Kopie von Roland Czaikowski, abgerufen am 22.07.2021 05:17 - Quelle: beck-online DIE DATENBANK



# Sind die Pflichten aus § 3 Abs. 2 Nr. 1, 2, 11 CoronaVO Baden-Württemberg zum Tragen von medizinischen Masken in Kraftfahrzeugen verfassungswidrig?

Prof. Dr. Dieter Müller, Bad Dürrenberg*

Die Vorschrift des § 3 Abs. 2 Nr. 1, 2, 11 CoronaVO Baden-Württemberg beinhaltet die Pflicht, in Kraftfahrzeugen während der Fahrt medizinische Masken tragen zu müssen. Diese Regelung behandelt damit parallel zum Infektionsschutz auch die Rechtsmaterie des Straßenverkehrs auf öffentlichen Verkehrswegen. Ob diese Regelung daher überhaupt von Baden-Württemberg getroffen werden durfte, ist fraglich und wird im Folgenden verfassungsrechtlich überprüft.

## I. Der Regelungsgegenstand des § 3 Abs. 2 Nr. 1, 2, 11 CoronaVO Baden-Württemberg

Das Bundesland Baden-Württemberg erließ am 13.5.2021 eine Verordnung der Landesregierung über infektionsschützende Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Virus SARS-Cov-2 (Corona-Verordnung-CoronaVO) in einer ab dem 7. Juni geltenden Fassung.[1]

Die Verordnung beinhaltet ua die folgenden Regelungsalternativen in § 3 Abs. 2 CoronaVO:

*§ 3 Medizinische Masken und Atemschutz*

*(2) Eine medizinische Maske oder ein Atemschutz muss getragen werden ...*

*1. bei der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs, ...*

*2. in Kraftfahrzeugen, sofern sich darin Personen aus mehr als einem Haushalt aufhalten; § 10 Absatz 1 Sätze 2 und 3 gelten entsprechend,*

*...*

*11. beim theoretischen und praktischen Fahr-, Boots- und Flugschulunterricht und bei den theoretischen und praktischen Prüfungen sowie bei weiteren Angeboten der Fahrschulen, die sich unmittelbar aus der Fahrerlaubnis-Verordnung oder dem Straßenverkehrsgesetz ergeben,*

*...*

## II. Regelungsmaterie

### 1. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich von § 3 CoronaVO Baden-Württemberg wie überhaupt der gesamten Rechtsverordnung bezieht sich ausschließlich auf das Gebiet des Landes Baden-Württemberg.

Die Vorschrift gilt innerhalb und außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes, also überall dort, wo Kraftfahrzeuge mindestens zu zweit bestiegen werden, wobei im Hinblick auf die Würdigung in diesem Aufsatz ausschließlich der öffentliche Verkehrsraum interessant ist. Die Regelung gilt im rechtlichöffentlichen Verkehrsraum nach baden-württembergischem Straßenrecht, im rechtlich-öffentlichen Verkehrsraum nach dem Straßenrecht des Bundes und im tatsächlich-öffentlichen Verkehrsraum (VwV-StVO zu § 1 StVO).

### 2. Verhaltenspflicht

Kopie von Roland Czaikowski, abgerufen am 22.07.2021 05:17 - Quelle: beck-online DIE DATENBANK

Die Vorschrift konstituiert für die in Abs. 2 aufgeführten Personengruppen eine Verhaltenspflicht zum Tragen einer *„medizinischen Maske"*.

Eine medizinische Maske wird weder im Medizinproduktegesetz, noch in der Medizinprodukteverordnung definiert. Zu den *„medizinischen Masken"* zählen sogenannte OP-Masken oder auch Masken der höheren medizintechnischen Standards KN95 oder FFP2, die der baden-württembergische Verordnungsgeber ausdrücklich als tatbestandsmäßig annimmt.[2] Sogenannte *„Alltagsmasken"* zählen nicht dazu und würden der genannten Verhaltenspflicht widersprechen.

Der unbestimmte Rechtsbegriff des *„Tragens"* wird ebenfalls nicht definiert, so dass der Begriff selbst dann erfüllt wäre, wenn die vom Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte empfohlene Trageweise nicht praktiziert wird.[3]

**3. Personeller Geltungsbereich**

Der personelle Geltungsbereich der Regelungsalternative des Abs. 2 Nr. 2 bezieht sich auf *„Personen"*, also Menschen jeglichen Lebensalters (§ 1 Bürgerliches Gesetzbuch). Es müssen zumindest zwei Personen sein. Die Regelung bezieht sich ausdrücklich auch auf die Kraftfahrzeugführerinnen und -führer.



Dabei bezieht sich die Regelungsalternative wie generell die gesamte CoronaVO auf sämtliche Personen, die sich innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs befinden, also auch auf durch Baden-Württemberg – auf welchen Straßen auch immer – durchreisende Personen mit Wohnsitz in einem anderen Bundesland oder im Ausland.

**4. Sachlicher Geltungsbereich**

Der sachliche Regelungsbereich des § 3 Abs. 2 CoronaVO Baden-Württemberg bezieht sich auf Kraftfahrzeuge. Der Rechtsbegriff *„Kraftfahrzeuge"* ist gesetzlich verbindlich definiert im Bundesrecht durch § 1 Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG). Durch die Regelungsalternative Abs. 2 Nr. 11 gilt die Pflicht auch für den Betrieb in der Fahrschulausbildung und -prüfung. Die Regelung gilt neben den beruflichen Fahrgemeinschaften auch für die berufliche Beförderung von Personen und auch für jegliche Beförderung in Kraftfahrzeugen, wenn diese mindestens zu zweit genutzt werden wie zB bei polizeilichen Streifenfahrten mit dem Funkstreifenwagen oder bei Einsätzen mit dem Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr.

Da die Regelung auch für Kraftfahrzeugführerinnen und -führer gilt, stellt sich die grundsätzliche Frage, ob ein Bundesland überhaupt eine Regelung für das Verhalten im Straßenverkehr treffen darf oder ob eine solche Regelung dem Bund vorbehalten ist. Soweit ersichtlich hat bislang lediglich das OVG Lüneburg die frühere Pflicht nach § 3 Abs. 1 Satz 3 der Niedersächsischen Corona-Verordnung zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung für den Führer des Kraftfahrzeugs einer beruflichen Fahrgemeinschaft jüngst als *„voraussichtlich rechtswidrig"*[4] beurteilt und der niedersächsische Verordnungsgeber reagierte prompt auf diese Entscheidung, indem die Vorschrift ab sofort Kraftfahrzeugführerinnen und Kraftfahrzeugführer bei beruflichen Fahrgemeinschaften von der Pflicht ausnimmt. Allerdings sei nach Auffassung des OVG Lüneburg die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung für die Mitfahrer einer beruflichen Fahrgemeinschaft *„nicht zu beanstanden"*[5]. Ob diese Bewertung zutrifft, bedarf allerdings einer verfassungsrechtlichen Prüfung.

Kopie von Roland Czaikowski, abgerufen am 22.07.2021 05:17 - Quelle: beck-online DIE DATENBANK

## III. Verkehrsjuristische Bewertung

### 1. Gesetzgebungskompetenz für das Straßenverkehrsrecht

Gesetze und Verordnungen werden im Bund und in den Ländern von den Parlamenten und Ministerien erlassen. Wer auf welche Weise gesetzgeberisch tätig werden darf, ist in den Kompetenzkatalogen des Grundgesetzes und der betreffenden Gesetze geregelt. Greift dabei eine neue Regelung in die Grundrechte von betroffenen Bürgern ein, gilt das Zitiergebot, dh der Eingriff bedarf einer gesetzlichen Grundlage, die beim Erlass der Verordnung im amtlichen Publikationsorgan (Bundesgesetzblatt oder Gesetz- und Verordnungsblatt auf Länderebene) ausdrücklich benannt werden muss.

Gem. Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG erstreckt sich die konkurrierende Gesetzgebung des Bundes und der Länder auf *„den Straßenverkehr, das Kraftfahrwesen, den Bau und die Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr sowie die Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen*". Relevant für das hier behandelte Thema sind der Straßenverkehr und das Kraftfahrwesen.

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) äußerte sich 1975 grundlegend zur Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf dem Gebiet des Straßenverkehrs. Es entschied, dass der Bundesgesetzgeber aufgrund der ihm in Art. 74 Nr. 22 GG[6] zugewiesenen Gesetzgebungskompetenz alle erforderlichen Maßnahmen treffen könne, *„um einen ordnungsgemäßen Ablauf des Straßenverkehrs sicherzustellen*".[7] Sachliche Grundlage der Entscheidung war die Verfassungsbeschwerde eines Firmeninhabers, der mit seinem Kraftfahrzeug reine Reklamefahrten im öffentlichen Verkehrsraum durchführte, die jedoch nach dem Wortlaut der damaligen Norm des § 33 Abs. 1 S. 3 StVO generell verboten waren. Das *BVerfG* erklärte die Norm aufgrund einer Verletzung des Grundrechts des Beschwerdeführers gem. Art. 12 Abs. 1 GG für nichtig. In diesem Zusammenhang definierte das *BVerfG* die Inhalte der Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts wie folgt:

*„Das Straßenverkehrsrecht dient hiernach dem Zweck, die spezifischen Gefahren, Behinderungen und Belästigungen auszuschalten oder wenigstens zu mindern, die mit der Straßenbenutzung unter den Bedingungen des modernen Verkehrs verbunden sind. Es regelt in diesem Rahmen die (polizeilichen) Anforderungen, die an den Verkehr und an die Verkehrsteilnehmer gestellt werden, um Gefahren von anderen Verkehrsteilnehmern oder Dritten abzuwenden und den optimalen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten. Das Straßenverkehrsrecht ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht, für das dem Bund – abweichend vom sonstigen (Polizei-) Ordnungsrecht – die Gesetzgebungskompetenz zusteht.*" [8]

### 2. Sachliche Inhalte der Regelungskompetenz für den Straßenverkehr

#### a) Regelungsgegenstand Verkehrswesen

Entscheidend für den verfassungsgemäßen Regelungsinhalt einer Vorschrift ist die systematische Begründung des BVerfG, dass *„die Gruppe der Nummern 21 bis 23 des Art. 74 GG Gegenstände umfasst, die zum Verkehr gehören oder diesem unmittelbar oder mittelbar dienen, also um Bereiche, die man als ‚Verkehrswesen*' umschreiben kann".[9]

Wenn der Regelungsgegenstand von § 3 Abs. 2 CoronaVO Baden-Württemberg dem „*Verkehrswesen*" zugeordnet werden kann, ist keine Länderkompetenz Baden-Württembergs für

Kopie von Roland Czaikowski, abgerufen am 22.07.2021 05:17 - Quelle: beck-online DIE DATENBANK

diese Regelung zu begründen. Bereits durch den räumlichen Anwendungsbereich der Vorschrift im öffentlichen Verkehrsraum und die Einbeziehung von Kraftfahrzeugen als Regelungsgegenstand sowie von Kraftfahrzeugführern als Verkehrsteilnehmern[10] ist das Verkehrswesen direkt betroffen, was die Verfassungswidrigkeit der Norm nach sich zieht.



**b) Regelungsgegenstand Verkehrsverhalten**

Das BVerfG äußerte zudem bereits in einer sehr frühen Entscheidung, dass Vorschriften, die den Verkehrsteilnehmern ein bestimmtes Verhalten vorschreiben oder untersagen oder aber ein bestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer von einschränkenden Voraussetzungen abhängig machen, neben der bundesrechtlichen Regelung des Straßenverkehrs in der StVO und der StVZO nicht bestehen können.[11]

§ 3 Abs. 2 Nr. 11 CoronaVO Baden-Württemberg schreibt weiterhin auch Kraftfahrzeugführern im Fahrschulbetrieb bei Vorliegen der Voraussetzungen ein bestimmtes Verhalten, nämlich das Tragen einer medizinischen Maske vor, untersagt im Umkehrschluss die Fahrzeugbenutzung ohne einen solchen Schutz und macht im Ergebnis die aktive Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr als Fahrschüler oder in der Fahrlehrerausbildung vom Einhalten dieser Verhaltensvorschrift abhängig. Für die betroffenen Fahrgäste, die ebenfalls eine Mund-Nasen-Bedeckung tragen müssen, gilt die Regelung ebenfalls als eine Vorschrift, die deren Benutzung eines Verkehrsmittels negativ begrenzt und greift damit ebenfalls, vergleichbar etwa der Gurtpflicht und Helmpflicht aus § 21 a StVO, in deren Verkehrsverhalten ein.

Demnach greift das Verdikt des BVerfG, sachlich konkurrierendes Landesrecht dürfe es nicht geben. Dabei kommt es noch nicht einmal auf die Entscheidung der Frage an, ob § 3 Abs. 2 CoronaVO Baden-Württemberg mit dem Inhalt von § 23 Abs. 4 Satz 1 StVO inhaltlich konkurriert.[12] Bereits die Tatsache einer landesrechtlichen Regelung für den fließenden Straßenverkehr begründet deren Verfassungswidrigkeit.

**c) Regelungsgegenstand Straßenverkehr**

Ergänzend sei ein historisches Argument angeführt. Zu den beiden Regelungsgegenständen[13] „*Straßenverkehr und Straßenverkehrsrech*t" äußerte sich das *BVerfG* in einer weiteren Entscheidung, wonach die Regelungsgegenstände des Straßenverkehrs „*einerseits im Zusammenhang mit, andererseits gerade auch in Abgrenzung zum Begriff des Straßen-(Wege-) rechts zu bestimmen*" seien.[14] Es handele sich um deutlich gegeneinander abgegrenzte Gesetzgebungsbereiche, auch wenn sie in einem sachlichen Zusammenhang stehen, insbesondere das Straßenverkehrsrecht das Straßenrecht voraussetze. Schließlich begründete das *BVerfG* in dieser Entscheidung die Rechtfertigung für bundeseinheitliche Regelungen des Straßenverkehrsrechts auch noch explizit verfassungshistorisch, indem es ausführte, bereits im Parlamentarischen Rat habe von Anfang an Einigkeit darüber bestanden, dass ein bundeseinheitliches Verkehrsrecht ermöglicht werden müsse. Bereits der Herrenchiemseer Verfassungsentwurf habe in seinem Art. 36 Nr. 36 die „*Vorranggesetzgebung*" des Bundes über den Straßenverkehr vorgesehen. Die konkurrierende Gesetzgebungsbefugnis des Bundes für den Straßenverkehr sei dementsprechend vom Parlamentarischen Rat ohne Einschränkung befürwortet worden.

Kopie von Roland Czaikowski, abgerufen am 22.07.2021 05:17 - Quelle: beck-online DIE DATENBANK

In den vorgenannten Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts beziehen sich die Senate ausschließlich auf materiellrechtliche Regelungen des Straßenverkehrsrechts.

Würde es sich bei der Verhaltensvorschrift des § 3 Abs. 2 CoronaVO Baden-Württemberg auch ihrem engeren Inhalt nach um eine Regelungsmaterie des Straßenverkehrsrechts handeln, besäße nach der Rechtsprechung des *BVerfG* somit allein der Bund die Gesetzgebungskompetenz.

### 3. Regelungsgegenstände des Straßenverkehrsrechts im StVG

Straßenverkehr und Straßenverkehrsrecht sind einerseits im Zusammenhang mit, andererseits gerade auch in Abgrenzung zum Begriff des Straßen-(Wege-)rechts zu bestimmen.[15] Da die CoronaVO Baden-Württemberg auf das Infektionsschutzgesetz gegründet ist, besteht allein aus dieser Sicht keine inhaltliche Konkurrenz der beiden Regelungsmaterien, die etwa dem Straßenverkehrsrecht sachlich deutlich näheren Straßenrecht vergleichbar wäre. Mittels einer dem Infektionsschutz dienenden Verhaltensregel in den Regelungskatalog des Straßenverkehrsrechts einzugreifen, ist daher mehr als fernliegend. Dass eine Norm des Landesrechts wie die der CoronaVO Baden-Württemberg der Gesetzgebungsmaterie des Bundeslandes zuzuordnen ist, reicht daher nicht aus, eine Bundeskompetenz nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG zu verneinen, weil für die Abgrenzung zwischen Bundes- und Landeskompetenz der Regelungsgegenstand wesentlich ist, dass die Teilnahme am Straßenverkehr als Führer eines Kraftfahrzeuges ausschließlich im Interesse des Verkehrs verboten werden kann.[16]

Ob ein das Landesrecht verbietender Regelungsinhalt vorliegt, lässt sich, nachdem die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für den Straßenverkehr geklärt ist, nur aufgrund der speziellen Regelungsinhalte des Straßenverkehrsgesetzes entscheiden. Die Straßenverkehrs-Ordnung kann landesrechtliche Vorschriften nur dann verhindern, wenn das Straßenverkehrsgesetz hierzu eine ausreichende Ermächtigung gibt.[17] Wenn also das Thema der Gesichtsverhüllung abschließend in der StVO geregelt ist, darf dazu keine ergänzende oder irgendwie modifizierende Regelung von einem Bundesland erlassen werden.

Die Vorschrift des § 6 StVG listet zunächst einmal die Gegenstände auf, die ua in der StVO vom Verordnungsgeber geregelt werden dürfen:[18]

*§ 6 Ausführungsvorschriften*

*(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über*

*...*

*3. die sonstigen zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen, für Zwecke der Verteidigung, zur Verhütung einer über das verkehrsübliche Maß hinausgehenden Abnutzung der Straßen oder zur Verhütung von Belästigungen erforderlichen*



*Maßnahmen über den Straßenverkehr, und zwar hierzu unter anderem*

*...*

Neue Vorschriften der StVO werden regelmäßig unter Zitierung von § 6 Abs. 1 Nr. 3 erster Halbsatz StVG erlassen.[19] Auch das mit der 53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften im Jahr 2017 eingeführte Verhüllungsverbot des § 23 Abs. 4 StVO wurde auf diese gesetzliche Regelung gegründet.[20]

§ 3 Abs. 2 CoronaVO Baden-Württemberg dient ersichtlich nicht dem Zweck der Gefahrenabwehr vor den spezifischen Gefahren des Straßenverkehrs und auch nicht dem Zweck, den Verkehrsablauf positiv zu steuern. Die Regelung soll dem Gesundheitsschutz dienen, speziell Ansteckungen mit dem Coronavirus verhindern helfen. Die Regelung bezieht sich jedoch auf ein Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr und sie steht hinsichtlich sämtlicher Kraftfahrzeugführer inhaltlich in Konkurrenz zu einer speziellen Vorschrift des Straßenverkehrsrechts, nämlich dem § 23 Abs. 4 StVO, der lautet:

*§ 23 Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden*

*...*

*(4) Wer ein Kraftfahrzeug führt, darf sein Gesicht nicht so verhüllen oder verdecken, dass er nicht mehr erkennbar ist.*

*...*

Dieser Tatbestand fordert kein vollständiges Verhüllen oder Verdecken des Gesichts, sondern lediglich eine solche, dass die kraftfahrzeugführende Person *„nicht mehr erkennbar ist"*.[21] Wäre eine fehlende Erkennbarkeit durch das Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung gegeben, würde nicht nur ein ordnungswidriges Handeln der kraftfahrzeugführenden Person gegeben sein, sondern auch ein Eingreifen des niedersächsischen Verordnungsgebers in den sachlichen Anwendungsbereich des Verordnungsgebers der StVO.

Als Argument gegen eine in Konkurrenz zu § 23 Abs. 4 StVO stehende Regelung könnte angeführt werden, dass die Identifizierung eines Fahrzeugführers auf einem Beweisfoto trotz des Tragens einer medizinischen Mund-Nasen-Bedeckung unproblematisch möglich wäre. Wird ein solcher fachlich korrekt angelegt, sind die Kinnpartie und die Nasenpartie vollständig verdeckt, wohingegen die Augenpartie, der Haaransatz (soweit vorhanden) und die Ohren frei erkennbar sind. Allerdings gilt die Feststellung der vorgenannten erkennbaren Teile des Kopfes nur unter der Prämisse, dass keine Sonnenbrille oder zB ein Basecap getragen werden, die jederzeit erlaubt sind.

Im Zweifelsfall entscheidet sich die Identifizierbarkeit auf der Grundlage eines anthropologischen Sachverständigengutachtens. Für ein anthropologisches Identitätsgutachten anhand von Fotos gilt nach Auffassung des BGH allgemein, dass es kein standardisiertes Verfahren hinsichtlich des Vergleichs einer bestimmten Zahl morphologischer Merkmale oder Körpermaßen des Täters mit den entsprechenden Merkmalen des Tatverdächtigen gibt.[22] Die morphologischen Merkmale sind nicht eindeutig bestimmbar. Die Abschätzung der Beweiswertigkeit sind nach der persönlichen Erfahrung eines Sachverständigen subjektiv. Graduelle Abweichungen sind zwischen einzelnen Sachverständigen möglich. Zudem müssen die Lichtbilder eine gewisse Qualität aufweisen, um als Identifizierungsgrundlage zu dienen. Auch bezüglich der Eignung des Bildmaterials kommen die Sachverständigen häufig zu unterschiedlichen Ergebnissen.

Nach alledem ist es sehr unwahrscheinlich, dass ein Fahrzeugführer, der während der Fahrt eine Mund-Nasen-Bedeckung sachgemäß trägt, nach einem Verkehrsverstoß auf einem Beweisfoto erkannt werden kann. Damit kann mittels des Gegenarguments eine Übereinstimmung der beiden infrage stehenden Regelungsmaterien wenigstens hinsichtlich des Kraftfahrzeugführenden nicht ernsthaft bestritten werden.

Die Regelung aus § 3 Abs. 2 CoronaVO Baden-Württemberg greift demnach unzulässig in die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes ein, weil nicht nur hinsichtlich der Kraftfahrzeugführer, sondern auch hinsichtlich der transportierten Fahrgäste mit der Verpflichtung,

Kopie von Roland Czaikowski, abgerufen am 22.07.2021 05:17 - Quelle: beck-online DIE DATENBANK

im Kraftfahrzeug einen Mund-Nasen-Schutz zu tragen, materiellrechtlich in das Verhaltensrecht im Straßenverkehr eingegriffen wird.

**IV. Fazit**

1. § 3 Abs. 2 Nr. 1, 2, 11 CoronaVO Baden-Württemberg behandelt eine Materie des Verkehrswesens, des Straßenverkehrs und des Verkehrsverhaltens für die dem Bund gem. Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG die Gesetzgebungskompetenz zusteht.

2. Da dem Land Baden-Württemberg für die Regelung des § 3 Abs. 2 CoronaVO Baden-Württemberg keine Gesetzgebungskompetenz zusteht, ist diese Regelung nichtig, sowohl hinsichtlich der möglichen Verstöße von Kraftfahrzeugführern, als auch von deren Fahrgästen.

3. Eine Verurteilung auf Grundlage ungültiger Vorschriften verletzt das Grundrecht aus Art. 2 Abs. 1 GG; solche Normen bilden keinen Bestandteil der verfassungsmäßigen Ordnung und können das Recht auf Handlungsfreiheit nicht wirksam beschränken.[23] Die Polizei sollte Verstöße gegen die Vorschrift nicht verfolgen und Bußgeldbehörden sollten Verstöße gegen die Vorschrift nicht ahnden.

4. Das Land Baden-Württemberg sollte die Regelungen zum Tragen von medizinischen Masken in Kraftfahrzeugen aus der CoronaVO Baden-Württemberg streichen und ggf. derartige Regelungen über den Bundesrat als Regelungen im Bundesrecht initiieren.



---

* Der Autor lehrt Straßenverkehrsrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei in Rothenburg/O.L. und ist Vorsitzender des juristischen Beirats des DVR.

1 Nicht amtliche konsolidierte Fassung nach Inkrafttreten der Verordnung der Landesregierung zur Änderung der Corona-Verordnung vom 3.6.2021 (notverkündet gemäß § 4 des Verkündungsgesetzes und abrufbar unter http://www.baden-wuerttemberg.de/corona-verordnung).

2 Nähere offizielle Informationen sind zu finden auf der Website der Bundesregierung unter der Adresse: https://www.Bundesregierung.de/breg-de/themen/coronavirus/corona-massnahmen-1734724.

3 Wie medizinische Masken korrekt getragen werden sollen, wird auf der Website des Bundesinstituts für Arzneimittel und Medizinprodukte genau und verständlich erklärt sowie durch eine Grafik anschaulich gezeigt, siehe https://www.bfarm.de/SharedDocs/Risikoinformationen/Medizinprodukte/DE/schutzmasken.html#Medizinische_Gesichtsmasken.

4 OVG Lüneburg Beschluss vom 16.4.2021 – 13 MN 158/21, Rn. 29, juris.

5 OVG Lüneburg, aaO, Rn. 28, juris.

6 Damals hatte der Art. 74 noch keine zwei Absätze.

7 BVerfG, Beschluss vom 10.12.1975 – 1 BvR 118/71, BVerfGE 40, 371–384, juris.

8 BVerfG (Fn. 7), aaO.

9 BVerfG Urteil vom 30.10.1962 – 2 BvF 2/60, BVerfGE 15, 1–25, Rn. 51.

10 Die Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer erfüllt jede Person, die sich im öffentlichen Verkehrsraum verkehrserheblich verhält (vgl. dazu § 1 Abs. 2 StVO).

11 BVerfG Beschluss vom 3.10.1957 – 1 BvR 194/52, BVerfGE 7, 111–120, Rn. 26.

12 Ebenfalls offengelassen vom OVG Lüneburg (Fn. 4), aaO, Rn. 31.

Kopie von Roland Czaikowski, abgerufen am 22.07.2021 05:17 - Quelle: beck-online DIE DATENBANK

13 Damals hatte der Art. 74 noch keine zwei Absätze.

14 BVerfG Beschluss vom 9.10.1984 – 2 BvL 10/82, BVerfGE 67, 299–329, juris Rn. 47.

15 BVerfG Beschluss vom 9.10.1984 – 2 BvL 10/82, BVerfGE 67, 299–329, Rn. 47.

16 Vergleichbar siehe BVerfG, Beschluss vom 9.2.1972 – 1 BvR 111/68, BVerfGE 32, 319–332, Rn. 25, wobei es in der Sache um eine landesrechtliche Regelung über Außenwerbung im Straßenraum ging.

17 BVerfG Beschluss vom 9.2.1972 – 1 BvR 111/68, BVerfGE 32, 319–332, Rn. 32.

18 Verordnungsgeber ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), das gemeinsam mit den 16 Bundesländern im Bundesrat über die Inhalte der StVO entscheidet.

19 Vgl. BGBl. 2020 I 814 (3047).

20 BGBl. I, S. 3549.

21 Vgl. dazu näher Rebler/Müller, Alltagsmaske & Co. versus Verhüllungsverbot, in: Die POLIZEI 2021, S. 30 ff.

22 BGH Urteil vom 15.2.2005 – 1 StR 91/04, juris, auch zum Folgenden.

23 BVerfG Beschluss vom 3.10.1957 – 1 BvR 194/52, BVerfGE 7, 111–12.0