

men wird und es nach Ablesen der Telefonnummer ausgeschaltet (weggedrückt) wird (*Köln* DAR 2012, 220). Während der Fahrt sind auch ohne Aufnehm. od. Halten des Hörers grds. zulässige Benutzungsformen keinesfalls zu empfehlen, weil solche Gespräche jederzeit zu einer mentalen Ablenkung vom Verkehrsgeschehen führen können (deutlich mehr als ein Gespräch mit einem Fzg-Insassen, der idR ebenfalls durch Blickkontakt mit dem Verkehrsgeschehen „verbunden“ ist); haftungs- und strafrechtlich bleibt eine Verantw. des Fzgf., wenn es zu einem Unfall kommt, der durch das Telefongespräch ganz od. teilw. verursacht ist. Zu den Aspekten des Versicherungs- und Haftungsrechts vgl. DAR 2001, 145; *LG Frankfurt* NZV 2001, 480. *Celle* (VRS 2001, 48 = DAR 2001, 415 = NJW 2001, 2647 = NZV 2001, 354) nimmt vors. Rotlichtverstoß an, wenn Fzgf. ohne Freisprecheinr. telef., da er in Kauf nimmt, so abgelenkt zu sein, dass es zu Verkehrsverstößen kommt. VO-Gerber hat durch die Ausgestaltung des Abs. 1a in vormaliger Ausgestaltung und in der Fassung der Änderung nicht zum Ausdruck gebracht, dass Telefonieren während der Fahrt in der zugelassenen Form unbedenklich sei; er hat ledigl. diese Form der Nutzung der Eigenverantwortung des Fzgf. überlassen (vgl. auch amtl. Begr. VkB1 2001, S. 8). Für Freisprecheinrichtungen gilt: Mit der RiLi 72/245/EWG idF der RiLi 95/54/EG wird die elektromagnetische Verträglichkeit von Fzg, deren Teilen und Unterbaugruppen geregelt. Bauteile, die dieser RiLi entsprechen, tragen eine E/e-Kennzeichnung. Mit dem Fzg fest verbundene Teile müssen seit dem 1.10.2002 einer Typgenehmigung und Kennzeichnung nach dieser RiLi besitzen (Verbindung über Adapter od. Zigarettenanzünder reicht aus). Für zuvor eingebaute Geräte vgl. VkB1 2002, 554; im Übrigen vgl. § 55a StVZO.

- 8c Änd. berücks. auch die europ. Empfehlung über sichere und effiziente bordeigene Informations- und Kommunikationssysteme (2008/653/EG), wonach Informationen mit wenigen Blicken erfasst werden müssen, die kurz genug sein müssen, um das Fahrverhalten nicht zu beeinträchtigen. Der Rückgriff auf die genannten Verh. entspr. der Aufzählung in § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO. Genaue Zeitangabe war nicht gewollt, weil Verkehrs-, Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse relativ sind. Nicht nur techn. Voraus. des Fzg, sondern Geschwindigkeit, Verkehrsdichte etc. sind ausschlaggebend für die Nutzung überhaupt. Deshalb lässt sich ein der Verkehrssicherheit zuträglicher Verordnungstext nur durch die Verwendung von unbest. Rechtsbegriffen, bei deren Anwendung die konkreten Rahmenbedingungen Berücksichtigung finden können, und nicht durch die Einführung fester Zeitvorgaben herstellen. Die Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen darf im fließenden Verkehr dabei nur so kurz wie möglich und beiläufig sein. Dabei können Einzelumstände im Verkehrsgeschehen auch bedeuten, dass in diesen speziellen Momenten eine Blickabwendung vom Verkehrsfluss gar nicht möglich ist. Die europ. RiLi enthalten konkrete Zeitvorgaben zur Bedienbarkeit der Geräte: **längstens 2 Sek.**
- 8d Formulierung „erforderl. ist“ wurde gewählt, um Ausreden in der Praxis von vornherein so gering wie möglich zu halten. Rspr. kann den Sachver-

halt auf diese Weise abstrakt betrachten und auch aus der Ferne beurteilen, ob für die Erfassung der Anzeige z.B. von Anbeginn eine längere Dauer als kurze Blickzuwendung erforderl. wäre.

- 8e Gemeint ist das Head up display in der Frontscheibe.
- 8f Head up display darf also nicht für Unterhaltung genutzt werden (kein Filmschauen etc.); zulässig sind Wiedergaben von VZ, Angabe des Routenverlaufs zur Navigation, Radiosendereinblendung, Motorölstandsanzeige etc.
- 8g Handelt es sich um ein Kfz, das zulässigerweise im (hoch)automatisierten Fahrmodus sich fortbewegt, so darf während dieser Phase von der Vorschrift abgewichen werden. Auch die längere Blickabwendung zwecks Lesen oder das Filmsehen ist dann erlaubt, solange der Fahrzeugführer derart wahrnehmungsbereit bleibt, dass er nach Aufforderung ohne schuldhaftes Zögern sofort die Fahraufgabe wieder übernehmen kann. Der Verweis ist deklaratorisch, auch ohne ihn ginge das höherrangige StVG vor.
- 8h Nach der Rspr. des BGH (NZV 2001, 130) gehören kurze Haltevorgänge noch zur „Fahrt“ iSd § 21a.; vgl. auch *Celle* NZV 2006, 164 zur vorherigen Fassung. Anders mit einem Hinweis auf die Vergleichbarkeit eines Anhaltvorgangs vor einem Bahnübergang *Bamberg* NJW 2006, 3732. Die Start-Stop-Funktion bei ausgekuppeltem Warten vor einer roten Ampel zählt auch noch zur Fahrt. VO-Geber wollte eine Aufmerksamkeit bei solchen Anhaltvorgängen, bei denen es gleich wieder losgehen kann, gewährleisten.
- 8i Eingef. d. VO v. 14.12.2001 (BGBl I S. 3783). Ermächtigungsgrundlage: § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe i StVG (eingef. durch G v. 19.3.2001; vgl. BGBl I S. 386). Die Vorschrift musste, weil darin getroffene Festlegungen eventuell als Handelshemmnis im Rahmen des freien Warenverkehrs innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu bewerten gewesen wären, zuvor bei der EU-Kommission notifiziert werden. Die entspr. EU-Richtl. sind der VO-Begründung (VkB1 2002 S. 138) zu entnehmen. Regelung verbietet nicht Herstellung od. Vertrieb der Geräte; laut VO-Begr. dient sie der Unterstützung von Maßn. zur Geschwindigkeitsbekämpfung, zudem der Rechtsklarheit. Bis 1995 untersagte § 15 FAG den Betrieb von Radarwarngeräten. Mit der Liberalisierung des Telekommunikationsrechtes ist diese Vorschrift, die auch Auswirkungen auf das Straßenverkehrsrecht hatte, weggefallen. Zur Sicherstellung von Radarwarngeräten nach Landes-POR vgl. *VG Schleswig* NZV 2000, 103; *VG Hamburg* VD 2001, 239; *VG Berlin* DAR 2000, 282; *VG Aachen* NVwZ-RR 2003, 684.
- 8j Vorschrift enthält Benutzungsverbot. Mit Satz 1 ist Vorschrift abschließend formuliert; Satz 2 enthält keinen neuen Regelungstatbestand. Auf die tatsächliche Eignung des Gerätes, vor Verkehrskontrollen zu warnen, kommt es nicht an, Gerät muss nur dazu **bestimmt** sein; zudem muss der tatsächl-