bedenklich?, NZV 2006, 66; *Will*, Nutzung elektronischer Geräte bei der Fahrzeugführung – Technikoffenheit, Bestimmtheitsgebot und Allgemeine Handlungsfreiheit, NJW 2019, 1633.

B. Bedeutung und Zweck der Norm

- 6 Ihre **Hauptbedeutung** erlangt die Norm durch den erst am 11.12.2000 eingefügten, inzwischen bereits zweimal geänderten Absatz 1a („Handyverbot“), flankiert von der Ausnahmeregelung in Absatz 1b. Das Verbot in Absatz 1c („Radarwarngeräte“) hat eine andere Zielsetzung, indem es den Straßenverkehr indirekt vor Geschwindigkeitsüberschreitungen schützen soll.⁷ Die sonstigen Regelungen des § 23 StVO stehen ganz im Zeichen der allgemeinen Verkehrssicherheit, für die in allererster Linie der Fahrzeugführer verantwortlich ist. Generell hat die Vorschrift **vor allem bußgeld- und strafrechtliche Relevanz**. Ihre zivilrechtliche Bedeutung ist vergleichsweise gering.

C. Regelungsinhalt

I. Tatbestandsmerkmale

1. Normadressat und Begriff des Fahrzeugführenden

- 7 Normadressat ist nur der Fahrzeugführende, sprich **der Fahrzeugführer**, nicht der (personenverschiedene) Halter, auch nicht der Beifahrer oder ein sonstiger Fahrzeuginsasse/Mitfahrer. Bei einem **Fahrerwechsel** rückt der Ex-Mitfahrer in die Pflichtenstellung ein, die § 23 StVO beschreibt.⁸ **Radfahrer** sind Fahrzeugführer im Sinne der Norm,⁹ nicht dagegen **Fußgänger**, die Handfahrzeuge mitführen.

2. Von Absatz 1 Satz 1 erfasste Tatbestände

a. Gewährleistung von Sicht und Gehör des Fahrzeugführers

- 8 Nach § 23 Absatz 1 Satz 1 StVO ist der Fahrzeugführer dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung (Personen), Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden.
- 9 Die Vorschrift nennt nicht die eigene Kleidung des Fahrzeugführers, etwa ein **Gesichtsschleier** (Burka, Nikab). Das „Gesichtsverhüllungsverbot“ ist nunmehr im Absatz 4 ausdrücklich geregelt, siehe Rn. 53.

b. Verstöße gegen das Verbot der Sicht- und Gehörsbeeinträchtigung

- 10 Erforderlich ist insbesondere die **Frontscheibe** zu reinigen, um keine Ordnungswidrigkeit im Sinne von § 23 Absatz 1 Satz 1 StVO zu begehen. Nicht jede Verschmutzung der Windschutzscheibe begründet einen Verstoß gegen § 23 Absatz 1 Satz 1 StVO. Verlangt wird lediglich, dass die Sicht

⁷ VGH München v. 13.11.2007 - 24 ZB 07.1970 - juris Rn. 11.

⁸ OLG Hamm v. 18.06.2014 - 1 RBs 89/14 - juris Rn. 14.

⁹ OLG Köln v. 20.02.1987 - Ss 12/87 (Z).

durch den Zustand des Fahrzeugs unbeeinträchtigt ist. Eine optimale Reinigung gar von Hand ist nicht geschuldet, weil eine Frontscheibe stets der ständigen Verschmutzung durch Insekten, Sand und Ähnliches ausgesetzt ist.¹⁰ Wer die **Frontscheibe** nicht ausreichend von Eis oder Schnee befreit und infolgedessen in seiner Sicht behindert ist, verstößt gegen § 23 Absatz 1 Satz 1 StVO.¹¹ Ebenso derjenige, der bei nur einem einzigen Außenspiegel **das Heckfenster** mit Gegenständen zustellt oder es abklebt.

- 11** Eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nr. 5 StVO (Überschreitung der Abmessungen) zur **Durchführung eines Großraumtransports** befreit den Fahrzeugführer nicht von der Verantwortung, dass **seine Sicht nicht durch die Ladung** beeinträchtigt werden darf.¹² Mitgeführte oder angebaute **Geräte** sind ein weiterer Störfaktor.¹³ Nach § 35b Absatz 2 StVZO muss für den Fahrzeugführer ein ausreichendes Sichtfeld unter allen Betriebs- und Witterungsverhältnissen gewährleistet sein.
- 12** Ein Fahrzeugführer muss sicherstellen, dass er Warnsignale (Hupen, Martinshorn) und sonstige akustische Eindrücke aus dem Verkehrsumfeld rechtzeitig und deutlich wahrnehmen kann; ebenso etwaige fahrzeuginterne Akustiksignale, soweit sie für die Verkehrssicherheit relevant sind, z.B. eine akustische Anzeige i.S.d. § 1a Absatz 2 Satz 1 Nr. 5 StVG. Wer schwerhörig ist, hat umso mehr dafür zu sorgen, dass Störfaktoren wie sie in Satz 1 aufgeführt sind, das Hörvermögen nicht zusätzlich beeinträchtigen. **Übermäßig laute Musik im Auto** oder das **Tragen von** (beiderseitigen geschlossenen) **Kopfhörern** können als Normverstöße geahndet werden. Da die Norm an Fahrzeugführer adressiert ist, dürfen auch Radfahrer ihr Hörvermögen nicht unzulässig einschränken.¹⁴

3. Von Absatz 1 Satz 2 erfasste Tatbestände

- 13** Nicht um die eigenen Sinne des Fahrzeugführers (Sehen und Hören), sondern um den **Zustand des Fahrzeugs** einschließlich **Besetzung und Ladung** geht es im Satz 2 von Absatz 1. Verlangt wird vom Fahrer, dass er sich um die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs, des Zuges oder Gespanns, der Ladung und der Besetzung kümmert und auch dafür sorgt, dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht beeinträchtigt ist.

a. Vorschriftsmäßigkeit von Fahrzeug, Zug oder Gespann

- 14** Unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeug, Zug oder Gespann vorschriftsmäßig ist, ist in der StVZO und den einschlägigen Richtlinien detailliert geregelt. Generalklausel ist § 30 StVZO (siehe dazu die Kommentierung zu § 30 StVZO). Während die StVZO sich **an den Halter** richtet, betrifft § 23 Absatz 1 Satz 2 Alt. 1 StVO die Verantwortung des Fahrzeugführers vor und während der Fahrt.

¹⁰ OLG Stuttgart v. 03.03.2021 - 3 U 281/19 - juris Rn. 71.

¹¹ OLG Düsseldorf v. 27.06.2017 - I-1 U 115/16 - juris Rn. 25.

¹² OLG Düsseldorf v. 14.12.2015 - IV-2 RBs 155/15 - juris Rn. 8.

¹³ Speziell zu Front-Anbaugeräten bei land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen siehe *Rebler*, SVR 2017, 382.

¹⁴ OLG Köln v. 20.02.1987 - Ss 12/87 (Z) - juris (Radfahrer mit Walkman).

15 Da die **Beleuchtungseinrichtungen** Gegenstand einer speziellen Regelung sind (Satz 4), geht es in Satz 2 um den Zustand und die Ausrüstung des Fahrzeugs im Übrigen, vor allem um **die Bereifung**¹⁵ und **die Bremsen**¹⁶. Zu beiden Problemfeldern siehe auch die Kommentierung zu § 30 StVZO ff., allgemein zur Bereifung auch die Kommentierung zu § 36 StVZO und speziell zur (neugeregelten) Winterreifenpflicht die Kommentierung zu § 2 StVO ff.

b. Vorschriftsmäßigkeit von Besetzung und Ladung

16 Insoweit wird auf die Kommentierung zu § 21 StVO und die Kommentierung zu § 22 StVO verwiesen.

4. Lesbarkeit des Kennzeichens nach Absatz 1 Satz 3

17 Aufgabe des Fahrers, nicht nur des Halters, ist es, dafür zu sorgen, dass die vorgeschriebenen (amtlichen) Kennzeichen stets gut lesbar sind. Vor allem im Herbst und Winter ist das oft nicht der Fall. Wer bei Dunkelheit die Fahrzeugbeleuchtung und damit auch die Kennzeichenbeleuchtung ausschaltet, um (auch) die Ablesbarkeit des hinteren Kennzeichens zu vereiteln, macht sich wegen Kennzeichenmissbrauchs nach § 22 Abs. 1 Nr. 3 StVG strafbar (siehe dazu die Kommentierung zu § 22 StVZO Rn. 17). Wer nur die Kennzeichen nicht reinigt, bleibt hingegen straflos.

5. Beleuchtungseinrichtungen (Absatz 1 Satz 4)

18 Die Vorschrift betont die besondere Verantwortung des Fahrzeugführers für das Vorhandensein und die Betriebsbereitschaft der vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen. Sie ist im Zusammenhang mit **§ 17 StVO** zu lesen. Dort ist geregelt, wann und wie sie einzusetzen sind; Näheres in der Kommentierung zu § 17 StVO ff. Im Zuge der Verordnung vom 18.05.2017¹⁷ m.W.v. 01.06.2017 wurde der Passus „sowie an Fahrrädern“ in § 23 Absatz 1 Satz 4 StVO gestrichen¹⁸. Für Fahrräder (auch für Rennräder) gilt § 67 StVZO, für Fahrradanhänger § 67a StVZO. Näheres dazu siehe die Kommentierung zu § 67 StVZO.

19 Wie die Beleuchtungseinrichtungen beschaffen sein müssen und wo und wie sie anzubringen sind, ergibt sich aus den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der StVZO; für Kraftfahrzeuge aus den §§ 49a-54b StVZO, für sonstige Fahrzeuge, z.B. Pferdefuhrwerke, aus § 66a StVZO.

6. Das „Handyverbot“ nach Absatz 1a

a. Normadressat

20 Von dem Verbot, pars pro toto als „Handyverbot“ bezeichnet, ist (nur) betroffen, „wer ein Fahrzeug führt“. Damit gilt der allgemeine Führerbegriff, wie er auch sonst im Rahmen des § 23 StVO Verwendung findet. Von Kraftfahrzeugführer ist nicht die Rede, sodass auch **ein Radfahrer** unter die Vorschrift fällt. Bestätigt wird dies durch den Bußgeldtatbestand in lfd. Nr. 246.4 BKat („beim Radfahren“).

¹⁵ BGH v. 09.05.1995 - VI ZR 128/94 - juris Rn. 10 (Pkw mit 12 Jahre alten Reifen von privat gekauft); zur Verantwortung des Halters nach § 31 Abs. 2 StVZO siehe BGH v. 14.10.1997 - VI ZR 404/96 - NJW 1998, 311 (Pkw-Unfall durch Reifenplatzer); zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Lkw-Bereifung im OWi-Verfahren AG Lüdinghausen v. 25.01.2016 - 19 OWi - 219/15 - NZV 2016, 587.

¹⁶ OLG Düsseldorf v. 28.01.2014 - IV - 3 RBs 11/14 - juris Rn. 4 (keine anlasslose Sichtkontrolle der Bremsscheiben für Lkw-Fahrer).

¹⁷ BGBl I 2017, 1282.

¹⁸ BR-Drs. 771/16.

21 Ein Fahrlehrer, der als Beifahrer während einer Ausbildungsfahrt einen Fahrschüler begleitet, dessen fortgeschrittener Ausbildungsstand zu einem Eingreifen in der konkreten Situation keinen Anlass gibt, ist nicht Führer i.S.d. § 23 Absatz 1a Satz 1 StVO.¹⁹ Entgegenstehende Rechtsprechung²⁰ ist überholt²¹. Der Fahrlehrer ist auch nicht als Beteiligter im Sinne des § 14 Absatz 1 OWiG verantwortlich.²²

b. Begriff des elektronischen Geräts i.S.d. Absatzes 1a Satz 1

22 Während im früheren Absatz 1a ausschließlich von „Mobil- oder Autotelefon“ die Rede war, ist die Neufassung **technikoffen formuliert**. Erfasst wird jedes elektronische Gerät, das der **Kommunikation, Information oder Organisation** dient oder zu dienen bestimmt ist. Geräte im Sinne des Satzes 1, so heißt es im Anschlusssatz, sind auch Geräte der **Unterhaltungselektronik** oder **Geräte zur Ortsbestimmung**. Es folgt eine nur beispielhafte, aus gutem Grund nicht etwa abschließende Aufzählung von insgesamt **acht Geräten** mit dem **Mobiltelefon** an der Spitze, darunter auch das **Navigationsgerät** und das **Tablet** (als „tragbarer Flachrechner“ bezeichnet). Erfasst wird mithin auch, wenn ein Kraftfahrzeugmechaniker bei einer Überprüfungsfahrt ein Diagnose- und mobiles Auslesegerät benutzt.²³ Für ein weiteres Gerät, nämlich ein auf dem Kopf getragenes visuelles Ausgabegerät, insbesondere eine **Videobrille**, stellt Absatz 1a Satz 3 explizit ein Nutzungsverbot auf. Abgeschlossen wird der nach oben offene Gerätekatalog mit einer teilweisen Freigabe der Benutzung von Geräten mit einer Sichtfeldprojektion (Head-up-Display), siehe Absatz 1a Satz 4.

23 Funkgeräte werden im Absatz 1a nicht ausdrücklich erwähnt. Dass der Verordnungsgeber auch sie als taugliche Kommunikationsmittel begreift, folgt aus dem neu eingefügten § 52 Absatz 4 StVO, im Übrigen auch aus § 35 Absatz 9 StVO (Einsatzfahrzeuge mit BOS-Funk).²⁴ Nach § 52 Absatz 4 StVO ist § 23 Absatz 1a StVO im Falle der Verwendung eines Funkgerätes erst ab dem 01.07.2020 anzuwenden. Ob ein sog. Walkie-Talkie (Sprechfunkgerät) unter § 23 Absatz 1a StVO a.F. fiel, war umstritten.²⁵ Auch insoweit gilt jetzt die Übergangsregelung in § 52 Absatz 4 StVO.

24 Eine weitere Verständnis- und Auslegungshilfe bietet die – beispielhafte – Aufzählung in der Einzelbegründung BR-Drs. 556/17.²⁶ Außer **Handys, Smartphones, Funkgeräten und Tablets** werden dort genannt: Touchscreens, elektronische Terminplaner, Diktiergeräte, E-Book-Reader, MP3-Player, Personal Computer, DVD- und Blu-Ray-Player, CD-Rom-Abspielgeräte, Smartwatches, Walkman, Discman und Notebooks. Das entspricht in etwa dem Stand von Technik und Angebot im Zeitpunkt 2016/2017. Ob das Gerät lose im Fahrzeug mitgeführt oder an der Hand getragen wird, wie z.B. eine **Computeruhr** (Smartwatch), oder ob es **fest installiert** ist, ist kein Kriterium. Entscheidend ist das Ablenkungspotenzial.

¹⁹ BGH v. 23.09.2014 - 4 StR 92/14 - BGHSt 59, 311-318 - juris Rn. 12 ff.

²⁰ Z.B. OLG Bamberg v. 24.03.2009 - 2 Ss OWi 127/09.

²¹ Zu den Praxisproblemen der aktuellen Fahrlehrer-Entscheidung des BGH s. *Bachmeier* in: Bachmeier/Müller/Rebler, § 23 StVO Rn. 19 ff.

²² BGH v. 23.09.2014 - 4 StR 92/14 - BGHSt 59, 311-318 - juris Rn. 17; allgemein zur Beteiligung von sonstigen Fahrzeuginsassen an einem Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO siehe *Mitsch*, NZV 2011, 281.

²³ OLG Schleswig v. 28.03.2023 - II ORbs 15/23 - juris Rn. 8; LG Braunschweig v. 22.12.2022 - 6 O 1030/20 - juris Rn. 62.

²⁴ Auch in der Einzelbegründung der BR-Drs. 556/17 werden Funkgeräte ausdrücklich genannt (S. 27).

²⁵ Bejahend AG Sonthofen v. 15.06.2010 - 144 Js 5270/10; ablehnend *Krenberger*, jurisPR-VerkR 10/2011 Anm. 6; *Burhoff*, VA 2015, 65; *ders.*, VA 2017, 16.

²⁶ BR-Drs. 556/17, S. 27.

- 25** Mithilfe des technikoffenen Ansatzes werden **Neuentwicklungen** erfasst, sofern es sich um ein elektronisches Gerät handelt, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist. Erfasst werden auch Neuentwicklungen auf dem Gebiet der Unterhaltungselektronik oder zur Ortsbestimmung, gleichviel, ob sie fest installiert sind, so der allgemeine Trend, oder ob sie sich lose im Fahrzeug befinden oder am Körper getragen werden.
- 26** Ein **Taschenrechner** fällt ebenfalls unter § 23 Absatz 1a StVO, ist also ein elektronisches Gerät im Sinne dieser Vorschrift.²⁷ Wortlaut, Zweck und Entstehungsgeschichte gebieten diese Auslegung. Das Auslösen der Rechenoperation zur Gewinnung des Ergebnisses dient der Information und ist damit vom Wortlaut von § 23 Absatz 1a Satz 1 StVO umfasst. Unerheblich ist, ob der Taschenrechner das Rechenergebnis speichert.²⁸ Der Ordnungsgeber wollte im Interesse der Verkehrssicherheit eine weite Auslegung dieser Vorschrift.²⁹

c. Zulässige und unzulässige Benutzung

- 27** § 23 Absatz 1a StVO in der bis zum 19.10.2017 geltenden Fassung verbot es, ein Mobil- oder Autotelefon zu benutzen, wenn der Fahrzeugführer hierfür das Mobiltelefon oder den Hörer des Autotelephons aufnehmen oder halten muss (sog. Hand-held-Verbot). Die Neufassung des § 23 StVO geht **normtechnisch einen anderen Weg**, was eine Neuorientierung erforderlich macht. Der **neue Absatz 1a** enthält statt des bisherigen Verbotes nunmehr ein Gebot, unter welchen Voraussetzungen eine Gerätenutzung zulässig ist.³⁰ Der neu eingefügte Absatz 1b nennt Ausnahmen von diesen Anforderungen für bestimmte Fälle. Diese **Neustrukturierung** – vom Verbots- zum Erlaubnistatbestand³¹ – hat bei aller berechtigten Kritik (unübersichtlich, zu kleinteilig, zu perfektionistisch) Vorteile. Auslegungen im Grenzbereich des Analogieverbotes sind nunmehr weitgehend überflüssig. Zudem ermöglicht die Neuregelung eine **effizientere Ahndung** durch die Gerichte, vorausgesetzt, dass die Polizei die gebotenen Feststellungen getroffen hat und beweiskräftig vermitteln kann.³²
- 28** Insgesamt lässt sich feststellen: Was nach § 23 Absatz 1a StVO a.F. unzulässig war³³, ist es weiterhin. **Wesentliche Verschärfungen** bringt der technikoffene Ansatz insoweit mit sich, als jetzt auch Gerätschaften erfasst werden, die bislang selbst bei extensiver Auslegung nicht unter den Begriff „Mobiltelefon“ subsumiert werden konnten. Der beliebten Flucht in Alternativgeräte ist durch den weitgefassten Gerätebegriff ein Riegel vorgeschoben, wenngleich so Ausreden wie „Rasierapparat“ oder „Kühl-Akku wegen Zahnschmerzen“ möglich bleiben.
- 29** Tatbestandsmäßig ist zweierlei erforderlich: Zum einen muss der Betroffene im Hinblick auf § 23 Absatz 1a Satz 1 Nr. 1 StVO ein dort bezeichnetes elektronisches Gerät zum Zwecke der Nutzung aufnehmen oder halten. Zum anderen darf kein Ausnahmetatbestand nach Nr. 2 vorliegen.

²⁷ BGH v. 16.12.2020 - 4 StR 526/19 - juris Rn. 16 BGHSt 65, 217-221; OLG Hamm v. 15.08.2019 - III-4 RBs 191/19 - juris Rn. 24 ff.; OLG Braunschweig v. 03.07.2019 - 1 Ss (OWi) 87/19 - juris Rn. 9 ff.; mit zustimmender Anmerkung von *Peglau*, jurisPR-StrafR 20/2019 Anm. 5; OLG Schleswig v. 28.03.2023 - II ORbs 15/23 - juris Rn. 8; OLG Hamm v. 10.08.2020 - III-5 RBs 259/20 - juris Rn. 15 ff.; anderer Ansicht noch OLG Oldenburg v. 25.06.2018 - 2 Ss (OWi) 175/18 - juris Rn 9 und 16.

²⁸ BGH v. 16.12.2020 - 4 StR 526/19 - juris Rn. 16 BGHSt 65, 217-221.

²⁹ BGH v. 16.12.2020 - 4 StR 526/19 - juris Rn. 17 BGHSt 65, 217-221.

³⁰ BR-Drs. 556/17, S. 25; OLG Oldenburg v. 25.07.2018 - 2 Ss (OWi) 201/18 - juris Rn. 8.

³¹ BR-Drs. 424/1/17, S. 1. Treffender dürfte die Einstufung als „Verbotstatbestand mit Erlaubnisvorbehalt“ sein.

³² Dazu aus polizeilicher Sicht *Ternig*, DAR 2015, 231; *Simon*, NZV 2017, 7.

³³ Siehe die Kasuistik in der STVO-0230.doc#alt_rd_29 (Rn. 76) ff. Nachzutragen ist OLG Hamm v. 08.06.2017 - 4 RBs 214/17 (Handy ohne eingelegte SIM-Karte).

- 30** „Halten“ bedeutet einerseits „festhalten“. Vom Wortsinn her hat es andererseits zudem die Bedeutung von „bewirken, dass etwas in seiner Lage, seiner Stellung oder Ähnlichem bleibt“. ³⁴ Anerkannt ist, dass ein Gerät nicht nur gehalten wird, wenn eine Hand es ergriffen hat. Erfasst vom Wortsinn wird auch das Festklemmen eines Geräts zwischen Schulter und Ohr ³⁵ oder zwischen Oberschenkel und Lenkrad. ³⁶ Jedes „Bewirken“ reicht aber nicht. Erforderlich ist darüber hinaus eine willentliche Arretierung durch Muskelkraft. Die Grenze des Wortlauts wird folglich überschritten, wenn das Ausbalancieren eines Geräts auf dem Oberschenkel als tatbestandsmäßig im Sinne von § 23 Absatz 1a Satz 1 Nr. 1 StVO definiert wird. ³⁷ Im Hinblick auf den Gesetzesvorbehalt gemäß Artikel 103 Absatz 2 GG darf die Rechtsprechung nicht, Bußgeldtatbestände im Wege der Rechtsfortbildung erweitern. Die Ratio der Norm erfordert zudem gerade nicht, den Wortlaut von Absatz 1a Satz 1 Nr. 1 zu überdehnen. Eine nach § 23 Absatz 1a Satz 1 Nr. 2 StVO unzulässige Nutzung ist ebenfalls verboten.
- 31** Eine **weitere Verschärfung** beruht darauf, dass die Benutzung eines elektronischen Gerätes selbst dann unzulässig sein kann, wenn es weder aufgenommen noch gehalten wird. Nach Absatz 1a Satz 1 ist eine Benutzung nämlich nur unter zwei kumulativen Voraussetzungen zulässig: Zum einen darf das elektronische Gerät weder aufgenommen noch gehalten werden (Nr. 1). Hinzukommen muss zum anderen, dass entweder nur eine **Sprachsteuerung und eine Vorlesefunktion** genutzt werden (Nr. 2 lit. a)) **oder** nur eine **kurze Blickzuwendung** zum Gerät erfolgt oder erforderlich ist (Nr. 2 lit. b)).
- 32** Bislang ist das Annehmen eines Telefongesprächs durch Drücken einer Taste oder das Wischen über den Bildschirm eines Smartphones zu diesem Zweck erlaubt gewesen, sofern das Mobiltelefon **nicht in die Hand genommen** wurde. Daran hat sich nichts geändert. ³⁸ Ein nicht aufgenommenes oder gehaltenes elektronisches Gerät darf genutzt werden, dies auch über einen längeren Zeitraum, wenn nur eine **Sprachsteuerung und Vorlesefunktion** genutzt wird (Nr. 2 lit. a)). Damit ist lediglich eine noch hinnehmbare gefahrenträchtige Ablenkung verbunden.
- 33** Bereits das Halten eines Mobiltelefons während des Führens eines Fahrzeugs ist ein Verstoß, wenn es genutzt wird. Halten und Nutzung müssen kausal miteinander verknüpft sein. Dies folgt bereits aus dem Wortlaut von § 23 Absatz 1a StVO („nur benutzen, wenn ... **hierfür**“). Es kommt auf den **Grund des Haltens** an. ³⁹ Weiterhin erforderlich für einen Verstoß gegen § 23 Absatz 1a StVO bleibt hingegen, dass das Gerät „**benutzt**“ wird. Das bloße In-die-Hand-Nehmen des Geräts, um es woanders hinzulegen, ist nach wie vor keine Nutzung, jedenfalls keine verbotene. ⁴⁰ Das bloße Halten eines elektronischen Geräts ohne dessen Benutzung ist nicht tatbestandsmäßig. ⁴¹

³⁴ Bayerisches OLG v. 10.01.2022 - 201 ObOWi 1507/21 - juris Rn. 7.

³⁵ OLG Köln v. 04.12.2020 - III-1 RBs 347/20 - juris Rn. 8 ff.; mit zum Teil kritischer Anmerkung von *Schäfer*, jurisPR-VerKR 22/2022 Anm. 5.

³⁶ König DAR 2020, 362, 372.

³⁷ So aber Bayerisches OLG v. 10.01.2022 - 201 ObOWi 1507/21 - juris Rn. 7; wie hier *Krenberger*, jurisPR-VerKR 22/2022 Anm. 4; *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 23 Rn. 32a.

³⁸ BR-Drs. 556/17, S. 25.

³⁹ A.A. noch OLG Oldenburg v. 25.07.2018 - 2 Ss (OWi) 201/18 - juris Rn. 6 ff.; *Fromm*, MMR 2018, 68; das OLG Oldenburg hat inzwischen diese Auffassung aufgegeben (OLG Oldenburg v. 17.04.2019 - 2 Ss (OWi) 102/19 - juris Rn. 13 ff.); wie hier OLG Karlsruhe v. 18.04.2023 - 1 ORbs 33 Ss 151/23 - juris 9; OLG Celle v. 07.02.2019 - 3 Ss (OWi) 8/19 - juris Rn. 9 f.; OLG Brandenburg v. 18.02.2019 - (2 Z) 53 Ss-OWi 50/19 (25/19) - juris Rn. 10; OLG Stuttgart v. 03.01.2019 - 2 Rb 24 Ss 1269/18 - juris Rn. 8 ff.; OLG Hamm v. 28.02.2019 - III-4 RBs 30/19 - juris 16.

⁴⁰ OLG Karlsruhe v. 18.04.2023 - 1 ORbs 33 Ss 151/23 - juris 9.

⁴¹ OLG Celle v. 07.02.2019 - 3 Ss (OWi) 8/19 - juris Rn. 9 f.; OLG Oldenburg v. 17.04.2019 - 2 Ss (OWi) 102/19 - juris Rn. 13 ff.; OLG Brandenburg v. 18.02.2019 - (2 Z) 53 Ss-OWi 50/19 (25/19) - juris Rn. 10; OLG Stuttgart v. 03.01.2019 - 2 Rb 24 Ss 1269/18 - juris Rn. 8 ff.; OLG Karlsruhe v. 18.04.2023 - 1 ORbs 33 Ss 151/23 - juris Rn. 9 f.; OLG Hamm v. 28.02.2019 - III-4 RBs 30/19 - juris 16.

Auch nach der Neufassung des § 23 Absatz 1a StVO liegt ein Verstoß nur vor, wenn über das bloße Aufnehmen oder Halten des elektronischen Geräts hinaus ein Zusammenhang mit der Verwendung einer Bedienfunktion des Geräts besteht.⁴² Das muss bei einem Mobiltelefon kein Telefonieren sein. Auch ohne den Nachweis von Sprechbewegungen kann der Richter den Betroffenen verurteilen. So zum Beispiel, wenn er mehrere Sekunden auf das Display geschaut hat.⁴³

- 34** Eine **nur kurze**, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste **Blickzuwendung** zum – nicht aufgenommenen oder gehaltenen – Gerät mit einhergehender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen ist erlaubt. Gehen Bedienung und Nutzung eines installierten, eines am Körper getragenen oder eines auf der Mittelkonsole oder auf dem Beifahrersitz liegenden elektronischen Gerätes, etwa eines mobilen Navigationsgeräts, über diese kurze Blickzuwendung hinaus, ist dies verboten, sofern etwas anderes als eine **Sprachsteuerung und Vorlesefunktion** genutzt wird.⁴⁴
- 35** Dazu, was unter „**kurz**“ zu verstehen ist, macht der Ordnungsgeber im Normtext – anders als in einem früheren Entwurf („Ein-Sekunden-Regel“)⁴⁵ – keine näheren Angaben und Vorgaben. Darauf hat er – aus guten Gründen – bewusst verzichtet.⁴⁶ Welches Verständnis er dem unbestimmten Rechtsbegriff „kurz“ zugrunde legt, wird aus der amtlichen Begründung hinreichend deutlich.⁴⁷ Ein Vorwurf, der Begriff genüge nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Bestimmtheit von Normen, wäre nicht gerechtfertigt. Aufgabe der Gerichte wird sein, die erlaubte und unerlaubte Zeitspanne im konkreten Einzelfall unter Berücksichtigung der gefahrenen Geschwindigkeit, der Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse zu bestimmen. Im Interesse der Verkehrssicherheit ist eine restriktive Sichtweise geboten. Die Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen darf im fließenden Verkehr **nur so kurz wie möglich** und beiläufig sein.⁴⁸
- 36** Abzuwarten bleibt die Rechtsprechung auch insoweit, als es generell um die Nachweisbarkeit eines Verstoßes bei der **Nutzung eines installierten oder am Körper getragenen Gerätes** geht, ein Aufnehmen oder In-der-Hand-Halten – anders als bisher – nicht mehr festgestellt werden muss. Dabei wird der Richter die Alternativformulierung „**erfolgt oder erforderlich ist**“ zu beachten haben (Absatz 1a Satz 1 Nr. 2 lit. b)). Entgegen der Empfehlung des 55. Verkehrsgerichtstages (2017) hat sich der Ordnungsgeber für diese Alternativität entschieden.⁴⁹ Da für das **Lesen einer SMS** oder für eine **Ortseingabe in ein Navigationsgerät** erfahrungsgemäß mehr als eine nur „kurze“ Blickzuwendung **erforderlich** ist, ist diese Art von Gerätenutzung mithin jetzt unzulässig. Bisher ist die Bedienung eines aufgenommenen mobilen (Nur-)Navigationsgeräts nicht verboten gewesen. Nicht so eindeutig war die Rechtslage in Bezug auf **Smartwatches** (Computeruhren).⁵⁰ Klarheit herrscht nunmehr insoweit, als derartige Geräte, gleich, ob mit oder ohne SIM-Karte, von der Neuregelung erfasst sind.⁵¹ Entscheidend sind jetzt Art und Dauer der Nutzung. Die Bandbreite der Funktionen wird zunehmend größer.

⁴² OLG Celle v. 07.02.2019 - 3 Ss (OWi) 8/19 - juris Rn. 9 f.

⁴³ OLG Oldenburg v. 25.07.2018 - 2 Ss (OWi) 201/18 - juris Rn. 6 ff.

⁴⁴ BR-Drs. 556/17, S. 26.

⁴⁵ BR-Drs. 424/17.

⁴⁶ BR-Drs. 556/17, S. 26.

⁴⁷ BR-Drs. 556/17, S. 26.

⁴⁸ BR-Drs. 556/17, S. 26.

⁴⁹ Zur Begründung siehe BR-Drs. 556/17, S. 26/27.

⁵⁰ Zur Rechtslage nach § 23 Abs. 1a StVO a.F. siehe *Janker*, DAR 2015, 610; *Krumm*, NZV 2015, 374.

⁵¹ BR-Drs. 556/17, S. 27.

d. Die Ausnahmen nach Absatz 1b

- 37** Der neu eingefügte Absatz 1b benennt eine Reihe von Fallgestaltungen, in denen die Regelungen des Absatzes 1a Sätze 1 bis 3 nicht gelten. Die **praktisch wichtigste** betrifft das **mit ausgeschaltetem Motor stehende Kraftfahrzeug**. Nach der Altregelung in § 23 Absatz 1a Satz 2 StVO durfte telefoniert werden, wenn das Fahrzeug stand und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet war. Ein Abschalten per **Start-Stopp-Automatik** genügte. Wer vor einer Rotampel angehalten hat und während der kurzen Start-Stopp-Abschaltphase telefonierte oder eine SMS tippte, verstieß nicht gegen § 23 Absatz 1a Satz 1 StVO a.F.⁵² Das ist jetzt anders. Das fahrzeugseitige automatische Abschalten des Motors im Verbrennungsbetrieb oder das Ruhen des elektrischen Antriebs ist nach § 23 Absatz 1b Satz 2 kein Ausschalten des Motors i.S.d. der Neuformulierung „Motor vollständig ausgeschaltet“ (Absatz 1b Nr. 1).
- 38** Weitere Ausnahmen vom Benutzungsverbot sind in Absatz 1b Satz 1 Nr. 2 (atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrung) und Nr. 3 (stehende Straßenbahnen und Linienbusse an Haltestellen) geregelt.
- 39** Eine längere als nur eine kurze („sekundenschnelle“) Blickzuwendung ist beim **Rückwärtsfahren** oder beim **Einparken** gestattet, sofern das Fahrzeug dafür mit einem Bildschirm oder einer Sichtfeldprojektion ausgerüstet ist, z.B. einer Rückfahrkamera (§ 23 Absatz 1b Satz 3 Nr. 1 StVO). Gleiches gilt für die Benutzung elektronischer Geräte, die vorgeschriebene Spiegel ersetzen oder ergänzen (Nr. 2). Im Auto der Zukunft werden die bisherigen Glasspiegel (Außenspiegel) durch Digitalkameras ersetzt. Während Japan derartige **Kamera-Monitor-Systeme** bereits offiziell zugelassen hat, rechnet man in Deutschland mit dem Einsatz **spiegelloser Kraftwagen** erst demnächst, voraussichtlich zunächst bei Lkw.

e. Freistellung bei Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen

- 40** Nach § 23 Absatz 1a Satz 5 StVO bleibt nicht nur Absatz 1c („Radarwarngeräte“) unberührt. **Zumal für die Zukunft** wichtiger ist die weitere Ergänzung um den – gleichfalls deklaratorischen – Hinweis, dass auch **§ 1b StVG** unberührt bleibt. Diese Vorschrift regelt die Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge Level 3 und Level 4, also nicht 1 und 2 und auch nicht Level 5 („autonomes Fahren“).⁵³ Näheres in der Kommentierung zu § 1a StVG und der Kommentierung zu § 1b StVG. Bei dem im **Tesla Modell S** (Produktionsdatum vor Oktober 2016) eingebauten so genannten „Autopiloten“ geht es um ein reines Fahrassistenzsystem, nicht um ein hoch- oder gar vollautomatisiertes Fahrzeug. Damit ist § 23 Absatz 1a StVO einschlägig, wenn der Fahrer eines solchen Fahrzeugs während der Fahrt ein elektronisches Gerät benutzt. Auf eine Freistellung nach § 1b Absatz 1 StVG kann er sich nicht berufen, wenn er beispielsweise während der „Autopilotphase“ mit einem in der Hand gehaltenen Handy telefonierte.
- 41** Nur unter den Voraussetzungen der **§§ 1a und 1b StVG** darf der Fahrzeugführer sich vom Verkehrsgeschehen und von der Fahrzeugsteuerung abwenden (§ 1b Absatz 1 HS. 1 StVG). Diese **Abwendungserlaubnis** ist nach dem erklärten Willen des Gesetz- und Verordnungsgebers als Befugnis zu verstehen, dass der Fahrer sich in gewissen Grenzen mit anderen **fahrfremden Tätigkeiten** beschäftigen kann.⁵⁴ Die Aufrechterhaltung der Verbote des § 23 Absatz 1a StVO würde

⁵² OLG Hamm v. 09.09.2014 - III-1 RBs 1/14 - juris Rn. 13 ff.

⁵³ Zur Einstufung und Terminologie siehe *Lange*, NZV 2017, 345.

⁵⁴ BR-Drs. 556/17, S. 14; BT-Drs. 18/11776, S. 10; *Lange*, NZV 2017, 345.

ein Übermaß darstellen, da viele der automatisierten Fahrfunktionen – neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit – die Nutzung von Geräten und Diensten der Informations- und Kommunikationstechnik in angemessenem Rahmen ermöglichen sollen.⁵⁵

- 42** Was der Fahrzeugführer in der Phase des Sich-Abwenden-Dürfens konkret tun und lassen darf, wird weder in § 1b StVG noch im reformierten § 23 StVO oder andernorts gesagt. In den Gesetzesmaterialien wird beispielhaft die **Bearbeitung von E-Mails im Infotainment-System** genannt.⁵⁶ Entgegen dem Vorschlag des Bundesrates⁵⁷ unregelt bleibt die Frage der **Handynutzung** während der Zeit, in der der Fahrzeugführer sich vom Verkehrsgeschehen und von der Fahrzeugsteuerung abwenden darf. Diskutiert wird „**im Netz surfen, Filme streamen und E-Mails checken**“ als Beispiele genannt.⁵⁸ All diese Tätigkeiten sind mit einer mehr oder weniger großen manuellen und visuellen Ablenkung verbunden. Von geringerer Bedeutung ist die akustische und mentale Ablenkung bei der Nutzung solcher Gerätschaften.⁵⁹ Zu bedenken ist, dass automatisiertes Fahren zu einer **Verminderung der Aufmerksamkeit** führt, bei aktivierter hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion (Level 3 und 4) in stärkerem Maße als bei Fahrzeugen mit einem geringeren Automatisierungsgrad, etwa einem „normalen“ Tempomat.
- 43** Vor diesem Hintergrund war der Gesetzgeber bei Schaffung der Rahmenbedingungen in den §§ 1a, 1b StVG und anschließend bei der Reform des § 23 StVO gut beraten, von einer konkreten Positiv- oder Negativliste Abstand zu nehmen. Die „Unberührt-Klausel“ in § 23 Absatz 1a Satz 5 StVO ist dahin zu verstehen, dass die in § 1b Absatz 1 HS. 1 StVG ausdrücklich als Recht beschriebene Abwendungserlaubnis in Verbindung mit dem Gebot der Wahrnehmungsbereitschaft den Maßstab dafür liefert, was der Fahrzeugführer bei bestimmungsgemäßer Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion tun und lassen darf. Konkret heißt das: Tätigkeiten mit geringerer oder ähnlich großer Ablenkungswirkung wie das Bearbeiten von E-Mails sind gestattet, so z.B. das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung, das Schreiben einer SMS, das Surfen im Internet oder die TV-Nutzung. Was schon nach § 23 Absatz 1a und 1b StVO bei Kraftfahrzeugen ohne Assistenzsysteme oder mit Systemen Level 1 und Level 2 ausdrücklich erlaubt ist, ist erst recht bei zulässiger Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gestattet (Level 3 und 4).
- 44** Begrenzt wird die Erlaubnis, fahrfremden Tätigkeiten in Fahrzeugen mit aktivierten Fahrfunktionen Level 3 und Level 4 nachzugehen, durch das **Gebot der Wahrnehmungsbereitschaft**. Nach § 1b Absatz 1 HS. 2 StVG muss der Fahrer derart **wahrnehmungsbereit bleiben**, dass er seiner **Eingreif- und Übernahmepflicht** nach § 1b Absatz 2 StVG jederzeit nachkommen kann. Einerseits also das Recht, sich vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abzuwenden, andererseits die Pflicht zur permanenten Wahrnehmungsbereitschaft. In diesem Spannungsfeld werden technikskeptische Richter voraussichtlich der Pflichtkomponente im Zweifel Vorrang einräumen. Eine durchgängige Beobachtung des Verkehrsgeschehens kann indessen nicht verlangt werden,

⁵⁵ So wörtlich BR-Drs. 556/17, S. 14.

⁵⁶ BT-Drs. 18/11776, S. 10.

⁵⁷ BT-Drs. 18/11543.

⁵⁸ *Mielchen*, ZfS 2017, 541, zitiert mit diesen Worten den damaligen Bundesminister für Verkehr Dobrindt.

⁵⁹ Zum Maß der Ablenkung bei den einzelnen elektronischen Geräten Stand 2014 siehe die Referate von *Kubitzki* und *Vollrath* auf dem 53. VGT 2015, S. 179 ff., 229 ff.

auch keine volle Konzentration auf die Assistenzsysteme und deren Signale, erst recht keine ständige Systemüberwachung.⁶⁰ Einem Kontrolldilemma ist der Fahrer nicht ausgesetzt, vielmehr einem **Aufmerksamkeits- und Wahrnehmungsdilemma**.⁶¹

- 45** Während der Nutzung des hoch- oder vollautomatisierten Systems „wahrnehmungsbereit“ zu sein und zu bleiben, erfordert kein aktives Tun in Form einer gezielten Beobachtung oder Kontrolle. Sichergestellt sein muss lediglich, dass der Fahrzeugführer jederzeit seiner Pflicht nachkommen kann, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen, wenn das System ihn dazu auffordert (§ 1b Absatz 2 Nr. 1 StVG) oder eine der in § 1b Absatz 2 Nr. 2 StVG beschriebenen Situationen vorliegt.
- 46** Die Regelung in Nr. 1 (Aufforderung zur Rückübernahme) ist im Zusammenhang mit § 1a Absatz 2 Satz 1 Nr. 5 StVG zu lesen. Die Fähigkeit, die Aufforderung des Systems wahrzunehmen, muss gewährleistet sein. Der Grad der Aufmerksamkeit und Wahrnehmungsbereitschaft hängt somit auch von der Technik ab, mit der die Aufforderung vermittelt wird (optisch, akustisch, taktil oder anderweitig). Problematischer ist die in § 1b Absatz 2 Nr. 2 StVG beschriebene Übernahmeregelung, speziell in der Alternative „auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss“.⁶² Die Umstände, bei denen der Fahrer während der hoch- oder vollautomatisierten Phase reagieren muss, müssen so offensichtlich sein, dass diese auch beim erlaubten Nachgehen fahrfremder Tätigkeiten wie dem Bearbeiten von E-Mails erkennbar sind.⁶³ Dazu reicht eine „**Grundaufmerksamkeit**“.⁶⁴
- 47** Aus der vergleichsweise engen Perspektive des § 23 Absatz 1a StVO⁶⁵ ist einzuräumen: Die Voraussetzungen, unter denen der Fahrer sich vom Verkehrsgeschehen abwenden und fahrfremden Tätigkeiten wie dem Checken von Mails oder dem Surfen im Internet nachgehen darf, sind im Gesetz hinreichend verständlich und rechtssicher beschrieben (Fahrzeug mit aktivierten hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen, bestimmungsgemäße Verwendung, definierter Anwendungsbereich, z.B. Autobahn). Auf eine beispielhafte Aufzählung erlaubter und verbotener fahrfremder Tätigkeiten hat der Gesetzgeber bewusst verzichtet. Unter den gegenwärtigen Umständen verdient diese Zurückhaltung Zustimmung. Vereinzelt sind hochautomatisierte Fahrzeuge (Level 3) bereits serienreif und zugelassen.

7. Unzulässige Störung der Verkehrsüberwachung nach Absatz 1c

- 48** Das Verbot in § 23 Absatz 1c StVO, ein technisches Gerät mitzuführen, das „dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören“, ist 2002 eingeführt worden und war bisher in Absatz 1b geregelt. Inhaltlich unverändert steht es nunmehr in Absatz 1c.
- 49** Wegen der massiven Verbreitung von Smartphones und Tablets in den letzten Jahren sowie der Entwicklung sog. „**Blitzer-Apps**“ ist diese Vorschrift neuerdings verstärkt in den Fokus gerückt. Nach dem OLG Celle⁶⁶ hat auch das OLG Rostock⁶⁷ einen Autofahrer wegen eines Verstoßes

⁶⁰ In diesen Punkten ist die Entwicklung zu beachten, die die einzelnen Gesetzesentwürfe und deren Begründungen genommen haben, vgl. *Lange*, NZV 2017, 345; *Berndt*, SVR 2017, 121.

⁶¹ Kritisch zum Merkmal „wahrnehmungsbereit“ u.a. *Schirmer*, NZV 2017, 253, 255.

⁶² Kritisch *Mielchen*, ZfS 2017, 541.

⁶³ *Lange*, NZV 2017, 345.

⁶⁴ So *Minister Dobrindt* laut F.A.Z. vom 11.08.2016.

⁶⁵ Die eigentlichen Probleme liegen auf anderen Feldern, etwa der Bestimmung und Ermittlung von Fahrer-Fahrlässigkeit, der Kausalität und dem Entlastungsbeweis nach § 18 Abs. 1 StVG.

⁶⁶ OLG Celle v. 03.11.2015 - 2 Ss (OWi) 313/15 - juris Rn. 21 ff.

⁶⁷ OLG Rostock v. 22.02.2017 - 21 Ss OWi 38/17 - juris Rn. 15 ff.

gegen § 23 Absatz 1b StVO a.F. verurteilt, weil er während der Fahrt ein an der Frontscheibe befestigtes Mobiltelefon (Smartphone) betriebsbereit mit sich führte, auf dem eine „Blitzer-App“ („Blitzer.de“) installiert und während der Fahrt aktiv aufgerufen war.⁶⁸

a. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen

50 Darunter fallen alle Maßnahmen, mit denen Zuwiderhandlungen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften festgestellt werden, insbesondere Geschwindigkeitsüberschreitungen, gleich, ob stationäre oder mobile Messanlage. Rein statistische Erhebungen oder Messungen durch Privatpersonen ohne behördlichen Auftrag sind nicht erfasst.

b. Technisches Gerät

51 Ausdrücklich, aber nicht abschließend, erwähnt der Ordnungsgeber in § 23 Absatz 1c Satz 2 StVO Radarwarn- und Laserstörgeräte. Das Gerät muss dazu bestimmt sein, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören. Bloße Eignung genügt nicht, andernfalls fielen auch Autoradios („Blitzermeldungen“) unter die Vorschrift. Die Warn- oder Störfunktion muss nicht die einzige Gerätefunktion sein. Es reicht aus, wenn sie eine von mehreren Funktionen ist. Folglich fallen auch Smartphones und Navigationsgeräte unter § 23 Absatz 1c StVO, wenn sie mit einer Software oder App ausgestattet sind, die Verkehrsüberwachungsanlagen anzeigt.⁶⁹

c. Tathandlung

52 Untersagt ist sowohl der Betrieb als auch das Mitführen eines betriebsbereiten technischen Gerätes i.S.d. § 23 Absatz 1c StVO. Die Absicht, es einzusetzen, ist keine Tatbestandsvoraussetzung. Normadressat (Täter) ist der Fahrzeugführer, nicht der Beifahrer oder ein sonstiger Insasse. Das eröffnet Umgehungsmöglichkeiten.⁷⁰ Das Tatbestandsmerkmal „mitführen“ erlaubt eine weite Sicht von Täterschaft des Fahrzeugführers. „**Betriebsbereit**“ mitführen ist weniger als In-Betrieb-Sein, aber mehr als bloßes Da-Sein. Die reine (allgemeine) Funktionsfähigkeit, also das bloße Vorhandensein des Geräts im oder am Fahrzeug, soll nicht genügen. Hinzukommen müsse, dass das Gerät ohne größeren technischen und zeitlichen Aufwand sogleich (binnen weniger Sekunden) in Betrieb genommen werden könne.⁷¹ Eingeschaltet muss es also noch nicht sein. Betriebsbereitschaft ist zu verneinen, wenn das für den nötigen Stromanschluss zwingend erforderliche Adapterkabel nicht mitgeführt wird.⁷²

53 Allein durch die Installation einer „**Blitzer-App**“ auf einem Smartphone ist der Tatbestand des § 23 Absatz 1c StVO noch nicht erfüllt, sondern erst dann, wenn die App betrieben oder zumindest betriebsbereit durch den Fahrzeugführer mitgeführt wird, d.h. aktiv aufgerufen ist. In Kenntnis der in Rn. 44 zitierten OLG-Rechtsprechung hat der Ordnungsgeber die Verbotsnorm inhaltlich unangetastet gelassen, was als Zustimmung gewertet werden kann. Abweichende Judikate aus jüngster Zeit sind nicht bekannt. Zur Vermeidung von Missverständnissen: Die Nutzung sog. „Blitzer-Apps“ ist nicht generell illegal. Nur dem Fahrzeugführenden ist der Einsatz untersagt und dies auch nur, wenn er die „Blitzer-App“ auf dem Smartphone oder dem Navigationsgerät aktiviert

⁶⁸ Zur Problematik näher *Burhoff*, VA 2016, 35; *Fromm*, NJW 2015, 3736; *Kattau*, NJ 2016, 235; *Sprißler*, NZV 2016, 160.

⁶⁹ OLG Celle v. 03.11.2015 - 2 Ss (OWi) 313/15 - juris Rn. 21 ff.; mit zustimmenden Anmerkungen von *Krenberger*, jurisPR-VerKR 11/2016 Anm. 5, *Schulz-Merkel*, jurisPR-StrafR 25/2015 Anm. 2 und *Schmid*, jurisPR-ITR 20/2016 Anm. 6; OLG Rostock v. 22.02.2017 - 21 Ss OWi 38/17 (Z) - juris Rn. 15 ff. (jeweils Smartphone mit „Blitzer-App“); *Bachmeier* in: *Bachmeier/Müller/Rebler*, § 23 StVO Rn. 136a ff.

⁷⁰ Zur Problematik der Beteiligung, allerdings am Beispiel unerlaubter Mobiltelefonbenutzung, s. *Mitsch*, NZV 2011, 281.

⁷¹ VGH München v. 13.11.2007 - 24 ZB 07.1970 - juris Rn. 14; AG Aichach v. 25.06.2014 - 3 OWi 606 Js 130832/13.

⁷² VGH München v. 13.11.2007 - 24 ZB 07.1970 - juris Rn. 14; AG Lüdinghausen v. 14.03.2008 - 19 OWi-89 Js 103/08 - 16/08.

hat, etwa durch Herstellung der GPS-Verbindung. Dass die App nicht nur stationäre und – je nach Auslegung – auch mobile Blitzer anzeigt, sondern auch vor Staus und Baustellen warnt, spielt keine Rolle.

54 Der durch die „**54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**“ vom 20.04.2020 mit Wirkung vom 28.04.2020 neu eingefügte Satz 3 in § 23 Absatz 1c StVO stellt in Kodifizierung der unter Rn. 44 zitierten OLG-Rechtsprechung nunmehr ausdrücklich klar, dass bei technischen Geräten, die nicht primär der Anzeige oder Störung von Überwachungsmaßnahmen dienen, sondern diese lediglich als Nebenzweck ermöglichen, entsprechende Gerätefunktionen nicht verwendet werden dürfen. Navigationssysteme, die auf Verkehrsüberwachungsmaßnahmen hinweisen, oder Smartphones, auf denen „**Blitzer-Apps**“ installiert sind, dürfen demnach solange mitgeführt werden, wie entsprechende Funktionen von den Fahrzeugführenden nicht in Anspruch genommen werden.

8. Verhalten bei sog. Unterwegsmängeln (Absatz 2)

55 Nach § 23 Absatz 2 HS. 1 StVO ist ein Fahrzeug auf dem kürzesten Weg aus dem Verkehr zu ziehen, wenn unterwegs auftretende Mängel, die **die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigen**, nicht alsbald beseitigt werden. Diese Bestimmung schreibt zwar nicht vor, dass jedes Fahrzeug, bei dem unterwegs ein die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigender Mangel auftritt, stehen gelassen werden muss, um später abgeschleppt zu werden.⁷³ Denn der Fahrer ist **grundsätzlich berechtigt**, mit unterwegs aufgetretenen Mängeln unter Beachtung der erforderlichen Sorgfalt zum Zwecke der Verbringung des Fahrzeugs in die nächste geeignete Reparaturwerkstatt **weiterzufahren**.⁷⁴

56 Ob und in welchem Umfang von dem Recht zur Weiterfahrt, dem so genannten „**Notrecht**“, Gebrauch gemacht werden darf, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Entscheidend kommt es auf die Art des aufgetretenen Mangels und das Maß der von ihm ausgehenden Verkehrsgefährdung an. **Wirkungslosigkeit der Bremsanlage** ist ein so tiefgreifender Mangel mit so hohem Gefährdungspotenzial, dass jegliche Weiterfahrt – auch bis zur nächsten Reparaturwerkstatt – unzulässig ist.⁷⁵ Wer als Fahrer verdächtige Geräusche, etwa von den Rädern oder Reifen, wahrnimmt, muss sich unverzüglich vergewissern und seine Geschwindigkeit reduzieren, notfalls bei nächster Gelegenheit anhalten.⁷⁶

57 Eine Sonderregelung besteht nach HS. 2 **für Krafträder und Fahrräder**, die nach einer unbehebaren technischen Panne **auch geschoben** werden dürfen, also nicht aus dem Verkehr zu ziehen sind.

9. Sonstige Fahrradfahrer- und Motorradfahrerplichten (Absatz 3)

58 Praktische Bedeutung haben die in diesem Absatz genannten Pflichten vor allem für Fahrradfahrer. Denn erfahrungsgemäß sind sie es, die mitunter freihändig fahren oder sich an ein anderes Fahrzeug „anhängen“. In § 11 Absatz 1 der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr⁷⁷ ist ein entsprechendes Verbot für sogenannte „Elektro-Tretroller“, „E-Scooter“ oder „Elektro-Scooter“ zu finden.

⁷³ BGH v. 21.04.1983 - 4 StR 90/83.

⁷⁴ BGH v. 21.04.1983 - 4 StR 90/83 - juris Rn. 6.

⁷⁵ BGH v. 21.04.1983 - 4 StR 90/83 - (Sattelzug).

⁷⁶ OLG Celle v. 02.12.2004 - 14 U 54/04 - (rechter Pkw-Hinterreifen).

⁷⁷ BGBl I 2019, 756.

10. Das „Gesichtsverhüllungsverbot“ (Absatz 4)

- 59** Das in Absatz 4 mit Wirkung vom 19.10.2017 eingeführte „Gesichtsverhüllungsverbot“ soll die **Erkennbarkeit von Kraftfahrzeugführenden** während der Verkehrsteilnahme und deren Rundumsicht gewährleisten. Die Vorschrift zielt speziell auf automatisierte Verkehrskontrollen zur Überwachung der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit, des erforderlichen Abstands und der Beachtung von Ampeln. Nicht verboten sind reine Kopfbedeckungen, die das Gesicht freilassen (z.B. Hut, Kappe, Kopftuch). Zulässig soll zudem Gesichtsbemalung oder Gesichtsschmuck sein.⁷⁸
- 60** Gegen das Verbot der Verhüllung des Gesichts bestehen keine durchgreifenden **verfassungsrechtlichen Bedenken**. Zugunsten von Frauen, die ihr Gesicht aus religiöser Überzeugung verschleiern (Niqab u.Ä.), spricht zwar das Grundrecht der Religionsfreiheit aus Artikel 4 Absätze 1 und 2 GG, das keinen Gesetzesvorbehalt enthält. Diese Beeinträchtigung der Religionsfreiheit ist indes zum Schutz der Grundrechte Dritter (Leben, Gesundheit, Eigentum) und Gemeinschaftswerte von Verfassungsrang nämlich der Sicherheit im Straßenverkehr gerechtfertigt. Mit dem Gesichtsverhüllungsverbot in § 23 Absatz. 4 Satz 1 StVO wird die Erkennbarkeit und damit die Feststellbarkeit der Identität von Kraftfahrzeugführern bei automatisierten Verkehrskontrollen ermöglicht, um diese von gefährlichen Verkehrsverstößen abzuhalten.⁷⁹
- 61** Von dem Gesichtsverhüllungsverbot sind **Radfahrer** nicht betroffen, weil sie ein Fahrzeug, kein Kraftfahrzeug führen. Eine Sonderregelung musste für **Motorradfahrer** geschaffen werden (§ 23 Absatz 4 Satz 2 StVO). Das Schutzbedürfnis von Kradfahrern hat Vorrang.

II. Rechtsfolgen

- 62** Verstöße gegen § 23 StVO haben bußgeldrechtliche Folgen bis hin zum Fahrverbot. Im Übrigen sind Normverletzungen in Haftpflichtschadensfällen und in Kaskosachen von Bedeutung.

1. Bußgeldrechtliche Folgen

- 63** Verstöße gegen § 23 StVO sind **Ordnungswidrigkeiten** (§ 49 Absatz 1 Nr. 22 StVO) und Bußgeldtatbestände entsprechend den lfd. Nr. 107-110, 246-247a des Bußgeldkatalogs.⁸⁰
- 64** Die Sanktion für Zuwiderhandlungen gegen § 23 Absatz 1a StVO („Handyverbot“) beträgt seit dem 19.10.2017 **bei Kraftfahrern** nunmehr **100 €** (Nr. 246.1), mit Gefährdung **150 €** und **1 Monat Fahrverbot** (Nr. 246.2), mit Sachbeschädigung **200 €** bei gleichfalls **1 Monat Fahrverbot** (246.3). Durch die Aufnahme der Qualifikationstatbestände der lfd. Nr. 246.2 und 246.3 des Bußgeldkatalogs (BKat) in § 4 Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 BKatV wird der Verstoß gegen § 23 Absatz 1a StVO im Fall der Gefährdung und Sachbeschädigung als grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers bewertet, der zu einem Regelfahrverbot führt. Dieser Bewertung folgend sind die beiden Verstöße (lfd. Nr. 246.2. und 246.3) nach der Anlage 13 zur FeV jeweils **mit 2 Punkten** eingestuft (lfd. Nr. 2.2.8b), auch dies eine **erhebliche Verschärfung** gegenüber der früheren undifferenzierten Ein-Punkte-Regel. Mit **einem Punkt** wird nur noch der Grundtatbestand lfd. Nr. 246.1 (keine Gefährdung, keine Sachbeschädigung) bewertet, siehe lfd. Nr. 3.2.15.

⁷⁸ Pressemitteilung der Bundesregierung vom 19.10.2017.

⁷⁹ OVG Münster v. 20.05.2021 - 8 B 1967/20 - juris Rn. 36 ff.; OLG Düsseldorf v. 07.06.2022 - IV-2 RBs 73/22 - juris Rn. 7 ff. Den Antrag einer einen Gesichtsschleier (Niqab) tragenden Muslimin auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 32 Abs. 1 BVerfGG hatte das Bundesverfassungsgericht noch aus formalen Gründen abgelehnt (BVerfG v. 26.02.2018 - BvQ 6/18). Die gegen die Entscheidung OLG Düsseldorf v. 07.06.2022 eingelegte Verfassungsbeschwerde hat das Bundesverfassungsgericht mit Beschluss vom 03.08.2022 (1 BvR 1331/22) nicht zur Entscheidung angenommen und damit im Ergebnis bestätigt.

⁸⁰ Anlage (zu § 1 Abs. 1) BKatV i.d.F. v. 06.10.2017.

- 65** Die Neubewertung von „Handyverstößen“ findet schließlich auch darin Ausdruck, dass im Rahmen der **Fahrerlaubnis auf Probe** ein Verstoß gegen § 23 Absatz 1a StVO anders als früher nicht mehr einen sogenannten B-Verstoß, sondern einen A-Verstoß darstellt (Anlage 12 zur FeV Abschnitt A „Schwerwiegende Zuwiderhandlungen“).
- 66** Bei **Radfahrern**, die rechtswidrig ein **elektronisches Gerät** benutzen, ist der Satz von 25 € auf **55 €** erhöht worden (Ifd. Nr. 246.4).
- 67** Verstöße gegen § 23 Absatz 1c StVO (früher Absatz 1b) – **Radarwarngeräte u.a.** – werden mit einem Bußgeld von 75 € (Ifd. Nr. 247) und 1 Punkt (Ifd. Nr. 3.2.15) geahndet.
- 68** Wer verbotswidrig **sein Gesicht verhüllt oder verdeckt** (§ 23 Absatz 4 StVO), muss mit einem Bußgeld von 60 € rechnen (Ifd. Nr. 247a).

2. Zivilrechtliche Folgen

a. Haftpflichtrecht

- 69** Ob § 23 Absatz 1 Satz 2 StVO ein **Schutzgesetz i.S.d. § 823 Absatz 2 BGB** ist, hat der BGH in der Entscheidung vom 09.12.2014⁸¹ ebenso offen gelassen wie für die – gleichfalls die Ladung betreffende – Vorschrift in § 22 Absatz 2 Satz 1 StVO. Soweit außenstehende Dritte durch einen Verstoß gegen § 23 Absatz 1 Satz 2 StVO zu Schaden gekommen sind, bestehen keine Bedenken, Schutznormcharakter in sachlicher und persönlicher Hinsicht anzunehmen. Gleiches gilt für die Regelung in Absatz 1 Satz 4 (Beleuchtung von Kfz und Anhänger).⁸² Keine Schutzgesetze dürften dagegen die Bestimmungen in den Absätzen 1a und 1c sein. Die verbotswidrige Benutzung eines elektronischen Geräts kann im Einzelfall den Tatbestand des **§ 1 Absatz 2 StVO** erfüllen, einem Schutzgesetz i.S.d. § 823 Absatz 2 BGB.⁸³ Auch ein Verhalten unterhalb der Schwelle des § 23 Absatz 1a StVO kann unter die Generalklausel fallen.
- 70** Im Haftpflichtprozess können Verstöße gegen § 23 StVO unter verschiedenen Blickwinkeln von Bedeutung sein. Der dem Fahrzeugführer obliegende **Entlastungsbeweis nach § 18 Absatz 1 Satz 2 StVG** wird regelmäßig scheitern, wenn ein schadensursächlicher Verstoß gegen § 23 StVO entweder tatsächlich feststeht, also unstreitig oder erwiesen ist, oder jedenfalls nicht ausgeschlossen werden kann. Zweifel gehen zulasten des Fahrzeugführers und des verklagten Haftpflichtversicherers. Steht fest, dass sich der Fahrzeugführer sorgfaltswidrig verhalten hat, kann die Entlastung gleichwohl gelingen. Denn der Haftungsausschluss nach § 18 Absatz 1 Satz 2 StVG greift auch dann, wenn das Verhalten zwar sorgfaltswidrig war, sich aber nicht unfallursächlich, auch nicht mitursächlich, ausgewirkt hat. So kann ein Verstoß gegen die Ladungssicherheit für das konkrete Unfallgeschehen einschließlich der Unfallfolgen gänzlich irrelevant sein.
- 71** Deutlich schwieriger als der Fahrer-Entlastungsbeweis ist der Entlastungsbeweis, den **der Halter nach § 17 Absatz 3 StVG** zu führen hat. Hiernach muss nicht nur er, sondern auch der Fahrer jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt beobachtet haben. Das Gericht muss ein „Idealverhalten“ positiv feststellen können. Verstöße gegen § 23 StVO – erwiesene wie nur potenzielle – können freilich unter dem Aspekt des „idealen Alternativverhaltens“ neutralisiert sein. Kann der Halter beweisen, dass es auch bei Beachtung der größtmöglichen Sorgfalt zu dem Unfall gekommen wäre, ist seine Haftung ausgeschlossen.⁸⁴ Wer unmittelbar vor dem Unfall verbotenerweise ein

⁸¹ BGH v. 09.12.2014 - VI ZR 155/14 - juris Rn. 13 m.w.N.

⁸² BGH v. 09.02.1971 - VI ZR 151/69 - juris Rn. 12.

⁸³ BGH v. 26.02.2013 - VI ZR 116/12 - juris Rn. 12.

⁸⁴ Greger in: Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, § 3 Rn. 363 mit berechtigter Kritik an manchen Formulierungen in der Rechtsprechung.

elektronisches Gerät i.S.v. Absatz 1a benutzt hat, wird diesen Nachweis aus tatsächlichen Gründen nicht erfolgreich führen können.⁸⁵ Dazu bedarf es keiner fallspezifischen Anhebung der Entlastungsanforderungen.⁸⁶

72 Im Rahmen der Haftungsabwägung nach § 17 Absatz 2 i.V.m. Absatz 1 StVG, § 254 Absatz 1 BGB ist nur ein solcher Verstoß gegen § 23 StVO zu berücksichtigen, der zum einen unstreitig oder erwiesen ist und der sich zum anderen im Unfallgeschehen oder den Unfallfolgen (mit-)ursächlich niedergeschlagen hat. In beiden Punkten trifft die Darlegungs- und Beweislast denjenigen, der der Gegenseite ein unfallursächliches Fahrerverschulden und damit eine Erhöhung der Betriebsgefahr zur Last legt. Im Fall der (erwiesenen) unzulässigen Nutzung eines elektronischen Geräts unmittelbar vor der Kollision⁸⁷ spricht der **Beweis des ersten Anscheins** für die erforderliche Kausalität⁸⁸. Ob und ggf. in welchem Maße ein Verstoß gegen Absatz 1a bei der Haftungsabwägung zu berücksichtigen ist, hängt naturgemäß auch vom Beitrag des Unfallgegners ab.⁸⁹

b. Kaskorecht

73 Verstöße gegen § 23 StVO können zur Folge haben, dass der Kaskoversicherer einen Ersatzanspruch ablehnt oder nur auf eine Quote haftet. **Verbotenes Telefonieren** – zumal während einer Kurvenfahrt – gilt als **grob fahrlässig**.⁹⁰ Eine **unzulässige Bereifung** kann den Tatbestand der **Gefahrerhöhung** begründen (§§ 23, 26 VVG)⁹¹ und/oder den Vorwurf rechtfertigen, den **Unfall grob fahrlässig herbeigeführt** zu haben (§ 81 VVG)⁹².

III. Verfahrensfragen

74 [Derzeit nicht belegt.]

D. Praxishinweise

75 Die Größenordnung des Problems, mit dem Polizei und Justiz seit Jahren in zunehmendem Maße konfrontiert sind, verdeutlicht ein Blick auf die Statistik: jährlich knapp 440.000 **Handyverstöße** hat das Kraftfahrzeugbundesamt 2021 in Deutschland gezählt.⁹³ Nachweisprobleme hinsichtlich der regelmäßig **vorsätzlichen Tatbegehung**⁹⁴ standen im Vordergrund der richterlichen Praxis⁹⁵.

76 Mit Blick auf die **Beweiswürdigung im OWi-Verfahren** wegen Verstoßes gegen § 23 Absatz 1a StVO sind folgende OLG-Entscheidungen nach wie vor besonders erwähnenswert:

- OLG Karlsruhe: Anforderungen an die Beweiswürdigung und an die Urteilsfeststellungen, Einstellung nach § 49 Absatz 2 OWiG.⁹⁶

⁸⁵ OLG Köln v. 14.02.2002 - 12 U 142/01 - juris Rn. 5 f.; LG Kiel v. 02.12.2004 - 7 S 100/04 - juris Rn. 6 f.

⁸⁶ So aber LG Kiel v. 02.12.2004 - 7 S 100/04 - juris Rn. 6 f.

⁸⁷ Zum Nachweis durch Datenauslesen siehe *Ternig/Lellmann*, NZV 2016, 454.

⁸⁸ Für die Annahme einer „tatsächlichen Vermutung“ LG Kiel v. 02.12.2004 - 7 S 100/04 - juris Rn. 6 f.

⁸⁹ OLG Köln v. 14.02.2002 - 12 U 142/01 - juris Rn. 5 f.; LG Kiel v. 02.12.2004 - 7 S 100/04 - juris Rn. 6 f.

⁹⁰ AG Berlin-Mitte v. 04.11.2004 - 105 C 3123/03.

⁹¹ OLG Düsseldorf v. 20.04.2004 - I-4 U 183/03 - juris Rn. 2; OLG Düsseldorf v. 02.03.2004 - I-4 U 185/03 - juris Rn. 4; OLG Saarbrücken v. 15.01.2003 - 5 U 261/02 - juris Rn. 8; AG Mannheim v. 22.05.2015 - 3 C 308/14 - juris Rn. 18 f.

⁹² AG Mannheim v. 22.05.2015 - 3 C 308/14 - juris Rn. 18 f.

⁹³ Homepage des KBA Kraftfahrt-Bundesamt – Verkehrsauffälligkeiten (kba.de) (16.06.2023).

⁹⁴ Auffallend oft nehmen Amtsgerichte eine nur fahrlässige Begehung an, was von den Obergerichten regelmäßig korrigiert wird.

⁹⁵ Instrukтив *Thelen*, 55. Verkehrsgerichtstag 2017, Referate u.a., S. 39 ff.

⁹⁶ OLG Karlsruhe v. 28.08.2009 - 1 Ss 135/08 - juris Rn. 5 f.

- OLG Jena: Zur Einlassung „ich hatte nur die Hand am Ohr“. ⁹⁷
- OLG Düsseldorf: Zur Beweiskraft der Aussage eines Polizeibeamten, der an die konkrete Tat keine Erinnerung hat, ⁹⁸ aber die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeige übernimmt, sowie zur Beweiskraft eines „Blitzerfotos“, das den Betroffenen beim Benutzen eines Mobiltelefons zeigt. ⁹⁹
- OLG Hamburg: Zur Unzulässigkeit der Rüge fehlerhafter Beweiswürdigung im Rechtsbeschwerdeverfahren. ¹⁰⁰
- OLG Brandenburg: Wenn das Amtsgericht ein Foto „bei lebensnaher Betrachtung“ als Nachweis der unzulässigen Handynutzung werten will, darf es nicht einen Antrag auf Inaugenscheinnahme einer E-Zigarette zum Ausschluss der Annahme des Amtsgerichts übergehen. ¹⁰¹

77 Der Nachweis der Handynutzung während der Fahrt kann auch durch **ein Auslesen der im Handy gespeicherten Daten** erfolgen. ¹⁰² Jedenfalls nach einem Verkehrsunfall mit Personenschaden ist **die Sicherstellung des Mobiltelefons** eine geeignete und auch verhältnismäßige Maßnahme zur Beweiserhebung. ¹⁰³

E. Reformbestrebungen

78 [Derzeit nicht belegt.]

⁹⁷ OLG Jena v. 27.08.2013 - 1 Ss Rs 26/13 (63) - juris 12.

⁹⁸ OLG Düsseldorf v. 11.04.2014 - IV-2 RBs 37/14 - juris Rn. 3.

⁹⁹ Dazu auch AG Tübingen v. 13.06.2017 - 16 OWi 16 Js 7027/17.

¹⁰⁰ OLG Hamburg v. 28.12.2015 - 2 - 86/15 (RB) - juris Rn. 7 ff.

¹⁰¹ OLG Brandenburg v. 06.12.2021 - 2 OLG 53 Ss-OWi 516/21 - juris Rn. 7.

¹⁰² Zu den technischen Voraussetzungen und zum Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Abhängigkeit von der Bedeutung der Sache hochinformativ *Ternig/Lellmann*, NZV 2016, 454.

¹⁰³ Dazu *Simon*, NZV 2017, 7.