

## 1. Sachverhalt

F leitet als Fahrlehrer und Beifahrer eine Ausbildungsfahrt. Die Fahrschülerin hatte bereits sechs Fahrstunden absolviert und war somit in der Ausbildung fortgeschritten.

Während der Fahrt telefoniert F ohne Freisprecheinrichtung mit einem Mobiltelefon. Es bestand kein Anlass, der bereits geübten Fahrschülerin besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Auch war für F nicht damit zu rechnen, in ihr Fahrverhalten eingreifen zu müssen.

Das Gericht verurteilt F wegen der Verkehrsordnungswidrigkeit der vorsätzlichen verbotswidrigen Benutzung eines Mobiltelefons zu einer Geldbuße von 40 €.

Da hinsichtlich des hier entscheidenden Tatbestandsmerkmals des Fahrzeugführens mehrere Oberlandesgerichte unterschiedlich entschieden haben, wurde dem BGH die in Leitsatz 1 formulierte Rechtsfrage zur Entscheidung vorgelegt.

## 2. Probleme und bisheriger Meinungsstand

Im vorliegenden Fall geht es zwar konkret um die Fahrzeugföhreigenschaft i.S.v. § 23 Abs. 1a StVO. Die Fahrzeugföhreigenschaft spielt aber auch allgemein in vielen Straßenverkehrsdelikten eine wichtige Rolle, da diese häufig den Begriff des Föhrens eines Fahrzeugs enthalten. Die folgenden Ausführungen sollen einen Überblick über den Begriff des Fahrzeugföhrens i.S.d. StVG, der StVO und des StGB geben. Insbesondere soll auf die §§ 315c, 316 StGB eingegangen werden.

März 2015

### Telefonierender Fahrlehrer-Fall

#### *Föhren eines Kraftfahrzeugs*

§§ 315c, 316 StGB, § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG, § 23 Abs. 1a StVO

#### **Leitsätze der Bearbeiterinnen:**

1. 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 „Föhrer“ des Kraftfahrzeugs.
2. Die Fiktion des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG, nach der der Fahrlehrer als Föhrer des Kraftfahrzeugs gilt, bezieht sich nicht auf die §§ 315c, 316 StGB.

BGH, Beschluss vom 23. September 2014 – 4 StR 92/14; veröffentlicht in: BeckRS 2015, 00391.

rungen sollen einen Überblick über den Begriff des Fahrzeugföhrens i.S.d. StVG, der StVO und des StGB geben. Insbesondere soll auf die §§ 315c, 316 StGB eingegangen werden.

**Föhrer eines Kraftfahrzeugs** ist nach h.M., wer das Kraftfahrzeug unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt oder unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrtbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenkt.<sup>1</sup>

Für die Subsumtion des Fahrlehrers unter diese Definition ist besonders relevant, dass es sich bei den genannten Tatbeständen häufig um sog. eigenhändige Delikte handelt. **Eigenhändige**

<sup>1</sup> BGHSt 35, 390; *Quarch*, in: Dölling/Duttge/Rössner, *Gesamtes Strafrecht*, 3. Aufl. 2013, § 315c Rn. 4.

**Delikte** zeichnen sich dadurch aus, dass die Tatbestandshandlung nur durch den Täter persönlich ausgeführt werden kann.<sup>2</sup> Eine mittelbare Täterschaft sowie eine mittäterschaftliche Zurechnung nach § 25 Abs. 2 StGB sind in diesen Fällen nicht möglich.<sup>3</sup> Ebenso scheidet bei eigenhändigen Delikten eine Strafbarkeit durch Unterlassen aus. § 13 StGB verlangt nämlich die Äquivalenz des Unterlassens mit der Verwirklichung des gesetzlichen Tatbestandes durch ein Tun. Bei eigenhändigen Delikten liegt der Unwertgehalt gerade in der höchstpersönlichen Vornahme der Tathandlung. Unterlassen im Sinne des § 13 StGB, wo eine Tathandlung gerade nicht vorgenommen, sondern unterlassen wird, ist daher bei eigenhändigen Delikten nicht möglich.<sup>4</sup> Die in ständiger Rechtsprechung<sup>5</sup> bestätigte Definition des Fahrzeugführers erfordert gerade das persönliche Lenken des Fahrzeugs und qualifiziert die in Rede stehenden Delikte damit als eigenhändig.

Zunächst ist festzustellen, dass der Fahrlehrer wegen der besonderen technischen Ausstattung von Fahrschulautos theoretisch selbst die Funktion des Fahrzeugführers übernehmen kann. Denn das Fahrschulauto verfügt über einen eigenen (vorrangigen) Pedalsatz auf der Beifahrerseite. Der Fahrlehrer ist also jederzeit in der Lage, durch Betätigen von Gas oder Bremse und einen Griff ins Lenkrad die Steuerung des Fahrzeugs zu übernehmen.

Um die Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers zu begründen, kommen zwei Argumentationsstränge in Betracht: Zum einen ist die Subsumtion des Verhaltens des Fahrlehrers unter die oben genannte Definition mit **konkreten Zurechnungskriterien** denkbar. Zum anderen könnte aus § 2 Abs.

15 Satz 2 StVG die **Fiktion der Fahrzeugführereigenschaft** folgen.

Innerhalb des ersten Begründungsansatzes ist umstritten, ob der Fahrlehrer beim Vorliegen besonderer **Zurechnungskriterien** zum Fahrzeugführer werden kann. Denn nicht ohne Grund ist er während einer Fahrstunde der „Verantwortliche für die Ausbildungsfahrt“ (§ 6 Abs. 2 FahrIG). Dem Fahrlehrer wird bereits seit Entwicklung der Definition des Fahrzeugführers<sup>6</sup> eine Rechtspflicht zur Gefahrenabwehr und zur Beaufsichtigung des Fahrschülers auferlegt.<sup>7</sup> Dies bedeutet, dass der Fahrlehrer dafür verantwortlich ist, dass sich der Fahrschüler verkehrsgerecht verhält.<sup>8</sup> Es gibt daher Stimmen in Literatur und Rechtsprechung, die mit unterschiedlichen Argumenten versuchen, die Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers zu begründen.<sup>9</sup>

So wollen einige Stimmen eine Art Billigkeitshaftung des Fahrlehrers aus seiner grundsätzlichen Verantwortung begründen:<sup>10</sup> Er sei schon deshalb Fahrzeugführer, weil er sich ein **Ein greifen** in die technischen Vorrichtungen des Fahrzeugs jederzeit **vorbehielte**.<sup>11</sup> Die technische Sonderausstattung von Fahrschulautos ermögliche es dem Fahrlehrer jederzeit auch vom Beifahrersitz aus das Auto selbst durch die Betätigung von Bremse, Kupplung und

<sup>2</sup> *Wessels/Beulke/Satzger*, Strafrecht AT, 44. Auflage 2015, Rn. 41.

<sup>3</sup> *Satzger*, Jura 2011, 103.

<sup>4</sup> *Satzger*, Jura 2011, 103.

<sup>5</sup> Vgl. nur BGHSt 35, 393; BGHSt 36, 343.

<sup>6</sup> BGH NJW 1962, 2069.

<sup>7</sup> BGH NJW 1990, 1245.

<sup>8</sup> BGH NJW 1990, 1245; vgl. auch *Blum/Weber*, NZV 2007, 228, 229.

<sup>9</sup> So insb. OLG Bamberg NJW 2009, 2393; OLG Saarbrücken VRS 46 (1974), 212; *Blum/Weber*, NZV 2007, 228, 229; *Thiele*, DAR 2006, 368, 370.

<sup>10</sup> *Hufnagel*, NJW 2014, 3265, 3266; *Jancker*, in: *Burmann/Heß/Jahnke/Jancker*, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, § 2 StVG Rn. 55.

<sup>11</sup> So OLG Bamberg NJW 2009, 2393; *Ernemann*, in: *Satzger/Schluckebier/Widmaier*, 2. Aufl. 2014, § 315c Rn. 4.

Gaspedal zu bedienen.<sup>12</sup> Dagegen wird von der h.M. vorgebracht, der Fahrlehrer werde erst in dem Moment zum Fahrzeugführer, in dem er von dieser technischen Möglichkeit auch tatsächlich Gebrauch macht.<sup>13</sup> Die Definition des Fahrzeugführers erfordere nicht bloß die abstrakte Möglichkeit des Eingreifens, sondern darüber hinaus ein tatsächliches Eingreifen im konkreten Fall.<sup>14</sup> Sinn der etablierten Definition des Fahrzeugführers sei es gerade, nur denjenigen in die Verantwortung zu nehmen, der die sich aus der Fahrt ergebenden Gefährdungen kontrolliert.<sup>15</sup> Es sei schon wegen des Gebots der Rechtssicherheit unmöglich, den Fahrlehrer nur auf Grund seiner generellen Verantwortung bei der Übungsfahrt unter den Begriff des Fahrzeugführers zu fassen.<sup>16</sup> Der bloße Vorbehalt des Eingreifens könne somit eine Eigenschaft als Fahrzeugführer nicht begründen.<sup>17</sup> Die Befürworter der Billigkeitshaftung sehen dagegen in einer entsprechend weiten Auslegung der Definition des Fahrzeugführers **keinen Verstoß gegen das Gebot der Rechtssicherheit**. Zwar dürfe eine Strafbestimmung nicht über ihren eindeutigen Wortlaut hinaus allein im Hinblick auf die Strafwürdigkeit des Täterverhaltens angewendet werden.<sup>18</sup> Jedoch sei es auch im Strafrecht zwingend notwendig, das Gesetz auszulegen. Je nach Schutzzweck der Norm kann hierbei auch eine weite Auslegung geboten sein.<sup>19</sup> Vorlie-

gend sei der Normzweck des Schutzes der Sicherheit des Straßenverkehrs so eindeutig und es gleichzeitig für den Normadressaten so offensichtlich, welche Anforderungen die Rechtsordnung an sein Verhalten stellt (nämlich die volle Aufmerksamkeit des für die Fahrt Verantwortlichen während der Fahrt), dass eine weite Auslegung der Definition geboten sei.<sup>20</sup> Es sei insbesondere im Vergleich mit anderen technischen Innovationen beim Autofahren nicht mehr vertretbar, nur denjenigen als Fahrzeugführer anzusehen, der die meisten tatsächlichen Eingriffe ins Verkehrsgeschehen vornimmt. So bliebe auch der Fahrer, der unterwegs den Tempomat die Geschwindigkeitsregelung übernehmen lässt oder der sein Fahrzeug mit Hilfe eines Parkassistenten im öffentlichen Verkehrsraum einparkt, selbstverständlich Führer des Fahrzeugs.<sup>21</sup> Entscheidend sei heute also nicht mehr, ob der Betreffende in einer bestimmten Zeitspanne einen konkreten Eingriff in das Fahrgeschehen vornimmt, sondern, dass er durchgängig die Verantwortung für die Fahrt trägt.<sup>22</sup>

Andere greifen zur Begründung der Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers auf seinen das Geschehen beherrschenden **Einfluss** zurück.<sup>23</sup> Demnach folge aus dem mündlichen Weisungsrecht des Fahrlehrers eine überlegene Stellung, die ihn als mittelbaren Täter qualifiziere.<sup>24</sup> Dagegen wird insbesondere vorgebracht, dass es sich bei den in Rede stehenden Tatbeständen eben gerade um eigenhändige Delikte handle<sup>25</sup> und der Täter daher die Tatbe-

<sup>12</sup> *Hufnagel*, NJW 2014, 3265, 3266; *Jancker*, in: *Burmann/Heß/Jahnke/Jancker* (Fn. 11), § 2 StVG Rn. 55.

<sup>13</sup> *Eisele*, JA 2007, 168; vgl. auch BGH NZV 1995, 364; *König*, DAR 2003, 448; *Mitsch*, NZV 2011, 281, 282.

<sup>14</sup> So auch OLG Hamm NJW 1969, 1975; OLG Köln NJW 1971, 670.

<sup>15</sup> BGH NJW 1962, 2069; vgl. auch BT-Drucks. II/2368, S. 23.

<sup>16</sup> OLG Dresden NZV 2006, 440 f.

<sup>17</sup> *Quarch*, in: *Dölling/Duttge/Rössner* (Fn. 2), § 315c Rn. 4.

<sup>18</sup> Siehe hierzu auch BVerfG NJW 1982, 1512.

<sup>19</sup> BVerfG NJW 1982, 1512.

<sup>20</sup> So auch *Blum/Weber*, NZV 2007, 228, 229.

<sup>21</sup> *Blum/Weber*, NZV 2007, 228, 229.

<sup>22</sup> *Blum/Weber*, NZV 2007, 228, 229.

<sup>23</sup> Vgl. nur *Blum/Weber*, NZV 2007, 228, 229.

<sup>24</sup> *Herzog*, in: NK StGB, 3. Auflage 2010, § 316 Rn. 8, der eine „Mitführerschaft kraft Wortes“ vorschlägt.

<sup>25</sup> BGH StraFo 2007, 475; *Grupp/Kinzig*, NStZ 2007, 132, 136; *Pegel*, in: MüKo StGB, 2. Aufl. 2012, § 315c Rn. 27;

standsausführung nur selbst vornehmen könne.<sup>26</sup> Eine mittelbare Täterschaft scheidet damit aus.<sup>27</sup>

Wieder andere Stimmen wollen den Fahrlehrer als **Nebentäter** zum Fahrzeugführer machen.<sup>28</sup> Es sei grundsätzlich möglich, dass mehrere Personen das Fahrzeug gemeinsam führten.<sup>29</sup> Hierfür sei es nach h.M. jedoch notwendig, dass jeder Beteiligte an der zielgerichteten Fortbewegung des Fahrzeugs so teilnimmt, dass sie ohne ihn nicht möglich wäre.<sup>30</sup> So würden etwa Mehrere das Fahrzeug führen, wenn ein Beteiligter das Auto mithilfe des Lenkrads steuert, während der andere Kupplung, Gaspedal und Bremse bedient.<sup>31</sup> Nicht ausreichend soll es dagegen auch für eine Nebentäterschaft sein, wenn der Beifahrer bloß mündliche Anweisungen gibt oder sich ein Eingreifen vorbehält.<sup>32</sup>

Ein weiterer Begründungsansatz wird dahingehend unternommen, dass die Handlungen des Fahrlehrers **anderweitige straf- oder zivilrechtliche Folgen** haben könnten.<sup>33</sup> So könne ein unaufmerksamer (weil telefonierender) Fahrlehrer durchaus nach §§ 222, 229 StGB für fahrlässiges Verhalten verantwortlich sein.<sup>34</sup> Es sei nun aber

---

*Sternberg-Lieben/Hecker*, in: *Schönke/Schröder*, StGB, 29. Aufl. 2014, § 315c Rn. 43.

<sup>26</sup> OLG Dresden NJW 2006, 1013, 1014; *Satzger*, Jura 2011, 103.

<sup>27</sup> *König*, in: LK, 12. Aufl. 2007 ff., § 315c Rn. 23; *Kudlich*, in: BeckOK StGB, 25. Auflage 2014 § 315c Rn. 11.

<sup>28</sup> So insbesondere OLG Saarbrücken VRS (1974) 46, 212; *Thiele*, DAR 2006, 368, 370.

<sup>29</sup> OLG Celle NJW 1965, 1773.

<sup>30</sup> *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: *Schönke/Schröder* (Fn. 26), § 316 Rn. 20.

<sup>31</sup> OLG Dresden, NJW 2006, 1013, 1014.

<sup>32</sup> *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: *Schönke/Schröder* (Fn. 26), § 316 Rn. 20.

<sup>33</sup> Dazu grundsätzlich *Ernemann*, in: *Satzger/Schluckebier/Widmaier* (Fn. 12), § 315c Rn. 31.

<sup>34</sup> OLG Saarbrücken VRS 46 (1974), 212; vgl. auch OLG Düsseldorf NJW-RR 1988, 24.

wertungswidersprüchlich, den Fahrlehrer dort in die Verantwortung zu nehmen, ihn bei den einschlägigeren Straßenverkehrsdelikten aber auszuklamern. Dem wird wiederum entgegengehalten, dass die Verantwortlichkeit wegen fahrlässigen Handelns bei den genannten Normen aber gerade nicht an die Eigenschaft des Fahrzeugführers anknüpft und der Vergleich deshalb nicht zielführend ist.<sup>35</sup>

Unabhängig vom Vorliegen dieser tatsächlichen Voraussetzungen im Einzelfall könnte sich die Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers aber auch schon aus **§ 2 Abs. 15 Satz 2 StVG** ergeben. Nach dieser Vorschrift gilt der Fahrlehrer bei den Übungsfahrten als Führer des Kraftfahrzeugs „im Sinne dieses Gesetzes“, wenn der Kraftfahrzeugführer keine entsprechende Fahrerlaubnis besitzt. Ein solches Ergebnis wäre aber nur möglich, wenn § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG auf den jeweiligen Tatbestand auch tatsächlich anwendbar ist. Zwar ist dem **Wortlaut** nach („dieses Gesetzes“) eine Anwendung neben der StVG zumindest auch auf die StVO denkbar, da diese als Rechtsverordnung zum StVG erlassen wurde.<sup>36</sup> Eine Anwendbarkeit des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG auf das StGB erscheint hiernach jedoch ausgeschlossen.<sup>37</sup> **Systematische Erwägungen** sprechen zudem sogar gegen eine grundsätzliche Anwendbarkeit des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG auf das StVG und die StVO. Wäre die Fiktion des Fahrlehrers als Führer nämlich auf das StVG und die StVO uneingeschränkt anwendbar, ergäbe sich folgender Wertungswiderspruch: Ein alkoholisierter Fahrlehrer wäre nach § 316 StGB mangels Anwendbarkeit des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG nicht strafbar, gleichzeitig aber wegen der Anwendbarkeit dieser Norm auf das StVG nach § 24a StVG verantwortlich. Dies ist insbesondere wegen des identischen Wortlauts und dem einheitlichen

---

<sup>35</sup> Vgl. nur *König*, DAR 2003, 448, 449.

<sup>36</sup> *Hufnagel*, NJW 2014, 3265, 3266.

<sup>37</sup> BGH BeckRS 2015, 00391 Rn. 20.

Schutzzweck beider Normen gesetzes-systematisch kaum haltbar. Zudem wollte der Gesetzgeber mit § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG lediglich dem Konflikt Rechnung tragen, dass der Fahrschüler vor Ableistung der Prüfung im allgemeinen Straßenverkehr fahren müsse und sich dabei an sich mangels Fahrerlaubnis strafbar machen würde (§ 21 StVG). **Zweck** der gesetzlichen Fiktion war also ausschließlich die Vermeidung einer Haftung des Fahrschülers wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis aus § 21 StVG bzw. der Schutz vor der Ersatzpflicht des Fahrschülers als Fahrzeugführer aus § 18 StVG.

### 3. Kernaussagen der Entscheidung

Der BGH stellt, abweichend von der früheren Entscheidung eines OLG,<sup>38</sup> ausdrücklich fest, dass es für die Beurteilung einer Fahrzeugführereigenschaft gerade darauf ankommt, ob der Fahrlehrer in einer gebotenen Notsituation in das Fahrgeschehen eingreift. Denn erst in dem Moment, in dem er aktiv eingreift, führt er das Fahrzeug selbst. Nicht entscheidend sei es dagegen, dass sich der Fahrlehrer durch die zusätzlichen technischen Einrichtungen des Fahrschulautos oder durch sein Weisungsrecht gegenüber dem Fahrschüler ein Eingreifen vorbehält. Auch reiche es für die Begründung der Fahrzeugführereigenschaft nicht aus, dass er während einer Fahrstunde gem. § 6 Abs. 2 FahrIG der „Verantwortliche für die Ausbildungsfahrt“ ist. Dieser Auffassung stehe schon entgegen, dass es sich bei den §§ 315c, 316 StGB (ebenso wie bei § 23 Abs. 1a StVO) um eigenhändige Delikte handle. Um eine Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers anzunehmen, hätte es demgemäß besonderer Zurechnungskriterien, wie dem Vorliegen einer Notsituation und der Berücksichtigung des Ausbildungsstandes bedurft. Die vom BGH und auch der h.L. notwendigen „gewichtigen Anhaltspunkte“ können daher nur in

einer konkreten Notsituation oder einer völligen Unerfahrenheit des Fahrschülers bestehen.<sup>39</sup>

Unter Betonung des Analogieverbots aus Art. 103 Abs. 2 GG und mit Hinweis auf die Eigenhändigkeit der in Rede stehenden Ordnungswidrigkeiten- und Straftatbestände beschränkt der BGH zudem die Anwendbarkeit des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG auf die §§ 18 und 21 StVG.<sup>40</sup> Er schließt sich bezüglich der Frage einer Anwendbarkeit der Fiktion der Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers der herrschenden Meinung an. Demnach ist eine Anwendbarkeit des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG auf andere Normen des StVG oder der StVO oder gar des StGB nicht länger denkbar.

### 4. Konsequenzen für Ausbildung und Praxis

Hinsichtlich der Fahrzeugführereigenschaft müssen Ausbildung und Praxis der Bedeutung dieser Entscheidung, die an sich nur zur StVO und dem StVG erging, auch im Hinblick auf die §§ 315c, 316 StGB Rechnung tragen: In Anbetracht des von §§ 315c, 316 StGB und § 23 Abs. 1a StVO geschützten Rechtsguts – der Sicherheit des Straßenverkehrs<sup>41</sup> – muss das Vorliegen einer Fahrzeugführereigenschaft innerhalb dieser Normen einheitlich beurteilt werden. Wenn also der Fahrlehrer nach dieser Entscheidung im Regelfall kein Fahrzeugführer ist, dann kann die Fahrzeugführereigenschaft auch bei einem betrunkenen Fahrlehrer nicht grundsätzlich (also unabhängig von seinem Eingreifen) angenommen werden. Allerdings mangelt es an einem einheitlichen, gesetzlich definierten Maßstab für das Vorliegen der Merkmale „fortgeschrittener Ausbildungsstand“ und „Notsituation“.

<sup>39</sup> BGH BeckRS 2015, 00391 Rn. 10.

<sup>40</sup> So auch schon OLG Dresden NJW 2006, 1013; vgl. ferner *Blum/Weber*, NZV 2007, 228 f.

<sup>41</sup> *Quarch*, in: *Dölling/Duttge/Rössner* (Fn. 2), § 315c StGB Rn. 2, § 316 StGB Rn. 1.

<sup>38</sup> OLG Bamberg NJW 2009, 2393.

Für die Praxis sind daher jedenfalls abstruse Konstellationen zu erwarten. So ist es z.B. vorstellbar, dass ein betrunkenener oder telefonierender Fahrlehrer gerade deshalb nicht in ein Verkehrsgeschehen eingreift, weil er auf diese Weise eine Strafbarkeit aus § 315c oder § 316 StGB, bzw. eine Verantwortlichkeit nach § 23 Abs. 1a StVO vermeiden kann. Es ist allerdings fraglich, ob es die Rechtsprechung dauerhaft akzeptieren wird, dass Fahrlehrer sich hinter dieser engen Auslegung des Fahrzeugführerbegriffs so problemlos verstecken können. Insbesondere in Anbetracht des Schutzzwecks der §§ 315c, 316 StGB bleibt es daher abzuwarten, ob der Begriff des Fahrzeugführers in der Rechtsprechung angepasst wird.

## 5. Kritik

Zunächst verkennt der BGH ganz grundsätzlich die Rolle des Fahrlehrers während einer Ausbildungsfahrt: Der Fahrlehrer ist sowohl nach allgemeinem Rechtsverständnis als auch ausdrücklich wegen § 6 Abs. 2 FahrlG und infolge des Rechtsgedankens des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG derjenige, der im Fahrschulauto die entscheidende Verantwortung trägt. Er muss daher jederzeit in der Lage sein, ins Verkehrsgeschehen eingreifen zu können. Die Verantwortung des Fahrlehrers wird auch dadurch deutlich, dass ein Fahrschüler den Anweisungen seines Fahrlehrers ganz regelmäßig Folge zu leisten hat und hierzu im Rahmen der Fahrausbildung auch immer wieder angehalten wird. Demzufolge ist die Ablehnung einer Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers rechtspolitisch unter dem Aspekt der Sicherheit des Straßenverkehrs jedenfalls fragwürdig.

Begrüßenswert ist hingegen zumindest in didaktischer Hinsicht, dass der BGH im Ansatz die einzelnen Umstände herausgearbeitet hat, wegen denen eine Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers abzulehnen ist. Der BGH macht deutlich, dass ein Fahrlehrer dann als

Fahrzeugführer anzusehen ist, wenn sein Eingreifen in einer Situation notwendig ist. Er gibt hierfür aber keine Maßstäbe vor. Außerdem unterbleiben Ausführungen hinsichtlich des Schutzzwecks der §§ 315c, 316 StGB sowie des § 23 Abs. 1a StVO.

Ob in Zukunft in den oben geschilderten Konstellationen ein Führen durch Unterlassen möglich ist, spricht der BGH in der Entscheidung nicht an. Es wäre wünschenswert gewesen, dass der BGH Kriterien für das Vorliegen einer Notfallsituation und eines fortgeschrittenen Ausbildungsstands aufstellt. Momentan können diese Kriterien allenfalls aus der einzelfallorientierten Rechtsprechung abgeleitet werden. Der BGH lässt offen, wann eine solche Notsituation gegeben ist oder wer über das Vorliegen einer solchen entscheidet. Ebenso wenig lässt es sich abstrakt feststellen, wann ein Fahrschüler einen fortgeschrittenen Ausbildungsstand erreicht hat. Es kann nicht sicher angenommen werden, dass dies immer erst nach sechs Fahrstunden der Fall ist. Genauso kann ein fortgeschrittener Ausbildungsstand im Einzelfall schon nach weniger Fahrstunden erreicht sein. Dies hängt eher von den subjektiven Fähigkeiten des Fahrschülers und der ebenso subjektiven Beurteilung des Fahrlehrers ab, als von abstrakt festgelegten Maßstäben. Zusätzlich stellt sich die Frage, wer das Vorliegen dieser Tatbestandsmerkmale im konkreten Fall zu **beweisen** hat.

Da der BGH jedoch keine näheren objektiven Maßstäbe bezüglich dieser Tatbestandsmerkmale festlegt, besteht die Gefahr, dass in zukünftigen Fällen wiederum Unklarheit herrscht, wie die genannten Kriterien ausgelegt werden müssen.

*(Katharina Baudisch / Audrey Duffner)*