

Zum Begriff der Betriebsunfähigkeit im Zusammenhang mit Abschleppvorgängen iSd § 18 I StVZO

Polizei-Oberkommissar Bernd Huppertz

Auf den ersten Blick erscheint die Definition des Begriffes „Betriebsunfähigkeit“ im Rahmen von Abschleppvorgängen iSd § 18 I StVZO unstrittig. Gemeinhin soll diese gegeben sein, wenn ein Fahrzeug infolge technischer Mängel oder Defekte nicht mehr bestimmungsgemäß verwendet werden kann¹.

Die kontrovers diskutierte Frage, ob eine Betriebsunfähigkeit infolge Treibstoffmangel ebenfalls unter die Nothilfe iSd § 18 I StVZO fällt, zeigt jedoch, wie unterschiedlich die Bewertung sein kann².

Desweiteren ist zu beachten, daß der Begriff der Nothilfe gegenüber der früheren Rechtsprechung in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet worden ist.

In der polizeilichen Praxis kommen immer wieder Fälle vor, die eine genauere Betrachtung des Begriffes „Betriebsunfähigkeit“ angezeigt erscheinen lassen:

Ein Kfz-Führer versucht vergeblich seinen Pkw ein letztes Mal „durch den TÜV zu bringen“. Die ersehnte Plakette

wird ihm versagt. Daraufhin parkt er seinen Pkw vor dem Gelände ab und legt das Fahrzeug vorübergehend still (§ 27 StVZO). Später schleppt er seinen Pkw zu einem Schrottplatz ab.

Die eingangs zitierte Definition zielt auf die technische Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Einsatzes des Fahrzeugs ab.

Daneben stellen manche Kommentare auch auf die rechtliche Unmöglichkeit ab. Danach ist die Betriebsunfähigkeit auch dann gegeben, wenn das betreffende Fahrzeug nach seiner technischen Beschaffenheit mit Hilfe der ihm eigenen Vorrichtungen nicht mehr fahrbereit ist oder wegen technischer Mängel oder eines Schadens aus Sicherheitsgründen nicht in Betrieb gesetzt werden darf³. Nach einem – soweit ersichtlich – nicht veröffentlichten Urteil des BGH⁴ begründen z. B. verkehrsunsichere Bereifung oder mangelhafte Beleuchtungseinrichtungen die Betriebsunfähigkeit.

Zur Betriebsunfähigkeit zählt also auch ein Zustand, infolgedessen die Ver-

¹) So Jagow, Rz. 12 zu § 1 S StVZO.

²) Bejahend: RÜth/Berr/Berz, Rz. 17 zu § 18 StVZO; Sschleusener in: KVR; Jagusch/Hentschel, Rz. 11 zu § 18 StVZ; verneinend: BOUSKA, Rz. 11 zu § 5 StVZO; Wiederhold VD 1979, 267; Verfasser VD 1991, 270; Jagow, Rz. 12 zu § 18 StVZO; LG; München DAR 1957, 157; BMV StV 11/57 R 91 vom 13.9.1991.

³) Schleusener in: KVR; Reichart NJW 1994, 103.

⁴) vom 27.8.1967, Az.: 4 StR 192/69, zitiert bei Wiederhold VD 1979, 267 (279).

kehrssicherheit nicht mehr gegeben ist⁵. Dabei ist unbeachtlich, ob diese Betriebsunfähigkeit plötzlich, z. B. durch einen Verkehrsunfall, oder allmählich eintrat⁶. Auch soll es gleichgültig sein, durch welche Mängel die Betriebsunfähigkeit herbeigeführt wurde, solange es sich um einen technischen Mangel handelt⁷.

Das im dargestellten Fall beanstandete Fahrzeug befand sich in einem verkehrsunsicheren Zustand. Die Mängel bezogen sich auf Beschaffenheitsvorschriften der StVZO und traten z. T. erst allmählich auf (nicht ausreichende Profiltiefe).

Dennoch stellt sich die Frage, ob in einem solchen Fall nicht die Grenzen der erlaubten Nothilfe überschritten werden.

Ausgehend von der Diskussion um das Vorliegen der Betriebsunfähigkeit infolge Treibstoffmangels muß gefragt werden, ob diese nicht nur dann erfüllt ist, wenn sie auf eine unverschuldete Betriebsstörung zurückzuführen ist⁸.

Nach ständiger Rechtsprechung liegt eine Betriebsunfähigkeit jedoch auch dann vor, wenn diese, z. B. durch Motor-

ausbau⁹ selbst verursacht worden ist.

Ob ein Fahrzeug letztlich iSd § 18 I StVZO betriebsunfähig ist, ist das Ergebnis der tatrichterlichen Bewertung von Anknüpfungstatsachen bezüglich seines technischen Zustands 10 Nun mag man zwischen einer Betriebsunfähigkeit infolge Treibstoffmangels und infolge Motorausbaus einen Unterschied dahingehend feststellen, daß man die im Ausgangsfall geschilderten Mängel der ersteren zuschlägt. Jedoch ist das nicht unumstritten, da die Nothilfe bei Betriebsunfähigkeit infolge Treibstoffmangels teilweise anerkannt wird¹¹. Infolgedessen wird man auch im vorliegend behandelten Fall das Vorliegen einer Betriebsunfähigkeit iSd § 18 I StVZO bejahen müssen.

► *Der Autor: Bernd Huppertz, Polizei-Oberkommissar beim Verkehrsdienst Köln.*

► *Schreibt für den VD seit: Juli 1991.*

► *Sein Spezialgebiet:*

a) *Halten – Parken – Abschleppen*

b) *Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen.*

⁵⁾ Vgl. BayObLG DAR 1992, 362; NZV 1994, 163.

⁶⁾ Greuel DAR 1980, 332 (333).

⁷⁾ Rüdth/Berr/Berz, Rz. 17 zu § 18 StVZO; Jagusch/Hentschel, Rz. 11 zu § 8 StVZO.

⁸⁾ So Stollenwerk VD 1994, 257 (258).

⁹⁾ OLG Hamm VRS 57, 456 (= StVE Nr. 4).

¹⁰⁾ BayObLG DAR 1992, 362; NZV 1994, 163.

¹¹⁾ Fn. 2.

**In der Praxis hat sich folgende
Zitierweise für den
VERKEHRSDIENST durchgesetzt:
VERKEHRSDIENST 1994; 223 oder VD 1994, 223**