DEUTSCHE VERKEHRS WACHT MÜNSTER

Informativ

Informationen aus dem Bereich Verkehr

Ausgabe 184 **30. April 2026**

1. Fahrlehrer stellt falsche Teilnahmebescheinigungen aus

„Es liegt keine mittelbare Falschbeurkundung bzw. Beihilfe hierzu vor, wenn der Täter, der weder Fahrlehrer noch Inhaber einer Fahrschule ist, inhaltlich falsche Teilnahmebescheinigungen an Fahrerschulungen zur Erweiterung der Fahrerlaubnis der Klasse B um die Schlüsselzahlen 196 bzw. 96 für sich oder andere erstellt, die nach Vorlage bei der Fahrerlaubnisbehörde zur Eintragung dieser Erweiterungen führt.“

Quelle:	OLG Celle, Beschl. v. 06.01.2026 – 1 ORs 24/25; RiOLG a.D., RA Detlef Burhoff, Newsletter 07/2026	K. L.

2. Beschimpfen bei Eintreiben der Kfz-Steuer

Ein Zollbeamter wollte auf einem Hof die ausstehende Kfz-Steuer eintreiben. Der Hofeigentümer beschimpfte ihn zunächst mit dem Wort „Affe“. Die Ehefrau des Kfz-Säumigen wiederholte das dann noch einmal. Und der Sohn des Ehepaares wiederholte das auch noch einmal und drohte ihm Schläge an. Als der Zollbeamte dieses bei dem Vater anmerkte, äußerte er: „Du hast doch was am Hirn.“
Das LG Ravensburg stellte dann fest, dass die Bezeichnung „Affe“ eine Beleidigung sei, während die Äußerung „Du hast doch was am Hirn“ von der Meinungsäußerungsfreiheit gedeckt sei.

Quelle:	LG Ravensburg, Urt. v. 19.01.2026 – 5 NBs 27 Js 1020/25; RiOLG a.D., RA Detlef Burhoff, Newsletter 07/2026	K. L.

3. Hohe Nutzlast eines Muldenkippers

Ein spezieller im Tagebau eingesetzter Muldenkipper kann 363 Tonnen Last transportieren.

Quelle:	ETM-Verlag v. 28.03.26	K. L.

4. BMX-Heroes – ein Präventionsprogramm in Brandenburg

„Radfahren ist für viele Kinder und Jugendliche ein wichtiger Schritt zu mehr Selbstständigkeit im Straßenverkehr. Gleichzeitig sind sie dabei besonderen Risiken ausgesetzt, etwa weil Geschwindigkeiten und Entfernungen noch nicht immer sicher eingeschätzt werden können. Genau hier setzt das Präventionsprojekt „BMX Heroes“ des Brandenburgischen Netzwerks für Verkehrssicherheit an. Im Mittelpunkt stehen zwei Geschichten von Christina Koenig, die die Begeisterung fürs BMX-Fahren aufgreifen und zentrale Themen der Verkehrssicherheit kindgerecht vermitteln. Ergänzt wird das Projekt durch Unterrichtsmaterialien sowie eine Wanderausstellung. Es richtet sich vor allem an Schülerinnen und Schüler im Grundschulalter und unterstützt Lehrkräfte dabei, wichtige Kompetenzen für eine sichere Verkehrsteilnahme zu fördern….“

Quelle:	Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg, Ausgabe 2, April 2026	K. L.

Redaktion: Verkehrswacht Münster
Haxthausenweg 39 ◆ 48165 Münster
informativ@verkehrswacht-ms.de ◆ T. 0251-328491

5. Die längste Autobahn Deutschlands

Die längste Autobahn Deutschlands ist die A 7 von der deutsch / dänischen Grenze im Norden bis zum Grenztunnel in Füssen mit 962 Kilometern. Damit nimmt die A 7 die zweite Stelle der längsten Autobahnen in Europa ein. Die längste Autobahn Europas ist die die A-7 in Spanien mit 1070 Kilometern.

Quelle:	ADAC v. 28.01.26	K. L.

6. Studie zum „Fahren ohne Fahrerlaubnis“

„Eine aktuelle Studie des Zentrums für kriminologische Forschung Sachsen (ZKFS), die im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) durchgeführt wurde, hat Motive und Hintergründe sowie alternative Interventionsansätze untersucht. Hierbei wurden juristische und statistische Analysen, eine repräsentativen Dunkelfeldbefragung, Experteninterviews und zwei Online-Experimenten vorgenommen. Die Kernergebnisse wurden von der UDV im Rahmen eines einstündigen Webinars vorgestellt. Das Format soll bei der Veröffentlichung zukünftiger Studien beibehalten werden. Aus den Ergebnissen geht hervor, dass das Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis aufgrund eines vorangegangenen Fahrerlaubnisentzuges und das Fahren trotz Fahrverbotes die häufigsten Fallkonstellationen sind. Das heißt, die Personen hatten bereits eine gültige Fahrerlaubnis erworben, diese aber zeitweise oder ganz verloren. Betrachtet man die Strafverfolgungsstatistik, so wurden im Jahr 2023 rund 40.000 Personen – überwiegend Männer im mittleren Erwachsenenalter – wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt. In der Befragung gaben sogar 13 % der Befragten an, bereits mindestens einmal ohne gültige Fahrerlaubnis gefahren zu sein. Zu den häufigsten Gründen zählen Notfälle, fehlende alternative Verkehrsmittel, berufliche Verpflichtungen, aber auch alltägliche Besorgungen und soziale Verpflichtungen. Hierbei geben die Personen an, angepasster als sonst zu fahren. Dies ist vermutlich auch ein Grund dafür, warum in der Unfallstatistik nur ein geringer Anteil mit Fahren ohne Führerschein im Zusammenhang stehen. Zu begünstigende Faktoren zählen laut Expertinnen und Experten u.a. eine geringe wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit, eine hohe Selbsteinschätzung der Fahrkompetenz und angepasstes Fahrverhalten sowie eine große Intransparenz im Wiedererteilungsverfahren der Fahrerlaubnis.“

Quelle:	Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg, Ausgabe 2, April 2026	K. L.

7. Australien geht gegen Fat-bikes vor

Die Regierung von New South Wales / Australien hat eine Offensive gegen „antisoziales Fahrverhalten“, vornehmlich mit Fat-bikes gestartet. So wird ein Mindestalter von 12 Jahren für E-Bikes eingeführt, möglicherweise sogar 16 Jahre. Zudem werden die europäischen Sicherheitsvorschriften übernommen. E-Bikes dürfen künftig, genau wie in den Niederlanden und Deutschland, eine Motorleistung von maximal 250 Watt und eine Tretunterstützung bis zu 25 km/h haben. Ein Gashebel wird verboten, da dieser das Fahrrad faktisch in ein Moped verwandelt.
Neben hohen Geldstrafen müssen Besitzer von solchen frisierten E-Bikes in Australien bald mit dem Verlust ihres Fahrrads rechnen. Die Polizei stellt die Fahrräder zunächst auf spezielle Prüfstände. Fährt das Fahrrad zu schnell, folgt die Beschlagnahmung und es landet direkt im Schredder.
In Westaustralien hat man damit bereits begonnen. In Perth wurden in einem Bezirk innerhalb von zwei Wochen dutzende Fatbikes vernichtet.

Quelle:	Het Parool v. 13.03.26, David Bremmer *(frei übersetzt ohne Gewähr – d. Verfasser)*	K. L.

8. Fahrverhalten mit dem Fahrrad / Pedelec im Alter

Wissenschaftler der Reichsuniversität Groningen haben den Einfluss von Alter und Infrastruktur auf das Fahrradverhalten untersucht. Außerdem prüften sie, ob ein Zusammenhang zwischen den Ergebnissen eines neuropsychologischen Tests und dem Fahrradverhalten bestand. Abgesehen vom Einfluss der Infrastruktur waren die festgestellten Effekte begrenzt, möglicherweise weil die älteren Studienteilnehmer relativ fit waren.

An der Studie nahmen 70 Radfahrer mit einem nicht-elektrischen Citybike teil, die über das Netzwerk der Wissenschaftler angesprochen worden waren. Sie fuhren 2017 oder 2018 eine 5 Kilometer lange Strecke in der Stadt Groningen, wobei unter anderem eine am Lenker montierte Kamera ihre seitliche Position erfasste.

Die Messungen ergaben, dass die älteren Radfahrer auf allen Arten von Fahrradinfrastruktur im Durchschnitt mehr Abstand zum Bordstein hielten als die jüngeren (71 gegenüber 61 cm) und stärker schwankten (14 gegenüber 11 cm). Außerdem fuhren sie mit einer geringeren Geschwindigkeit (16,4 gegenüber 18,5 km/h). Nur der Effekt auf die Geschwindigkeit erwies sich als statistisch signifikant.

Die Ergebnisse dieser Studie wurden Ende Dezember online in der Fachzeitschrift „Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour“ veröffentlicht.

Quelle:	Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour; Cycling behaviour of older and younger adults: Differences in performance and the relation with infrastructure and neuropsychological test performance Frank Westerhuis, Bastiaan Sporrel , Arjan Stuiver, Dick de Waard * Faculty of Behavioural and Social Sciences, University of Groningen, the Netherlands	K. L.

9. Änderung der ElektrokleinstfahrzeugVO

Die ElektrokleinstfahrzeugVO wurde zum 01.04.26 in mehreren Inhalten verändert bzw. ergänzt. Unter anderem wurde der Betrieb von Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. E-Scooter) mit gewöhnlichem Standort im Ausland hinzugefügt, die in Deutschland genutzt werden:

So wurde z.B. der § 2a EKfV hinzugefügt:

„Elektrokleinstfahrzeuge, die weder ihren gewöhnlichen Standort noch ihren regelmäßigen Standort im Inland haben, dürfen im Inland auf öffentlichen Straßen auch dann in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. sie abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 über eine in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Vertragsstaat des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum erteilte Erlaubnis zum Betrieb verfügen, sofern diese Anforderungen erfüllt, die den Anforderungen für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder einer Einzelbetriebserlaubnis nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 gleichwertig sind,
2. abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 der nach § 3 Absatz 1 oder 2 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz erforderliche Versicherungsschutz besteht, und
3. sie abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 die Bedingungen erfüllen, die der Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Vertragsstaat des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum mit der von ihm erteilten Erlaubnis aufgestellt hat.

Die ausländische Erlaubnis zum Betrieb ist von der das Fahrzeug führenden Person mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.“

Durch Artikel 3 wurde in diesem Zusammenhang auch eine Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung damit einhergehend vorgenommen.

Quelle:	Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (eKFVuaÄndV)	K. L.

10. Fahrerlaubniserwerb für Busse und Berufskraftfahrerqualifikation

Derzeit werden Vorschläge aus der Praxis zur Vereinfachung der Berufskraftfahrerqualifikation, zum Beispiel durch eine Zusammenlegung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung und der praktischen Prüfung der Berufskraftfahrerqualifikation, mit den Branchenverbänden erörtert. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen hatte vorgeschlagen, die Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung zur Erlangung des Busführerscheins der Klassen D1 oder D zu integrieren.
Nach jetziger Rechtslage könnten Fahrschulen schon jetzt den Unterricht so gestalten, „dass die Bewerber im Anschluss daran in der Lage sind, die Prüfung zur Grundqualifikation zu bestehen."

Quelle:	Drucksache 21/5107 des Deutschen Bundestages v. 27.03.26	K. L.

11. Unzulässiges Fahren auf Bussonderstreifen

Ein Pkw hatte unzulässigerweise einen Bussonderstreifen befahren und dann die Lichtzeichenanlage in Form von weißen Lichtbalken missachtet. Dazu äußerte sich das BayObIG wie folgt: „In der obergerichtlichen Rechtsprechung ist mittlerweile geklärt, dass für den Führer eines Kraftfahrzeuges der unbefugt einen (hier nur für Omnibusse des Linienverkehrs und Fahrräder) zugelassenen Sonderfahrstreifen benutzt, die den Verkehr dort regelnden Wechsellichtzeichen (…), die unter anderem durch weiße Lichtbalken gegeben werden können, nicht gelten und ein Rotlichtverstoß nur dann vorliegt, wenn zugleich ein für den allgemeinen Verkehr auf den übrigen Fahrstreifen geltendes Rotlicht …. („Halt vor der Kreuzung!") missachtet wird. Dies folgt aus dem Umstand, dass die besonderen Lichtzeichen auf dem Sonderfahrstreifen nicht bestimmten Fahrstreifen, sondern bestimmten Arten von Fahrzeugen zugeordnet sind."

Quelle:	BayObLG, Beschl. v. 06.02.2026 - 201 ObOWi 47/26; D. Burhoff, Rechtsanwalt, Richter am OLG a.D. v. 12.04.26	K. L.

12. Kraftfahreignung von Gewalttäter

Ein Kraftfahrzeugführer war wegen gefährlicher Körperverletzung zu einer Haftstrafe verurteilt worden. Daraufhin ordnete die Fahrerlaubnisbehörde ein Gutachten an, das untersuchen sollte, ob der Verurteilte geeignet sei, ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr zu führen. Dieses Gutachten wurde vom Verurteilten nicht vorgelegt. Daraufhin entzog die Behörde ihm die Fahrerlaubnis. Das OVG NRW urteilte dazu mit folgendem Inhalt: „Der "Zusammenhang mit der Kraftfahreignung" i. S. v. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV liegt vor, wenn die Tat Rückschlüsse auf die charakterliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zulässt. Er setzt weder voraus, dass die Anlasstat einen Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften darstellt, noch, dass sie im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht oder im Straßenverkehr begangen wurde oder der Betroffene bereits zuvor im Straßenverkehr aufgefallen ist. Als Regelbeispiel, in dem ein Zusammenhang mit der Kraftfahreignung anzunehmen ist, sind in § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV Straftaten genannt, die Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bieten. Dem liegt die Einschätzung des Gesetz- und Verordnungsgebers zugrunde, dass allgemeinrechtliche Straftaten in der Regel durch generalisierte, gewohnheitsmäßige Fehleinstellungen und Fehlreaktionen bedingt sind, welche auch eine adäquate Bewertung der Normen und Gesetze erschweren, die den Straßenverkehr regeln. „

Quelle:	OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 10.03.2026 – 16 B 470/25; D. Burhoff, Rechtsanwalt, Richter am OLG a.D. v. 12.04.26	K. L.

13. 12 Monate Fahrtenbuch bei erstmaligem Verkehrsverstoß

Für eine Auferlegung eines Fahrtenbuchs für zwölf Monate kann auch ein erstmaliger Verkehrsverstoß mit grob verkehrswidrigem und rücksichtslosem falschem Überholen oder falschen Fahren bei Überholvorgängen und Nötigung durch Ausbremsen auf der Autobahn ausreichend sein. Folgender Sachverhalt lag der Auflage des Führens eines Fahrtenbuchs zugrunde: „Der von einem Ehepaar erstatteten Anzeige zufolge seien diese am 29. August 2025 mit ihrem Wohnmobil auf der A70 in Fahrtrichtung Bayreuth gefahren. Während sie einen Lkw überholt hätten, sei der auf die Antragstellerin zugelassene BMW mit dem amtlichen Kennzeichen ... mit dauerhaft aufgeblendeter Lichthupe von hinten aufgefahren. Nachdem der Überholvorgang nicht mehr abzubrechen gewesen sei, habe der BMW versucht, rechts über den Standstreifen zu überholen, was jedoch misslungen sei. Nach Beendigung des Überholvorgangs habe der BMW das Wohnmobil auf ca. 40 km/h ausgebremst und kurze Zeit später einen Spurwechsel nach rechts auf gleicher Höhe vollzogen. Hierdurch habe der Fahrer des Wohnmobils stark abbremsen und nach rechts ausweichen müssen, um einen Zusammenstoß zu verhindern. Die Beifahrerin habe ein Foto des BMW fertigen können; den Fahrer oder die Fahrerin hätten die Eheleute jedoch nicht erkennen können. Am 12. September 2025 habe die Polizei die Antragstellerin zu Hause angetroffen. Sie habe angegeben, das Fahrzeug werde von ihr persönlich, ihrem Ehemann und ihrem Sohn genutzt. Die gesamte Familie habe von ihrem Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch gemacht. Niemand könne sich an den Vorfall erinnern. Da keine Fahrerbeschreibung vorhanden gewesen sei, habe der Täter nicht eindeutig ermittelt werden können.“

Der BayVGH stellte dann noch fest: „Auch im Übrigen bestehen keine rechtlichen Bedenken gegen die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme. Gefährdet der Kraftfahrzeughalter die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs dadurch, dass er unter Vernachlässigung seiner Aufsichtsmöglichkeiten nicht dartun kann oder will, wer im Zusammenhang mit einer Verkehrszuwiderhandlung zu einem bestimmten Zeitpunkt sein Fahrzeug gefahren hat, darf er durch das Führen eines Fahrtenbuchs zu einer nachprüfbaren Überwachung der Fahrzeugbenutzung angehalten werden“

Quelle:	BayVGH, Beschl. v. 09.02.2026 – 11 CS 26.184; D. Burhoff, Rechtsanwalt, Richter am OLG a.D. v. 12.04.26	K. L.

14. BMX-Heroes – ein Präventionsprogramm in Brandenburg

„Radfahren ist für viele Kinder und Jugendliche ein wichtiger Schritt zu mehr Selbstständigkeit im Straßenverkehr. Gleichzeitig sind sie dabei besonderen Risiken ausgesetzt, etwa weil Geschwindigkeiten und Entfernungen noch nicht immer sicher eingeschätzt werden können. Genau hier setzt das Präventionsprojekt „BMX Heroes“ des Brandenburgischen Netzwerks für Verkehrssicherheit an. Im Mittelpunkt stehen zwei Geschichten von Christina Koenig, die die Begeisterung fürs BMX-Fahren aufgreifen und zentrale Themen der Verkehrssicherheit kindgerecht vermitteln. Ergänzt wird das Projekt durch Unterrichtsmaterialien sowie eine Wanderausstellung. Es richtet sich vor allem an Schülerinnen und Schüler im Grundschulalter und unterstützt Lehrkräfte dabei, wichtige Kompetenzen für eine sichere Verkehrsteilnahme zu fördern….“

Quelle:	Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg, Ausgabe 2, April 2026	K. L.

15. Abschleppen ist nicht zwingend ein Verwaltungsakt, wenn die Polizei hilft

„Bei einer Unfallaufnahme bat ein Beteiligter die Polizei, dass diese doch das Abschleppen seines Fahrzeugs in die Wege leiten möge. Über das Polizeipräsidium wurde eine Abschleppauftragsvermittlungszentrale informiert, die sodann einen Wagen losschickte, um der Bitte nachzukommen. Nun verlangte der Abschleppdienst Zahlung von knapp 2.340 Euro von dem verunfallten Fahrer und klagte zunächst vor dem AG Ludwigshafen. Das AG erklärte den Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten jedoch für unzulässig und verwies die Sache an das VG Neustadt an der Weinstraße – es handele sich um hoheitliche Kostenansprüche, für die (nur) der Verwaltungsrechtsweg eröffnet sei. Der beklagte Unfallbeteiligte sei Zustandsstörer, das Handeln der Polizei sei in erster Linie öffentlich-rechtlich zu beurteilen. Es lasse sich nicht ohne Weiteres annehmen, dass die Polizei hier privatrechtlich tätig geworden sei. Das VG hingegen erklärte den Verwaltungsrechtsweg ebenfalls für unzulässig und rief nun das BVerwG zur Klärung der Zuständigkeit an. Auch dieses kam zu dem Schluss, dass die Auffassung des AG Ludwigshafen unhaltbar war. Offensichtlich habe die Polizei das Abschleppen in diesem Fall nicht selbst ausgeführt oder durch einen Beauftragten ausführen lassen, stellte der Senat klar. Hier sei es gerade nicht um die Inanspruchnahme eines polizeirechtlich Verantwortlichen (Störers) gegangen, sondern lediglich um das Befolgen einer Bitte, einen Abschleppdienst zu vermitteln. Die Übermittlung des Wunsches liege im Rahmen der angemessenen polizeilichen Aufgabenwahrnehmung (§ 1 Abs. 1 S. 1 POG RP). Zu keinem Zeitpunkt sei das Abschleppen angeordnet oder im Wege der Ersatzvornahme vollstreckt worden – eine polizeiliche Maßnahme lasse sich hier in keiner Weise annehmen. Das Rechtsverhältnis zwischen dem Unfallbeteiligten und dem Abschleppdienst sei damit rein privatrechtlicher Natur.“

Quelle:	Redaktion beck-aktuell, tbh, 1. April 2026. BVerwG (Beschluss vom 10.03.2026 – 5 K 1392/25.NW), zuges. v. S. Burbach u. F. Fischer, HSPV NRW	K. L.

16. Studie zu Speedpedelecs auf normalen Radwegen

Die Forscher Elias Keller und Martina Lohmeier von der Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen der Hochschule RheinMain führten eine Studie in Tübingen durch, der einzigen Stadt in Deutschland, die über ein Netz von Radwegen verfügt, die für Speed-Pedelecs zugänglich sind. Ihr Ziel war es, die Eignung des Speed-Pedelecs als nachhaltiges Alltagsverkehrsmittel zu untersuchen.

Die Studie ergab, dass sich die langfristigen Absichten hinsichtlich der Nutzung von Speed-Pedelecs bei den meisten Teilnehmern zwischen den für die Studie genutzten Fragebögen vor und nach dem Versuch änderten, wobei der Mangel an geeigneter Infrastruktur das Hauptproblem darstellte.

Die Teilnehmer gaben an, dass sie mit einem Speed-Pedelec gerne Zugang zu durchgehenden Radwegenetzen hätten, vorzugsweise getrennt vom Autoverkehr. Wenn die Teilnehmer die Straße benutzen mussten, dokumentierten sie riskante Situationen und Interaktionen mit Autos und stellten fest, dass Autofahrer die Geschwindigkeit der Teilnehmer oft unterschätzten.

Die Forscher fassten zusammen: „Die Ergebnisse zeigen, dass das bloße Ausprobieren von Speed-Pedelecs unter den derzeitigen Bedingungen nicht ausreicht, um deren Nutzung langfristig zu fördern. Vielmehr sind erhebliche Verbesserungen der Infrastruktur notwendig, um eine sichere, attraktive und nachhaltige Mobilität mit Speed-Pedelecs zu gewährleisten.“

Quelle:	HSRM – Architektur und Bauingenieurwesen, Prof. Dr. Ing. Martina Lohmeier, Dr. Keller; S-Pe(n)delec; FB A+B, Fachgruppe Mobilitätsmanagement (MoMa), 05/2023-12/2025	K. L.

17. USA will neue, überarbeitete Regelungen für E-Bikes

Dem US-Kongress wurde ein neuer Gesetzentwurf vorgelegt, der einen landesweiten, bundesweiten Rahmen für die Regulierung von Elektrofahrrädern und anderen Mikromobilitätsgeräten schaffen könnte, anstelle des derzeitigen nicht einheitlichen E-Bike-Vorschriften auf Einzelstaatsebene.
Der von einer überparteilichen Gruppe von Abgeordneten der Demokratischen und Republikanischen Partei eingebrachte Gesetzentwurf trägt den Titel „Safe Standards for Personal E-Bike and E-Moto Device Specifications Act“ (Gesetz über sichere Standards für die Spezifikationen von privaten E-Bikes und E-Motos) oder kurz „Safe SPEEDS Act“. Ziel ist es, der US-amerikanischen Verbraucherschutzbehörde (CPSC) die Befugnis zu erteilen, E-Bikes und größere elektrische Zweiräder, sogenannte E-Motos, sowie andere ähnliche Geräte zu klassifizieren und zu regulieren. Die CPSC würde zudem angewiesen, standardisierte Kennzeichnungsvorschriften und Empfehlungen zum Mindestalter der Fahrer zu erarbeiten. Darüber hinaus wäre die CPSC verpflichtet, Daten zu Unfällen, Verletzungen und Todesfällen im Zusammenhang mit diesen Geräten zu erheben und zu veröffentlichen, was derzeit je nach Gerichtsbarkeit uneinheitlich gehandhabt wird.
E-Bikes haben in den letzten Jahren in den gesamten USA einen rasanten Aufschwung erlebt, doch an den Bundesstandards hat sich seit 2002 kaum etwas geändert; damals wurden sie noch als Konsumgüter und nicht als Kraftfahrzeuge betrachtet.

Quelle:	Electec US v. 30.03.26, Micah Toll, *New e-Bike bill in corgress could bring long-awaited federal regulation*	K. L.

18. Fahrerlaubnis / Führerschein aus Singapur von Non Permanent Residents

Eine Person hatte als Nichtstaatsbürger Singapurs und Non Permanent Resident (Person ohne Staatsbürgerschaft aus Singapur und auch kein dauerhafter Wohnsitz) eine Fahrerlaubnis aus Singapur erworben. Diese ließ er in Deutschland in eine deutsche Fahrerlaubnis umschreiben. Bei einer weiteren, späteren Erweiterung fiel auf, dass bei der letzten Umschreibung die Fahrerlaubnis aus Singapur abgelaufen war und somit eine Umschreibung hätte gar nicht erfolgen dürfen. Aus diesem Grunde entzog ihm die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis. Daraufhin gab der Mann an, dass nicht die Fahrerlaubnis abgelaufen sei, sondern nur der Führerschein. Dazu urteilte das AG Ansbach: „Aus Section 35 (10) des Road Traffic Act ergibt sich, dass hinsichtlich der Geltungsdauer einer Fahrerlaubnis in Singapur zwischen Staatsbürgern bzw. Permanent Residents und sonstigen Personen differenziert wird. Während die Fahrerlaubnis für erstere grundsätzlich unbefristet fortbesteht, sofern sie nicht widerrufen oder zurückgegeben wird (Section 35 (10) lit. a)), ist sie für Personen ohne dauerhaften Aufenthaltstitel auf fünf Jahre befristet (Section 35 (10) lit. b)). Ein bloßer Ablauf des Führerscheindokuments ohne Auswirkungen auf die materielle Fahrerlaubnis - wie etwa nach § 24a FeV im deutschen Recht - lässt sich dem Road Traffic Act hingegen nicht entnehmen.“

Quelle:	VG Ansbach, Beschl. v. 23.02.2026 - AN 10 S 25.3654; D. Burhoff, Rechtsanwalt, Richter am OLG a.D. v. 12.04.26	K. L.

19. Öffentlicher Verkehrsraum in einem Parkhaus

„Ein Parkhaus, bei dem während der Betriebszeit die Einfahrtspuren weiterhin benutzbar sind und lediglich für einen kurzen Zeitraum von einem Bediensteten die Ausfahrtspur gesperrt wird, um die Ausfahrt des alkoholisierten Angeklagten zu verhindern, verliert für diesen kurzen Zeitraum nicht die Eigenschaft einer öffentlichen Verkehrsfläche.“

Quelle:	BayObLG, Beschl. v. 13.02.2026 - 204 StRR 102/26; D. Burhoff, Rechtsanwalt, Richter am OLG a.D. v. 12.04.26	K. L.

20. Ausländische Fahrerlaubnis bei Wohnsitz im Inland

1. „Einer ausländischen Fahrerlaubnis ist nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FEV die Anerkennung im Inland nur dann zu versagen, wenn aufgrund von Angaben im Führerschein selbst oder anderen vom Ausstellungsstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes im Ausstellungsstaat zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung nicht beachtet worden ist.
2. Die Aufzählung dieser Erkenntnisquellen ist abschließend; selbst ein Geständnis des Fahrerlaubnisinhabers kann deshalb keine Berücksichtigung finden."

„Nach der Rechtsprechung des EuGH gilt der Grundsatz, dass die Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis hinsichtlich der Wohnsitzvoraussetzung erfüllt sind, ausschließlich Sache des ausstellenden Mitgliedstaats ist (EuGH, Urteil vom 29.04.2004 – C-476/01 –, juris). Eine Einschränkung erfahre dieser Grundsatz nur, wenn sich aus dem Führerschein selbst oder aus anderen vom Ausstellerstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen ergibt, dass das Wohnsitzprinzip bei Erteilung der Fahrerlaubnis nicht eingehalten wurde (EuGH, Urteile vom 26.06.2008, C-329/06, Celex-Nr. 62006CJ0329, juris Rn. 86; und vom 26.06.2008, C-334/06, Celex-Nr. 62006CJ0334, juris Rn. 70). Die vom EuGH zu der Frage der Nichtbeachtung der Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes unter Geltung der 2. EG-FS-RL entwickelten Grundsätze finden auch auf die 3. EU-FS-RL (RL 2006/126/EG) Anwendung (EuGH, Urteil vom 01.03.2012 – C-467/10 –, juris Rn. 64). Der Aufnahmestaat ist somit ausnahmsweise befugt, einer im EU-/EWR-Ausland erteilten Fahrerlaubnis die Anerkennung zu versagen, wenn aufgrund von Angaben im Führerschein selbst oder anderen vom Ausstellungsstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung nicht beachtet worden ist. Die Aufzählung der Erkenntnisquellen in den EuGH-Urteilen vom 26.06.2008 (EuGH, Urteile vom 26.06.2008, C-329/06, Celex-Nr. 62006CJ0329, juris Rn. 86; und vom 26.06.2008, C-334/06, Celex-Nr. 62006CJ0334, juris Rn. 70), auf die der Aufnahmemitgliedstaat eine Ablehnung der Anerkennung einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis stützen kann, ist „abschließend und erschöpfend" (EuGH, Urteil vom 01.03.2012 – C-467/10 –, juris Rn. 66). Weder Erklärungen und Informationen, die der Fahrerlaubnisinhaber im Verwaltungsverfahren oder im gerichtlichen Verfahren in Erfüllung seiner Mitwirkungspflicht oder freiwillig erteilt hat, noch dem Fahrerlaubnisinhaber als eigene Verlautbarung zurechenbare Angaben können als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen qualifiziert werden. Eigene Angaben des Fahrerlaubnisinhabers können somit nicht berücksichtigt werden, selbst wenn er einräumt, dass er zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung keinen ordentlichen Wohnsitz im Ausstellerstaat hatte. "

Quelle:	RiOLG a.D., RA Detlef Burhoff, Newsletter 07/2026, BayObLG, Beschl. v. 18.12.2025 - 204 StRR 469/25	K. L.

21. Sexuelle Belästigung durch Fahrlehrer

„Ein Fahrlehrer, der Fahrschülerinnen unter Ausnutzung seiner Position sowie des ihm entgegengebrachten Vertrauens verbal und körperlich sexuell belästigt, begeht in der Regel eine besonders schwere Pflichtverletzung, die zum Widerruf der Fahrlehrerlaubnis berechtigt."

Quelle:	BayVGH, Beschl. v. 09.03.2026 – 11 ZB 26.147; D. Burhoff, Rechtsanwalt, Richter am OLG a.D. v. 12.04.26	K. L.

22. Stadt Münster will 10.000 Fahrräder jährlich einsammeln		
Die Stadt Münster will zukünftig bis zu 10.000 Fahrräder jährlich einsammeln, die nicht mehr benutzt werden. Diese nicht mehr fahrtüchtigen Fahrräder werden dann zu 80 Prozent verschrottet und zu 20 Prozent zu einem Abstellort gebracht und dort je nach Zustand versteigert.		
Quelle:	Pressemeldung der Stadt Münster v. 14.04.26	K. L.
23. Skinny-Bikes als Ausweichvariante für Fat-Bikes?		
In Städten wie Enschede und Amsterdam in den Niederlanden gelten inzwischen in bestimmten Bereichen lokale Fahrverbote für Fatbikes mit Reifen, die breiter als 7 Zentimeter sind. Die Hersteller reagieren darauf mit der Entwicklung von Elektrofahrrädern mit schmaleren Reifen, den sogenannten Skinnybikes, die formal den Vorschriften entsprechen. Laut Händlern ist die Nachfrage nach diesen Alternativen in diesem Jahr stark gestiegen. Armando Muis, Inhaber der Fatbike-Kette La Souris, sieht einen deutlichen Trend. „Die ersten Lieferungen waren sofort ausverkauft. Die Nachfrage ist groß und wächst schnell“, sagt er gegenüber NU.nl. Auch andere Anbieter bemerken eine Verschiebung: Während früher vor allem Fatbikes verkauft wurden, entscheiden sich Verbraucher nun häufiger für Skinnybikes.		
Quelle:	NieuwsFiets v. 17.04.26, Arnauld Hackmann	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