

Ausstellung einer Mängelkarte – (k)eine polizeiliche Aufgabe

Bernd Huppertz

1. Das Mängelkartenverfahren

Für den vorschriftsmäßigen technischen Zustand eines Fahrzeuges ist sowohl der Fahrzeugführer (§ 231 S. 2 StVO) als auch der Halter (§ 31 II StVZO) verantwortlich.

Unter anderem hierauf beziehen sich polizeiliche Verkehrskontrollen. Das sind sowohl solche zur Prüfung der Fahrtüchtigkeit der Führer oder der nach den Verkehrsvorschriften mitzuführenden Papiere als auch solche zur Prüfung des Zustandes, der Ausrüstung und der Beladung der Fahrzeuge (VwV I zu § 36 V StVO). Mit gleichem Tenor ergibt sich die Aufgabenzuweisung auch aus den einschlägigen Polizeidienstvorschriften.¹⁾ Bei der Überprüfung von Fahrzeugen hat die Polizei dabei insbesondere solche technischen Mängel festzustellen und beseitigen zu lassen, durch die die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann (zum Beispiel Bremsen, Bereifung, Beleuchtung, Lenkung)²⁾. Dabei kann die

Richtlinie für die Durchführung von Hauptuntersuchungen und die Beurteilung der dabei festgestellten Mängel an Fahrzeugen nach § 29 und Anlage VIII StVZO³⁾ eine wertvolle Entscheidungshilfe sein.

Über Mängel, die vor Ort nicht behoben werden können, ist eine Mängelkarte auszustellen. Das sogenannte Mängelkartenverfahren ist in den einzelnen Bundesländern für die Polizei überwiegend einheitlich geregelt. Im vorliegenden Artikel wird hauptsächlich auf den diesbezüglichen Erlaß für die Polizei NW⁴⁾ abgestellt. Für die Betrachtung wurden jedoch auch weitere entsprechende Erlasse anderer Bundesländer herangezogen.⁵⁾

Ausweislich dieses Vordrucks ist *expressis verbis* (nur) der Fahrzeughalter als Verantwortlicher aufgeführt. Das entspricht insofern der Formulierung des § 17 I StVZO, wonach der Eigentümer oder Halter für die Mängelbeseitigung herangezogen werden kann. Dort wird dem Verantwortlichen durch Aushändigung der Erstschrift unter Fristsetzung aufgegeben, in welcher Weise die Män-

¹⁾ Polizeidienstvorschrift (PDV) 100, Ziffer 2.4.2

²⁾ In NW geregelt durch RdErl. IM NW vom 22.5.1996 MBl. NW 1996, 954 – Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei, Anlage 4, Ziffer 5.1.-).

³⁾ VkBf. 1994, 673.

⁴⁾ Fn.2

⁵⁾ Erl. HessMdl vom 30.1.1990 – Polizeiliche Überwachung des Straßenverkehrs – (StAnz. 1990, 307), VwV des IM und des VerkehrsMin. BW über die Erstattung von Mängelberichten und die Vorführung von Fahrzeugen nach § 17 StVZO i.d.F vom 13.7.1993 (GABl. 1993, 946); Geschäftsanweisung für die LSA Berlin Nr. 2/95 vom 28.12.1994; Entwurf der Anlage 4.3 der PDV 352 über das Kontrollberichts-Verfahren im Saarland.

gelbeseitigung überprüft und bescheinigt werden soll. Dabei kann die Polizei dem Verantwortlichen aufgeben, das Fahrzeug zum Beispiel beim zuständigen Straßenverkehrsamt, der Polizei oder in einer Werkstatt vorzuführen. So wird der Verantwortliche also durch die Anordnung und Fristsetzung seitens der Polizei unmittelbar rechtsnachteilig belastet. Dieser hat nämlich die Mängel beheben zu lassen und muß die Mängelkarte mit Erledigungsvermerk an das zuständige Straßenverkehrsamt zurücksenden. Zur Kontrolle übersendet die Polizei die Durchschrift unmittelbar an die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Wird der Aufforderung zur Mängelbeseitigung nicht Folge geleistet, so kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Behebung der Mängel setzen und nötigenfalls den Betrieb des Fahrzeuges im öffentlichen Straßenverkehr untersagen oder beschränken (§ 17 I StVZO). Örtlich zuständig ist dabei die Straßenverkehrsbehörde des Wohnortes (§ 68 II StVZO), nicht des Fahrzeugstandortes.⁶⁾ Ordnungswidrig handelt aber

nur, wer entgegen § 17 I i.V.m. § 69a II Nr. 1 StVZO einem Verbot (der Ordnungsverfügung), ein Fahrzeug in Betrieb zu setzen, zuwiderhandelt oder Beschränkungen nicht beachtet.

2. § 17 I StVZO als Spezialregelung für Maßnahmen der Gefahrenabwehr

Das polizeiliche Mängelkartenverfahren begegnet jedoch rechtlichen Bedenken⁷⁾ da die Polizei dem Eigentümer oder Halter nicht die Mängelbeseitigung unter Fristsetzung und Anzeigendrohung aufgeben darf.⁸⁾ Vielmehr darf sie eigene Maßnahmen nur vorläufig im Fall und für die Dauer unmittelbarer Gefährdung treffen.⁹⁾ Befindet sich also ein Fahrzeug in einem nicht vorschriftsmäßigen Zustand, so kann die Polizei ein Verbot der Weiterfahrt auf der Grundlage der landesrechtlich normierten Polizeigesetze aussprechen, wenn sich aus dem konkret gezeigten technischen Zustand eine Gefahr für die Verkehrssicherheit vor Ort ergibt. Allein die Straßenverkehrsbehörde kann jedoch die oben genannten Maßnahmen nach § 17 I StVZO treffen. Diese bundesrechtliche Normierung der Maßnahmen, die gegen Eigentümer oder Halter nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge durch die Straßenverkehrsbehörde zulässig sind, dient ersichtlich dem Zweck, den Gefahren, die von solchen Fahrzeugen ausgehen können, zu begegnen. § 17 I StVZO schließt daher als spezialgesetzliche Regelung für seinen An-



⁶⁾ Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 35. Aufl. (1999), Rz. 3 zu § 17 StVZO; Dvorak Die Polizei 1984, 240; OVG Bautzen NZV 1998, 430.

⁷⁾ Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 3 zu § 17 I StVZO.

⁸⁾ OVG Münster (VIII A 907/67) n.v.; zitiert nach Jagusch/Hentschel, a.a.O. (vgl. Dvorak a.a.O.).

⁹⁾ Lütkes/Meier/Wagner/Emmerich, Losebl. (Stand 2/1999), Rz. 2 zu § 17 I StVZO; VG Düsseldorf DAR 1961, 122; OVG Mannheim DAR 1993, 363 (= VM 1993, 97; ZfS 1993, 287); OVG Bautzen NZV 1998, 430.

¹⁰⁾ Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 5 zu § 17 StVZO; OVG Mannheim DAR 1993, 363 (= VM 1993, 97; ZfS 1993, 287).

wendungsbereich den Rückgriff auf die polizeiliche Generalklausel aus.¹⁰ Die Ausstellung einer Mängelkarte bewirkt grundsätzlich kein Verbot weiterer Inbetriebnahme. Jedoch ergibt sich dies aus der Fahrer- und Halterverantwortlichkeit. Ansonsten würde das Fahrzeug ja erneut in ordnungswidrigem (und verkehrsunsicherem) Zustand in Betrieb gesetzt.¹¹ Bei Vorliegen einer Dauerordnungswidrigkeit allerdings kann die Aushändigung einer Mängelkarte einen als Verfahrenshindernis wirkenden Vertrauensstatbestand schaffen.¹²

3. Verantwortlichkeiten i.S.d. §17 I StVZO

Schwierigkeiten bereitet das Mängelkartenverfahren zudem in den Fällen, in denen

- der Fahrzeugeigentümer/-halter – wenn nicht gleichzeitig auch Führer – nicht angetroffen wird, oder
- das Fahrzeug geparkt ist und die Mängelkarte am Fahrzeug angebracht wird.

3.1 Nach den einschlägigen Erlaßvorschriften einiger Bundesländer ist die Erstschrift der Mängelkarte dem Fahrzeugführer auszuhändigen. Dies widerspricht dann nicht nur dem Vordruck, sondern in jedem Fall auch der Regelung des §17 I StVZO (= Eigentümer oder Halter).

Zwar ist der Fahrzeugführer, wie oben bereits ausgeführt, ebenso für den technisch vorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeuges verantwortlich wie der Hal-

ter, jedoch ist es für ihn nicht bußgeldbewehrt, der Aufforderung zur Mängelbeseitigung nicht nachzukommen (vgl. § 17 I StVZO). Des weiteren besteht für ihn keine Rechtspflicht, dem Eigentümer und/oder Halter die Mängelkarte zu übergeben; jedenfalls darf dies für Letztere nicht zum Nachteil ausgelegt werden.

Alternative Formulierungen schreiben vor, die Mängelkarte an den Fahrzeugführer oder -halter auszuhändigen. Auch die neutrale Verwendung der Anrede „Sehr geehrter Verkehrsteilnehmer“ wird herangezogen. Allen Formulierungen gemeinsam ist jedoch die falsche beziehungsweise ungenaue Statuierung hinsichtlich der Verantwortlichkeiten i.S.d. § 17 I StVZO.

3.2 Werden Mängelkarten an einem geparkten Fahrzeug angebracht, so ist zunächst zu fragen, ob dies überhaupt zulässig ist.

Die Bußgeldvorschrift des § 69a StVZO unterscheidet nämlich zwischen Verstößen, die lediglich dann ordnungswidrig sind, wenn das Fahrzeug in Betrieb genommen wird (§ 69a III, IV StVZO) und solchen, die lediglich die Einhaltung von zum Beispiel Prüfungsfristen fordern. „In Betrieb“ sind diejenigen Fahrzeuge, die sich im öffentlichen Verkehrsbereich bewegen oder in verkehrsbeeinflussender Weise ruhen.¹³ Parkende Fahrzeuge sind daher in Betrieb, solange sie den Verkehr irgendwie beeinflussen können.¹⁴

In einem vom OLG Stuttgart¹⁵ entschiedenen Fall wurde der Halter eines geparkten Pkw angezeigt, weil die Reifen

¹⁰ OLG Stuttgart NZV 1994, 243 (= DAR 1994, 206 im Falle einer Inbetriebnahme des Kfz mit mangelnder Reifenprofiliefe). Jagusch/Hentschel a.a.O., Rz. 9 zu § 69a StVZO.

¹² OLG Stuttgart NZV 1994, 123 im Falle einer Inbetriebnahme des Kfz entgegen § 29 StVZO (Hauptuntersuchung); Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 9 zu § 69a StVZO.

¹³ Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 5 zu § 7 StVG m.w.N.

¹⁴ Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 8 zu § 7 StVG.

¹⁵ VRS 71, 294.

seines Fahrzeuges nicht mehr die geforderte Mindestprofiltiefe aufwiesen. Er gab dazu an, seinen Pkw mittels eines Abschleppwagens dorthin verbracht zu haben. Die Rechtsprechung anerkennt bei der Kontrolle von geparkten Fahrzeugen einen Tatvorwurf nur dann, wenn die Fahrt, die dazu geführt hat, daß sich das Fahrzeug zur fraglichen Zeit am Kontrollort befunden hat, bewiesen wird.¹⁶⁾

Nun dient das Mängelkartenverfahren jedoch nicht der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten, sondern der Wiederherstellung der Verkehrssicherheit (Spezialregelung für Maßnahmen der Gefahrenabwehr). Wie das obige Beispiel jedoch zeigt, macht es keinen Sinn, die Einhaltung des verkehrssicheren Zustands einzufordern, wenn das Fahrzeug nicht auch konkret in Betrieb ist.

Erheblicher dürfte jedoch die Tatsache sein, daß es nicht als gesichert angenom-

men werden kann, der Eigentümer oder Halter habe die so angebrachte Mängelkarte auch tatsächlich erhalten.

4. Ausblick

Die Mängelkarte ist jedoch ein wertvolles Instrument (auch der repressiven) Verkehrsüberwachung und als solche im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei unverzichtbar. Um jedoch den rechtlichen Bedenken Rechnung zu tragen, kann die Forderung nur lauten, das Mängelkartenverfahren als ein Angebot (und nicht als Anordnung der Polizei) an den Fahrzeugführer im Vorgriff auf notwendigerweise folgende Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde gegen den Eigentümer oder Halter im Rahmen der Möglichkeiten des § 17 I StVZO auszugestalten. Hierzu bedarf es dann einer speziellen Datenübermittlungsvorschrift.

Sonderrechte für die Postunternehmen, Fortsetzung zu VD 1998, 83¹⁾

Bernd Huppertz

Mit Verabschiedung des Begleitgesetzes zum Telekommunikationsgesetz²⁾ und des Postgesetzes³⁾ wurde unter anderem die Bestimmung des § 35 VII StVO über die Sonderrechte der Nachfolgeunternehmen der Deutschen Bundespost neu gefaßt:

„Solange ein Postunternehmen Grundversorgungleistungen nach dem Postgesetz erbringt, dürfen seine Fahrzeuge auf allen Straßen und Straßenteilen zu allen Zeiten fahren und halten, soweit dies zur Erfüllung dieser Pflichten erforderlich ist. Dieselben Rechte gelten

¹⁶⁾ OLG Schleswig VM 1977, 9; BayObLG VRS 62, 131.

¹⁾ Lippert, Sonderrechte für die Postunternehmen.

²⁾ Vom 17.12.1997, BGBl. I (1997), 3108.

³⁾ Vom 22.12.1997, BGBl. I (1997), 3294.