Elektro-Ladepunkte werden bei Neubau und Renovierung oft verpflichtend

Update Ladeinfrastruktur

Aktueller Gesetzentwurf zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität in Gebäuden

Am 15. Mai 2020 hat der Entwurf des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG), das den Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität in Gebäuden zum Gegenstand hat, den ersten Durchlauf im Bundesrat geschafft. Für Fuhrparkmanager ist dieser Entwurf von Bedeutung, denn wer die Elektrifizierung seines Fuhrparks plant, muss über die Entwicklungen bei künftigen gesetzlichen Pflichten und Vorgaben zur Bereitstellung der Ladeinfrastruktur in Wohn- und Bürogebäuden Bescheid wissen. Gemäß dem alten Physiklehrer-Spruch „Ohne Saft keine Kraft“ bedarf die Elektromobilität im Fuhrpark einer konzeptionellen Ergänzung hinsichtlich der Frage, wie Mitarbeiter durch ausreichende Lademöglichkeiten mit ihren E-Autos auch mobil gehalten werden können.

Mit dem Klimaschutzprogramm hatte sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2030 mindestens sieben Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein sollen. Als Hindernis für den flächendeckenden Einsatz von Elektrofahrzeugen gilt unter anderem das Fehlen einer ausreichenden Ladeinfrastruktur. Daher wird für die Elektromobilität eine entsprechend große Zahl an Ladestationen benötigt. Aus diesem Grund hat die Bundesregierung mit dem „GEIG“ einen Gesetzentwurf auf den Weg gebracht, um neue Regeln für Gebäude mit größeren Parkplätzen aufzustellen. In der Sache geht es also um die Verbesserung der Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu Hause, am Arbeitsplatz und bei alltäglichen Besorgungen durch vorbereitende Ladeinfrastruktur und Ladepunkte bei Wohn- und Nichtwohngebäuden mit größeren Parkplätzen. Damit werden zugleich Hausaufgaben erledigt, weil Deutschland die Vorgaben aus der EU-Gebäuderichtlinie vom 30. Mai 2018 zum Aufbau von Ladeinfrastruktur in nationales Recht umsetzen muss und zwar sowohl bei Neubauten, als auch bei Sanierungen sowie bei Bestandsimmobilien. Die Schaffung einer vorbereitenden Leitungsinfrastruktur sowie die Bereitstellung von Ladepunkten gilt vor allem für Pkw und Lieferfahrzeuge.

Für die Wirtschaft, einschließlich der Privatpersonen, die ihr Wohnungseigentum vermieten, ergibt sich mit der Umsetzung des Gesetzes ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von circa 30,7 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand liegt bei etwa 622 Millionen Euro. Um die Belastungen insbesondere für kleine und

(Fortsetzung auf S. 39)

RECHTSPRECHUNG

VERKEHRSZIVILRECHT

Fiktive Schadensberechnung: Preiserhöhung der Reparaturkosten in Verweiswerkstatt
Bei der fiktiven Schadensberechnung ist für die Bemessung des Schadensersatzanspruchs materiell-rechtlich der Zeitpunkt der vollständigen Erfüllung, verfahrensrechtlich regelmäßig der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung maßgeblich. Vorher eintretende Preissteigerungen für die günstigere Reparaturmöglichkeit in einer freien Fachwerkstatt, auf die der Schädiger den Geschädigten gemäß § 254 Abs. 2 BGB verweisen darf, gehen daher in der Regel zulasten des Schädigers.
Die zwischenzeitlich erfolgte Erhöhung der Preise in der Verweiswerkstatt war daher in die Schadensbemessung einzubeziehen. BGH, Urteil vom 18.02.2020, Az. VI ZR 115/19

Reichweite der Halterhaftung nach § 7 Abs. 1 StVG für einen Anhänger
Der Schaden wurde dadurch verursacht, dass der bei der beklagten Versicherung haftpflichtversicherte Sattelauflieger durch starken Seitenwind gegen den auf demselben Parkplatz abgestellten Pkw der Geschädigten geschoben wurde. Es hat sich damit die aus der Konstruktion des Anhängers resultierende Gefahr einer unkontrollierten Bewegung durch Windeinfluss verwirklicht, die durch das Abstellen noch nicht beseitigt war, auch wenn dieses ordnungsgemäß erfolgte. Diese Gefahr wird vom Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG erfasst, wenn sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Unfallverursachung im Verkehrsraum befand. Der notwendige Zusammenhang zwischen dem Betriebsvorgang und der streitgegenständlichen Schadensursache ist dann gegeben, unabhängig davon, ob sich der Anhänger zum Zeitpunkt seiner Verschiebung schon in Bewegung befand oder durch den Wind „in Richtung der Räder" bewegt wurde. Unerheblich ist auch, ob sich der Unfall im privaten oder öffentlichen Verkehrsraum ereignet. BGH, Urteil vom 11.02.2020, Az. VI ZR 286/19

Anscheinsbeweis bei Zusammenstoß des Wendenden mit dem fließenden Verkehr
Bei einem Zusammenstoß des Wendenden mit dem fließenden Verkehr spricht ein Anscheinsbeweis für ein Fehlverhalten des Wendenden als Unfallursache; ihn trifft im Allgemeinen die Alleinhaftung. Eine verkehrsübliche Geschwindigkeitsüberschreitung (bis zu 50 Prozent der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) des Unfallgegners reicht zur Entkräftung dieses Anscheinsbeweises nicht aus. Der in einer solchen Überschreitung liegende Verursachungsbeitrag ist aber in die erforderliche Abwägung einzubeziehen, wenn er sich entweder auf das Unfallgeschehen oder auf die Schwere der Unfallfolgen ausgewirkt hat; eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 8 km/h bei zulässigen 50 km/h rechtfertigt eine Mithaftungsquote von nicht mehr als 25 Prozent.

Die Ersparnis berufsbedingter Aufwendungen durch einen unfallbedingten Beschäftigungsausfall kann mangels näherer Darlegung mit 10 Prozent des auf den Ausfallzeitraum entfallenden Nettoeinkommens geschätzt werden. OLG Dresden, Urteil vom 25.02.2020, Az. 4 U 1914/19

Anscheinsbeweis beim Einfädeln in den fließenden Verkehr
Für die Bestimmung der Haftungsquote bei einem Verkehrsunfall sind nur erwiesene Tatsachen heranzuziehen. Wer sich in den fließenden Verkehr einfädelt, hat die größtmögliche Sorgfalt zu beachten; kommt es gleichwohl zu einem Unfall, streitet der Anscheinsbeweis gegen ihn. Dies gilt nicht, wenn der Einfahrvorgang im Unfallzeitpunkt bereits beendet war; hierbei gehört ein örtlicher Zusammenhang bis zu 12 Metern noch zum Einfahrvorgang. OLG Dresden, Beschluss vom 05.02.2020, Az. 4 U 2191/19

Beweiserhebung zur Frage der Reparatur von Vorschäden eines Fahrzeugs
Die Berufung wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf den Hinweisbeschluss vom 20. Dezember 2019 Bezug genommen:
Für eine Schadensschätzung nach § 287 ZPO sind greifbare Tatsachen erforderlich, die der Kläger darlegen und beweisen muss. Eine Beweiserhebung zur Frage der Reparatur von Vorschäden eines Fahrzeugs hat nicht zu erfolgen, wenn der Vortrag des Klägers sich als willkürlich und als Angabe „ins Blaue hinein" darstellt. Dies ist der Fall, wenn keinerlei valide Indizien für eine sach- und fachgerechte Reparatur des Vorschadens vorgetragen werden. OLG Hamm, Beschluss vom 14.02.2020, Az. 7 U 70/19

Anspruch auf Erstattung einer Nutzungsausfallentschädigung
Der Geschädigte kann die Erstattung einer Nutzungsausfallentschädigung bis zur Schadensbehebung für einen angemessenen Zeitraum verlangen. Erforderlich sind hierfür ein Nutzungswille und eine hypothetische Nutzungsmöglichkeit des Geschädigten für die gesamte Dauer, für die der Anspruch geltend gemacht wird, wobei insoweit der Geschädigte grundsätzlich darlegungs- und beweisbelastet ist. Allerdings spricht die Lebenserfahrung für einen Nutzungswillen hinsichtlich des Fahrzeugs, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre. Dementsprechend ist der hypothetische Nutzungswille des privaten Halters beziehungsweise Eigentümers eines Fahrzeugs für die Dauer des Fahrzeugausfalls grundsätzlich zu vermuten, ohne dass es insoweit einer besonderen Darlegung bedarf. Der Verweis des Schädigers auf den langen Zeitraum, in dem der Geschädigte nicht über sein Fahrzeug verfügte, genügt nicht, um den nach der Lebenserfahrung anzunehmenden Nutzungswillen des Geschädigten in Zweifel zu ziehen. Der Geschädigte hat das Fahrzeug unstreitig reparieren lassen. Zudem hat sich der Geschädigte keineswegs damit abgefunden, über ein funktionsfähiges Fahrzeug nicht zu verfügen, sondern ist zunächst wiederholt an den Schädiger herangetreten, um eine Reparaturkostenübernahme zu erreichen. Es sind insbesondere keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass dem Geschädigten ein anderes Fahrzeug zur Verfügung stand und schon von daher eine fühlbare Nutzungsbeeinträchtigung nicht bestand.

Hinsichtlich der Bemessung des für die Nutzungsentschädigung zu berücksichtigenden Zeitraums ist dem Geschädigten zunächst ein Ersatz für die Zeit der Schadensbegutachtung zuzubilligen. Weiterhin ist dem Geschädigten je nach Ausmaß des Schadens regelmäßig eine gewisse Zeit für die Wahl zwischen Reparatur und Ersatzbeschaffung zuzugestehen. Im Übrigen muss sich der Geschädigte um eine zügige Reparatur beziehungsweise Ersatzbeschaffung bemühen. Er darf daher grundsätzlich nicht die Übernahmebestätigung durch den Haftpflichtversicherer der Gegenseite abwarten. Brandenburgisches OLG, Urteil vom 27.02.2020, Az. 12 U 86/18

Kein Verstoß gegen Schadensminderungsobliegenheit bei Nichtinanspruchnahme des Vollkaskoversicherers
Dem Geschädigten ist ein Verstoß gegen seine Schadensminderungsobliegenheit nicht deshalb vorzuwerfen, weil er nicht sofort seinen Kaskoversicherer in Anspruch genommen hat. Vom Geschädigten kann bereits grundsätzlich nicht verlangt werden, seinen Vollkaskoversicherer in Anspruch zu nehmen, denn Sinn und Zweck der Kaskoversicherung ist gerade nicht die Entlastung des Schädigers. Jedenfalls kann vom Geschädigten nicht verlangt werden, dass er bei einer eindeutigen Haftungsverteilung wie im vorliegenden Fall eines Auffahrunfalles, in dem von Schädigerseite auch keine Einwendungen gegen eine Einstandspflicht dem Grunde nach erhoben werden, parallel zur Inanspruchnahme der Haftpflichtversicherung der Gegenseite bereits an seinen Kaskoversicherer herantritt.

Ohne Erfolg verweist der Schädiger ferner darauf, dass der Geschädigte gegenüber dem Leasinggeber zur Instandsetzung des Fahrzeugs verpflichtet gewesen sei und der Schädiger deshalb darauf habe vertrauen dürfen, die Reparatur werde vom Geschädigten zeitnah veranlasst werden. Brandenburgisches OLG, Urteil vom 27.02.2020, Az. 12 U 86/18

ARBEITSRECHT

Strafrecht/Bußgeld/ Ordnungswidrigkeiten

Verwertbarkeit der Messergebnisse bei standardisierter Geschwindigkeitsmessung
Dass bei einem standardisierten Messverfahren zur Geschwindigkeitsmessung im Bußgeldverfahren keine Speicherung der Rohmessdaten erfolgt, führt nicht zur Unzulässigkeit der Verwertung der Messergebnisse dieses Messverfahrens.

Nach der BGH-Rechtsprechung ist eine Überprüfung der Messergebnisse eines standardisierten Messverfahrens nur bei Vorliegen von konkreten Anhaltspunkten für Messfehler geboten. Dies schließt es aus, die Messergebnisse schon wegen des allgemeinen Umstands der nicht erfolgten Speicherung von Rohmessdaten als unverwertbar anzusehen. Dies ist nicht mit dem Fehlen einer nachträglichen Richtigkeitskontrolle des Messergebnisses eines standardisierten Messergebnisses gleichzusetzen. Das Überprüfungsinteresse ist vielmehr dadurch gewahrt, dass bei begründeten Zweifeln an der Konformität des in Rede stehenden Geräts mit den zulassungstechnischen Vorgaben der PTB oder bei Vermutung eines Gerätedefekts die Möglichkeit einer Befundprüfung durch die zuständige Eichbehörde oder eine staatlich anerkannte Prüfstelle besteht, mit der festgestellt werden kann, ob ein geeichtes beziehungsweise eichfähiges Messgerät die Verkehrsfehlergrenzen einhält. OLG Bremen, Beschluss vom 06.04.2020, Az. 1 SsRs 10/20

Parkverstoß: Ermittlung eines Fahrzeugführers im Ausland ist unverhältnismäßig
Nach § 25a Abs. 1 StVG kann die Verwaltungsbehörde dem Halter eines Fahrzeugs die Kosten des Bußgeldverfahrens auferlegen, wenn sie einen Halt- oder Parkverstoß feststellt und die Ermittlung des Führers, der den Verstoß begangen hat, einen unangemessenen Aufwand erfordert.

Im vorliegenden Fall wurde das Fahrzeug an einer Straße abgestellt, in der ein Parkscheinautomat steht. Der im Fahrzeug ausgelegte Parkschein war

(Fortsetzung auf S. 40)

mittlere Unternehmen so gering wie möglich zu halten, soll das Gesetz keine Anwendung auf Nichtwohngebäude finden, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von ihnen selbst genutzt werden. Es verwundert daher nicht besonders, dass der Gesetzentwurf nicht nur Zustimmung findet; insbesondere Verbände wie der Verband der Immobilienverwalter Deutschland (VDIV) und der Spitzenverband der Wohnungswirtschaft GdW halten ihn nicht durchweg für gelungen.

Was sieht der Entwurf im Einzelnen vor?

Beim Neubau von Wohngebäuden und der „größeren" – also umfassenden – Renovierung von Wohngebäuden als Bestandsgebäuden, die über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, muss jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden. Voraussetzung bei der Renovierung ist jedoch, dass diese den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst.

Für den gewerblichen Bereich und Bürogebäude gilt beim Neubau von Nichtwohngebäuden und der „größeren" Renovierung bestehender Nichtwohngebäude, die über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, dass mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet werden muss.

Bei Nichtwohngebäuden, die über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 20 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet wird.

Diese Regeln sollen auch für gemischt genutzte Gebäude gelten, die aus einem getrennt als Wohngebäude oder Nichtwohngebäude zu behandelnden Teil bestehen und die zusammen über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen.

Eine Ausnahme gilt jedoch, wenn bei einer „größeren" Renovierung von Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur sieben Prozent der Gesamtkosten der „größeren" Renovierung des Gebäudes überschreiten; in diesem Fall sind die Pflichten zur Errichtung von Leitungsinfrastruktur und Ladepunkten (§§ 8–10 GEIG-E) nicht anzuwenden. Gleiches gilt, wenn sich Gebäude im Eigentum von kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) befinden und diese auch von ihnen genutzt werden.

Die vorsätzliche oder leichtfertige Nichterfüllung der Verpflichtung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur und Ladepunkten ist künftig bußgeldbewehrt. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 10.000 Euro geahndet werden (§ 14 GEIG-E).

Werden Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen gebaut oder umfassend renoviert, müssen künftig alle Stellplätze mit Schutzrohren für Elektrokabel ausgestattet werden. Bei Nichtwohngebäuden muss mindestens jeder fünfte Stellplatz ausgerüstet und mindestens ein Ladepunkt errichtet werden. Ab 2025 muss jedes nicht zum Wohnen genutzte Gebäude mit mehr als 20 Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt ausgestattet werden. Verstöße werden mit Bußgeldern geahndet.

Kritik der Verbände am Entwurf

Der Gesetzentwurf wurde bereits von verschiedenen Verbänden kritisiert. So sieht der Verband der Immobilienverwalter Deutschland (VDIV) Nachholbedarf im Versorgungsnetz, denn Voraussetzung für einen Umstieg auf E-Autos sei nicht nur, dass genügend Ladestationen zur Verfügung stünden. Vielmehr müsse die ausreichende Stromversorgung gesichert sein, selbst wenn mehrere E-Autos gleichzeitig geladen werden. Die heutigen Netze seien darauf noch nicht überall entsprechend ausgelegt. Das Versorgungsnetz dürfe insoweit nicht hinter der Ladeinfrastruktur hinterherhinken. Deswegen müssten bei der Erschließung von Neubaugebieten alle Leitungen ausreichend dimensioniert sein. Auch bei Erneuerungen im Netz müsste E-Mobilität eingeplant werden.

Auch der Spitzenverband der Wohnungswirtschaft GdW äußerte Kritik am Entwurf. Zwar müsste für mehr Elektromobilität ein Teil der

(Fortsetzung auf S. 41)

RECHTSPRECHUNG

abgelaufen und daher nicht mehr gültig (Verstoß gegen § 13 Abs. 1 StVO).
Der Ermittlung des Fahrzeugführers innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist war „unverhältnismäßig" im Sinne des § 25a StVG. Der vermeintliche Fahrzeugführer ist allein dadurch, dass ihn der Halter benannt hat, noch nicht „ermittelt". Vorliegend hatte der Halter angegeben, er habe das Fahrzeug an den honorigen Herrn B. aus Brasilien verliehen und eine genaue postalische Anschrift des vermeintlichen Fahrers mitgeteilt.

Die bloße Belastung durch den Halter reicht nicht aus, um einen Verdächtigen als Täter zu ermitteln. Benennt der Halter einen Fahrzeugführer mit Wohnsitz im Ausland, ist dies allein noch kein Grund, um von unangemessenem Aufwand auszugehen. Dies ist vielmehr im Einzelfall abzuwägen. Eine drohende Verjährung rechtfertigt die Unangemessenheit nicht, da der Lauf der Verjährungsfrist während eines Rechtshilfeverfahrens unterbrochen ist, § 33 Abs. 1 Nr. 6 OWiG. Das Bundesverfassungsgericht hat indes geurteilt, dass im Hinblick auf den Bagatellcharakter des Tatvorwurfs beim Parkverstoß eine Anhörung im Ausland bedenkenfrei als unangemessener Ermittlungsaufwand gewertet werden kann. Dem schließt sich das erkennende Gericht an. AG Tübingen, Beschluss vom 27.03.2020, Az. 16 OWi 788/20

Kein „mittelbarer" Halter-Verstoß bei Parken in Umweltzone ohne gültige Plakette
Die dem Straßenverkehrsrecht fremde Annahme einer „mittelbaren" Verkehrsteilnahme des Halters bietet mangels Feststellung einer rechtswidrigen und vorwerfbaren Handlung – sei es durch Tun oder Unterlassen – keine Grundlage für dessen Verurteilung wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit wegen Verstoßes gegen ein Verkehrsverbot zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen. Auch wenn ein Kraftfahrzeug in einer Umweltzone ohne (gültige) Plakette im Sinne des § 3 der 35. BImSchV lediglich geparkt war, kann dies nach § 49 Abs. 3 Nr. 4 StVO als Verkehrsordnungswidrigkeit des Kraftfahrzeugführers geahndet werden. Wird ein Kraftfahrzeug ohne (gültige) Plakette und damit ordnungswidrig in einer Umweltzone geparkt, stellt dies eine der Kostenregelung des § 25a Abs. 1 Satz 1 StVG unterfallende Anlassordnungswidrigkeit („Parkverstoß") dar. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 26.02.2020, Az. 2 RBs 1/20

Fahrtenbuchauflage

Anordnung zur Führung eines Fahrtenbuchs
Bei einer unterbliebenen Rücksendung eines dem Fahrzeughalters übersandten Anhörungs- oder Zeugenfragebogens zur Ermittlung des Fahrzeugführers ist die zuständige Behörde regelmäßig nicht gehalten, weitere aufwendige und zeitraubende Ermittlungsmaßnahmen einzuleiten und durchzuführen. Ein Aussage- oder Zeugnisverweigerungsrecht des Fahrzeughalters in einem Ordnungswidrigkeiten- oder Strafverfahren steht der Anordnung zur Führung eines Fahrtenbuchs nicht entgegen. Auch ein erst- oder einmaliger Verkehrsverstoß von erheblichem Gewicht kann eine Anordnung zum Führen eines Fahrtenbuchs rechtfertigen. Bei Fahrtenbuchauflagen ergibt sich das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung regelmäßig aus den ihren Erlass rechtfertigenden Gründen. OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 02.02.2020, Az. 3 M 16/20

Fahrtenbuchanordnung trotz vorhandenem elektronischen Fahrtenschreiber
Es steht der Erforderlichkeit einer Fahrtenbuchanordnung grundsätzlich nicht entgegen, wenn das betroffene Fahrzeug mit einem (elektronischen) Fahrtenschreiber ausgestattet ist.

Dies gilt jedenfalls dann, wenn aufgrund des Verhaltens des Fahrzeughalters nicht damit zu rechnen ist, dass er die Daten aus dem Fahrtenschreiber bei (möglichen) zukünftigen Verkehrsverstößen der zuständigen Ordnungswidrigkeitenbehörde zur Verfügung stellen wird, soweit es um die Aufklärung von Verkehrsverstößen geht. Vorliegend hat sich der Halter auf sein Aussageverweigerungsrecht „zurückgezogen" und erst nach Einstellung des Ordnungswidrigkeitenverfahrens auf die Existenz des Fahrtenschreibers hingewiesen.

Der Zweck der Anordnung der Fahrtenbuchauflage besteht darin, sicherzustellen, dass bei künftigen Verkehrsverstößen mit einem Kraftfahrzeug die Feststellung des Fahrzeugführers ohne Schwierigkeiten möglich ist. Sie soll gewährleisten, dass in Zukunft der Täter einer Verkehrsordnungswidrigkeit im Hinblick auf die kurze Verjährung rechtzeitig ermittelt werden kann. Unter Beachtung dieses Gesetzeszwecks ist die Anordnung der Fahrtenbuchauflage neben der bereits nach § 57 a StVZO bestehenden Vorlagepflicht in Bezug auf die ebenfalls anzufertigenden Aufzeichnungen eines digitalen Kontrollgeräts mit Fahrerkarte im vorliegenden Fall verhältnismäßig. VG Hannover, Beschluss vom 24.02.2020, Az. 5 B 5094/19

Fahrerlaubnis/Fahrverbot

Fahrerlaubnisentziehung wegen Selbstmedikation mit Cannabis
Es ist auf einen regelmäßigen Cannabiskonsum zu schließen, wenn sich bei einer sogenannten spontanen Blutabnahme im Blutserum des Betroffenen ein Wert von mindestens 150 ng/ml THC-Carbonsäure ergibt. Wer ohne ärztliche Verschreibung die Wirkung von Cannabis ausprobiert (Selbstmedikation), ist bei der Bewertung seiner Fahreignung nach den allgemeinen Maßstäben zu behandeln, die für gelegentliche beziehungsweise regelmäßige Konsumenten von Cannabis nach Anlage 4 zur FeV (Nr. 9.2.1 und 9.2.2) gelten. Der Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung kann nicht durch eine ärztliche Verschreibung von Cannabis, sondern grundsätzlich nur auf der Grundlage einer medizinisch-psychologischen Begutachtung erbracht werden. VG Aachen, Beschluss vom 14.04.2020, Az. 3 L 1440/19

MPU-Anordnung bei gelegentlichem Cannabiskonsum
Tatsachen, die Zweifel an der Fahreignung eines Fahrerlaubnisinhabers begründen, liegen vor, wenn ein gelegentlicher Cannabiskonsument erstmalig unter Einfluss von Cannabis ein Kraftfahrzeug führt (Cannabisfahrt). In diesem Fall sind lediglich abklärungsbedürfte Zweifel an der Fahreignung gerechtfertigt, die Fahrungeeignetheit steht noch nicht fest. Die von der Fahrerlaubnisbehörde gewählte Zeitspanne von drei Monaten für die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Untersuchungsstelle für Fahreignung ist nicht zu beanstanden. Bei der Beurteilung, ob die Länge der Frist zur Gutachtenvorlage angemessen ist, muss berücksichtigt werden, dass der von der Gutachtenanordnung betroffene Fahrerlaubnisinhaber für die Dauer des Fristlaufs weiter als Führer eines Kraftfahrzeugs am Straßenverkehr teilnehmen darf. Mit zunehmender Länge der Frist erhöht sich das Risiko, dass sich bei der Verkehrsteilnahme des Betroffenen, dessen Fahreignung zweifelhaft ist, eine Gefahr für seine Person beziehungsweise Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer verwirklicht. VG Aachen, Beschluss vom 20.04.2020, Az. 3 L 1330/19

Glaubhaftigkeit unwissentlichen Amphetaminkonsums
Die Behauptung des unwissentlichen Amphetaminkonsums erscheint unglaubhaft, wenn sie darauf gestützt wird, dass dieser Konsum auf dem Gebrauch eines Nasensprays beruhe.

Das Vorbringen zum unwissentlichen Amphetaminkonsum ist als unglaubhaft und daher als bloße Schutzbehauptung einzustufen. Die den Kern des Vortrags bildende Behauptung, das Nasenspray der Bekannten habe von dieser mit Amphetaminöl dergestalt präpariert werden können, dass dessen Anwendung zu einer unbewussten Drogenaufnahme im pharmakologisch wirksamen Bereich führen konnte, erscheint ohne realen Hintergrund.

Bei einer Amphetaminbase (= „Amphetaminöl") handelt es sich um eine ölige Flüssigkeit. Das Öl ist flüchtig und leicht verdampfbar. Eine Inhalation zur Aufnahme ist daher möglich. Allerdings ist das Öl praktisch wasserunlöslich. Eine Anwendung als Nasenspray erscheint daher unwahrscheinlich. Es kommt hinzu, dass das in der Amphetaminbase enthaltene Amin einen penetranten Geruch besitzt. Die Antragstellerin hat lediglich erklärt, dass sie den penetranten Geruch des Amins nicht habe wahrnehmen können, weil sie ja einen Schnupfen gehabt habe. Dieser Einwand ist schon für sich genommen nicht plausibel, wenn man sich einmal vor Augen führt, dass Amin als Abkömmling des Ammoniaks (NH3) einen ganz besonders intensiven Geruch verbreitet, nämlich von „Fisch, der zu verwesen beginnt". VG Aachen, Beschluss vom 24.04.2020, Az. 3 L 1342/19

Kein Absehen vom Fahrverbot bei zahlreichen Geschwindigkeitsüberschreitungen
Das erkannte Fahrverbot von einem Monat entspricht der Regelanordnung nach § 4 Abs. 1 BKatV, Ziff. 11.3.8 BKat. Die Urteilsgründe lassen erkennen, dass sich das Tatgericht der Möglichkeit eines Absehens von einem Fahrverbot bei Vorliegen einer „besonderen Härte" bewusst war. Die in den zahlreichen erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen zum Ausdruck gekommene Rücksichtslosigkeit des Betroffenen gegenüber Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer lässt ein Absehen von einem Fahrverbot nicht mehr zu. Zudem lassen sich weder den Urteilsgründen noch der Rechtsbeschwerdebegründung konkrete Anhaltspunkte für einen Ausnahmefall der „besonderen Härte" oder dafür entnehmen, dass der Betroffene nicht in der Lage wäre, das Fahrverbot von einem Monat durch Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, durch Heranziehung von Familienangehörigen oder durch zeitweise Beschäftigung eines Fahrers zu kompensieren oder diese Möglichkeiten miteinander zu kombinieren. Brandenburgisches OLG, Beschluss vom 03.01.2020, Az. (1 B) 53 Ss-OWi 709/19 (403/19)

(Fortsetzung auf S. 42)

Ladeinfrastrukturen in den Liegenschaften der Wohnungswirtschaft verortet sein. Jedoch sei nach Angaben der Mitgliedsunternehmen derzeit die Nachfrage noch nicht besonders groß. Dabei seien Hemmnisse für den Aufbau von Ladeinfrastrukturen auszuräumen, beispielsweise durch Refinanzierungsmöglichkeiten aus der Ladeinfrastruktur und dem Verkauf von Ladestrom. Außerdem müsse es eine Förderung für die Herstellung der Leitungsinfrastruktur wie der Ladeinfrastruktur geben, da durch die geplanten Regelungen zur Leitungsinfrastruktur auch Mieter ohne Elektrofahrzeug finanziell belastet werden.

Empfehlungen der Ausschüsse und Beschluss im Bundesrat

Der Gesetzentwurf wurde am 5. März 2020 an die Ausschüsse überwiesen. Federführend ist der Wirtschaftsausschuss; beteiligt sind außerdem die Ausschüsse für innere Angelegenheiten, für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, der Rechtsausschuss, der Verkehrsausschuss sowie der Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung. Die Empfehlungen der Ausschüsse erfolgten am 23. März 2020 (BR-Drs. 111/1/20) und betreffen vor allem die Sicherstellung der Stromversorgung zur Vermeidung von Ladeengpässen. Die Ausschussempfehlungen kritisieren, dass sich die Bundesregierung lediglich auf eine Eins-zu-eins-Umsetzung der novellierten EU-Gebäuderichtlinie 2018/844 beschränkt habe. Es müsse sichergestellt werden, dass bei den Ladeeinrichtungen auch dann ausreichend Strom verfügbar ist, wenn mehrere Verbraucher gleichzeitig darauf zugreifen, um ihre Fahrzeuge zu laden. Die heutigen Stromnetze sind darauf nicht überall ausgelegt. Ladeengpässe drohten etwa, wenn Ortsnetztrafos zu klein und Erdkabel zu dünn seien. Hier bestehe dringender Handlungsbedarf. Das Versorgungsnetz dürfe keinen Kapazitätsengpass vor der Ladeinfrastruktur bilden. Zuständigkeit und Verantwortlichkeit für Lückenschlüsse beziehungsweise ein Ausbau der Versorgungsnetzinfrastruktur seien klar und eindeutig zu regeln. Die Installation und Bereitstellung von Leitungen und entsprechender elektrischer Leistung – zumindest bis zur Grundstücksgrenze – seien eine Aufgabe der (kommunalen) Daseinsvorsorge.

Aus Gründen der Energieversorgungssicherheit bei einer künftig hohen Anzahl von Elektrofahrzeugen empfehlen die Ausschüsse dem Bundesrat zu fordern, das netzdienliche Laden künftig zur obligatorischen Voraussetzung der Ladeinfrastrukturförderung zu machen und hierüber dessen Nichtberücksichtigung im vorliegenden Gesetzentwurf zu kompensieren. Ferner sollen die im Gesetzentwurf vorgesehenen Auslösetatbestände für Nachrüstverpflichtungen für bestehende Wohn- und Nichtwohngebäude im weiteren Gesetzgebungsverfahren erweitert werden. Da mit der vorgesehenen Regelung selbst die Grundsanierung eines reinen Garagengebäudes nicht zu einer Nachrüstungsverpflichtung führen würde, wird vorgeschlagen, als zusätzlichen Auslösetatbestand für Nachrüstverpflichtungen bei bestehenden Gebäuden auch die Renovierung der elektrischen Infrastruktur oder der Stellplätze/Parkplätze einzubeziehen. Auch sollte die Anzahl der Ladepunkte in Relation zur Anzahl der Stellplätze gesetzt werden und zusätzlich mindestens jeder zehnte Stellplatz mit einem Ladepunkt ausgestattet werden. Denn die Steigerung der Akzeptanz für Elektromobilität bedürfe eines sichtbaren Ausbaus der Ladeinfrastruktur. Jedoch sollte bei Vorliegen einer technischen Unmöglichkeit oder aufgrund einer Unmöglichkeit wegen Brandschutzbestimmungen von einer Pflicht zur Ausstattung mit Ladeinfrastruktur abgesehen werden.

Wie geht es weiter?

Eine entsprechende Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf hat der Bundesrat in seiner 989. Sitzung am 15. Mai 2020 beschlossen (BR-Drs. 111/20B). Damit ist der erste Durchgang im Bundesrat abgeschlossen. Der Bundestag muss nunmehr über die vom Bundesrat vorgeschlagenen Anpassungen beraten und beschließen. Danach muss der nicht zustimmungsbedürftige Gesetzentwurf noch vom Bundestag verabschiedet werden. Das Gesetz soll am Tag nach seiner Verkündung in Kraft treten. Fuhrparkmanager sollten diesen Gesetzgebungsvorgang im Auge behalten, vor allem wenn es um zusätzliche Fördermöglichkeiten der Ladeinfrastruktur geht.

Rechtsanwalt Lutz D. Fischer, St. Augustin
Kontakt: kanzlei@fischer.legal
Internet: www.fischer.legal

So schnell haben Sie noch nie verkauft!

Kaum drin, schon weg …

Bei Autobid.de warten europaweit mehr als 25.000 registrierte Kfz-Händler in 40 Ländern auf Ihre gebrauchten Fahrzeuge. 150.000 verkaufte Einheiten pro Jahr sprechen da für sich.

Wann gehen Sie auf Nummer sicher und vermarkten Ihre PKW und Nutzfahrzeuge aus dem Kauf-Fuhrpark in einer unserer täglichen Online-Auktionen?

Planen Sie jetzt mit uns Ihren schnellen, revisionssicheren und lukrativen Gebrauchtfahrzeug-Verkauf.
Kontakt: +49 611 44796-55 oder autobid@auktion-markt.de

Autobid.de ist eine Marke der Auktion & Markt AG

autobid.de
auto-auktionen

RECHTSPRECHUNG

VERSICHERUNGSRECHT

Steuerrecht
Dienstwagenbesteuerung

Krankheitskosten bei Wegeunfall zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte
Aufwendungen in Zusammenhang mit der Beseitigung oder Linderung von Körperschäden, die durch einen Unfall auf einer beruflich veranlassten Fahrt zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte eingetreten sind, können gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 EStG als Werbungskosten abgezogen werden. Sie werden von der Abgeltungswirkung der Entfernungspauschale nicht erfasst. Diese erstreckt sich nur auf fahrzeug- und wegstreckenbezogene Aufwendungen. Unter die Abgeltungswirkung des § 9 Abs. 2 Satz 1 EStG fallen auch außergewöhnliche Kosten für die Wege zwischen Wohnung und regelmäßiger Arbeitsstätte (erste Tätigkeitsstätte) unabhängig von ihrer Höhe. An dieser Rechtsprechung, die der überwiegend im Schrifttum vertretenen Auffassung entspricht (vgl. Literatur), hält der Senat nach nochmaliger Prüfung fest. Sie gilt auch für die im Streitfall zu beurteilende Fassung des § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4, Abs. 2 Satz 1 EStG. BFH, Urteil vom 19.12.2019, Az. VI R 8/18

Fahrzeuge zum Eiltransport von Blutkonserven sind von der Kfz-Steuer befreit
Fahrzeuge, die ausschließlich zur Durchführung eiliger Bluttransporte benutzt werden, sind gemäß § 3 Nr. 5 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) von der Steuer befreit. Der Eiltransport von im Notfall benötigten Blutkonserven stellt (anders als der „Regeltransport" zur Versorgung mit einem Grundvorrat) einen Einsatz im Rettungsdienst i. S. d. § 3 Nr. 5 KraftStG dar.

Nach dem Verkehrsrecht sind gemäß § 35 Abs. 5a StVO Fahrzeuge des Rettungsdienstes von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Die Inanspruchnahme von Sonderrechten nach § 35 Abs. 5 StVO kommt nicht nur in Fällen in Betracht, in denen der Transport in Lebensgefahr schwebender Menschen selbst gilt, sondern ist auch dann erlaubt, wenn hierzu Blutkonserven transportiert werden sollen. Es kann keinen Unterschied machen, ob ein dringend hierauf angewiesener Patient zu einer Einrichtung gebracht wird, die über das erforderliche Blut verfügt, oder ob das Blut zum Patienten gebracht wird. Diese Wertungen des Straßenverkehrsrechts sind in gleicher Weise für das Kraftfahrzeugsteuerrecht maßgebend. FG Baden-Württemberg, Urteil vom 15.11.2019, Az. 13 K 2373/17

Berufskraftfahrer: Fahrerlaubnisentziehung wegen Nichtbeibringung MPU-Gutachten
Bei einem Berufskraftfahrer liegen hinreichende Tatsachen für eine Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens wegen des Verdachts eines Alkoholmissbrauchs nach § 13 Abs. 2 Buchstabe a vor, wenn er zweimal unter Alkoholeinfluss mit aggressivem Verhalten und Kontrollverlust auffällig geworden ist und dabei in einem Fall eine Blutalkoholkonzentration von über zwei Promille vorlag. Dies gilt auch dann, wenn die Vorfälle jeweils in der arbeitsfreien Zeit des Berufskraftfahrers erfolgten. VG Bremen, Beschluss vom 21.04.2020, Az. 5 V 580/20

Strafzettel, die von privaten Dienstleistern ausgestellt worden sind, könnten generell ungültig sein

Kein Einsatz von privaten Dienstleistern zur Überwachung des ruhenden Verkehrs!

Das OLG Frankfurt a. M. hat mit einem Aufsehen erregenden Beschluss vom 03. Januar 2020 (Az. 2 Ss-OWi 963/18) den Einsatz von privaten Dienstleistern zur Überwachung des ruhenden Verkehrs für gesetzeswidrig erklärt.

Die Stadt Frankfurt a. M. hatte seit 2018 zur Kontrolle von Parkverstößen Leiharbeitnehmer in Uniform der Stadtpolizei eingesetzt, die auch „Knöllchen" verteilten. In einem Falle setzte sich ein Verkehrsteilnehmer gegen ein solches Knöllchen in Höhe von 15 Euro zur Wehr – mit Erfolg. Denn nach dem OLG Frankfurt a. M. sind alle Knöllchen, die der private Dienstleister verteilt hat, unwirksam. Das OLG entschied, dass die den kommunalen Polizeibehörden gesetzlich zugewiesene Verpflichtung der Überwachung des ruhenden Verkehrs und die Ahndung von Verstößen hoheitliche Aufgaben sind. Mangels Ermächtigungsgrundlage dürfen sie nicht durch private Dienstleister durchgeführt werden. Allein im Jahr 2018 soll dies auf 700.000 Parkverstöße zutreffen. Die ungültigen Buß- und Verwarngelder sollen sich auf rund 10 Millionen Euro belaufen. Zahlen für 2019 lagen nicht vor, dürften sich aber in einer ähnlichen Größenordnung bewegen.

Der Senat des OLG hatte zuvor auch schon in Grundsatzentscheidungen vom 26. April 2017 (Az. 2 Ss-Owi 295/179) und vom 06. November 2019 (Az. 2 Ss-OWi 942/19) den Einsatz privater Dienstleister bei der Überwachung des fließenden Verkehrs grundsätzlich für gesetzeswidrig erklärt. Nun hatten sich die Richter mit der Situation bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs zu befassen.

Das Gericht stellte klar, dass gerade die Form der Durchführung hoheitlicher Aufgaben entscheidend sei. Die Organisation und Überwachung des ruhenden Verkehrs ist eine hoheitliche Aufgabe. Maßnahmen der Verkehrsüberwachung –

AUTOR

RECHTSANWALT LUTZ D. FISCHER
ist Verbandsjurist beim Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V. und Mitglied der ARGE Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein. Ein besonderer Kompetenzbereich liegt im Bereich des Dienstwagen- und Verkehrsrechts. Als Autor hat er zahlreiche Publikationen zum Dienstwagenrecht veröffentlicht, unter anderem in der Fachzeitschrift „Flottenmanagement" sowie im Ratgeber „Dienstwagen- und Mobilitätsmanagement 2018" (Kapitel Datenschutz). Als Referent hält er bundesweit offene Seminare und Inhouse-Veranstaltungen zur Dienstwagenüberlassung mit thematischen Bezügen zu Arbeitsrecht/Entgeltabrechnung/Professionellem Schadenmanagement/Datenschutz. Zudem hält er Vorträge unter anderem für FleetSpeakers und das „Dialogforum für Fuhrpark- & Flottenmanagement" von Management Circle.

auch im ruhenden Verkehr – gehören unbestreitbar zum hoheitlichen Funktionsbereich des Staates. Das System des Straßenverkehrsrechts steht nach Maßgabe von StVG und StVO unter einem hoheitlichen Regelungs- und Überwachungsvorbehalt. Nur der Staat als Hoheitsträger hat das Recht, den gemeindlichen Verkehrsraum zu organisieren, in seiner Funktion zu bestimmen und den einzelnen Verkehrsteilnehmern im Rahmen dieser Funktionsbestimmung zur Benutzung zuzuweisen. Dazu gehört unter anderem auch die Regelung, ob Verkehrsraum für das Parken von Fahrzeugen zur Verfügung gestellt wird, wie diese Bereitstellung erfolgen soll, ob diese entgeltlich oder unentgeltlich erfolgt und in der Folge auch, ob und wie diese Regelung rechtlich organisiert (zivilrechtlich oder hoheitlich) und kontrolliert wird (zivilrechtlich oder über Verwarn- und Bußgelder).

Die Verletzung von Verhaltensgeboten wie der Verstoß gegen Parkvorschriften kann gemäß §§ 6 Abs. 1, 24, 26 StVG, 13 StVO als Ordnungswidrigkeite i. S. d. §§ 35 ff. OWiG nach den §§ 27 StVG, 56, 58 Abs. 2 OWiG mit dem Sanktionssystem von Verwarnung und Verwarnungsgeld bedacht werden. Die Ahndung und Durchsetzung von solchen Regelverstößen durch Verwarn- und Bußgelder folgt aus dem Gewaltmonopol des Staates. Das Recht, derartige Verstöße zu ahnden, ist daher ausschließlich dem Staat und vorliegend konkret der Polizei zugewiesen.

Daher war die Überlassung privater Mitarbeiter nach dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) bei der Durchführung hoheitlicher Aufgaben unzulässig. Auch die Bestellung privater Personen zu Hilfspolizeibeamten der Ortspolizeibehörden nach § 99 HSOG sei gesetzeswidrig. Der von einer Stadt bewusst durch private Dienstleister in Uniform der Polizei erzeugte täuschende Schein der Rechtsstaatlichkeit, um den Bürgern und den Gerichten gegenüber den Eindruck polizeilicher Handlungen zu vermitteln, sei sogar strafbar.

Aus diesem Grunde stellte das OLG Frankfurt a. M. das Verfahren ein, weil die den Parkverstoß belegenden Beweismittel einem Beweisverwertungsverbot unterliegen. Das Verwertungsverbot greife ein, weil der Nachweis des vorliegenden Parkverstoßes nicht durch einen im staatlichen Auftrag handelnden, allein im Interesse der Allgemeinheit und ohne eigene finanzielle Interessen agierenden Polizisten, sondern durch einen mit eigenen finanziellen Interessen versehenen privaten Dienstleister in Uniform der Stadtpolizei erfolgt sei.

Was folgt aus der Entscheidung?

Zunächst sind alle noch nicht rechtskräftig abgeschlossenen Bußgeldverfahren in Frankfurt a. M. wegen Parkverstößen hiervon betroffen. Bußgelder wegen Parkverstößen – in Frankfurt a. M. rund 700.000 Knöllchen pro Jahr – sollten zunächst nicht gezahlt werden. Voraussetzung ist jedoch, dass ein in Frankfurt erwischter Falschparker nachweisen kann, dass er sein Knöllchen von einem „falsch uniformierten" Leiharbeiter als Stadtpolizisten erhalten hat. Mit der oben genannten Argumentation bestehen gute Chancen für Parksünder, wegen des Beweisverwertungsverbots trotz Parkverstoßes ungeschoren davonzukommen.

Wer schon sein Knöllchen bezahlt hat, wird das Geld wohl nicht mit Erfolg zurückfordern können. Für Wiederaufnahmeverfahren liegt die Wertgrenze mit 250 Euro über den üblichen Knöllchen-Beträgen. Die meisten Fälle werden unter dieser Grenze liegen.

Wer darf künftig Knöllchen wegen Parkverstößen schreiben?

Nicht nur Frankfurt, sondern auch viele andere Städte und Kommunen beauftragen aus Kostengründen private Dienstleister beim Kampf gegen Falschparker. Welche Signalwirkung die Entscheidung des OLG Frankfurt a. M. – immerhin die erste ihrer Art in Deutschland – für andere Verfahren auch außerhalb von Hessen haben wird, ist schwer einzuschätzen. Zunächst werden sicherlich andere Gerichte in Hessen sich dem OLG Frankfurt a. M. anschließen. Welche bundesweiten Auswirkungen folgen, bleibt abzuwarten. Es dürfte jedoch auf der Hand liegen, dass zumindest rechtsschutzversicherte Falschparker bei ihren „Tickets" künftig etwas genauer hinsehen werden, vermutlich mit anwaltlicher Hilfe.

Fahrräder unkompliziert in den Fuhrpark integrieren – und Mitarbeiter begeistern!

Bereits **20.000 Arbeitgeber** setzen auf JobRad – aus gutem Grund:

- **Parkplatzmangel ade – auf einen Stellplatz passen sieben Fahrräder**
- **Schneller unterwegs – das Rad ist der Sieger auf der Kurzstrecke**
- **Bye bye, CO_2 – emissionsfrei zur Arbeit**
- **Immer pünktlich – nie wieder im Stau stehen**

www.jobrad.org

JOBRAD®