

## Das Aufbringen von Blendschutzstreifen auf Frontscheiben

(Sonnen-)Blendschutzstreifen<sup>1</sup> bieten einen wertvollen Schutz vor direkter Sonneneinstrahlung, entlasten die Augen und sollen dem Auto einen sportlichen, mit entsprechendem Schriftzug auch einen persönlichen Look verleihen. Dabei werden sie als Tönungsfolie auf der Frontscheibe verklebt. Genau das aber ist zugleich ihr Problem. Denn Folien sind auf Scheiben, die für die Sicht des Fahrzeugführers von Bedeutung sind, grundsätzlich verboten. *Von Bernd Huppertz*



© delfpics/stock.adobe.com

*Vor allem im Herbst kann die tiefstehende Sonne Pkw-Fahrer blenden*

### 1. Die Vorschrift des § 40 StVZO

Sämtliche Scheiben müssen gemäß § 40 I StVZO aus Sicherheitsglas bestehen. Als Sicherheitsglas gilt Glas oder glasähnlicher Stoff, dessen Bruch-

stücke keine ernstlichen Verletzungen verursachen können. Scheiben aus Sicherheitsglas, die für die Sicht des Fahrzeugführers von Bedeutung sind (hier: Frontscheibe), müssen klar, lichtdurchlässig und verzerrungsfrei sein.

Scheiben aus Sicherheitsglas müssen daher in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein. Der gleichen Bauartgenehmigungspflicht unterliegen auch Folien für Scheiben aus Sicherheitsglas (§ 22a I Nr. 3 StVZO). Das BMV<sup>2</sup> stellt dazu klar:

*„Werden auf Scheiben von Fahrzeugen nachträglich Folien aufgeklebt oder auf andere Weise aufgebracht, [so muss für diese] eine Bauartgenehmigung erteilt sein, die das Aufbringen an der betreffenden Scheibe zulässt und die hinsichtlich ihrer Wirksamkeit nicht von einer Abnahme abhängt. Dies gilt nicht nur für Windschutzscheiben, sondern auch für Seiten- und Heckscheiben. Durch das nachträgliche Aufbringen von Folien kann die nach § 40 I StVZO vorgeschriebene Beschaffenheit bezüglich des Bruchverhaltens und der optischen Eigenschaften beeinträchtigt werden.“*

Die Verlautbarung bezieht sich grundsätzlich auf alle Folien. Also auch auf sogenannte Sonnenschutzfolien und Reklamefolien, denn durch das Aufbringen von Folien können sich nicht nur die vorgeschriebenen optischen Eigenschaften ändern, sondern es kann auch das Splitter- und Bruchverhalten der Scheiben negativ beeinflusst werden.<sup>3</sup>

Das BMV<sup>4</sup> weist in diesem Zusammenhang auch auf den Unterschied zwischen Scheibenfolien und Aufklebern hin:

- Folien dürfen grundsätzlich nur auf den hinteren Seitenscheiben und der Heckscheibe und nur dann aufgebracht werden, wenn für diese eine Bauartgenehmigung vorliegt. Beispiel einer typischen Einschränkung einer Bauartgenehmigung:
  - „Die Folien dürfen zum nachträglichen Aufbringen an der Innenseite von Fahrzeugscheiben, die für die Sicht des Fahrzeugführers nicht von Bedeutung sind, feilgeboten werden.“<sup>5</sup>
- Aufkleber dagegen dürfen auf allen Scheiben einschließlich der Frontscheibe und den vorderen Seitenscheiben aufgebracht werden. Das gilt aber nur,

*„wenn deren Fläche kleiner als 0,1 m<sup>2</sup> ist. Für diese Aufkleber ist keine Bauartgenehmigung*

*erforderlich. Es darf aber keinesfalls mehr als ¼ der Fläche der Scheibe mit Aufklebern versehen werden. Die Scheibeneinfassung muss von Aufklebern frei bleiben. Beim Aufbringen derartiger Aufkleber auf die Windschutzscheibe und andere Scheiben ist jedoch zu beachten, dass das für den Fahrzeugführer vorgeschriebene ausreichende Sichtfeld unter allen Betriebs- und Witterungsverhältnissen gewährleistet sein muss.“*

Durch die beiden Verlautbarungen<sup>6</sup> wurde die generelle Verwendungsmöglichkeit für nachträglich angebrachte Folien sowohl auf der Windschutzscheibe als auch der Heckscheibe und den Seitenscheiben geschaffen. Gleichzeitig wollte man Probleme im Zusammenhang mit kleineren Aufklebern vermeiden, wie z. B. „Lichttest“, „ADAC“, „Rechtsschutz“, „Freiwillige Feuerwehr“ und Mautvignetten, aber auch Fahrgastinformationen, wie sie in der Zeit des Inkrafttretens der Verlautbarungen (1986) auf den Scheiben von Bussen verklebt waren. Bei der Festlegung der Aufklebergröße (Fläche < 0,1 m<sup>2</sup>) bzw. der mit Aufklebern versehenen Gesamtfläche einer Scheibe (< ¼ der Fläche der Scheibe) orientierte man sich an der Heckscheibe von Bussen und nicht unbedingt an der Windschutzscheibe von Pkw.

*„Die Verlautbarung [„zum Aufbringen von Aufklebern auf Scheiben von Fahrzeugen“<sup>7</sup>] erlaubt die Anbringung mehrerer Aufkleber auf einer Scheibe. Die Fläche eines [einzelnen] Aufklebers darf jeweils 0,1 m<sup>2</sup> nicht überschreiten. Da nach der Verlautbarung mehrere Aufkleber verwendet werden dürfen und bei Verwendung mehrerer Aufkleber keine Lücken definiert sind, kann die beklebte Fläche durchaus größer als 0,1 m<sup>2</sup> sein. Die maximal verklebte Fläche auf der Scheibe mit Aufklebern darf [jedenfalls nur] ein ¼ der Gesamtfläche der Scheibe betragen.“<sup>8</sup>*

Gemeinhin geht man von einem durchgehenden Blendschutzstreifen aus. Erlaubt ist aber auch die Anbringung mehrerer Aufkleber auf einer Scheibe. Ist der Blendschutzstreifen etwa aufgrund der auf der Windschutzscheibe angebrachten Vor-

richtungen zur Befestigung von Rückspiegeln und Kameras geteilt, so wird die Fläche eines jeden Teils des Blendschutzstreifens gesondert berechnet, d. h., die Teilfläche darf dann jeweils nicht größer als  $0,1 \text{ m}^2$  nicht überschreiten.

Für die Beantwortung der Frage, ob die Frontscheibe nach dem Aufkleben von Blendschutzstreifen immer noch klar, lichtdurchlässig und verzerrungsfrei ist, wird bisweilen die Richtlinie über die „Bedingungen für die Reparatur von Verbundglas-Windschutzscheiben“<sup>9</sup> zurate gezogen. Danach dürfen

*„derartige Reparaturen nur außerhalb des Fernsichtfeldes durchgeführt werden. Die Durchsicht durch die reparierte Stelle muss klar, lichtdurchlässig und möglichst verzerrungsfrei bleiben.“*

Die in Rede stehende Richtlinie definiert in der zugehörigen Anlage das Fernsichtfeld als die Zone, die letztlich oben und unten durch das Scheibenwischerfeld begrenzt wird. Da die Scheibenwischer erfahrungsgemäß jedoch bis nahezu an den oberen Rand der Windschutzscheibe heranreichen, wäre jeglicher Blendschutzstreifen unzulässig.

Die zitierte Richtlinie ist jedoch nicht einschlägig. Sie beschreibt nur die Bedingungen zur Reparatur bestimmter Beschädigungen an Windschutzscheiben. Das Aufkleben von Blendschutzstreifen stellt aber weder eine Reparatur dar noch erfordert es eine Reparatur.

Ebenso wenig hilfreich ist die im Internet bisweilen vertretene Ansicht, ein Blendschutzstreifen von 10 cm sei generell erlaubt.<sup>10</sup> Hierbei wird nämlich übersehen, dass die Breite des Blendschutzstreifens abhängig ist von der Breite der Windschutzscheibe. Nur so wird die Forderung nach der maximalen Größe von  $0,1 \text{ m}^2$  eingehalten.

Auch der auf der Frontscheibe zumeist in der oberen rechten Seite eingebrachte und mit einem kleinen Querbalken unterlegte AS1-Code ist als

untere Begrenzung des Blendschutzstreifens nicht geeignet. Diese American-Standard-Nummer zeichnet die Scheibe lediglich als ungefärbte Frontscheibe mit einer Lichtdurchlässigkeit von mindestens 70 % aus.

## 2. Die Vorschrift des § 35b StVZO

Gemäß § 35b II StVZO muss für den Fahrzeugführer ein ausreichendes Sichtfeld gewährleistet sein. Die zitierte Vorschrift ist zum 13.02.2005 geändert worden.<sup>11</sup> Dennoch behält sie Gültigkeit<sup>12</sup> zumindest für alle Pkw, die sowohl vor als auch nach der Änderung erstmals in den Verkehr gekommen sind, da sich die Änderung lediglich auf Kraftomnibusse bezieht.<sup>13</sup> Das BMV hat zu § 35b II StVZO eine „Richtlinie für die Sicht aus Kfz“<sup>14</sup> erlassen.

*„Das Sichtfeld nach vorn gilt als ausreichend, wenn die Sichtgrenze – d.h. die Grenze der Fläche auf der Fahrbahn, die vom Fahrzeugführer wegen der Bauart des Fahrzeugs nicht mehr eingesehen werden kann – sich innerhalb eines Halbkreises von 12 m Radius (Sichtradius) befindet.“*

*Für die Ermittlung der Sichtgrenze sind die Augen des Fahrers in einem Punkt (Augenpunkt) vereinigt anzunehmen. Dieser Punkt liegt auf einer Senkrechten in 700 mm Höhe über dem unbelasteten, in seiner Mittelstellung befindlichen Fahrersitz. Die Senkrechte ist in 130 mm Abstand von der Vorderkante der Rückenlehne auf der Mittellinie des Sitzes zu errichten. Von diesem Punkt aus ist die Sichtgrenze auf der Fahrbahn bei leerem Fahrzeug festzustellen.“*

Zwischenzeitlich ist die UNECE-Regelung Nr. 125<sup>15</sup> veröffentlicht worden. Die Regelung legt u. a. die Mindestanforderungen bezüglich des Sichtfeldes des Fahrzeugführers fest.

ECE-Regelungen beruhen auf dem „Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kfz und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigungen“.<sup>16</sup> Das BMV ist zwar gesetzlich<sup>17</sup> ermächtigt,

ECE-Regelungen durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen. Zu den von der EU angenommenen Regelungen (u. a. die hier in Rede stehende UNECE Nr. 125) bedarf es jedoch gemäß Artikel 216 II AEUV i. V. m. Artikel 1 IV und Artikel 12 des geänderten Übereinkommens von 1958 (Revision 3) keines zusätzlichen Rechtsaktes, mit dem diese Regelungen in deutsches Recht übernommen werden; auch bedarf es keiner weiteren Veröffentlichung, da sie (wie auch die UNECE-Regelung 125<sup>18)</sup> bereits im Amtsblatt der EU veröffentlicht wurden.

Nach der genannten UNECE-Regelung

*„muss die durchsichtige Fläche der Windschutzscheibe mindestens die Windschutzscheibenbezugspunkte einschließen (Anhang 4 der Regelung 125).“<sup>19</sup> „Die Windschutzscheibenbezugspunkte sind definiert als die Punkte an den Schnittpunkten zwischen der*

*Windschutzscheibe und den Linien, die von den V-Punkten nach vorn zur äußeren Oberfläche der Windschutzscheibe verlaufen.“<sup>20</sup>*

Der im Zusammenhang mit den Blendschutzstreifen maßgebliche Windschutzscheibenbezugspunkt ist der „vertikale obere Bezugspunkt vor V<sub>1</sub> und 7° oberhalb der Horizontalen“<sup>21</sup> Dieser Bezugspunkt V1 liegt 665 mm oberhalb des R-Punktes (= Sitzplatzbezugspunktes).<sup>22</sup> Das entspricht dann wieder in etwa der alten Richtlinie des BMV<sup>23</sup>: „Dieser Punkt liegt auf einer Senkrechten in 700 mm Höhe über dem unbelasteten, in seiner Mittelstellung befindlichen Fahrersitz.“

Das Sichtfeld des Fahrzeugführers (= durchsichtige Fläche) erfasst die „Fläche der Windschutzscheibe, deren [...] Lichtdurchlässigkeit nicht kleiner als 70 % ist“<sup>24</sup> Da die meisten Windschutzscheiben bereits herstellerseits eine Tönung aufweisen, ist bei zusätzlichem Aufbringen von Blendschutzstreifen innerhalb dieser Fläche



© bhakpong/stock.adobe.com

Das Aufbringen von Folien kann Brucheigenschaften der Fahrzeugscheiben negativ beeinflussen

von einer nicht mehr zulässigen Lichtdurchlässigkeit unterhalb der geforderten Grenze auszugehen, denn

*„innerhalb des Sichtfeldes des Fahrzeugführers darf es [nach näherer Maßgabe der Nr. 5.1.3 der ECE-Regelung 125] keine Verdeckungen außer denjenigen geben, die von A-Säulen, Trennleisten von festen oder beweglichen Ausstellfenstern und Seitenfenstern, außen angebrachten Rundfunkantennen, Einrichtungen für indirekte Sicht, die das gesetzlich vorgeschriebene indirekte Sichtfeld abdecken und Scheibenwischern herrühren.“<sup>25</sup>*

Das bedeutet, dass unabhängig von der maximalen Fläche des Aufklebers bzw. der Folie der untere Rand des Aufklebers/der Folie nicht tiefer angebracht sein darf als die obere Begrenzung des wie vor in den beiden Richtlinien<sup>26</sup> nahezu übereinstimmend berechneten Sichtfeldes.

Einschränkend muss hier jedoch betont werden, dass es sich bei besagter Regelung um eine Typgenehmigungsrichtlinie handelt.

Die Einhaltung der genannten Regelungen ist im Rahmen einer polizeilichen Verkehrskontrolle kaum zu überprüfen. Unter der Überschrift „Viel Spaß beim Ausmessen ...“ liefert Bauer<sup>27</sup> den Praxis-Tipp:

*„Klappen Sie einfach die Sonnenblenden herunter. Der Streifen sollte dann nicht über diese hinausragen, sprich höher sein. Das ist zwar keine Garantie dafür, dass irgendwelche Maße eingehalten werden, aber wenn eine blickdichte Sonnenblende die Sicht nicht beeinträchtigt, was soll dann ein Blendstreifen beeinträchtigen, der zwar zu hoch ist, aber trotzdem weniger im Sichtfeld liegt?“*

### 3. Fazit

Blendschutzstreifen – auch wenn sie bisweilen als Sonnenschutzfolie bezeichnet werden – rangieren als genehmigungsfreie Aufkleber, solange

- ihre Verwendung auf Scheiben, die für die Sicht des Fahrzeugführers von Bedeutung sind

(hier: Frontscheibe), vom Folienhersteller nicht explizit untersagt ist;

- ihre Fläche nicht größer ist als 0,1 m<sup>2</sup>, wobei z. B. zweigeteilte Blendschutzstreifen auch getrennt zu bemessen sind;
- die maximal verklebte Fläche nicht größer ist als ¼ der Gesamtfläche der Scheibe;
- die Scheibeneinfassung von Aufklebern frei bleibt;
- das vorgeschriebene ausreichende Sichtfeld gewährleistet ist.

## 4. Erlöschen der Betriebserlaubnis

### 4.1 Die Vorschrift des § 19 StVZO

Die Betriebserlaubnis bleibt gemäß § 19 II StVZO bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs wirksam. Die Betriebserlaubnis erlischt allerdings vorzeitig bei Änderungen am Fahrzeug, wenn dadurch u. a. eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern (§ 19 II Nr. 2 StVZO) zu erwarten ist. „Liegt eine solche Änderung vor, führt dies automatisch zum Erlöschen der Betriebserlaubnis.“<sup>28</sup> Ein Fahrzeug kann nämlich nur dann im Rahmen des Gemeingebrauchs am Straßenverkehr teilnehmen, wenn es in rechtlicher Beziehung durch die Zulassung und in tatsächlicher Hinsicht durch seine technische Betriebsbereitschaft jederzeit in der Lage ist, sich in den fließenden Verkehr einzugliedern.<sup>29</sup> Aber

*„auch nach dem Erlöschen der Betriebserlaubnis dürfen mit dem Fahrzeug noch Fahrten durchgeführt werden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis stehen (§ 19 V Sätze 2 bis 5 StVZO). Hierunter fallen vor allem Fahrten zur Begutachtung oder Abnahme sowie Fahrten zur Zulassungsbehörde.“<sup>30</sup>*

Der Sinn und Zweck der Vorschrift des § 19 V StVZO ist wegen der von einem im Straßenverkehr befindlichen Kfz ausgehenden besonderen Gefahren dahin zu verstehen, dass Fahrten mit nicht zugelassenen Fahrzeugen grundsätzlich vermieden werden sollen und die der Prüfung der Wiedererteilung der Betriebserlaubnis die-

nenden Fahrten zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer auf das technisch und sachlich unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken sind.<sup>31</sup>

Für die Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis gilt § 21 StVZO entsprechend. Das bedeutet, das Fahrzeug muss eine neue Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge erhalten (Vollgutachten).<sup>32</sup> Der Eintrag der Veränderung durch einen a. a. S.o. P in die Zulassungsbescheinigung Teil II allein genügt nicht, da der Nachweis der Zulassung durch die Zulassungsbescheinigung Teil I erbracht wird.<sup>33</sup>

#### 4.2 Erlöschen der Betriebserlaubnis durch Verkleben von Blendschutzstreifen

Das Verkleben von Blendschutzstreifen führt grundsätzlich dann zum Erlöschen der Betriebserlaubnis, wenn die zuvor im Fazit genannten Bedingungen nicht eingehalten werden. Nur dann kommt auch ein Verstoß gegen § 19 II Nr. 2 StVZO infrage. Das widerrechtliche Verkleben der Blendschutzstreifen führt nämlich

- zu einer „Verschlechterung der Sichtverhältnisse für den Fahrer [durch] Unterschreitung der geforderten Lichttransmissionsgrade [sowie] verzerrter Sicht und verfälschter Farberkennung;
- Beeinträchtigung der Splittersicherheit.“<sup>34</sup>

Hierdurch ist eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten. Welche Gefahrenlage der Verordnungsgeber für erforderlich hält, bleibt allerdings ungeklärt. Sicher ist hingegen: „Die bloße Möglichkeit der Gefährdung ist zu weitgehend, die Gefährdung muss schon etwas konkreter zu erwarten sein.“<sup>35</sup> Das Erlöschen der Betriebserlaubnis setzt also keineswegs die Feststellung einer konkreten Gefährdung voraus.<sup>36</sup> Dementsprechend

*„erlischt die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug im Falle nachträglicher Veränderungen [...] nur dann, wenn diese mit einem gewissen Grad an Wahrscheinlichkeit eine Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer verursachen.*

*Dabei haben Behörden und Gerichte für jeden konkreten Einzelfall zu ermitteln, ob die betreffende Veränderung eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern nicht nur für möglich erscheinen, sondern erwarten lässt.“<sup>37</sup>*

So verhielt es sich auch im Falle eines Pkw, auf dessen Frontscheibe über die gesamte Breite eine Folie [kein (!) Aufkleber und ohne Bauartgenehmigung] mit einer Höhe von 15 bis 18 cm aufgebracht war.

*„Die Anbringung einer Folie auf der Frontscheibe führt nicht zu einem Erlöschen der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs, wenn Anhaltspunkte für eine gravierende Sichtbeeinträchtigung oder eine massive Verschlechterung des Bruchverhaltens der Scheibe nicht bestehen.“<sup>38</sup>*

Des Weiteren:

*„Nicht jedwede getönte Scheibenfolie an den vorderen Seitenfenstern, für die keine Bauartgenehmigung vorliegt, führt zum Erlöschen der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs. Es müssen Feststellungen zur Lichtdurchlässigkeit und Größe der angebrachten Folie getroffen werden und eine Abwägung vorgenommen werden, ob sich dadurch eine (abstrakte) Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ergibt.“<sup>39</sup>*

Kann die Gefährdungserwartung nicht durch eine Teilegenehmigung oder ein Teilegutachten – ggf. i. V. m. einer Änderungsabnahme durch einen Gutachter – entkräftet werden, erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs.<sup>40</sup> Nach hier vertretener Auffassung kann aber auch eine begründete Darstellung des gefährdungstechnischen Sachverhaltes durch einen Experten herangezogen werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass eine Gefährdung sowohl durch den unsachgemäßen Anbau eines unbedenklichen Teils als auch durch den sachgemäßen Anbau eines unsachgemäß gestalteten Teils auftreten kann.<sup>41</sup> Die in Rede stehenden Aufkleber verfügen jedoch weder über eine Teilegenehmigung noch ein Teilegutachten. Zumeist wird je-



© BMW Group

Große Blendschutzstreifen wie im Motorsport sind im Straßenverkehr nicht zugelassen

doch eine Unbedenklichkeitsbescheinigung mitgeliefert.<sup>42</sup> Auch hierin wird auf die Einhaltung der bereits beschriebenen einschlägigen Richtlinien<sup>43</sup> abgestellt. Eine Änderung der Fahrzeugpapiere ist nicht erforderlich; eine – freiwillige – Eintragung in Feld 22 der Zulassungsbescheinigung jedoch möglich.<sup>44</sup>

Ordnungswidrig i. S. d. § 24 StVG handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 19 V Satz 1 StVZO ein Fahrzeug in Betrieb nimmt oder als Halter dessen Inbetriebnahme anordnet oder zulässt (§ 69a II Nr. 1a StVZO).

### 4.3 Wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit

Ob die genannte Ordnungswidrigkeit allerdings bußgeldbewehrt ist, hängt aufgrund der in Nr. 189a und 214a BKatV gewählten Formulierung davon ab, ob „dadurch die Verkehrssicherheit [...] wesentlich beeinträchtigt“ wird. Damit wird

das Vorliegen einer abstrakten Gefahr gefordert. Bei dieser Gefahrenart ist ein Gefahreneintritt zeitlich und örtlich nicht bestimmbar (= Abgrenzung zur konkreten Gefahr), muss aber bei natürlicher Betrachtung des Verkehrsvorganges wahrscheinlich sein.<sup>45</sup>

Inwieweit nun die Verkehrssicherheit – wie es die betreffende Bußgeldvorschrift erfordert – wesentlich beeinträchtigt ist, hängt bei technischen Mängeln davon ab, ob ein Fahrzeug in Gefahrensituationen aufgrund der Mängel mit Sicherheit noch beherrschbar bleibt. Es ist also eine Einzelfall bezogene Gefahrenprognose vorzunehmen, die aufgrund objektiver Komponenten richterlicher Nachprüfung unterliegt.<sup>46</sup>

Bei technischen Mängeln kann auf die sogenannte HU-Richtlinie<sup>47</sup> zurückgegriffen werden. Dort werden die bei einer Hauptuntersuchung i. S. d. § 29 StVZO festgestellten Mängel bewertet und

in Mängelklassen eingeordnet. Die vorgenannte Richtlinie geht davon aus, dass (bereits) das Vorliegen erheblicher Mängel eine Verkehrsgefährdung erwarten lässt.<sup>48</sup> Der Ordnungsgeber<sup>49</sup> fasst das offensichtlich enger und sieht

*„das Erlöschen der Betriebserlaubnis als rigide Rechtsfolge an, die dann eintritt, wenn aktiv Änderungen am Fahrzeug vorgenommen worden sind, die erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit [...] haben können. Aus diesen Gründen sind die Handlungen als bedeutende Verkehrsverstöße zu bewerten. Die Taten sind vergleichbar mit den Tatbeständen, die die Inbetriebnahme verkehrsunsicherer Fahrzeuge betreffen.“*

Liegt danach eine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (nach dem Willen des Verordnungsgebers: Verkehrsunsicherheit) vor, so ist der Verstoß gegen § 19 V StVZO und somit die Ordnungswidrigkeit nach § 69a II Nr. 1a StVZO gegeben. Dieser ist dann auch bußgeldbewehrt (Nr. 189a, 214a BKatV). Kann eine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit infolge der durchgeführten Änderungen allerdings nicht nachgewiesen werden, so liegt zwar ein Verstoß gegen § 19 V StVZO vor. Auch ist eine Ordnungswidrigkeit i. S. d. § 69a II Nr. 1a StVZO gegeben. Sie ist aber aufgrund der entgegenstehenden Vorschrift der Nr. 189a bzw. 214a BKatV dann nicht bußgeldbewehrt. Fehlt das

Merkmal der wesentlichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, können auch keine anderen vergleichbaren Bußgeldnormen herangezogen werden. Dann nämlich würde ein vom Gesetz nicht geregelter oder vom Gesetzeswortlaut nicht erfasster Fall bußgeldbewehrt gemacht.<sup>50</sup> Da aber mit Hinweis auf die bereits zitierte amtliche Begründung<sup>51</sup> auch keine planwidrige Regelungslücke besteht, kommt eine analoge Anwendung anderer Bußgeldtatbestände nicht infrage.

## 5. Auswirkungen auf die Zulassung

Die Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr ist die behördliche Erlaubnis, ein zulassungs-

pflichtiges Fahrzeug auf öffentlichen Straßen in Betrieb zu setzen. Sie erfolgt formgebunden durch Zuteilung eines Kennzeichens nach § 8 FZV, amtliche Abstempelung der Kennzeichenschilder mit diesem Kennzeichen nach § 10 FZV und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung.<sup>52</sup> Die Erteilung der Zulassung stellt einen begünstigenden Verwaltungsakt i. S. d. § 35 VwVerfG dar. Das Vorhandensein einer Betriebserlaubnis ist jedoch keine Bedingung im verwaltungsrechtlichen Sinne, sondern Tatbestandsvoraussetzung.

Fällt diese durch das Erlöschen der Betriebserlaubnis weg, führt dies zwar zur Rechtswidrigkeit des Verwaltungsaktes, nicht aber auch zu dessen Unwirksamkeit. Anders verhält es sich nur, wenn Gründe für die Nichtigkeit des Verwaltungsaktes vorliegen. Das aber ist nur bei offenkundig besonders schweren Fehlern der Fall. Im Zeitpunkt des Erlasses des Verwaltungsaktes lagen jedoch keine Mängel vor.<sup>53</sup>

Damit als Rechtsfolge des Erlöschens der Betriebserlaubnis der Verlust der Zulassung folgt, hätte die Betriebserlaubnis als aufschiebende Bedingung der Zulassung i. S. d. § 36 II Satz 2 VwVfG ausgestattet sein müssen. Das aber wäre nur dann der Fall, wenn die Vorschrift ausdrücklich entsprechend ausgestaltet wäre oder eine entsprechende Bedingung in der Zulassungsbescheinigung selbst enthalten wäre.<sup>54</sup>

Beides ist jedoch ersichtlich nicht geschehen: Die Betriebserlaubnis ist nach § 3 I FZV ausdrücklich nicht Bestandteil der Zulassung<sup>55</sup>, noch sagt die Zulassungsbescheinigung als einziger schriftlicher „Beweis“ des Verwaltungsaktes dazu etwas aus. Daher gilt:

*„Die Inbetriebnahme eines Kfz, dessen Betriebserlaubnis wegen nachträglicher Veränderungen erloschen ist, stellt keine Inbetriebnahme ohne Zulassung dar. Der Fortfall der Betriebserlaubnis lässt die Zulassung nicht entfallen.“<sup>56</sup>*

Mithin liegt auch kein Verstoß gegen zulassungsrechtliche Bestimmungen vor.<sup>57</sup>



### 6. Verstoß gegen § 30 I StVZO

Das Inbetriebsetzen eines Fahrzeugs nach Erlöschens der Betriebserlaubnis führt darüber hinaus bei zulassungspflichtigen Fahrzeugen zu einer Verletzung des § 30 I StVZO.<sup>58</sup> Nach der Generalklausel<sup>59</sup> („§ 30 I StVZO tritt hinter das spezielle Gesetz zurück“<sup>60</sup>) für die Beschaffenheit von Fahrzeugen müssen diese so gebaut und ausgerüstet sein, dass ihr verkehrüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt. Diese Voraussetzung ist jedoch dann nicht mehr als erfüllt anzusehen, wenn durch die vorgenommenen Änderungen die Betriebserlaubnis erloschen ist, etwa weil eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist (§ 19 II Nr. 2 StVZO).

Die Gefährdung setzt i. S. d. § 30 I StVZO keine konkrete Gefahr voraus. Ein Verstoß gegen § 30 I StVZO liegt (bereits) dann vor, wenn bei verkehrüblichem Gebrauch des Fahrzeugs vermeidbare Gefährdungen wegen dessen Beschaffenheit zu erwarten sind.<sup>61</sup>

Die Inbetriebnahme eines solchen Fahrzeugs stellt eine Ordnungswidrigkeit i. S. d. § 30 I i. V. m. § 69a III Nr. 1 StVZO dar und ist mit einem Bußgeld in Höhe von 90,- € bis 180,- € (Nr. 214 BKat) bedroht, jedoch nur für den Fall, dass die Verkehrssicherheit dadurch wesentlich beeinträchtigt ist. Im Übrigen gilt das unter 4.3 Gesagte.

Auch die Anordnung oder das Zulassen der Inbetriebnahme eines solcherart verkehrswidrigen Fahrzeugs stellt eine Ordnungswidrigkeit – hier jedoch gegen § 31 II i. V. m. § 69a V Nr. 3 StVZO (Nr. 189.2 BKatV; 135,- €) – dar, wenn dadurch die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt war.

### 7. Verstoß gegen § 23 I StVO

Gemäß § 23 I Satz 2 StVO muss der Fahrzeugführer dafür sorgen, dass das Fahrzeug vorschriftsmäßig ist. Dazu zählt auch die Einhaltung der Beschaffenheitsvorschriften.<sup>62</sup> Diese sowie die

§§ 30, 31 StVZO gehen aber als engere Sondervorschriften dem § 23 I Satz 2 StVO vor.<sup>63</sup>

### 8. Betriebsuntersagung

#### 8.1 Die Vorschrift des § 5 I FZV

Nach Anzeigenerstattung – ggf. unter Beiziehung eines Gutachtens eines Sachverständigen – endet die Zuständigkeit der Polizei für die Verfolgung der in Rede stehenden Ordnungswidrigkeiten.<sup>64</sup>

Dennoch darf das Kfz nicht wieder in Betrieb gesetzt werden. Dem stehen u. U. die o. g. Verstöße entgegen.

Hier greift die Regelung des § 5 I FZV: Erweist sich danach ein Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach der FZ oder der StVZO, kann die Zulassungsbehörde dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Behebung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen.

Bei dieser Bestimmung handelt es sich um eine dem allgemeinen Polizeirecht vorgehende Spezialregelung für Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in den Fällen, in denen sich ein Fahrzeug nicht als vorschriftsmäßig erweist.<sup>65</sup> § 5 FZV ist also die

*„bundesrechtliche Normierung der Maßnahmen, die gegen Eigentümer oder Halter nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge durch die Straßenverkehrsbehörde zulässig sind. Die Teilnahme verkehrsunsicherer Fahrzeuge am Straßenverkehr zu verhindern ist Zweck der Ermächtigung in § 17 StVZO [neu: § 5 FZV], Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde und kann durch die Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs erreicht werden.“<sup>66</sup>*

Sachlich zuständig für den Erlass der betriebsbeschränkenden bzw. untersagenden Verfügungen sind gemäß § 46 I FZV die nach Landesrecht bestimmten unteren Verwaltungsbehörden (= Straßenverkehrsbehörden). Örtlich zuständig ist gemäß § 46 II FZV die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Eigentümer oder Halter des

Fahrzeugs wohnt. So bleibt der Polizei in diesem Zusammenhang nur die Möglichkeit unmittelbarer Unterrichtung der originär zuständigen Zulassungsstelle mit dem Ziel, Maßnahmen nach § 5 FZV von sich aus einzuleiten. Nur so ist die Straßenverkehrsbehörde auch in der Lage, das ihr zustehende Auswahlmessen i. S. d. § 5 FZV auszuüben. Danach kann sie nämlich dem Halter entweder eine Frist zur Mängelbeseitigung setzen oder den Betrieb des Fahrzeuges beschränken oder untersagen.

Die Unterrichtung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde hat dabei unverzüglich zu erfolgen.<sup>67</sup> Wenn es die Tageszeit hergibt, bietet es sich an, die Unterrichtung noch während der polizeilichen Fahrzeugkontrolle vorzunehmen. Dann wird die Straßenverkehrsbehörde in die Lage versetzt, den Vorgang zu übernehmen und entsprechend den Vorschriften des § 5 FZV Maßnahmen einzuleiten bzw. im Wege der dann vorliegenden Amtshilfe um Vornahme der Maßnahmen zu ersuchen.

Nach § 5 II FZV hat der Eigentümer oder der Halter das Fahrzeug unverzüglich außer Betrieb setzen zu lassen oder der Zulassungsbehörde nachzuweisen, dass die Gründe für die Beschränkung oder Untersagung des Betriebs nicht oder nicht mehr vorliegen.

Werden Maßnahmen nach § 5 FZV auf Ersuchen der Straßenverkehrsbehörde im Wege einer dann vorliegenden Amtshilfe durchgeführt, so handelt es sich um eine auf § 5 FZV gestützte Maßnahme der originär zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

### 8.2 Erwiesene Unvorschriftsmäßigkeit

Ein Fahrzeug ist nur dann vorschriftsmäßig, wenn und solange es nach Bauart und Ausrüstung den gesetzlichen Anforderungen der §§ 30 bis 67 StVZO entspricht, es sich in einem Unterhalts(pflege)zustand befindet, wie er im Hinblick auf die Verkehrssicherheit (§ 30 StVZO) und die Pflicht, Schädigungen sowie Belästigungen anderer zu vermeiden, erforderlich ist<sup>68</sup> und wenn es entsprechend gekennzeichnet ist.<sup>69</sup> Für

die Unvorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeuges sprechen u. a.

- fehlende Betriebserlaubnis<sup>70</sup>,
- Erlöschen der Betriebserlaubnis<sup>71</sup> und/oder
- Anbringen getönter Folien an den vorderen Seitenscheiben<sup>72</sup>.

Maßnahmen nach § 5 FZV setzen jedoch voraus, dass

*„sich die Unvorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges erweist, das heißt offen hervortritt oder als vorhanden feststeht“<sup>73</sup>*

Darum ist ein lediglich bestehender Verdacht auf Unvorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges nicht ausreichend.<sup>74</sup>

### 8.3 Maßnahmen

Allerdings soll ein Gefahrerforschungseingriff als Anlass für etwaige Maßnahmen nach § 5 FZV ausreichen.<sup>75</sup> So ordnete das VG Augsburg<sup>76</sup> an, einen Nachweis über die Vorschriftsmäßigkeit vorzulegen. Zuvor waren seitens der kontrollierenden Polizeibeamten begründete Zweifel an der Betriebsbereitschaft des Fahrzeuges gemeldet worden:

*„Bei solcherart Anordnung handelt es sich jedoch um eine bloße vorbereitende Maßnahme, die der Sachverhaltsaufklärung im Hinblick auf die später zu treffende Entscheidung über etwaige Maßnahmen nach § 5 I FZV dient.“<sup>77</sup>*

Sind die Tatbestandsvoraussetzungen des § 5 FZV erfüllt, stehen etwaige Maßnahmen der Zulassungsbehörde in deren Ermessen.<sup>78</sup> Allerdings wird der Zulassungsbehörde

*„trotz der Formulierung in § 5 FZV kein Entschließungsermessen eingeräumt; im Fall des Vorliegens von Fahrzeugmängeln hat sie vielmehr Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu ergreifen.“<sup>79</sup>*

Die Zulassungsbehörde hat jedoch im Rahmen des ihr zustehenden Auswahlmessens strikt

den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten<sup>80</sup> und muss das zur Gefahrenabwendung Notwendige und Angemessene tun<sup>81</sup>. Hierzu kann sie nach § 5 I FZV dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Behebung der Mängel setzen und nötigenfalls den Betrieb des Fahrzeugs beschränken oder untersagen. Letzteres kommt jedoch nur als Ultima Ratio in Betracht.<sup>82</sup> Zur Vorbereitung ihrer Entscheidung kann sie gemäß § 5 III Satz 1 Nr. 1 FZV die Vorlage eines Sachverständigengutachtens oder die Vorführung des Fahrzeugs verlangen. In dem wie vor zitierten Sachverhalt ordnete sie zunächst die Entfernung der streitgegenständlichen Scheiben-

folie an und forderte die Vorlage eines entsprechenden Nachweises.<sup>83</sup> §§



**Der Autor:** Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz ist seit 2008 hauptamtlicher Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln, wo er Verkehrsrecht unterrichtet, und Autor zahlreicher Publikationen zum Straßenverkehrsrecht. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

1. Andere Bezeichnungen sind etwa: Blendstreifen, Sonnenkeil, Grünkeil, Scheibenkeil, Tönungsfolie.
2. BMV/StV 11/36.16.03 vom 27.05.1986 (VkB1. 1986, S. 306).
3. Braun/Konitzer/Krautscheid, StVZO (Losebl.), Rn. 5 Anm. 1 zu § 19 StVZO.
4. BMV/StV 13/36.16.03 vom 02.10.1986 (VkB1. 1986, S. 557).
5. VG Göttingen, Urteil vom 30.09.2009 -1 A 322/07-, Rn. 14 juris.
6. BMV/StV 11/36.16.03 vom 27.05.1986 (VkB1. 1986, S. 306); BMV/StV 13/36.16.03 vom 02.10.1986 (VkB1. 1986, S. 557).
7. BMV/StV 13/36.16.03 vom 02.10.1986 (VkB1. 1987, S. 557).
8. Schreiben des KBA vom 22.10.2003 -412-150.2-, welches dem Verfasser vorliegt.
9. BMV vom 06.02.1986 -StV 13/36.20.10-01- (VkB1. 4/1986, S. 130).
10. [https://www.tuningblock.eu/kategorien/tipps\\_tuev-dekra-u-co/sonnenblendstreifen-rechtliche-lage-196986](https://www.tuningblock.eu/kategorien/tipps_tuev-dekra-u-co/sonnenblendstreifen-rechtliche-lage-196986) (abgerufen 20.11.2021).
11. Art. 1 Nr. 12 der 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.10.2003 [„In § 35b II StVZO werden die Sätze 2 und 3 aufgehoben“ (BGBl. I, S. 2085)].
12. Gemäß der Übergangsbestimmung § 72 I StVZO gelten für Fahrzeuge, die vor dem 3.7.2021 erstmals in den Verkehr gekommen sind, die zum Zeitpunkt ihrer Zulassung geltenden Vorschriften.
13. Die Streichung des § 35b II Satz 2 und 3 StVZO („Bei KOM ...“) geht zurück auf Anhang I der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.11.2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz [...] (ABl. Nr. L 42, S. 1) i. d. F. vom 13.05.2013 (ABl. Nr. L 158, S. 172).
14. BMV -StV 7 – 8136 U/62 vom 04.12.1962 (VkB1. S. 669) korr. VkB1. 1963, S. 131 i.d.F. vom 06.08.1975 (VkB1. 1975, S. 443).
15. Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kfz hinsichtlich des Sichtfeldes des Fahrzeugführers nach vorn [2018/116] (ABl. EU vom 25.01.2018 L 20/26). Die Regelung ist am 08.10.2016 in Kraft getreten.
16. Vom 20.03.1958; von der Bundesrepublik unterzeichnet am 16.06.1958, in der Bundesrepublik in Kraft gesetzt durch das Zustimmungsgesetz vom 12.06.1965 (BGBl. II, S. 587). Das Übereinkommen wurde mit Wirkung vom 14.09.2017, sein Anhang 4 mit Wirkung vom 06.03.2020 geändert. Siehe hierzu das „Gesetz zur Revision 3 des Übereinkommens vom 20.03.1958 [...] vom 31.03.2019 (BGBl. II 2019, S. 220).
17. Art. 3 zum Gesetz zur Änderung des Gesetzes vom 12.06.1965 zu den Übereinkommen vom 20.03.1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kfz und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung vom 20.12.1968 (BGBl. II 1968, S. 1224).
18. ABl. EU vom 25.01.2018 L 20/26.

19. Nr. 5.1.1 der Regelung UNECE 125.
20. Nr. 2.11. der Regelung UNECE 125.
21. Nr. 5.1.1.2 der Regelung UNECE 125.
22. Anhang 4 Anlage 1 Abbildung 1 der Regelung UNECE 125.
23. BMV -StV 7 – 8136 U/62 vom 04.12.1962 (VkB1. S. 669) korr. VkB1. 1963, S. 131 i. d. F. vom 06.08.1975 (VkB1. 1975, S. 443)
24. Nr. 2.1.3 der Regelung UNECE 125.
25. Nr. 5.1.3 der Regelung UNECE 125.
26. UNECE 125 und „Richtlinie für die Sicht aus Kfz“ BMV – StV 7 – 8136 U/62 vom 04.12.1962 (VkB1. S. 669) korr. VkB1. 1963, S. 131 i.d.F. vom 06.08.1975 (VkB1. 1975, S. 443).
27. Manipulation an Kfz, 1. Aufl. 2018, S. 186.
  28. *Karneth/Koehl*, Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (Losebl.), Rn. 2e zu § 19 StVZO.
  29. BVerwG DAR 1970, 165; BayObLG DAR 1977, 54; OLG Hamm DAR 1987, 158.
  30. *Karneth/Koehl*, a. a. O. (Fn. 27), Rn. 6a zu § 19 StVZO; vgl. *Hentschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2021, Rn. 15 zu § 19 StVZO; vgl. amlt. Begr. zur Aufhebung der 24. AusnVO-StVZO (VkB1. 1977, 655).
31. BayObLG VM 1978, 4; OLG Düsseldorf VRS 85, 66.
32. *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 15 zu § 19 StVZO.
33. OLG Karlsruhe NZV 2007, 44; KG VRS 67, 466.
34. *Arathymos/Böninger/Mißbach*, § 19 StVZO, 5. Aufl. 2021, S. 269.
35. Amlt. Begr. zur 16. ÄndVO straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16.12.1993 [BGBl. I, 2016 (= VkB1. 1994, 143 (149, 150))].
36. VGH Mannheim VRS 121 (2011) Nr. 88, S. 363-377; OLG Düsseldorf NZV 1996, 249; AG Landstuhl, Urt. v. 16.03.2016 -4286 Js 13422/15- juris.
37. BGH NJW 2020, 1287, Rn. 30; so bereits VGH Mannheim VRS 121 (2011) Nr. 88, S. 363-377; KG, Urteil vom 27.03.1998 -2 Ss 341/97- juris; OLG Köln NZV 1997, 283; OLG Düsseldorf NZV 1996, 40, 249.
38. AG Eggenfelden DAR 2006, 404.
39. OLG Koblenz NSTZ 2020, 430.
40. Amlt. Begr. zur Neufassung des Beipielkatalogs [VkB1. 1999, 451 (452)]; *Arathymos/Böninger/Mißbach*, a. a. O. (Fn. 34), S. 22.
41. Amlt. Begr. zur 16. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16.12.1993 [BGBl. I, 2016 (= VkB1. 1994, 143 (149, 150))].
42. Z. B.: „Unbedenklichkeitsbescheinigung hinsichtlich des Auftretens einer möglichen Gefährdung i. S. d. § 19 II StVZO zum Nachweis der Vorschriftsmäßigkeit des nachfolgend beschriebenen Teils [...]“
43. BMV/StV 11/36.16.03 vom 27.05.1986 (VkB1. 1986, S. 306); BMV/StV 13/36.16.03 vom 02.10.1986 (VkB1. 1986, S. 557).
  44. Z. B.: „Blendschutzstreifen auf oberen Rand d. Frontscheibe mittig geteilt, Fa. [...], Typ [...]“
  45. Vgl. *Köhler/Müller*, Gefahrentatbestände in Bußgeldanzeigen – ein Problemfeld, in: VD 2006, 283.
  46. Vgl. *Köhler/Müller*, a. a. O. (Fn. 45).
  47. Richtlinie zur Durchführung von Hauptuntersuchungen und die Beurteilung der dabei festgestellten Mängel an Fahrzeugen nach § 29 StVZO vom 09.03.2006 (VkB1. 2006, 293).
48. Ebenda, Nr. 3.
49. Amlt. Begr. zu Artikel 2 Nr. 1 der 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 10.05.2012 betr. Nr. 189a, 214a BKatV [BR-Drucks. 843/11 (B) vom 30.03.2012].
50. Entgegen OLG Hamm DAR 2007, 340. Zum Analogieverbot BVerfG 82,6.
51. Amlt. Begr. zu Artikel 2 Nr. 1 der 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 10.05.2012 betr. Nr. 189a, 214a BKatV [BR-Drucks. 843/11 (B) vom 30.03.2012].
52. Dauer NZV 2007, 442; Dauer DAR 2011, 660 (662)
53. *Huppertz* SVR 2009, 321.
54. BLFA-StVO/StOWiG I/2007, S. 25.
55. Amlt. Begr. zu § 3 FZV (VkB1. 2006, 603); *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 14 zu § 19 StVZO; *Huppertz* SVR 2009, 321.

56. OLG Jena NZV 2010, 415.
57. BLFA-StVO/StOWiG I/2007, 25; *Huppertz* SVR 2009, 321; *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 14 zu § 19 StVZO.
58. BLFA-StVO/StVOWi I/2007, 25; *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 16 zu § 19 StVZO.
59. *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 2 zu § 30 StVZO.
60. OLG Jena VRS 123 (2012), 238, Rn. 22.
61. OLG Düsseldorf VRS 74, 294; OLG Düsseldorf VRS 90, 203; OLG Jena VRS 123 (2012), 238.
62. *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 15 zu § 23 StVO m. w. N.
63. *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 14 zu § 30 StVZO und Rn. 38 zu § 23 StVO jeweils m. w. N.; OLG Düsseldorf VRS 90 (1996), 200.
64. Nach der Verordnung zur Bestimmung der für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen Verwaltungsbehörden i. d. F. vom 27.06.2014 (GV NRW 2014, 376) ist die Polizei zuständig, „solange sie die Sache nicht an die Kreisordnungsbehörde oder die Staatsanwaltschaft abgegeben hat“.
65. BVerwG Buchholz 442.16 § 17 StVZO Nr. 1 (Vorinstanz VGH Mannheim DAR 1993, 363); OVG Münster NZV 1999, 102; OVG Bautzen 1998, 430; VGH Kassel ESVGH 52, 102; *Laub* SVR 2006, 286; *Huppertz* DAR 2007, 577 (581); *Rebler* PVT 2012, 276; *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 4 zu § 5 FZV.
66. VGH Mannheim DAR 1993, 363.
67. *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 4 zu § 5 FZV.
68. OLG Düsseldorf VRS 75, 70.
69. *Heinrich*, in: *Bachmeier/Müller/Rebler*, Rn. 1 zu § 5 FZV unter Hinweis auf OLG Frankfurt NJW 1966, 1277 (fehlende TÜV-Plakette).
70. OVG Münster NZV 2020, 110
71. OVG Münster NZV 20215, 159; VG Frankfurt/Oder, Urteil vom 11.12.2018 -2 L 1049/18-
72. VG Göttingen, Urteil vom 30.09.2009 -1 A 322/07- juris.
73. VG Augsburg, Beschluss vom 05.09.2007 -Au 3 S 07.00962- juris; *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 3 zu § 5 FZV.
74. OVG Bautzen NZV 1998, 430.
75. *Rebler* VD 2012,111 (113 f.).
76. VG Augsburg, Beschluss vom 05.09.2007 -Au 3 S 07.00962- juris.
77. VG Augsburg, Beschluss vom 05.09.2007 -Au 3 S 07.00962- Rn. 24 juris.
78. *Rebler* PVT 2012, 276 (277); *Rebler* VD 2012, 111 (114).
79. VG Göttingen, Urteil vom 30.09.2009 – 1 A 322/07- juris.
80. *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 4 zu § 5 FZV; *Rebler* PVT 2012, 276 (278).
81. *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 3 zu § 5 FZV m. w. N.
82. *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O. (Fn. 30), Rn. 6 zu § 5 FZV.
83. VG Göttingen, Urteil vom 30.09.2009 – 1 A 322/07- juris.