

§ 23 StVO Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden

(Ursprünglich kommentierte Fassung vom 06.10.2017, gültig ab 19.10.2017, gültig bis 27.04.2020)

(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).

(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.

§ 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 Wegfahrsperrung, 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.

Hinweis: § 23 StVO in der Fassung der Verordnung vom 18.05.2017 wurde durch Art. 1 Nr. 1 der Verordnung vom 06.10.2017 (BGBl I 2017, 3549) m.W.v. 19.10.2017 geändert.

Hinweis vom 24.10.2017

Hinweis: § 23 StVO in der Fassung der Verordnung vom 06.10.2017 wurde durch Art. 1 Nr. 8 der Verordnung vom 20.04.2020 (BGBl I 2020, 814) m.W.v. 28.04.2020 geändert. Die Änderungen sind in der Kommentierung durch Aktualisierungshinweise berücksichtigt.

Hinweis vom 20.05.2020

Dokument wurde zuletzt aktualisiert am: 22.02.2021

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. 12
a. Vorschriftsmäßigkeit von Fahrzeug, Zug oder Gespann	Rn. 13
b. Vorschriftsmäßigkeit von Besetzung und Ladung	Rn. 15
4. Lesbarkeit des Kennzeichens nach Absatz 1 Satz 3	Rn. 16
5. Beleuchtungseinrichtungen (Absatz 1 Satz 4)	Rn. 17
6. Das „Handyverbot“ nach Absatz 1a	Rn. 19
a. Normadressat	Rn. 19
b. Begriff des elektronischen Geräts i.S.d. Absatzes 1a Satz 1	Rn. 21
c. Zulässige und unzulässige Benutzung	Rn. 25
d. Die Ausnahmen nach Absatz 1b	Rn. 32
e. Freistellung bei Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen	Rn. 35
7. Unzulässige Störung der Verkehrsüberwachung nach Absatz 1c	Rn. 43
a. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen	Rn. 45
b. Technisches Gerät	Rn. 46
c. Tathandlung	Rn. 47
8. Verhalten bei sog. Unterwegsmängeln (Absatz 2)	Rn. 49
9. Sonstige Fahrradfahrer- und Motorradfahrerpflichten (Absatz 3)	Rn. 52
10. Das „Gesichtsverhüllungsverbot“ (Absatz 4)	Rn. 53
II. Rechtsfolgen	Rn. 56
1. Bußgeldrechtliche Folgen	Rn. 57
2. Zivilrechtliche Folgen	Rn. 63

a. Haftpflichtrecht	Rn. 63
b. Kaskorecht	Rn. 67
III. Verfahrensfragen	Rn. 68
D. Praxishinweise	Rn. 69
E. Reformbestrebungen	Rn. 72

Kurzcharakteristik

Was in den §§ 1-22 StVO in Bezug auf den Fahrzeugführer ungeregelt 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 Abs. 1a StVO („Handyverbot“) mit der gleichfalls neuen Ausnahmeregelung in Absatz 1b.

A. Basisinformation

I. Textgeschichte/Gesetzgebungsmaterialien

- 1 Der seit dem 01.03.1971 gültige § 23 StVO ist wiederholt geändert worden. Eine umfassende Änderung erfolgte zuletzt durch die „**Dreiundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**“ vom 06.10.2017¹ 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 eingeführte Absatz 4 („Gesichtsverhüllungsverbot“).
- 1.1 § 23 StVO wurde durch die „**54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**“ vom 20.04.2020 mit Wirkung vom 28.04.2020 geändert (BGBl I 2020, 814). Neu eingefügt in den Absatz 1c ist Satz 3.

Aktualisierung vom 20.05.2020

II. Systematik

1. Untergesetzliche Normen und Verwaltungsvorschriften

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

2. Systematische Zusammenhänge

- 3 Die gängige Bezeichnung als **Auffangvorschrift** bzw. 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.

¹ BGBl I 2017, 3549; BR-Drs. 556/17; vgl. die Kommentierung zu § 23 StVO.

² 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).

- 4 Nicht so eindeutig ist das Verhältnis zwischen § 23 Abs. 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 Abs. 1 StVO ist nur insoweit anwendbar, als die Pflichten des Fahrzeugführers nicht bereits durch andere Vorschriften festgelegt sind.³ Zu den Pflichten in Bezug auf die Besetzung (§ 21 StVO) und die Ladung (§ 22 StVO) und ihr Verhältnis zu § 23 Abs. 1 StVO siehe die Kommentierung zu § 21 StVO, 16 und die Kommentierung zu § 22 StVO.

III. Ausgewählte Literatur⁴

- 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; *Knaut/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 Abs. 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 lb StVO, NZV 2016, 160; *Ternig*, Ablenkung durch moderne Kommunikationsmittel – Ursache für 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.
- 5.1 *Will*, Nutzung elektronischer Geräte bei der Fahrzeugführung – Technikoffenheit, Bestimmtheitsgebot und Allgemeine Handlungsfreiheit, NJW 2019, 1633.

Aktualisierung vom 05.06.2019

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.⁵ Die sonstigen Regelungen des § 23 StVO stehen ganz im Zeichen der allgemeinen Verkehrssicherheit, für die

³ BGH v. 11.06.1974 - 4 StR 36/74 - NJW 1974, 1663; *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 23 Rn. 9.

⁴ Soweit nach der Novellierung m.W.v. 19.10.2017 noch relevant.

⁵ Vgl. VGH München v. 13.11.2007 - 24 ZB 07.1970 - NJW 2008, 1549.

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** (= Fahrer), 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.⁶ **Radfahrer** sind Fahrzeugführer im Sinne der Norm, 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 Abs. 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 Als Störfaktor nicht genannt wird 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 Aus der eher schmalen Kasuistik ist auf die Entscheidung des OLG Düsseldorf vom 14.12.2015⁷ zur **Durchführung eines Großraumtransports** mit eingeschränkter Sicht hinzuweisen. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO (Überschreitung der Abmessungen) befreit den Fahrzeugführer nach zutreffender Ansicht des OLG nicht von der Verantwortung, dass **seine Sicht nicht durch die Ladung** beeinträchtigt werden darf. Mitgeführte oder angebaute **Geräte** sind ein weiterer Störfaktor.⁸ Nach § 35b Abs. 2 StVZO muss für den Fahrzeugführer ein ausreichendes Sichtfeld unter allen Betriebs- und Witterungsverhältnissen gewährleistet sein. Wer **die Frontscheibe** nicht ausreichend von Eis oder Schnee befreit und infolgedessen in seiner Sicht behindert ist, verstößt gegen § 23 Abs. 1 Satz 1 StVO.⁹ Ebenso derjenige, der bei nur einem einzigen Außenspiegel **das Heckfenster** mit Gegenständen zustellt oder es abklebt.
- 11 Was **das Hören** angeht, muss sichergestellt sein, dass der Fahrzeugführer 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 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 StVG. Nach Schätzungen des Berufsverbandes der HNO-Ärzte ist jeder 15. Deutsche **schwerhörig**; in der immer größer werdenden Gruppe der über 65-Jährigen sogar jeder zweite Mann und jede dritte Frau. Dieses Phänomen ist kein Problem des § 23 Abs. 1 Satz 1 StVO. Einschlägig ist § 2 FeV.

⁶ OLG Hamm v. 18.06.2014 - 1 RBs 89/14 - NZV 2014, 457.

⁷ OLG Düsseldorf v. 14.12.2015 - IV-2 RBs 155/15.

⁸ Speziell zu Front-Anbaugeräten bei land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen siehe *Rebler*, SVR 2017, 382.

⁹ OLG Düsseldorf v. 27.06.2017 - I-1 U 115/16.

Wer aus natürlichen Gründen 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) **Kopfhörern** können als Normverstöße geahndet werden.¹⁰

3. Von Absatz 1 Satz 2 erfasste Tatbestände

12 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

13 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 Abs. 1 Satz 2 Alt. 1 StVO die Verantwortung des Fahrzeugführers vor und während der Fahrt.

14 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**¹¹ und die **Bremsen**¹². 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

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

4. Lesbarkeit des Kennzeichens nach Absatz 1 Satz 3

16 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. Wer nur die Kennzeichen nicht reinigt, bleibt hingegen straflos.

5. Beleuchtungseinrichtungen (Absatz 1 Satz 4)

17 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 18.05.2017¹³ m.W.v.

¹⁰ Vgl. OLG Köln v. 20.02.1987 - Ss 12/87 (Radfahrer mit Walkman).

¹¹ Vgl. BGH v. 09.05.1995 - VI ZR 128/94 - NZV 1995, 310 (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.

¹² Vgl. OLG Düsseldorf v. 28.01.2014 - IV - 3 RBs 11/14 - DAR 2014, 475 (keine anlasslose Sichtkontrolle der Bremscheiben für Lkw-Fahrer).

¹³ BGBl I 2017, 1282.

01.06.2017 wurde der Passus „sowie an Fahrrädern“ in § 23 Abs. 1 Satz 4 StVO gestrichen¹⁴. Für Fahrräder (auch für Rennräder) gilt § 67 StVZO, für Fahrradanhänger § 67a StVZO. Näheres dazu siehe die Kommentierung zu § 67 StVZO.

- 18** 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

- 19** 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, so dass auch **ein Radfahrer** unter die Vorschrift fällt. Bestätigt wird dies durch den Bußgeldtatbestand in lfd. Nr. 246.4 BKat („beim Radfahren“).
- 20** 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 Abs. 1a Satz 1 StVO.¹⁵ Entgegenstehende Rechtsprechung¹⁶ ist überholt¹⁷. Der Fahrlehrer ist auch nicht als Beteiligter im Sinne des § 14 Abs. 1 OWiG verantwortlich.¹⁸

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

- 21** 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 Anschlussatz, 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). 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.
- 22** **Funkgeräte** werden im Absatz 1a nicht ausdrücklich erwähnt. Dass der Ordnungsgeber auch sie als taugliche Kommunikationsmittel begreift, folgt aus dem neu eingefügten § 52 Abs. 4 StVO, im Übrigen auch aus § 35 Abs. 9 StVO (Einsatzfahrzeuge mit BOS-Funk).¹⁹ Nach § 52 Abs. 4 StVO ist § 23 Abs. 1a StVO im Falle der Verwendung eines Funkgerätes erst ab dem 01.07.2020 anzuwenden. Ob ein sog. Walkie-Talkie (Sprechfunkgerät) unter § 23 Abs. 1a StVO a.F. fiel, war umstritten.²⁰ Auch insoweit gilt jetzt die Übergangsregelung in § 52 Abs. 4 StVO.

¹⁴ BR-Drs. 771/16.

¹⁵ BGH v. 23.09.2014 - 4 StR 92/14.

¹⁶ Z.B. OLG Bamberg v. 24.03.2009 - 2 Ss OWi 127/09.

¹⁷ Zu den Praxisproblemen der aktuellen Fahrlehrer-Entscheidung des BGH s. *Bachmeier* in: *Bachmeier/Müller/Rebler*, § 23 StVO Rn. 19 ff.

¹⁸ BGH v. 23.09.2014 - 4 StR 92/14; allgemein zur Beteiligung von sonstigen Fahrzeuginsassen an einem Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO siehe *Mitsch*, NZV 2011, 281.

¹⁹ Auch in der Einzelbegründung der BR-Drs. 556/17 werden Funkgeräte ausdrücklich genannt (S. 27).

²⁰ 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.

- 23** Eine weitere Verständnis- und Auslegungshilfe bietet die – beispielhafte – Aufzählung in der Einzelbegründung BR-Drs. 556/17.²¹ 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.
- 24** Mit Hilfe 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.
- 24.1** Ein **Taschenrechner** fällt nicht unter § 23 Abs. 1a StVO n.F., ist also kein elektronisches Gerät im Sinne dieser Vorschrift. Mit dieser Feststellung hat das OLG Oldenburg die gegenteilige Ansicht des AG Delmenhorst korrigiert (Beschluss v. 25.06.2018 - 2 Ss (OWi) 175/18). Das AG hat dazu ausgeführt: *„Auf dem Lichtbild ... ist zu sehen, dass der Betroffene ein technisches Gerät in seiner Hand vor das Gesicht hält ... Der Verteidiger hat in der Hauptverhandlung erklärt, hierbei handele es sich nicht um ein Mobiltelefon, sondern um einen Taschenrechner. Diesen hatte er in Hauptverhandlung auch vorgelegt. Tatsächlich könnte es sich um dieses Gerät gehandelt haben, wobei sich allerdings die Frage stellt, warum sich der Betroffene diesen Taschenrechner vor das Gesicht hält. Nach der Neufassung des § 23 Abs. 1 StVO unterliegt auch das Halten und Aufnehmen eines mobilen Flachrechners dem Verbot dieser Vorschrift.“*
- In der Tat wird im Gerätecatalog des § 23 Abs. 1a Satz 2 StVO auch der „tragbare Flachrechner“ aufgeführt. Der Ordnungsgeber versteht darunter aber Tablet-Computer, keine reinen Taschenrechner. Ein solches Gerät lässt sich nicht als elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation bzw. der Unterhaltungselektronik oder der Ortsbestimmung dient bzw. dienen soll, bezeichnen, so zutreffend das OLG Oldenburg.
- Aktualisierung vom 17.07.2018*
- 24.2** Anders als das OLG Oldenburg (v. 25.06.2018 - 2 Ss (OWi) 175/18) ist das OLG Hamm der Auffassung, dass es sich bei einem elektronischen Taschenrechner um ein Gerät handelt, das der Information dient oder zu dienen bestimmt ist (OLG Hamm v. 15.08.2019 - 4 RBs 191/19). Wegen Abweichung von der Rechtsansicht des OLG Oldenburg hat es die Sache dem BGH vorgelegt. Vorausgegangen war eine Anfrage des OLG Hamm beim OLG Oldenburg, ob es an seiner Auffassung festhalte (OLG Hamm v. 18.06.2019 - 4 RBs 191/19). Mit unveröffentlichtem Antwortbeschluss vom 31.07.2019 hat der Bußgeldsenat des OLG Oldenburg mitgeteilt, von seiner Rechtsauffassung nicht abzurücken. Zwischenzeitlich hatte das OLG Braunschweig in einer weiteren Taschenrechner-Sache gleichfalls entgegen OLG Oldenburg entschieden (OLG Braunschweig v. 03.07.2019 - 1 Ss (OWi) 87/19 mit Anmerkung *Peglau*, jurisPR-StrafR 20/2019 Anm. 5). Bemerkenswert ist die Differenzierung zwischen einem „reinen“ Taschenrechner (OLG Oldenburg) und einem Taschenrechner mit Speicherfunktion. Im Braunschweiger Fall hatte der Fahrzeugführer, ein Lkw-Fahrer, mit einem in der rechten Hand gehaltenen elektronischen Taschenrechner mit internem Speicher das Gewicht der Ladung berechnet. Ausgerüstet war das Gerät mit einer MR-

²¹ BR-Drs. 556/17, S. 27.

Taste („Memory Recall“). Durch Drücken der Taste konnte das im internen Speicher abgelegte Ergebnis einer Rechenoperation abgerufen und im Display angezeigt werden. Jedenfalls ein derartiger Taschenrechner sei ein elektronisches Gerät, das der Information diene oder zu dienen bestimmt sei, so das OLG Braunschweig unter Hinweis auf die Entscheidung des OLG Karlsruhe v. 05.10.2018 - 2 Rb 9 Ss 627/18 (elektronischer Laser-Entfernungsmesser).

Aktualisierung vom 11.10.2019

- 24.3** Der Kontroverse um den Taschenrechner („Einstein on the road“) wird erst der BGH ein Ende setzen. Die Argumente pro und contra sind ausgetauscht. Auch wenn § 23 Abs. 1a StVO schon aus verfassungsrechtlichen Gründen im Zweifel restriktiv auszulegen ist (*Will*, NJW 2019, 1633, 1637), führt wohl kein Weg an der Einsicht vorbei, dass jedenfalls ein Taschenrechner mit elektronischen Bauteilen incl. Speicherfunktion nach Wortlaut, Systematik und Normzweck ein elektronisches Gerät zur Informationsgewinnung ist. Im Übrigen wäre es wenig einleuchtend, einen Kraftfahrer, der mit Hilfe seines Smartphones eine Rechenoperation durchgeführt hat, wegen eines – klaren – Verstoßes gegen § 23 Abs. 1a StVO zu belangen, während jemand, der ein Gerät mit bloßer Rechenfunktion („Nur-Rechner“) benutzt hat, ohne Sanktion davonkommt. An der positiven Einschätzung der Entscheidung des OLG Oldenburg in Rn. 24.1 wird nicht länger festgehalten (ablehnend auch *König*, DAR 2019, 362, 370).

Aktualisierung vom 11.10.2019

- 24.4** Auf den unter Rn. 24.2 erwähnten Vorlagebeschluss des OLG Hamm v. 15.08.2019 - 4 RBs 191/19 hat der BGH entschieden: Ein elektronischer Taschenrechner unterfällt als elektronisches Gerät, das der Information dient oder zu dienen bestimmt ist, der Vorschrift des § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO (BGH v. 16.12.2020 - 4 StR 526/19). Aus gegebenem Anlass geht der BGH zunächst auf die umstrittene Grundsatzfrage ein, ob die Norm möglicherweise nichtig ist (zur Diskussion siehe *Hecken*, NZV 2021, 84; *Will*, NZV 2020, 601, 617 ff.). Dass der Ordnungsgeber die Regelung der Benutzung elektronischer Geräte durch Kraftfahrzeugführer auf die allgemeine Ermächtigungsnorm des § 6 Abs. 1 Nr. 3 HS. 1 StVG gestützt hat, begegnet nach Ansicht des BGH keinen rechtlichen Bedenken.

Was die (zu weit gefasste) Vorlagefrage angeht, so zählt der BGH zu den elektronischen Geräten, die der Information dienen oder zu dienen bestimmt sind, auch einen **elektronischen Taschenrechner**. Ob es sich um einen in der Geräteliste des § 23 Abs. 1a Satz 2 StVO aufgeführten „tragbaren Flachrechner“ handelt, wie verschiedentlich angenommen, lässt der BGH im Ergebnis dahinstehen. Sein Auslegungsergebnis gewinnt er anhand des Wortlauts, der Entstehungsgeschichte und des Zwecks der Norm. Auch das bloße Eintippen von Zahlen zur Ermittlung eines auf einem elektronischen Taschenrechner ablesbaren Ergebnisses sei als Informationsvorgang anzusehen. Bei dieser weiten Auslegung des Tatbestandsmerkmals „des der Information dienenden Geräts“ kommt es nicht darauf an, ob der Taschenrechner eine Speicherfunktion (Memory Recall) hat.

Aktualisierung vom 22.02.2021

c. Zulässige und unzulässige Benutzung

- 25** Nach § 23 Abs. 1a StVO in der bis zum 19.10.2017 geltenden Fassung war es verboten, ein Mobil- oder Autotelefon zu benutzen, wenn der Fahrzeugführer hierfür das Mobiltelefon oder den Hörer des Autotelefons aufnehmen oder halten muss (sog. hand-held-Verbot). Ein tatsächliches In-der-Hand-Halten mit unwiderlegter Behauptung eines Telefonierens über eine Freisprechanlage war

nach einer umstrittenen Entscheidung des OLG Stuttgart²² kein Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO a.F. Diese Streitfrage ist nunmehr obsolet.²³ Die Neufassung des § 23 StVO geht **normtechnisch einen anderen Weg**, was eine Neuorientierung erforderlich macht.

- 26** Der **neue Absatz 1a** enthält statt des bisherigen Verbotes nunmehr ein Gebot, unter welchen Voraussetzungen eine Gerätenutzung zulässig ist.²⁴ Der neu eingefügte Absatz 1b nennt Ausnahmen von diesen Anforderungen für bestimmte Fälle. Diese **Neustrukturierung** – vom Verbots- zum Erlaubnistatbestand²⁵ – hat bei aller berechtigten Kritik (unübersichtlich, zu kleinteilig, zu perfektionistisch) wesentliche 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.²⁶
- 27** Insgesamt lässt sich feststellen: Was nach § 23 Abs. 1a StVO a.F. unzulässig war²⁷, 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 plumpe Ausreden wie „Rasierapparat“ oder „Kühl-Akku wegen Zahnschmerzen“ möglich bleiben. Eine **weitere Verschärfung** – zumindest auf dem Papier – beruht darauf, dass die Benutzung eines elektronischen Gerätes selbst dann unzulässig sein kann, wenn es weder aufgenommen noch gehalten wird.
- 28** Denn nach Absatz 1a Satz 1 ist eine Benutzung nur zulässig, wenn hierfür das elektronische Gerät weder aufgenommen noch gehalten wird **und** (nicht oder!) entweder nur eine **Sprachsteuerung und Vorlesefunktion** genutzt wird (Nr. 2 lit. a) **oder** zur Bedienung und Nutzung des Geräts nur eine **kurze Blickzuwendung** zum Gerät erfolgt oder erforderlich ist (Nr. 2 lit. b). 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.²⁸ 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). Denn damit ist keine gefahrenträchtige Ablenkung verbunden, die es zu unterbinden gilt.
- 28.1** Bereits das Halten eines Mobiltelefons während des Führens eines Fahrzeugs ist ein Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO n.F. Auf den Grund des Haltens kommt es nicht an (OLG Oldenburg v. 25.07.2018 - 2 Ss (OWi) 201/18). Nach den Feststellungen des AG hatte der Betroffene während der Fahrt mit seinem Pkw ein Mobiltelefon in der rechten Hand gehalten und mehrere Sekunden auf das Display geschaut. Das AG hat darin eine unzulässige Verwendung gesehen, während der Betroffene der Ansicht ist, eine unerlaubte Nutzung sei nicht nachgewiesen. Seinen Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde hat das OLG Oldenburg als unbegründet zurückgewiesen. !

²² OLG Stuttgart v. 25.04.2016 - 4 Ss 212/16.

²³ Schon im Tatsächlichen anders gelagert ist der Fall AG Tübingen v. 14.07.2017 - 16 OWi 15 Js 4900/17 (die vorhandene Freisprechanlage wurde nicht zum Telefonieren benutzt, das für 3-4 Sekunden in der Hand gehaltene Handy vielmehr anderweitig eingesetzt).

²⁴ So BR-Drs. 556/17, S. 25.

²⁵ So BR-Drs. 424/1/17, S. 1. Treffender dürfte die Einstufung als „Verbotstatbestand mit Erlaubnisvorbehalt“ sein.

²⁶ Dazu aus polizeilicher Sicht *Ternig*, DAR 2015, 231; *Simon*, NZV 2017, 7.

²⁷ Siehe die Kasuistik in der Kommentierung zu § 23 StVO Rn. 29 ff. Nachzutragen ist OLG Hamm v. 08.06.2017 - 4 RBs 214/17 (Handy ohne eingelegte SIM-Karte).

²⁸ BR-Drs. 556/17, S. 25.

Schon durch das bloße Halten des Smartphones habe der Betroffene gegen § 23 Abs. 1a StVO n.F. verstoßen. Diese strenge Sichtweise steht im Einklang mit dem Wortlaut der neugefassten Norm und der Intention des Verordnungsgebers, die vom Smartphone ausgehende Seuche der Konnektivität schon im Keim einzudämmen. Es reicht das Aufnehmen und/oder In-der-Hand-Halten (so auch *Fromm*, MMR 2018, 68). Auf einen Bezug zur Kommunikation kommt es nicht mehr an. Das bloße In-die-Hand-Nehmen des Geräts, um es woanders hinzulegen, ist dagegen nach wie vor keine Nutzung, jedenfalls keine verbotene.

Aktualisierung vom 03.08.2018

- 28.2** Auch nach der Neufassung des § 23 Abs. 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 (OLG Celle v. 07.02.2019 - 3 Ss (OWi) 8/19). 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 – wie im unter Rn. 28.1 zitierten Fall des OLG Oldenburg – mehrere Sekunden auf das Display geschaut hat.

Im Ergebnis ist die Entscheidung des OLG Oldenburg auch nach Ansicht des OLG Celle zutreffend, weshalb von einer Vorlage an den BGH abgesehen werden konnte. Zu weit gefasst ist lediglich der Leitsatz, demzufolge es auf den Grund des Haltens nicht ankomme. Tathandlung ist eine unzulässige Nutzung. Sie liegt immer vor, wenn das Gerät aufgenommen oder gehalten wird und zur Bedienung und Nutzung nicht nur ein kurzer Blick ausreicht. Bereits das Ablesen der Uhrzeit, das Prüfen des Ladezustands o.ä. kann tatbestandsmäßig sein (OLG Celle). Funktionsneutrale, d.h. nutzungsfreie Tätigkeiten wie ein bloßes Umlagern des Geräts sind auch nach der Neufassung der Norm nicht verboten.

Aktualisierung vom 27.02.2019

- 28.3** Ein Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO erfordert eine Nutzung des Geräts. Das bloße Halten reicht zur Tatbestandserfüllung nicht aus (OLG Oldenburg v. 17.04.2019 - 2 Ss (OWi) 102/19). Damit korrigiert das OLG Oldenburg seine unter Rn. 28.1 mitgeteilte Entscheidung v. 25.07.2018 - 2 Ss (OWi) 201/18) und schwenkt auf die Linie einer Vielzahl anderer Oberlandesgerichte ein (OLG Celle v. 07.02.2019 - 3 Ss (OWi) 8/19, zitiert unter Rn. 28.2; OLG Brandenburg v. 18.02.2019 - (2 Z) 53 Ss-OWi 50/19 (25/19); OLG Stuttgart v. 03.01.2019 - 2 Rb 24 Ss 1269/18 und OLG Hamm v. 28.02.2019 - 4 RBs 30/19).

Hiernach kommt es entgegen der ursprünglichen Ansicht des OLG Oldenburg auf den Grund des Haltens an. Das bloße Halten eines elektronischen Geräts ohne dessen Benutzung ist nicht tatbestandsmäßig. Das Aufnehmen oder Halten muss zum Zweck der Nutzung erfolgen. Ob diese produktspezifisch sein muss oder auch zweckentfremdet sein kann, ist noch nicht abschließend geklärt. Eine verbotswidrige Benutzung liegt jedenfalls bereits dann vor, wenn der Fahrer das Mobiltelefon in die Hand nimmt und länger als nur einen Moment lang auf das Display schaut, so wie der Omnibusfahrer im aktuellen Fall des OLG Oldenburg. Da es keine Anhaltspunkte dafür gab, dass er während des Anhaltens vor einer Rotampel auf sein ausgeschaltetes Mobiltelefon geschaut hat, musste das Amtsgericht einen derartigen Sachverhalt nicht zugunsten des Betroffenen unterstellen, so das OLG Oldenburg.

Aktualisierung vom 31.05.2019

- 29** 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 elektro-

nischen Gerätes, etwa eines mobilen Navigationsgeräts, über diese kurze Blickzuwendung hinaus, ist dies verboten, sofern etwas anderes als eine **Sprachsteuerung und Vorlesefunktion** genutzt wird.²⁹

30 Dazu, was unter „kurz“ zu verstehen ist, macht der Ordnungsgeber im Normtext – anders als in einem früheren Entwurf („Ein-Sekunden-Regel“)³⁰ – keine näheren Angaben bzw. Vorgaben. Darauf hat er – aus guten Gründen – bewusst verzichtet.³¹ Welches Verständnis er dem unbestimmten Rechtsbegriff „kurz“ zugrunde legt, wird aus der amtlichen Begründung hinreichend deutlich.³² Ein Vorwurf, der Begriff genüge nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Bestimmtheit von Normen, wäre nicht gerechtfertigt. Aufgabe der Gerichte wird sein, die erlaubte bzw. 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.³³

31 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.³⁴ 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 ist die Rechtslage in Bezug auf **Smartwatches** (Computeruhren) gewesen.³⁵ Klarheit herrscht nunmehr insoweit, als derartige Geräte, gleich, ob mit oder ohne SIM-Karte, von der Neuregelung erfasst sind.³⁶ Entscheidend sind jetzt Art und Dauer der Nutzung. Die Bandbreite der Funktionen wird zunehmend größer, wie das Beispiel Apple Watch 3 zeigt.

d. Die Ausnahmen nach Absatz 1b

32 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 Abs. 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 Abs. 1a Satz 1 StVO a.F.³⁷ Das ist jetzt anders. Das fahrzeugseitige automatische

²⁹ BR-Drs. 556/17, S. 26.

³⁰ BR-Drs. 424/17.

³¹ Vgl. BR-Drs. 556/17, S. 26.

³² BR-Drs. 556/17, S. 26.

³³ BR-Drs. 556/17, S. 26.

³⁴ Zur Begründung siehe BR-Drs. 556/17, S. 26/27.

³⁵ Zur Rechtslage nach § 23 Abs. 1a StVO a.F. siehe *Janker*, DAR 2015, 610; *Krumm*, NZV 2015, 374.

³⁶ Vgl. BR-Drs. 556/17, S. 27.

³⁷ OLG Hamm v. 09.09.2014 - 1 RBs 1/14.

Abschalten des Motors im Verbrennungsbetrieb oder das Ruhen des elektrischen Antriebs ist nach § 23 Abs. 1b Satz 2 kein Ausschalten des Motors i.S.d. der Neuformulierung „Motor vollständig ausgeschaltet“ (Absatz 1b Nr. 1).

33 Weitere Ausnahmen vom Benutzungsverbot sind in Absatz 1b Satz 1 Nr. 2 (atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrung) und Nr. 3 (stehende Straßenbahnen und Linienbusse an Haltestellen) geregelt.

34 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 Abs. 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 ab 2018, voraussichtlich zunächst bei Lkw.

e. Freistellung bei Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen

35 Nach § 23 Abs. 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“).³⁸

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 Abs. 1a StVO einschlägig, wenn der Fahrer eines solchen Fahrzeugs während der Fahrt ein elektronisches Gerät benutzt. Auf eine Freistellung nach § 1b Abs. 1 StVG kann er sich nicht berufen, wenn er beispielsweise während der „Autopilotphase“ mit einem in der Hand gehaltenen Handy telefoniert.

36 Nur unter den Voraussetzungen der **§§ 1a und 1b StVG** darf der Fahrzeugführer sich vom Verkehrsgeschehen und von der Fahrzeugsteuerung abwenden (§ 1b Abs. 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.³⁹ Die Aufrechterhaltung der Verbote des § 23 Abs. 1a StVO würde 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.⁴⁰

37 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.⁴¹ Entgegen dem Vorschlag des Bundesrates⁴² unregelt bleibt die Frage der **Handynutzung** während der Zeit, in der der Fahrzeugführer sich vom Verkehrsgeschehen und von der Fahrzeug-

³⁸ Zur Einstufung und Terminologie siehe *Lange*, NZV 2017, 345.

³⁹ Vgl. BR-Drs. 556/17, S. 14; BT-Drs. 18/11776, S. 10; *Lange*, NZV 2017, 345.

⁴⁰ So wörtlich BR-Drs. 556/17, S. 14.

⁴¹ Vgl. BT-Drs. 18/11776, S. 10.

⁴² Vgl. BT-Drs. 18/11543.

steuerung abwenden darf. Minister Dobrindt wird zitiert mit „**im Netz surfen, Filme streamen und E-Mails checken**“.⁴³ 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.⁴⁴ Das Ablenkungspotenzial der heutigen und erst recht der künftigen Elektronikgeräte wird aufs Ganze gesehen vermutlich eher sinken als steigen. Zu bedenken ist andererseits, 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.

- 38** Vor diesem Hintergrund ist der Gesetzgeber bei Schaffung der Rahmenbedingungen in den §§ 1a, 1b StVG und anschließend bei der Reform des § 23 StVO gut beraten gewesen, von einer konkreten Positiv- oder Negativliste Abstand zu nehmen. Die „Unberührt-Klausel“ in § 23 Abs. 1a Satz 5 StVO ist dahin zu verstehen, dass die in § 1b Abs. 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 Abs. 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).
- 39** Begrenzt wird die Erlaubnis, fahrfremden Tätigkeiten in Fahrzeugen mit aktivierten Fahrfunktionen Level 3 und Level 4 nachzugehen, durch das **Gebot der Wahrnehmungsbereitschaft**. Nach § 1b Abs. 1 HS. 2 StVG muss der Fahrer derart **wahrnehmungsbereit bleiben**, dass er seiner **Eingreif- und Übernahmepflicht** nach § 1b Abs. 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, auch keine volle Konzentration auf die Assistenzsysteme und deren Signale, erst recht keine ständige Systemüberwachung.⁴⁵ Einem Kontrolldilemma ist der Fahrer nicht ausgesetzt, vielmehr einem **Aufmerksamkeits- und Wahrnehmungsdilemma**.⁴⁶
- 40** 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 Abs. 2 Nr. 1 StVG) oder eine der in § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG beschriebenen Situationen vorliegt.

⁴³ Vgl. *Mielchen*, ZfS 2017, 541.

⁴⁴ 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.

⁴⁵ 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.

⁴⁶ Kritisch zum Merkmal „wahrnehmungsbereit“ u.a. *Schirmer*, NZV 2017, 253, 255.

- 41** Die Regelung in Nr. 1 (Aufforderung zur Rückübernahme) ist im Kontext mit § 1a Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 StVG zu lesen. Die Fähigkeit, die Aufforderung des Systems wahrzunehmen, muss gewährleistet sein. Der Grad der Aufmerksamkeit bzw. Wahrnehmungsbereitschaft hängt somit auch von der Technik ab, mit der die Aufforderung vermittelt wird (optisch, akustisch, taktil oder anderweitig). Problematischer ist die in § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG beschriebene Übernahmeregelung, speziell in der Alternative „auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss“. ⁴⁷ 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. ⁴⁸ Dazu reicht eine „**Grundaufmerksamkeit**“. ⁴⁹
- 42** Aus der vergleichsweise engen Perspektive des § 23 Abs. 1a StVO ⁵⁰ ist zu konstatieren: 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 bzw. verbotener fahrfremder Tätigkeiten hat der Gesetzgeber bewusst verzichtet. Unter den gegenwärtigen Umständen (Stand 2017) verdient diese Zurückhaltung Zustimmung. Hochautomatisierte Fahrzeuge (Level 3) sind zwar bereits serienreif. ⁵¹ Mit einer behördlichen Zulassung wird jedoch erst für 2018/2019 gerechnet. Nach Ablauf des Jahres 2019 sollen die Neuregelungen auf wissenschaftlicher Grundlage evaluiert werden (siehe § 1c StVG).

7. Unzulässige Störung der Verkehrsüberwachung nach Absatz 1c

- 43** Das Verbot in § 23 Abs. 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.
- 44** Wegen der massiven Verbreitung von Smartphones und Tablets in den letzten Jahren sowie der Entwicklung sog. „**Blitzer-Apps**“ ist diese rechtspolitisch nicht unumstrittene Vorschrift neuerdings verstärkt in den Fokus gerückt. Nach dem OLG Celle ⁵² hat jetzt auch das OLG Rostock ⁵³ einen Autofahrer wegen eines Verstoßes gegen § 23 Abs. 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. ⁵⁴

a. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen

- 45** 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.

⁴⁷ Kritisch *Mielchen*, ZfS 2017, 541.

⁴⁸ Vgl. *Lange*, NZV 2017, 345.

⁴⁹ So Minister Dobrindt laut F.A.Z. vom 11.08.2016.

⁵⁰ 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.

⁵¹ Der neue Audi A8 gilt als das erste Auto, das hochautomatisiert nach Level 3 fahren kann (motorwelt 11/2017, S. 40).

⁵² Beschluss v. 03.11.2015 - 2 Ss (OWi) 313/15 - NJW 2015, 3733.

⁵³ Beschluss v. 22.02.2017 - 21 Ss OWi 38/17.

⁵⁴ Zur Problematik näher *Burhoff*, VA 2016, 35; *Fromm*, NJW 2015, 3736; *Kattau*, NJ 2016, 235; *Sprißler*, NZV 2016, 160.

b. Technisches Gerät

46 Ausdrücklich, aber nicht abschließend, erwähnt der Ordnungsgeber in § 23 Abs. 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- bzw. 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 Abs. 1c StVO, wenn sie mit einer Software bzw. App ausgestattet sind, die Verkehrsüberwachungsanlagen anzeigt.⁵⁵

c. Tathandlung

47 Untersagt ist sowohl der Betrieb als auch das Mitführen eines betriebsbereiten technischen Gerätes i.S.d. § 23 Abs. 1c StVO. Die Absicht, es einzusetzen, ist keine Tatbestandsvoraussetzung. Normadressat (Täter) ist der Fahrzeugführer, nicht der Beifahrer oder ein sonstiger Insasse. Das eröffnet Umgehungsmöglichkeiten.⁵⁶ 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.⁵⁷ Eingeschaltet muss es also noch nicht sein. Betriebsbereitschaft ist zu verneinen, wenn das für den nötigen Stromanschluss zwingend erforderliche Adapterkabel nicht mitgeführt wird.⁵⁸

48 Allein durch die Installation einer „**Blitzer-App**“ auf einem Smartphone ist der Tatbestand des § 23 Abs. 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 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.

48.1 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 Abs. 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

⁵⁵ Vgl. OLG Celle v. 03.11.2015 - 2 Ss (OWi) 313/15 - NJW 2015, 3733; OLG Rostock v. 22.02.2017 - 21 Ss OWi 38/17 (jeweils Smartphone mit „Blitzer-App“); *Bachmeier* in: *Bachmeier/Müller/Rebler*, § 23 StVO Rn. 136a ff.

⁵⁶ Zur Problematik der Beteiligung, allerdings am Beispiel unerlaubter Mobiltelefonbenutzung, s. *Mitsch*, NZV 2011, 281.

⁵⁷ VGH München v. 13.11.2007 - 24 ZB 07.1970 - NJW 2008, 1549; AG Aichach v. 25.06.2014 - 3 OWi 606 Js 130832/13.

⁵⁸ VGH München v. 13.11.2007 - 24 ZB 07.1970 - NJW 2008, 1549; AG Lüdinghausen v. 14.03.2008 - 19 OWi-89 Js 103/08 - 16/08 - NJW 2008, 2134.

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.

Aktualisierung vom 20.05.2020

8. Verhalten bei sog. Unterwegsmängeln (Absatz 2)

- 49 Nach § 23 Abs. 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.⁵⁹ 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**.⁶⁰
- 50 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.⁶¹ Wer als Fahrer verdächtige Geräusche, etwa von den Rädern bzw. Reifen, wahrnimmt, muss sich unverzüglich vergewissern und seine Geschwindigkeit reduzieren, notfalls bei nächster Gelegenheit anhalten.⁶²
- 51 Eine Sonderregelung besteht nach Halbsatz 2 **für Krafträder und Fahrräder**, die nach einer unbehebbareren technischen Panne **auch geschoben** werden dürfen, also nicht aus dem Verkehr zu ziehen sind.

9. Sonstige Fahrradfahrer- und Motorradfahrerpflichten (Absatz 3)

- 52 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“.

10. Das „Gesichtsverhüllungsverbot“ (Absatz 4)

- 53 Die mit Wirkung vom 19.10.2017 eingeführte Regelung trifft mitten in die Debatte um das sog. Burkaverbot, greift indessen weiter. Geschlechtsneutral soll sie die **Erkennbarkeit von Kraftfahrzeugführern** während der Verkehrsteilnahme gewährleisten, speziell bei Geschwindigkeitskontrollen. Nicht verboten sind reine Kopfbedeckungen, die das Gesicht freilassen (z.B. Hut, Kappe, Kopftuch). Zulässig sind auch eine Gesichtsbemalung oder Gesichtsschmuck.⁶³
- 54 Angesichts der nur sektoralen Geltung des Verbots bestehen keine durchgreifenden **verfassungsrechtlichen Bedenken**.

⁵⁹ BGH v. 21.04.1983 - 4 StR 90/83.

⁶⁰ BGH v. 21.04.1983 - 4 StR 90/83.

⁶¹ Vgl. BGH v. 21.04.1983 - 4 StR 90/83 (Sattelzug).

⁶² Vgl. OLG Celle v. 02.12.2004 - 14 U 54/04 (rechter Pkw-Hinterreifen).

⁶³ Vgl. Pressemitteilung der Bundesregierung vom 19.10.2017.

54.1 Ob § 23 Abs. 4 StVO mit der Verfassung, insbesondere mit Art. 4 GG, in Einklang steht, hat das BVerfG in einer Entscheidung vom 26.02.2018 offen gelassen. Den Antrag einer einen Gesichtsschleier (Niqab) tragenden Muslimin auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 32 Abs. 1 BVerfGG hat es aus formalen Gründen abgelehnt (BVerfG v. 26.02.2018 - BvQ 6/18). Auch vor einem solchen Eilantrag muss der Rechtsweg ausgeschöpft sein. Kraftfahrzeugführer, die vom Verhüllungsverbot des § 23 Abs. 4 StVO betroffen sind, steht fachgerichtlicher (Eil-)Rechtsschutz offen. Wer sich nach dessen Ausschöpfung mit einem Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung an das BVerfG wendet, um den Vollzug der Norm aussetzen zu lassen, hat weitere Voraussetzungen zu erfüllen, wie der Beschluss des BVerfG v. 26.02.2018 - BvQ 6/18 näher erläutert.

Aktualisierung vom 10.04.2018

55 Radfahrer sind nicht betroffen, da sie ein Fahrzeug, kein Kraftfahrzeug führen. Eine Sonderregelung musste für **Motorradfahrer** geschaffen werden (vgl. § 23 Abs. 4 Satz 2 StVO). Die Schutzhelmpflicht, präziser formuliert: das Schutzbedürfnis von Kradfahrern, hat Vorrang.

II. Rechtsfolgen

56 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

57 Verstöße gegen § 23 StVO sind **Ordnungswidrigkeiten** (§ 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO) und Bußgeldtatbestände entsprechend den lfd. Nrn. 107-110, 246-247a des Bußgeldkatalogs.⁶⁴

58 Die Sanktion für Zuwiderhandlungen gegen § 23 Abs. 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. Nrn. 246.2 und 246.3 des Bußgeldkatalogs (BKat) in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BKatV wird der Verstoß gegen § 23 Abs. 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. Nrn. 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.

59 Die Neubewertung von „Handyverstößen“ findet schließlich auch darin Ausdruck, dass im Rahmen der **Fahrerlaubnis auf Probe** ein Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO anders als früher nicht mehr einen sogenannten B-Verstoß, sondern einen A-Verstoß darstellt (Anlage 12 zur FeV Abschnitt A „Schwerwiegende Zuwiderhandlungen“).

60 Bei **Radfahrern**, die rechtswidrig ein **elektronisches Gerät** benutzen, ist der Satz von 25 € auf **55 €** erhöht worden (lfd. Nr. 246.4).

61 Verstöße gegen § 23 Abs. 1c StVO (früher Abs. 1b) – **Radarwarngeräte u.a.** – werden mit einem Bußgeld von 75 € (lfd. Nr. 247) und 1 Punkt (lfd. Nr. 3.2.15) geahndet.

62 Wer verbotswidrig **sein Gesicht verhüllt oder verdeckt** (§ 23 Abs. 4 StVO), muss mit einem Bußgeld von 60 € rechnen (lfd. Nr. 247a).

⁶⁴ Vgl. Anlage (zu § 1 Abs.1) BKatV i.d.F. v. 06.10.2017.

2. Zivilrechtliche Folgen

a. Haftpflichtrecht

- 63** Ob § 23 Abs. 1 Satz 2 StVO ein **Schutzgesetz i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB** ist, hat der BGH in der Entscheidung vom 09.12.2014⁶⁵ ebenso offen gelassen wie für die – gleichfalls die Ladung betreffende – Vorschrift in § 22 Abs. 2 Satz 1 StVO. Soweit außenstehende Dritte durch einen Verstoß gegen § 23 Abs. 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).⁶⁶ 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 Abs. 2 StVO** erfüllen, einem Schutzgesetz i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB.⁶⁷ Auch ein Verhalten unterhalb der Schwelle des § 23 Abs. 1a StVO kann unter die Generalklausel fallen.
- 64** Im Haftpflichtprozess können Verstöße gegen § 23 StVO unter verschiedenen Blickwinkeln von Bedeutung sein. Der dem Fahrzeugführer obliegende **Entlastungsbeweis nach § 18 Abs. 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 zu Lasten des Fahrzeugführers bzw. des verklagten Haftpflichtversicherers. Steht fest, dass sich der Fahrzeugführer sorgfaltswidrig verhalten hat, kann die Entlastung gleichwohl gelingen. Denn der Haftungsausschluss nach § 18 Abs. 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.
- 65** Deutlich schwieriger als der Fahrer-Entlastungsbeweis ist der Entlastungsbeweis, den **der Halter nach § 17 Abs. 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.⁶⁸ Wer unmittelbar vor dem Unfall verbotenerweise ein elektronisches Gerät i.S.v. Absatz 1a benutzt hat, wird diesen Nachweis aus tatsächlichen Gründen nicht erfolgreich führen können.⁶⁹ Dazu bedarf es keiner fallspezifischen Anhebung der Entlastungsanforderungen.⁷⁰
- 66** **Im Rahmen der Haftungsabwägung** nach § 17 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 StVG, § 254 Abs. 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

⁶⁵ BGH v. 09.12.2014 - VI ZR 155/14 - NJW 2015, 1174.

⁶⁶ BGH v. 09.02.1971 - VI ZR 151/69 - VersR 1971, 473.

⁶⁷ BGH v. 26.02.2013 - VI ZR 116/12.

⁶⁸ Greger in: Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, § 3 Rn. 363 mit berechtigter Kritik an manchen Formulierungen in der Rechtsprechung.

⁶⁹ Vgl. OLG Köln v. 14.02.2002 - 12 U 142/01; LG Kiel v. 02.12.2004 - 7 S 100/04 - NZV 2005, 477.

⁷⁰ So aber LG Kiel v. 02.12.2004 - 7 S 100/04 - NZV 2005, 477.

Last legt. Im Fall der (erwiesenen) unzulässigen Nutzung eines elektronischen Geräts unmittelbar vor der Kollision⁷¹ spricht der **Beweis des ersten Anscheins** für die erforderliche Kausalität⁷². 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.⁷³

b. Kaskorecht

- 67** 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**.⁷⁴ Eine **unzulässige Bereifung** kann den Tatbestand der **Gefahrerhöhung** begründen (§§ 23, 26 VVG)⁷⁵ und/oder den Vorwurf rechtfertigen, den **Unfall grob fahrlässig herbeigeführt** zu haben (§ 81 VVG)⁷⁶.

III. Verfahrensfragen

- 68** [Derzeit nicht belegt.]

D. Praxishinweise

- 69** Die Größenordnung des Problems, mit dem Polizei und Justiz seit Jahren in zunehmendem Maße konfrontiert sind, verdeutlicht ein Blick auf die Statistik: jährlich rund 160.000 **Handyverstöße** hat die Polizei zuletzt allein in NRW gezählt.⁷⁷ Nachweisprobleme hinsichtlich der regelmäßig **vorsätzlichen Tatbegehung**⁷⁸ standen im Vordergrund der richterlichen Praxis⁷⁹. Die überfällige Reform des § 23 Abs. 1a StVO in Verbindung mit der Verschärfung der Sanktionen wird voraussichtlich zu einem Rückgang an Zuwiderhandlungen führen. Beweiserhebung und -würdigung werden einerseits erleichtert (Aufgabe des strikten hand-held-Verbots), andererseits aber auch erschwert (Stichwort: „kurze“ Blickzuwendung). Für Schlupflöcher, Ausflüchte und Schutzbehauptungen, wie sie bisher gang und gäbe waren, ist jedenfalls wesentlich weniger Raum.
- 70** Mit Blick auf die **Beweiswürdigung im OWi-Verfahren** wegen Verstoßes gegen § 23 Abs. 1a StVO sind folgende OLG-Entscheidungen nach wie vor besonders erwähnenswert:
- OLG Karlsruhe v. 28.08.2009 - 1 Ss 135/08 - VA 2009, 210 (Anforderungen an die Beweiswürdigung und an die Urteilsfeststellungen, Einstellung nach § 49 Abs. 2 OWiG),
 - Thür OLG v. 27.08.2013 - 1 Ss Rs 26/13 - ZfS 2014, 113 (zur Widerlegung der Einlassung „ich hatte nur die Hand am Ohr“),

⁷¹ Zum Nachweis durch Datenauslesen siehe *Ternig/Lellmann*, NZV 2016, 454.

⁷² Für die Annahme einer „tatsächlichen Vermutung“ LG Kiel v. 02.12.2004 - 7 S 100/04 - NZV 2005, 477.

⁷³ Vgl. OLG Köln v. 14.02.2002 - 12 U 142/01; LG Kiel v. 02.12.2004 - 7 S 100/04 - NZV 2005, 477.

⁷⁴ AG Berlin-Mitte v. 04.11.2004 - 105 C 3123/03 - NZV 2005, 157.

⁷⁵ Vgl. OLG Düsseldorf v. 20.04.2004 - I-4 U 183/03 - NZV 2005, 155; OLG Düsseldorf v. 02.03.2004 - I-4 U 185/03 - DAR 2004, 391; OLG Saarbrücken v. 15.01.2003 - 5 U 261/02 - DAR 2003, 461; AG Mannheim v. 22.05.2015 - 3 C 308/14 - NZV 2015, 87.

⁷⁶ Vgl. AG Mannheim v. 22.05.2015 - 3 C 308/14 - NZV 2015, 87.

⁷⁷ Hochrechnung der Halbjahreszahl laut Pressemeldung der Polizei NRW vom 23.11.2016.

⁷⁸ Auffallend oft nehmen Amtsgerichte eine nur fahrlässige Begehung an, was von den Obergerichten regelmäßig korrigiert wird.

⁷⁹ Instrukтив *Thelen*, 55. Verkehrsgerichtstag 2017, Referate u.a., S. 39 ff.

- OLG Düsseldorf v. 11.04.2014 - IV- 2 RBs 37/14 - NZV 2015, 203 (zur Beweiskraft der Aussage eines Polizeibeamten, der an die konkrete Tat keine Erinnerung hat, aber die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeige übernimmt, sowie zur Beweiskraft eines „Blitzerfotos“, das den Betroffenen beim Benutzen eines Mobiltelefons zeigt⁸⁰) und
- OLG Hamburg v. 28.12.2015 - 2 - 86/15 (RB) - NZV 2016, 485 (zur Unzulässigkeit der Rüge fehlerhafter Beweiswürdigung im Rechtsbeschwerdeverfahren).

71 Der Nachweis der Handynutzung während der Fahrt kann auch durch **ein Auslesen der im Handy gespeicherten Daten** erfolgen.⁸¹ Jedenfalls nach einem Verkehrsunfall mit Personenschaden ist **die Sicherstellung des Mobiltelefons** eine geeignete und auch verhältnismäßige Maßnahme zur Beweiserhebung.⁸²

E. Reformbestrebungen

72 [Derzeit nicht belegt.]

⁸⁰ Dazu auch AG Tübingen v. 13.06.2017 - 16 OWi 16 Js 7027/17.

⁸¹ Zu den technischen Voraussetzungen und zum Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Abhängigkeit von der Bedeutung der Sache hochinformativ *Ternig/Lellmann*, NZV 2016, 454.

⁸² Dazu *Simon*, NZV 2017, 7.