



Informationen aus dem Bereich Verkehr

Ausgabe 177

23. September 2025

1. Rotlichtverstoß in einem besonderen Fall

Fährt ein Autofahrer oder eine Autofahrerin bei Grün über eine Haltelinie und muss dann verkehrsbedingt stoppen, kann ein Rotlichtverstoß dann dieser Person vorgeworfen werden, wenn die Lichtzeichenanlage (Ampel) zwischenzeitlich auf „Rot“ umschaltet, auch wenn dieses der Fahrer oder die Fahrerin aus ihrem Standort nicht erkennen konnte. Es reicht aus, wenn die fahrende Person damit hätte rechnen müssen.

Quelle: BayObLG, Beschl. V. 07.07.25; Az. 201ObOWi407/25; RA Burhoff 18/2025

K. L.

2. Fahrverbot und Existenzgefährdung

„Ist ein Betroffener einschlägig vorbelastet und hat sich insoweit als uneinsichtig gezeigt, so kann er sich in der Regel nicht damit gegen das verwirkte Fahrverbot verteidigen, es treffe ihn privat oder beruflich besonders hart oder stelle sogar eine nachhaltige Existenzgefährdung dar.“

Quelle: KG, Beschl. V. 07.07.25; Az. 3 Orbs110/25; RA Burhoff 18/2025

K. L.

3. Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter und Fahrverbot

Ein Absehen vom Fahrverbot kommt allein nur durch das Fahren eines E-Scooters unter Alkoholeinfluss nicht in Betracht.

Quelle: BayObLG, Beschl. 30.06.25, Az 201 ObOWi 405/25; RA Burhoff 18/2025

K. L.

4. Zusammenstoß mit unbeleuchtetem Fahrzeug während der Dämmerung

Fährt ein Fahrzeug am 9. März zwischen 18:30 Uhr und 19:00 Uhr ohne Abblendlicht, begeht der Fahrer eine Ordnungswidrigkeit. Wenn ein ihm entgegenkommendes Fahrzeug seinerzeit dann nach links abbiegt und mit diesem unbeleuchteten Fahrzeug zusammenstößt begeht dieser Fahrer auch eine Ordnungswidrigkeit, wenn dieser „bei gehöriger Aufmerksamkeit“, diesen hätte erkennen können. Damit hätte er 1/3 mitzuhaften. Um zu beurteilen, ob der Linksabbieger den unbeleuchteten Pkw hätte erkennen können, müsste folgendes in Bezug auf ein etwaiges Gutachten beachtet werden: „Die exakten Lichtverhältnisse am Unfallort zur Unfallzeit lassen sich im Nachhinein nicht mehr rekonstruieren (Jahreszeit, Licht- und Sonnenverhältnisse; Mond- und Wolkenverhältnissen; Belaubung der Bäume und Sträucher; Art und Intensität der künstlichen Beleuchtung an der Unfallstelle; Licht und Geschwindigkeit weiterer Fahrzeuge)“.

Quelle: OLG Schleswig, Beschl. V. 07.07.25, Beschl. 7U41/25; RA Burhoff – Richter a.D., 19/2025

K. L.

5. Technisches Gerät zur Warnung vor Geschwindigkeitsmessung im Ausland

Im Ausland sind teils unterschiedliche Regelungen für sogenannte Blitzer-Apps bzw. Radarwarner vorhanden. ANWB und AD Nederland haben diese zusammengefasst:

Niederlande: In den Niederlanden ist die Verwendung von Geräten, die Blitzer aktiv aufspüren, erlaubt, solange es sich nicht um Radardetektion handelt. Es ist also erlaubt, Navigations-Apps oder -Systeme zu verwenden, die vor fest installierten Blitzern warnen, aber es ist nicht erlaubt, Geräte zu verwenden, die tatsächlich Radarsignale erkennen oder messen.

Belgien: Alle Geräte, die aktiv nach mobilen oder fest installierten Geschwindigkeitsmessgeräten und Rotlichtkameras suchen, sind verboten. GPS-Geräte, die eine öffentliche Datenbank (POI) nutzen, sind zulässig.

Frankreich: Die Verwendung und der Besitz aller Geräte mit Blitzgerät-Erkennung sind verboten. Verstöße können mit einer Geldstrafe von 1500 € geahndet werden. Informationen über Gefahrenzonen sind jedoch auf einem Navigationssystem zulässig.

Italien: Alle Geräte, die aktiv nach mobilen oder fest installierten Geschwindigkeitsmessgeräten und Rotlichtkameras suchen, sind verboten. GPS-Geräte, die eine öffentliche Datenbank (POI) nutzen, sind zulässig.

Österreich: Alle Geräte, die aktiv nach mobilen oder fest installierten Geschwindigkeitsmessgeräten und Rotlichtkameras suchen, sind verboten. GPS-Geräte, die eine öffentliche Datenbank (POI) nutzen, sind zulässig.

Slowakei: Die Verwendung und der Besitz von Geräten zur Erkennung von Blitzgeräten sind verboten.

Spanien: Die Verwendung und der Besitz von Geräten mit Blitzwarnsignalen sind erlaubt.

Tschechien: Alle Geräte, die aktiv nach mobilen oder fest installierten Geschwindigkeitsmessgeräten und Rotlichtkameras suchen, sind verboten. GPS-Geräte, die eine öffentliche Datenbank (POI) nutzen, sind zulässig.

Schweiz: Die Verwendung und der Besitz aller Geräte mit Informationen zu Blitzern sind verboten. Löschen Sie vor der Abfahrt alle Informationen zu Blitzern aus dem Gerät, da auch der Besitz und Transport eines Geräts mit diesen Informationen verboten ist.

Quelle:	Mobilität v. 01.08.25; ANWB und AD Nederland, Internetseitenaufruf am 05.08.25	K. L.
---------	--	-------

6. Amsterdam und die Resultate der 30 km/h - Einführung

Amsterdam hat ab Dezember 2023 auf etwa 80 % aller städtischen Straßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt. Außerdem wurden Tausende von Schildern aufgestellt, Ampeln angepasst und Straßen optisch gestaltet, um die niedrigere Geschwindigkeit glaubwürdig zu machen.

Über ein Jahr später kommt die Stadtverwaltung zu folgendem Schluss:

Die Zahl der Unfälle auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h sank um 11 % (von 926 im Jahr 2023 auf 823 im Jahr 2024).

Die Zahl der Unfälle mit Fußgängern und (E-)Fahrradfahrern ging sogar um 15 % zurück.

63 % der Autofahrer hielten sich (fast) an die neue Geschwindigkeit;

der Verkehrslärm nahm im Durchschnitt um 1,5 Dezibel ab;

die Rettungsdienste hatten keine nennenswerten Verzögerungen; Busfahrten dauerten im Durchschnitt nur 40 Sekunden länger, Straßenbahnfahrten 10 Sekunden.

Darüber hinaus bewerten 60 % der Amsterdamer die Maßnahme als (sehr) positiv.

Quelle:	Veilig Verkeer Nederland v. 04.08.25 (freie Übersetzung ohne Gewähr)	K. L.
---------	--	-------

7. Schwierigkeit der Abgrenzung: Betroffener einer OWI oder noch nicht

Das Kammergericht Berlin hatte darüber zu entscheiden, ob eine Belehrung einer Person hätte durchgeführt werden müssen oder noch nicht. Ein Autofahrer war von einer Streife gestoppt worden, nachdem er zuvor aus einer Bar gekommen war. Bei der Erstansprache stellten die Beamten fest, dass der Fahrer nach Alkohol roch. Sie boten ihm einen Atemalkoholtest an, wiesen ihn aber auf die Freiwilligkeit dieses Tests hin. So formuliert das KG: „Die Belehrungspflicht ... setzt voraus, dass eine Person den Status eines Beschuldigten/Betroffenen erlangt hat. Allerdings begründet nicht jeder unbestimmte Tatverdacht bereits die Beschuldigten- oder Betroffeneneneigenschaft mit entsprechender Belehrungspflicht. Vielmehr kommt es auf die Stärke des Verdachts an. Es obliegt der Strafverfolgungsbehörde, nach pflichtgemäßer Beurteilung darüber zu befinden, ob dieser sich bereits so verdichtet hat, dass die vernommene Person ernstlich als Täter oder Beteiligter der untersuchten Straftat (hier Ordnungswidrigkeit) in Betracht kommt. Falls der Tatverdacht aber so stark ist, dass die Strafverfolgungsbehörde andernfalls willkürlich die Grenzen ihres Beurteilungsspielraums überschreiten würde, ist es verfahrensfehlerhaft, wenn der Betroffene ohne Belehrung vernommen wird. Ausweislich der Urteilsgründe ist der Betroffene von den vernommenen Polizeibeamten belehrt worden, nachdem er den freiwilligen Atemalkoholtest, auf dessen Freiwilligkeit er hingewiesen wurde, durchgeführt hatte.

Der von den polizeilichen Zeugen gewählte Zeitpunkt der Belehrung als Betroffener einer Ordnungswidrigkeit hat auf der Grundlage der getroffenen Feststellungen die Grenze zur Willkür nicht überschritten. Auch die Grenze der sog. informatorischen Befragung erachtet der Senat als hier noch nicht überschritten an.

Vor der ersten Äußerung des Betroffenen musste sich den Polizeibeamten noch nicht in einem für willkürliches Verhalten erforderlichen Maß aufdrängen, der Betroffene habe mit einer den zulässigen Grenzwert überschreitenden Alkoholisierung ein Fahrzeug gesteuert. Wenngleich sie den Betroffenen bereits zuvor aus einer Bar kommend angetroffen und zu diesem Zeitpunkt schon Alkoholgeruch wahrgenommen hatten, hatte sich der Verdacht, auch nachdem der Betroffene aus dem Auto ausgestiegen war und sie abermals Alkoholgeruch, jedoch offenbar keinerlei Ausfallerscheinungen bei ihm festgestellt hatten, noch nicht hinreichend dahingehend verdichtet, dass die Anzeichen für eine den Grenzwert überschreitende Alkoholisierung so deutlich waren, dass eine „Vernehmungssituation“ vorgelegen hätte oder der Betroffene den Status eines „Beschuldigten“ erlangt hätte. Konkretisiert hatte sich dieser erst nach dem Ergebnis des (freiwillig durchgeführten) Atemalkoholtests, der offenbar einen Wert auswies, der den Verdacht einer Ordnungswidrigkeit begründete. Folgerichtig erfolgte zu diesem Zeitpunkt die Belehrung durch die Beamten.“

Quelle:	KG, Beschl. V. 14.05.25; Az. 3 Orbs 50/25 – 122 SsBs 13/25; RA Burhoff – Richter a.D. – 19/2025	K. L.
---------	---	-------

8. Frei zugängliche Datenbank für Gefahrgut

Seit dem 23.07.25 ist die von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) verantwortete Gefahrgutdatenbank (DGG) kostenfrei zugänglich. „Behörden und Unternehmen, die Gefahrguttransporte planen, durchführen oder kontrollieren, erhalten damit einen freien Zugang zu einem zentralen Informationsinstrument. ... Die Datenbank enthält systematisch aufbereitete Vorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter – auf Straße, Schiene, Binnenwasserstraße, See und in der Luft. Die Inhalte lassen sich über eine Web-Oberfläche recherchieren oder als kompletter Datensatz herunterladen. Dies ermöglicht eine schnelle Verfügbarkeit und eine effiziente Integration in interne Prozesse von Unternehmen oder Kontrollbehörden. Durch ihre Mitwirkung in nationalen und internationalen Gremien der Regelwerksentwicklung im Gefahrgutrecht hat die BAM direkten Zugriff auf aktuelle Informationen. Entsprechend wird die Datenbank kontinuierlich aktualisiert.“

Quelle:	BG Verkehr, Ausgabe 8/2025	K. L.
---------	----------------------------	-------

9. Zunehmende Arbeits- und Wegeunfälle bei Hitze und Kälte Arbeits- und Wegeunfälle nehmen bei Temperaturen ab 30 Grad um etwa 7 Prozent zu. Ähnliches gilt bei Temperaturen unter 0 Grad. Dann nehmen die Unfälle um 8 Prozent zu. Allein Wegeunfälle im Straßenverkehr nehmen bei hohen Temperaturen um 12 Prozent zu.		
Quelle:	BG Verkehr, Ausgabe 8/2025	K. L.
10. FernlenkVO tritt am 01.12.25 in Kraft Das Bundesverkehrsministerium hat die Voraussetzungen über die FernlenkVO (StVFernLV) geschaffen, dass ab dem 01.12.25 über eine sogenannte Teleoperation es erlaubt sein wird, Fahrzeuge über Leitstände zu steuern, d.h. es steuert eine Person, die sich nicht mehr zwingend im Fahrzeug befinden muss. Das Ganze soll eine Probelaufzeit von erst einmal fünf Jahren haben.		
Quelle:	Bundesministerium für Verkehr v. 29.07.25	K. L.
11. Schadenhäufigkeit bei Elektro- und Verbrennerfahrzeugen „Nach einer aktuellen Auswertung des GDV gleichen sich sowohl die Häufigkeit als auch die Höhe der Schäden von Elektroautos und Verbrennern an: Waren die Vollkasko-Schäden von Elektroautos in der Vorjahres-Auswertung im Durchschnitt noch 20 bis 25 Prozent höher als die Schäden vergleichbarer Verbrenner, sind es nach der aktuellen Auswertung nur noch 15 bis 20 Prozent. Eine ähnliche Tendenz gilt für die Schadenhäufigkeit: Wurden bei Elektroautos bisher 15 bis 20 Prozent weniger Schäden in der Vollkaskoversicherung reguliert, sind es aktuell nur noch 10 bis 15 Prozent weniger.“		
Quelle:	GDV v. 13.08.25	K. L.
12. Starke Zunahme an Verkehrsunfällen mit E-Scootern in Belgien Laut dem Verkehrssicherheitsbarometer von Vias für die ersten drei Monate des Jahres 2025, das auf Zahlen der Polizei basiert, ist die Zahl der registrierten Unfälle mit Verletzten mit einem Elektroroller im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 62 % gestiegen. Im Durchschnitt gab es täglich fünf Unfälle mit Toten und Verletzten. Der seit letztem Jahr zu beobachtende Aufwärtstrend bei der Zahl der Unfälle scheint sich also zu beschleunigen, wie man in drei Regionen feststellen konnte. In den ersten drei Monaten dieses Jahres ist die Zahl der Unfälle mit Todesopfern und Verletzten mit einem Elektroroller in Belgien von 291 auf 470 gestiegen.		
Quelle:	VIAS Institut Belgien v. 18.08.25, Stef Willems (<i>freie Übersetzung ohne Gewähr</i>)	K. L.
13. MPU bzw. Entzug der Fahrerlaubnis nach Alkohol bedingtem Sturz mit dem Fahrrad Eine Person war nach einem Zechgelage nach einem Sturz aufgefunden worden. Gegenüber der Polizei äußerte sich der Mann im Rahmen einer informatorischen Befragung, dass er mit seinem Fahrrad gefahren und dann aus unbekannten Gründen gestürzt sei. Eine Blutprobe ergab den Wert von 2,21 Promille. Die zuständige Fahrerlaubnisbehörde forderte daraufhin ein medizinisch-psychologisches Gutachten an. Als diesem nicht nachgekommen wurde, entzog ihm die Behörde die Fahrerlaubnis. Dagegen legte die Person Beschwerde ein und gab an, dass er a) nicht belehrt worden sei und b) er sich überdies auch nicht an eine Fahrradfahrt erinnern könne und c) möglicherweise die Polizeibeamten sich verhört hätten. Der BayVGH wies die Beschwerde zurück. Im Übrigen wies der BayVGH darauf hin, dass selbst wenn Angaben unter Verstoß gegen strafprozessuale Beweiserhebungsvorschriften gewonnen worden seien, diese keinem Verwertungsverbot im Rahmen eines Fahrerlaubnisentziehungsverfahrens unterliegen würden.		
Quelle:	BayVGH, Beschl. V. 20.05.25; Az. 11CS 24.20274; RA u. Richter a.D. Burhoff 18/2025	K. L.

14. Mehrsprachiges Erklärvideo zum sicheren E-Scooter-Fahren

Die Verkehrswacht und Polizei Lüneburg haben ein Erklärvideo veröffentlicht, dass die wichtigsten Regeln für den sicheren Umgang mit E-Scootern erläutert. Die Besonderheit ist, dass mit Hilfe einer Übersetzungs-KI das Video nun in die Sprachen Arabisch, Ukrainisch, Russisch, Türkisch und Englisch übersetzt wurde. Dadurch können auch Menschen ohne sichere Deutschkenntnisse leicht und anschaulich die E-Scooter-Regeln verinnerlichen. Diese Videos sind auf dem YouTube-Kanal der Verkehrswacht Lüneburg veröffentlicht worden:

<https://www.youtube.com/@verkehrswachtluneburg.v.8940/videos>

Im Video werden folgende folgende Themen angesprochen:

Allgemeines / Alkohol- und Drogeneinfluss sowie die damit verbundenen Sanktionen / richtiges Abbiegen / wo darf man fahren und wo nicht / sonstige Tipps.

Quelle:

Verkehrswacht Lüneburg v. 25.08.25

K. L.

15. Helmtragequoten auf dem Fahrrad

„Im Jahr 2024 trugen über alle Altersgruppen hinweg 42,6 (44,4) Prozent aller beobachteten Radfahrenden einen Schutzhelm. Dabei lag die Helmtragequote von Fahrern und Fahrerinnen konventioneller Fahrräder bei 34,2 (35,4) Prozent, diejenige von Pedelec-Fahrern und -Fahrerinnen bei 60,9 (65,0).

84,9 (82,8) Prozent der Kinder von 6 bis 10 Jahren trugen 2024 einen Fahrradhelm. Bei den 11- bis 16-Jährigen lag die Helmnutzung bei 37,8 (47,4) Prozent. Von den 17- bis 21-Jährigen trugen 25,6 (33,1) Prozent, von den 22- bis 30-Jährigen 30,5 (36,7) Prozent, von den 31-bis 40-Jährigen 43,1 (47,3) Prozent, von den 41-bis 60-Jährigen 46,7 (44,2) Prozent und von den ab 61-Jährigen 51,4 (46,6) Prozent einen Fahrradhelm.“

Quelle:

BAST Kompakt 01/25

K. L.

16. Pedelec und S-Pedelec in Deutschland

Ein Energieunternehmen hat kürzlich Umfrageergebnisse veröffentlicht, aus denen hervorgeht, dass 28 % der Deutschen ein Pedelec oder Speed-Pedelec besitzen, gegenüber 15,2 % vor fünf Jahren. Über 30.000 deutsche Bürger nahmen an der Umfrage teil, die zwischen Juni und Juli 2025 im Auftrag von E.on von Civey durchgeführt wurde. Der Besitz und die Nutzung von Pedelecs verzeichneten den größten Zuwachs in der Altersgruppe der 30- bis 39-Jährigen, wo sie von 19,3 % im Jahr 2024 auf 23,2 % im Jahr 2025 stiegen. Familien mit kleinen Kindern zeigten ein überdurchschnittliches Interesse am Kauf von Pedelecs: Fast 9 % dieser Haushalte planten einen Kauf in den nächsten 12 Monaten, verglichen mit knapp 5 % der Haushalte ohne Kinder.

Quelle:

LEVA EU v. 01.09.25, SAZ Bike, Bastian Dietz

K. L.

17. Studie zur objektiven und subjektiven Fahrradsicherheit

Objektive und subjektive Fahrradsicherheit werden oft unabhängig voneinander untersucht. Wissenschaftler der Technischen Universität Dänemark und der Universität Lissabon fanden für ihre Literaturstudie nur 19 relevante Publikationen, die sich mit dem Zusammenhang zwischen beiden befassten. Die Ergebnisse zeigten, dass das Fahrradverhalten, die Selbstselektion, „Safety-in-Numbers“ und die Risiko-Homöostase (inneres Gleichgewicht) eine wichtige Rolle in der komplexen Beziehung zwischen objektiver und subjektiver Fahrradsicherheit spielen.

Quelle:

Bridging the gap: a scoping review exploring the relationship between objective and subjective cycling safety v. Miguel Costa, Manuel Marques, Felix Wilhelm Siebert, Carlos Lima Azevedo & Filipe Moura in Transport Reviews v. 24.08.25, Published by Informa UK Limited, trading as Taylor & Francis Group

K. L.

18. Amerikanische Studie zu E-Scooter-Sicherheit

In den letzten Jahren hat die Nutzung von E-Scootern für Kurzstreckenfahrten rapide zugenommen. Dieser Anstieg der E-Scooter-Nutzung in Verbindung mit dem Unfallrisiko für E-Scooter-Fahrer hat in den USA Bedenken hinsichtlich der Sicherheit von E-Scootern ausgelöst. Trotz einiger Studien, die sich mit der Sicherheit von E-Scootern befassen, sei wenig darüber bekannt, wie Einstellungsfaktoren E-Scooter-Fahrer zu riskantem Fahrverhalten veranlassen. Es wurden Umfragedaten in der US-amerikanischen Studie verwendet, die 2022 von 420 Nutzern von gemeinsam genutzten E-Scootern in Chicago erhoben wurden. Die Umfrage ergab, dass 47,7 % der Befragten mindestens eine Kollision oder einen Sturz beim Fahren mit E-Scootern erlebt hatten.

Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die unsichere Fahrweise und das Fahrsicherheit der Fahrer die einflussreichsten Faktoren sind, die ihr riskantes Verhalten beeinflussen. Darüber hinaus gehören Unfallerfahrungen, die Eignung der Infrastruktur, die wahrgenommene Freude am Fahren, die Wahrnehmung von Verkehrsrisiken und die Wahrnehmung von Betriebsrisiken zu den weiteren signifikanten Prädiktoren. Unter den soziodemografischen Faktoren beeinflussen Geschlecht, Alter, Bildung und die Häufigkeit der Autonutzung das riskante Verhalten der Fahrerinnen und Fahrer erheblich. Die Ergebnisse unterstreichen die Bedeutung der Eignung der Infrastruktur und der Unfallerfahrungen für die Analyse des Fahrverhaltens von E-Scooter-Nutzerinnen und -Nutzern.

Quelle:

Transportation Reserch; Traffic Psychology and Behaviour, Sina Asgharpou, etc. to E-Scooter Safety

K. L.

19. Überlegung zur Helmpflicht für Kinder und Jugendliche in NL

Der niederländische Minister Robert Tieman vom Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft will eine Helmpflicht für Kinder bis 18 Jahre einführen, die mit einem Elektrofahrrad unterwegs sind. Darüber hinaus wird es einen Verhaltensleitfaden für Fahrer von Elektrofahrrädern geben, und das Ministerium unterstützt die Einführung eines Gütesiegels für Elektrofahrräder. Der Entwurf für die Regelung zur Helmpflicht soll im Herbst 2026 fertiggestellt sein.

Quelle:

CROW Fietsberaad v. 01.09.25

K. L.

20. 14.162 gestohlene Autos mit Kaskoversicherung

Im Jahr 2024 wurden 14.162 Autos in Deutschland entwendet, die kaskoversichert waren, der Gesamtverband der deutschen Versicherer (GdV). Dafür haben die Versicherer 293 Millionen Euro ausgezahlt.

Quelle:

GdV v. 18.09.25

K. L.

21. Starke Zunahme an verunfallten Kindern und Jugendlichen in Niederlanden

Von allen E-Bike-Fahrern landen Kinder im Alter von 12 bis 17 Jahren am häufigsten in der Notaufnahme in den Niederlanden. Die Zahl der Opfer mit Hirnverletzungen in dieser Altersgruppe hat sich in den letzten fünf Jahren mehr als versechsfacht. Dieser Anstieg lässt sich nur teilweise durch die Zunahme der mit E-Bikes zurückgelegten Kilometer erklären. Dies geht aus einer Studie von VeiligheidNL im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft der Niederlande hervor. Im Jahr 2024 suchten laut der Studie schätzungsweise 74.300 Menschen aufgrund eines Fahrradunfalls die Notaufnahme auf. Mindestens 19 Prozent davon fuhren mit einem Elektrofahrrad, was einer Verdopplung gegenüber 2020 entspricht.

Quelle:

CROW Fietsberaad v. 02.09.25

K. L.

22. Überkleben des blauen Euro-Bereichs auf Kennzeichen

Wenn das blaue Euro-Feld auf einem Kfz-Kennzeichen mit einer schwarzen Folie überklebt wird, rechtfertigt dies die sofortige Betriebsuntersagung, wenn trotz Aufforderung die Folie nicht entfernt wird. „Das Kfz-Kennzeichen genüge nicht den erforderlichen Anforderungen, wonach es am linken Rand ein blaues Feld mit EU-Emblem aufweisen müsse. Zudem könne nicht ausgeschlossen werden, dass durch das Aufbringen der schwarzen Folie das Kennzeichenschild spiegelt bzw. nicht mehr ausreichend reflektiert und damit die Identifizierung des Fahrzeugs mittels stationärer und mobiler Messeinrichtung eingeschränkt wird. Auch könne die Ablesbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt sein, weil sie etwa durch die Veränderung des Euro-Feldes abgelenkt werden oder weil sie Zweifel an der Echtheit und Unverfälschtheit des Kennzeichens oder der Zulassung des Fahrzeugs hegen.“

Quelle:

VG Düsseldorf, Beschl. V. 30.09.22; Az.: 6 L 1698/22; kostenl. Urt. V. 15.09.25

K. L.

Haftungsausschluss

Die Herausgeber der Infoschrift „Informativ“ haben den Newsletter mit großer Sorgfalt erstellt. Alle Inhalte sind zur allgemeinen Information bestimmt und stellen keine geschäftliche, rechtliche oder sonstige Beratungsdienstleistung dar. Die Verkehrswacht Münster und damit auch der Herausgeber von „Informativ“ übernehmen keine Gewähr und haften auch nicht für etwaige Schäden materieller oder ideeller Art, die durch Nutzung der Informationen verursacht werden. Für die Inhalte von verlinkten Internetseiten sind die Herausgeber nicht verantwortlich. Für die Angebote Dritter wird keine Haftung übernommen. Etwaige Abmeldungen vom Newsletter, Rückfragen, Anregungen oder auch Anmeldungen für den Bezug sind an die unten angegebene E-Mail-Adresse zu senden. Dieser Newsletter ist im Internet unter folgendem Link abrufbar:
<https://www.verkehrswacht-muenster.de/index.php?id=2663>

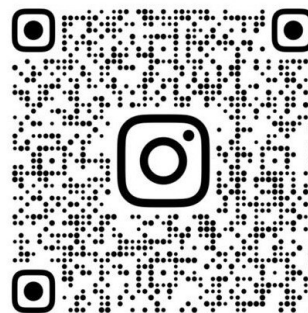
Aktuelles immer in den sozialen Medien



Homepage
Verkehrswacht Münster



Verkehrswacht Münster
bei WhatsApp



Verkehrswacht Münster
bei Instagram