

VG Neustadt: Gefährdungspotenzial als Entscheidungsgrundlage?

Das VG Neustadt hat sich in einer aktuellen Entscheidung mit der Frage auseinandergesetzt, unter welchen Umständen welche Fahrzeuggruppe nach einer Fahrt unter Cannabis einer Eignungsbegutachtung zuzuführen ist.

Von Volker Kalus



© Giorgos Georgiou/NurPhoto/picture-alliance

Nach einer Fahrt unter Cannabis wurde die Fahreignung des Konsumenten im Fall überprüft

Aufgrund einer Zuwiderhandlung nach § 24a StVG – Fahrt unter Cannabis – wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Entscheidung des BVerwG aus dem April 2019 eine Eignungsüber-

prüfung eingeleitet. Der Betroffene wurde zur Vorlage einer medizinisch-psychologischen Begutachtung innerhalb von drei Monaten aufgefordert. Aufgrund der Tatsache, dass durch das toxikologi-

sche Gutachten ein THC-Wert von 7 ng/ml THC und 100 ng/ml THC-COOH festgestellt wurden, stand gelegentlicher Konsum fest.

Damit waren die Mindestanforderungen an die Gutachtensanordnung erfüllt und entsprechend § 14 Abs. 1 Satz 3 i. V. m. Anlage 4 Nr. 9.2.2 und den Vorbemerkungen Nr. 2 zur Anlage 4 ein medizinisch-psychologisches Gutachten angeordnet. Der Ermessensspielraum ist in diesen Konstellationen auf null reduziert.

Das Gutachten wurde mit folgender Fragestellung angeordnet: *„Ist zu erwarten, dass der Untersuchte zukünftig ein (Kraft-)Fahrzeug unter Cannabis führen wird, und/oder liegen als Folgen eines Cannabiskonsums Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines (Kraft-)Fahrzeugs grundsätzlich infrage stellt?“*

Da das Gutachten nicht fristgemäß vorgelegt wurde, wurde die Fahrerlaubnis entzogen und das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge untersagt.

Gegen diese Entscheidungen der Verwaltungsbehörde (Entzug der Fahrerlaubnis und Untersagung zum Führen von Fahrzeugen) wurden Rechtsmittel eingelegt und die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs durch das Gericht wiederhergestellt.

Das Gericht hob die Entscheidungen der Behörde aus mehreren Erwägungen vollumfänglich auf.

Das Gericht sieht den Sachverhalt, der zur Anordnung geführt hat, als ausreichend deutlich dargestellt und zutreffend an, führt aber Bedenken hinsichtlich der Fragestellung auf. Es vertritt die Meinung, dass *„... sich die mitgeteilte Fragestellung an den Gutachter auf alle ‚(Kraft-)Fahrzeuge‘, also auch auf nicht fahrerlaubnispflichtige und nicht motorisierte Fahrzeuge i. S. d. § 3 Abs. 1 FeV (deren Nutzung dem Antragsteller im Bescheid vom ... folglich untersagt wurde), erstreckt ...“*.

Die Fragestellung wird in dem Beschluss nicht isoliert angegriffen, sondern das Gericht sieht das Erfordernis einer besonderen differenzierten Be-

gründung, warum sich die Anordnung auch auf das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen bezieht.

Ergänzend führt das Gericht aus, dass der Hinweis auf die Konsequenzen bei einer Nichtvorlage des angeordneten Gutachtens in der gesetzten Frist nur die Entziehung der Fahrerlaubnis und nicht auch die Untersagung zum Führen von Fahrzeugen beinhaltet. Der Argumentation, dass dies zumindest unvollständig und irreführend sei, kann gefolgt werden.

Da das Gericht die Meinung vertritt, dass es aufgrund der erforderlichen Gesamtschau für den Betroffenen nicht eindeutig nachvollziehbar war, welche Problematik auf welche Weise geklärt werden soll und mit welchen Konsequenzen er bei Nichtvorlage zu rechnen hat, und die Gutachtensanordnung rechtlich nicht teilbar sei, wurde die sofortige Vollziehung für beide Entscheidungen aufgehoben. Eine Sichtweise, die man nicht unbedingt teilen muss.

Unabhängig von dieser Einschätzung bleibt die Frage nach den Konsequenzen für die Verwaltungsbehörde, um dieser Problematik zukünftig aus dem Weg zu gehen. Um der Diskussion hinsichtlich der Einschätzung der Eignungsbedenken bei fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen oder gegebenenfalls auch Kraftfahrzeugen (je nach Würdigung und Auslegung der Normen) aus dem Weg zu gehen, müssten zwei isolierte Anordnungen ergehen, die isoliert für sich gesehen zur Erstellung eines Gutachtens führen müssten. Dieser Weg wird zukünftig erforderlich sein, da sowohl die Normen an sich als auch die Auslegungen durch die Gerichte noch nicht abgeschlossen sind.

Dies hätte natürlich für die Betroffenen insbesondere hinsichtlich der Gebühren Nachteile, denn durch den vermehrten Verwaltungsaufwand unter Hinzuziehung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr entstehen nicht geringe zusätzliche Kosten, denn es sind zwei unabhängige Entscheidungen hinsichtlich der Bewertungen vorzunehmen.

Diese Konsequenz aus der Gerichtsentscheidung wird auch durch folgende Ausführung im Zusammenhang mit den Ausführungen zu Fahrrädern gestärkt: „... Dafür muss die Anordnung des Gutachtens im Hinblick auf fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge für sich betrachtet den beschriebenen strengen rechtlichen Maßstäben genügen.“

Das betrifft im Übrigen nicht nur die Anordnung von Maßnahmen, sondern auch den Umgang mit den Untersagungen in den Fällen der Ungeeignetheit zum Beispiel bei einer diagnostizierten Alkohol-/oder Drogenabhängigkeit oder beim Konsum von Drogen nach dem BtMG außer Cannabis. Es steht zu befürchten, dass auch hier wieder unterschiedliche persönliche Einschätzungen durch entscheidende Richter einen Unsicherheitsfaktor darstellen. Es könnte zum Beispiel der einmalige Amphetaminkonsum einer anderen Einschätzung hinsichtlich der Ungeeignetheit unterliegen als ein Konsum hochpotenter Drogen. Solange hier die Rechtsnormen, insbesondere bei Drogen, anders gefasst sind als im Bereich der Eignungsbedenken bei Alkohol wird es diese Diskussion geben, sofern die offenen Fragen – insbesondere hinsichtlich des Gefährdungspotenzials – nicht in absehbarer Zeit vom BVerwG entscheiden werden.

Das Gericht begründet seine Sichtweise zum einen aufgrund der normativen Grundlagen und zum anderen aufgrund einer eigenständigen Einschätzung des Gefährdungspotenzials.

1. Normative Problematik

Hierzu führt die entscheidende Kammer Folgendes aus: „... Die daran anschließend dargelegten Eignungszweifel des Antragsgegners beziehen sich aber ausdrücklich nur auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gemäß Ziffer 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV und eine zu erwägende Entziehung der Fahrerlaubnis. Demgegenüber erstreckt sich die mitgeteilte Fragestellung an den Gutachter auf alle ‚(Kraft-)Fahrzeuge‘, also auch auf nicht fahrerlaubnispflichtige und nicht motorisierte Fahrzeuge i.S.d. § 3 Abs. 1 FeV ...“

„... Zwar gilt für das Führen nicht fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge oder Tiere grundsätzlich der allgemeine Eignungsbegriff des § 2 Abs. 4 StVG, allerdings mit der Einschränkung, dass hier nur solche Mängel relevant sind, die sich auf das Führen dieser Fahrzeuge auswirken (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 3 FeV Rn. 11). ...“

Das Gericht vertritt die Meinung, dass der Hinweis auf die Anlage 4 Nr. 9.2.2 sich nur auf Kraftfahrzeuge und nicht auch auf fahrerlaubnispflichtige Fahrzeuge bezieht. Demzufolge würde sich § 3 FeV nur auf fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge beziehen. Dieser Sichtweise kann nicht gefolgt werden.

Auch der Verweis auf die Verweisung bei Hentschel auf ein Zitat von Geiger aus dem Jahr 2007 (SVR 07, 161) ist hier nicht hilfreich, da in diesem Aufsatz auch nicht zwischen „Fahrrad und Mofa“ differenziert wird.

Die Fahrerlaubnis-Verordnung stellt mit ihren Regelungen in Bezug auf die Eignung und damit auch auf die Anwendung der Anlage 4 grundsätzlich auf die Erteilung einer Fahrerlaubnis ab. Die Eignungsüberprüfung von Fahrerlaubnisinhabern und die Umsetzung der Regelungen der §§ 11–14 FeV findet über § 46 FeV eine entsprechende Anwendung. Zu § 3 FeV sind die Ausführungen des Verordnungsgebers zur Einführung des § 3 FeV (BR-Drs. 443/98) eindeutig:

„... § 3 gilt für Personen, die kein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug führen, sondern in anderer Weise am Straßenverkehr teilnehmen, z. B. für Fahrrad- und Mofafahrer und Lenker von Fuhrwerken. Er entspricht dem bisherigen § 3 StVZO. Der Eignungsbegriff ist im Straßenverkehrsgesetz selbst (§ 2 Abs. 4 StVG) definiert. ...“

Demzufolge ist zumindest normativ klargestellt, dass § 3 FeV den Umgang mit allen Fahrzeugen regelt, die nicht unter die Definitionen des § 6 FeV fallen. In der Folge führt das zu dem Ergebnis, dass fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Anwendung von Eignungsbedenken den fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen gleichzustellen und für diese Gruppe von Fahr-

zeugen die §§ 11–14 entsprechend anzuwenden sind. Mit der Frage, was unter einer „entsprechenden Anwendung“ zu verstehen ist, hat sich bereits der VGH München 2008 auseinandergesetzt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass es sich hier um eine Rechtsgrundverweisung handelt. Das bedeutet die gleichwertige Anwendung der Regelungen der §§ 11–14 FeV, sofern sich die Regelungen nicht explizit auf das Führen fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge beziehen. Dies ist insbesondere in den §§ 13/14 FeV nicht der Fall. Im Gegenteil bezieht sich § 13 FeV im Kontext mit Alkoholproblematiken insbesondere bei der Definition des Alkoholmissbrauchs auf das Führen eines Fahrzeugs.

Somit bleibt festzustellen, dass die Normenkette § 3 -> § 14 -> Anlage 4 Nr. 9.2.2 für fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge Anwendung findet. Inwieweit das Gefährdungspotenzial von fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeugen grundsätzlich mit dem von fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen gleichgesetzt werden kann oder ob hier eine Gleichschaltung aller Kraftfahrzeuge gerechtfertigt ist, ist davon unabhängig zu betrachten.

Wenn überhaupt, müssten alle drei Fahrzeugarten isoliert gesehen und dann aufgrund entsprechender empirischer Daten eine Festlegung getroffen werden.

2. Gefährdungsrisiko

Das Gericht hat dazu folgende Meinung vertreten: „... Das gilt umso mehr, als die Teilnahme mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr, z. B. mit einem Fahrrad, in den Kernbereich des Grundrechts der allgemeinen Handlungsfreiheit fällt. Die Fortbewegung mit diesem Verkehrsmittel ist grundsätzlich voraussetzungslos allen Personen, auch kleineren Kindern und alten Menschen, erlaubt und hat ganz wesentliche Bedeutung für die persönliche Bewegungsfreiheit. Fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge beeinträchtigen die Sicherheit des Straßenverkehrs und anderer Verkehrsteilnehmer schon wegen ihrer erheblich geringeren Geschwindigkeit typischerweise nicht im gleichen Ausmaß wie Kraftfahrzeuge, auch erlaubnisfreie. ...“

Unabhängig davon, dass nicht nur Fahrräder in diesen Kernbereich fallen, handelt es sich hier um eine persönliche Einschätzung des entscheidenden Gerichts, die weder mit wissenschaftlichen Grundlagen noch Empirien untermauert wurde. Man könnte erwarten, dass an die Entscheidungen von Gerichten die gleichen Anforderungen zu stellen sind wie an die Anordnungen der Verwaltungsbehörden. Von diesen wird – wie auch im vorliegenden Fall – ein hohes Ausmaß an Begründetheit im Zusammenhang mit der Anordnung von Maßnahmen gefordert.

Erschwerend kommt in der vorliegenden Konstellation hinzu, dass dasselbe Gericht¹ bisher eine andere Meinung hinsichtlich der Gefährdungseinstufung sowohl bei Alkohol als auch bei Cannabiskonsum², insbesondere bei Eignungsbedenken im Zusammenhang mit dem Führen von Fahrrädern, vertreten hat. Ein Beispiel, wie die persönliche Einschätzung entscheidender Richter – insbesondere auch aufgrund der unzureichenden Rechtsnormen – das Verwaltungshandeln prägen.

Das Gericht führt weiterhin aus: „... Vor diesem Hintergrund muss die Verkehrsbehörde bei jeder Einschränkung der Fortbewegung mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit in besonderem Maße das Spannungsverhältnis berücksichtigen, das zwischen dem Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs einerseits und dem Interesse des Verkehrsteilnehmers andererseits besteht, mit Grundfortbewegungsmitteln am Straßenverkehr teilzunehmen. ...“

Interessant sind zum Abschluss Ausführungen zur Eingriffsschwelle in Bezug auf das Führen von Fahrrädern – das Gericht muss aufgrund der dargelegten normativen Bewertung dahin gehend verstanden werden, dass insbesondere das Führen von Fahrrädern hierunter zu verstehen ist.

„... Vor diesem Hintergrund muss die Verkehrsbehörde bei jeder Einschränkung der Fortbewegung mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen zur Wahrung

der Verhältnismäßigkeit in besonderem Maße das Spannungsverhältnis berücksichtigen, das zwischen dem Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs einerseits und dem Interesse des Verkehrsteilnehmers andererseits besteht, mit Grundfortbewegungsmitteln am Straßenverkehr teilzunehmen. Das ist bereits bei Gefährdungsmaßnahmen zu beachten, mithin auch bei der Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, das erheblich in das Persönlichkeitsrecht des Betroffenen eingreift. ...“

Damit wird die Frage aufgeworfen, welche Konstellation ausreicht, um Eignungsbedenken zu begründen. Welches Ausmaß an Beeinträchtigung und welches Gefährdungsmaß ist ausreichend, um im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ein Eingreifen durch Überprüfungsmaßnahmen zu rechtfertigen. Dazu finden sich Ausführungen aus einer Entscheidung des BVerwG aus dem Jahr 2014:

„... Schon der Umstand, dass ein solcher Mischkonsum die Aufgabe der Trennungsbereitschaft möglich erscheinen lässt, mag die Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines solchen Kontrollverlustes auch nicht – wie das vom Verwaltungsgerichtshof herangezogene Gutachten ausführt (S. 26) – bezifferbar sein, rechtfertigt vor dem Hintergrund der staatlichen Pflicht, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, grundsätzlich die Annahme mangelnder Fahreignung (zu den Ausnahmen siehe Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung).

Es ist Allgemeingut, dass im Recht der Gefahrenabwehr, zu dem auch das Fahrerlaubnisrecht zählt, für ein Einschreiten der Behörde in dem Maße geringere Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts gestellt werden dürfen, in dem das Ausmaß des zu erwartenden Schadens ansteigt. ...“

Auch wenn es sich hier um eine andere Fallkonstellation handelt zeigen diese Zitate, dass aus Sicht des BVerwG bei Bedenken an der Fahreignung – hier ist nicht von „Kraftfahreignung“ die Rede – zur Sicherung der Verkehrssicherheit kei-

ne hohen Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts zu stellen sind.

In den betreffenden Fällen des Mischkonsums von Alkohol und Cannabis ist es aus Sicht des BVerwG ausreichend, ohne eine Auffälligkeit im Straßenverkehr von der Ungeeignetheit ausgehen zu dürfen.

In der dem VG Neustadt zur Entscheidung vorgelegten Konstellation hat der Betroffene als gelegentlicher Konsument ein Kraftfahrzeug unter Cannabis geführt und damit zumindest eine mangelnde Trennungsbereitschaft belegt. Würde man die damit begründeten Eignungsbedenken nun auf Kraftfahrzeuge reduzieren, und das Gutachten käme zum Ergebnis, dass bei dem Betroffenen kein Trennungsvermögen besteht, müsste die Fahrerlaubnis aufgrund von Ungeeignetheit entzogen und – folgt man der Argumentation des Gerichtes – gegebenenfalls das Führen von fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeugen untersagt werden. Damit stünde einer Person, die dieser Problematik unterliegt, nur noch das Fahrrad als Fortbewegungsmittel zur Verfügung. Aus diesem Umstand ergeben sich schon vorab zwangsläufig auch Bedenken hinsichtlich der Eignung zum Führen von Fahrrädern, da das Problem nicht an der Nutzung eines bestimmten Fahrzeugs festgemacht wird, sondern an einer bestimmten Person in Verbindung mit der Teilnahme am Straßenverkehr.

Damit wird auch ein Anspruch aus der Rechtsprechung³ erfüllt, dass konkrete Umstände des Einzelfalles Anlass zu der begründeten Annahme geben, dass Betroffene voraussichtlich in überschaubarer Zukunft ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug im Zustand der Nichteignung führen und so zu einer konkreten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer werden könnten. Dies wäre durch die Annahme eines naheliegenden mangelnden Trennungsvermögens gewährleistet, denn es ist nicht nachvollziehbar im Bereich der Alkoholproblematiken ab 1,6 Promille, von einem Grundproblem für alle Fahrzeugarten auszugehen zu dürfen, während bei einem nachgewiesenen mangelnden Trennungsvermögen wie im

vorliegenden Fall eine besondere Argumentation hinsichtlich der Bedenken in Bezug auf eine bestimmte Fahrzeuggruppe erforderlich sein soll.

Es ist weitestgehend unstrittig, einer Person das Führen von Fahrzeugen zu untersagen, die mit dem Konsum von harten Drogen auffällig wurde oder bei der eine Alkoholabhängigkeit diagnostiziert wurde. Dass bei einer Person, die mangelnde Trennungsbereitschaft entsprechend Anlage 4 Nr. 9.2.2 durch eine Zuwiderhandlung nach § 24a StVG bewiesen hat, nicht automatisch auch der gleichen Bewertung hinsichtlich der Bedenken unterzogen werden soll, bleibt nicht nachvollziehbar.

Eine Differenzierung und damit erforderliche eigenständige Bewertung wäre nur dann nachvollziehbar, wenn die Grundlagen der Beurteilung in Bezug auf die Fahreignung einzelner Fahrzeuggruppen bei einer medizinisch-psychologischen Begutachtung auf Grundlage der Beurteilungskriterien unterschiedlichen Kriterien unterliegen würden.

Schaut man als Orientierung zuerst einmal in die Kriterien bei den Alkoholhypothesen, so findet man zu den A-Kriterien folgende Vorbemerkung:

*„... Ist der Klient mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug (z. B. Fahrrad) unter erheblichen Mengen Alkohol aufgefallen, so ist abhängig von der behördlichen Fragestellung im Unterschied zu einer Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug **nicht nur die Wiederholungsgefahr für diese Art der Zuwiderhandlung zu beachten, sondern auch zu beurteilen, ob sich aus dieser Fahrt auf ein erhöhtes Risiko für das Führen eines Kraftfahrzeuges unter unzulässiger Alkoholisierung schließen lässt. Demnach ist zunächst als Ausgangspunkt der Sachverhalt zu berücksichtigen, dass nach der Aktenlage bislang von einer Regelbefolgung bezüglich Trennung von Trinken und Führen eines Kraftfahrzeuges ausgegangen werden muss. Es ist demnach Teil der Fragestellung an das Gutachten, aufzuklären, inwieweit sich aus den Tatumständen der aktenkundigen Trunkenheitsfahrt Befunde er-***

geben, die auch Zweifel an der Fähigkeit zum Trennen von beeinträchtigendem Alkoholkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs etwa aufgrund von Kontrollverlust ergeben ...“

Im Gegensatz zur Missbrauchsdefinition in § 13 FeV – analog zur Definition „Trennungsvermögen“ in der Anlage 4 Nr. 9.2.2 – in Bezug auf den Fahrzeugbegriff bei Alkoholfragestellungen – gibt es im Drogenbereich keine entsprechende Formulierung, sondern wie ausgeführt nur die Anwendung der Anlage 4 über die oben angegebene Normenkette. Dies spiegelt sich auch in den D-Hypothesen der Beurteilungskriterien wieder. Dort findet sich keine Differenzierung bei der Beurteilung von Fahrzeugen/Kraftfahrzeugen, dort findet sich nur der Begriff der „Verkehrsteilnahme“.

Oftmals findet sich die Argumentation, dass aufgrund der mangelnden Kontrollmöglichkeiten auf die Überprüfung der Eignung über § 3 FeV in Bezug auf Fahrräder verzichtet werden sollte. Dieser Sichtweise kann nicht gefolgt werden. Hier ist die Verpflichtung der Verwaltungsbehörde zur Überprüfung von Fahrzeugführern bei Eignungsbedenken isoliert von der mangelnden Kontrolldichte zu sehen.

3. Fazit

Die vorliegende Entscheidung muss differenziert betrachtet werden. Für eine zusätzliche, abweichende Begründung der Anordnung einer Eignungsüberprüfung im Zusammenhang mit einem mangelnden Trennungsvermögen gibt es kein Erfordernis. Die dargelegte Normenkette gewährleistet eine umfassende Überprüfung für alle Fahrzeugarten, da es nach der Darlegung des BVerwG (die auch der „Vision Zero“ der Bundesregierung aus dem aktuellen Koalitionsvertrag Rechnung trägt) aufgrund der niedrigen Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit einer Verkehrsbeeinträchtigung keine abweichende Gefährdungsschwelle zu erkennen gibt. Unstrittig geben die nicht ausreichend konkretisierten Überprüfungsregelungen im Fahrerlaubnisrecht bei Drogenfragestel-

lungen hier einen breiten Auslegungsrahmen, der im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Begutachtungsleitlinien in den Bereichen Alkohol/Drogen dringend überarbeitet werden muss. Hier kommt die Problematik zum Tragen, dass bei der Erarbeitung dieses Regelwerks nur Kraftfahrzeuge ins Auge gefasst wurden.

Hinsichtlich der Kritik an der Anordnung kann dem Gericht gefolgt werden, hier hat eine erforderliche Transparenz für den Betroffenen gefehlt.



Der Autor: Volker Kalus ist seit 1997 Dozent für Fahrerlaubnis- und Personenbeförderungsrecht und Autor vieler Publikationen, insbesondere im Fahrerlaubnisrecht.

1. VG Neustadt – 07.01.2015 – 3 L 1113-14 (so auch VG Gelsenkirchen (7. Kammer), Beschluss vom 06.06.2018 – 7 L 2934/17)
2. VG Neustadt – 03.9.2012 – 3 K 331/12
3. OVG Lüneburg vom 02.02.2012 – 12 ME 274/11; OVG Rheinland-Pfalz vom 08.06.2011 – 10 B 10415/11