Ausgewählte Problemstellungen des neuen Fahrerlaubnisrechts

Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz

1. (Freigestellter) Schülerverkehr in Pkw und die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 48 FeV)

Im Zuge der Novellierung des Fahrerlaubnisrechts wurden auch die Bestimmungen über die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung neu gefasst. Eine in diesem Zusammenhang häufig gestellte Frage betrifft die Anwendbarkeit der Vorschrift des § 48 FeV auch auf die Schüler- und Behindertenbeförderung im Sinne der Freistellungsverordnung (FreistellungsVO) zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Der Autor kommt dabei zu dem Ergebnis, dass nur für Schülerfahrten im Sinne des § 43 Nr. 2 PBefG, nicht jedoch für den freigestellten Schülerverkehr eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung gefordert ist.

Das regelt § 48 I FeV

Nach § 48 I FeV[1] brauchen Führer von Taxis, Mietwagen, Krankenkraftwagen oder Pkw im Linienverkehr (§§ 42, 43 PBefG) oder bei gewerbsmäßigen Ausflugsfahrten oder Ferienziel-Reisen (§ 48 PBefG) eine zusätzliche Erlaubnis der Fahrerlaubnisbehörde[2], wenn in diesen Fahrzeugen ein Fahrgast oder mehrere Fahrgäste befördert werden.

Im Gegensatz zur früheren Regelung des § 15d StVZO-alt konnte die Erlaubnispflicht zur Fahrgastbeförderung in Kraftomnibussen (KOM) nunmehr entfallen. Für KOM wird jetzt als Kfz zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Führersitz die Fahrerlaubnisklasse D benötigt. Für Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als 8, aber nicht mehr als 16 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz wurde die Unterklasse D1 eingeführt[3].

Ebenso neu ist die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung auch für Pkw im Linienverkehr beziehungsweise bei gewerblichen Ausflugsfahrten oder Ferienzielreisen. Dies beruht darauf, dass insbesondere im ländlichen Raum im Linienverkehr neben KOM zunehmend auch Pkw mit bis zu acht Fahrgastplätzen ein-

[1] VO über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (FeV) vom 18.8.1998 (BGBl. I, 2214 [= VkBl. 1998, 982]).

[2] Im eigentlichen Sinne handelt es sich jedoch nicht um eine Fahrerlaubnis, sondern um eine besondere Erlaubnispflicht. So zieht ein Verstoß gegen § 48 FeV auch keine Straftat i.S.d. § 21 StVG nach sich; vgl. Schurig/Glowalla, Die neuen Fahrerlaubnisklassen, S. 77.

[3] Amtl. Begr. VkBl. 1998, 982 (1086); Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 76; Heiler/Jagow, Führerschein, 4. Aufl. (1999), S. 253.

gesetzt werden[4]. Zweck der Regelung des § 48 FeV ist es, höhere Gefahren für die beförderten Fahrgäste zu vermeiden[5].

Gemäß § 42 PBefG ist Linienverkehr eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Linienverkehr setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind. Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt dient (§ 43 Nr. 2 PBefG).

Von diesen Schülerfahrten zu unterscheiden sind jedoch Beförderungen im Sinne des § 1 Nr. 4 der FreistellungsVO zum PBefG[6] mit Kfz durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht und von körperlich, geistig oder seelisch behinderten Personen mit Kfz zu und von Einrichtungen, die der Betreuung dieses Personenkreises dienen.

§ 48 FeV knüpft das Erfordernis einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach dem Klammervermerk in Absatz 1 expressis verbis an das Vorliegen einer genehmigungspflichtigen Beförderung von Fahrgästen entsprechend dem PBefG. Nur für solche Fahrten, die nach den Vorschriften des PBefG und der zu seiner Ausführung erlassenen Verordnungen genehmigungspflichtig sind, ist die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erforderlich[7].

Die FreistellungsVO nimmt bestimmte Beförderungsfälle (unter anderem die oben genannten) von den Vorschriften des PBefG insgesamt und damit auch von der Genehmigungspflicht im Sinne des §§ 42, 43 PBefG aus. Daraus folgt auch die Freistellung von den Vorschriften des § 48 FeV und somit von der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung[8].

Damit steht die Regelung in Widerspruch zu dem mit ihr verfolgten Zweck der Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fahrgäste. Der Verordnungsgeber begründet das Erfordernis einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit Pkw im durchgeführten Linienverkehr mit der zunehmenden Verwendung dieser Fahrzeuge im Linienverkehr[9]. Er lässt jedoch außer Acht, dass zwar die Schülerfahrten nach § 43 Nr. 2 PBefG mit umfasst sind, das größere Verkehrsvolumen des freigestellten Schülerverkehrs mit den zudem schwächsten Verkehrsteilnehmern jedoch gerade nicht.

Nicht jeder ist Fahrgast

Die Fahrerlaubnispflicht besteht nur bei tatsächlicher Fahrgastbeförderung, nicht also bei Leerfahrten[10] (man beachte hierbei den Unterschied zur Fahrerlaubnisklasse D, wo es nicht darauf ankommt, ob eine

[4] Amtl. Begr. VkBl. 1998, 982 (1086).

[5] So bereits BGH NJW 1973, 285 (noch zum alten Recht); vgl. Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 35. Aufl. (1999), RZ. 7 zu § 48 FeV.

[6] VO über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des PBefG i.d.F. vom 30.6.1989 (BGBl. I, 1273).

[7] Amtl. Begr. VkBl. 1998, 982 (1086); Bouska, Fahrerlaubnisrecht (1987), Rz. 6 S. 176 (noch zum alten Recht).

[8] Jagusch/Hentschel, a.a.O., RZ. 7 zu § 48 FeV; Heiler/Jagow, a.a.O., S. 255; OLG Koblenz VRS 49, 66.

[9] Amtl. Begr. VkBl. 1998, 982 (1086).

[10] Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 77; Heiler/Jagow, a.a.O., S. 253.

Person befördert wird oder nicht). Fahrgast ist, wer ausschließlich oder überwiegend zum Zweck der Ortsveränderung in einer betriebsbereiten Taxe, einem Mietwagen, Krankenkraftwagen oder einem Pkw im Sinne der Vorschriften des PBefG mitfährt[11]. Nicht zu den Fahrgästen zählen somit mitfahrendes Personal (Reservefahrer, Reisebegleiter) oder bei Ausbildungs- und Prüfungsfahrten der verantwortliche Fahrlehrer, der Sachverständige oder Prüfer, mitfahrende Fahrschüler, unentgeltlich beförderte Angehörige, Kaufinteressenten und ähnliche Personen.

Das Übergangsrecht

Bis zum 31.12.1998 erteilte Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung in KOM, Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen oder Pkw, mit denen Ausflugsfahrten oder Ferienzielreisen (§ 48 PBefG) durchgeführt werden[12] und entsprechende Führerscheine bleiben bis zum Ablauf ihrer Befristung gültig. Da die besonderen Erlaubnisse zur Fahrgastbeförderung nach altem Recht (§ 15f I StVZO) auf drei Jahre befristet waren, müssen deren Inhaber im Zutreffensfalle also spätestens bis zum 31.12.2001 im Besitz einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Sinne des § 48 FeV sein. Da dies wiederum den Besitz der entsprechenden EU- oder EWR-Fahrerlaubnis gemäß § 6 FeV voraussetzt (§ 48 IV FeV), bedarf es des weiteren auch der Umschreibung etwa noch vorhandener alter Führerscheine.

Geltungsdauer verändert

Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung wird nur befristet und nur für die Dauer von nicht mehr als fünf Jahren, längstens jedoch bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, danach für nicht mehr als fünf Jahre erteilt (§ 48 V FeV). Die Übergangsregelung des § 76 Nr. 9 FeV bezüglich der Befristung von bis zum 31.12.1998 erteilten Fahrerlaubnissen der Klasse 3 hinsichtlich der in Klasse CE fallenden Fahrzeugkombinationen beziehungsweise Klasse 2 hinsichtlich der Fahrzeuge oder der Fahrzeugkombinationen der Klassen C oder CE gilt auch hier. Allerdings wird sie bei Pkw wohl nicht zum Tragen kommen.

2. Überführungsfahrten im Sinne des § 6 IV FeV

Nach § 6 IV FeV bedarf es dann keiner Fahrerlaubnis der Klasse D, wenn die Fahrten lediglich im Inland zur Überprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs oder zur Überführung an einen anderen Ort dienen. Die Regelung des § 6 IV FeV wurde eingestellt, weil es unverhältnismäßig erschien, dass zum Beispiel Werkstattpersonal zur Überprüfung reparierter Busse eigens zu diesem Zweck die Klasse D erwerben müsste[1].

Auf die speziellen Belange der Überführungsfahrt geht die amtliche Begründung jedoch nicht ein. Noch ist nicht geklärt, ob die in Rede stehenden Überführungsfahrten ähnlich zweckgebun-

[11] Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 77; Bouska, a.a.O., Rz. 9 S. 177 (noch zum alten Recht).

[12] Die Aufzählung entspricht dem § 15d StVZO (alt).

[1] Amtl. Begr. VkBl. 1998, 982 (1064).

den sind wie die in § 28 I StVZO genannten. Danach handelt es sich nämlich lediglich dann um Überführungsfahrten, wenn dies zur Verbringung eines nicht gemäß §§ 18 ff. StVZO zugelassenen Fahrzeugs an einen anderen Ort dient, zum Beispiel von einer Herstellungsstätte in eine andere oder in eine Verkaufsstätte[2].

Ansonsten muss mit einer extensiven Auslegung gerechnet werden: So könnten zugelassene Ersatzbusse auch zu weit entfernten Reisezielen verbracht werden.

3. Fahrerlaubnisklasse 2 (alt) berechtigt weiterhin zum Führen von KOM

Fahrerlaubnisse, die vor dem 31.12.1998 erteilt worden sind (Fahrerlaubnisse alten Rechts), bleiben gemäß § 6 VI FeV im Umfang ihrer bisherigen Berechtigung vorbehaltlich der Bestimmungen des § 76 Nr. 9 FeV gültig. Die Übergangsbestimmung des § 76 Nr. 9 FeV schränkt den Besitzstandsschutz für Inhaber der Fahrerlaubnisklasse 2 (alt) dahingehend ein, dass sie nach Vollendung des 50. Lebensjahres keine Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen der Klasse C oder CE mehr fahren dürfen. Zwar ist eine Verlängerung der Fahrerlaubnis grundsätzlich nach den Bestimmungen des § 24 FeV möglich, jedoch nicht vorgeschrieben.

Inhaber der Fahrerlaubnisklasse 2 (alt) dürfen nach Vollendung des 50. Lebensjahres, soweit sie ihre Fahrerlaubnis alten Rechts weder umgeschrieben noch nach § 24 FeV verlängert haben, dann nur noch Fahrzeuge führen, die den neuen Fahrerlaubnisklassen B, BE, C1 und C1E entsprechend unterfallen.

Darüber hinaus dürfen sie entsprechend dem alten Recht [§ 15d I StVZO (alt)] auch KOM jeder Größe fahren, allerdings ohne Fahrgäste. Dieser Besitzstand wird auch durch § 76 Nr. 9 FeV nicht angetastet („keine Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen der Klasse C oder CE").

Nach altem Recht bedurfte es zum Führen eines Kraftomnibusses je nach dessen Größe der Fahrerlaubnisklasse 3 oder 2 (entsprechend B, C1 oder C). Durch die Zuweisung der Kfz zur Personenbeförderung (hier insbesondere der KOM) in eine eigene Fahrerlaubnisklasse D ist diese Umrechnung so nicht mehr ohne weiteres haltbar.

Inhaber der Fahrerlaubnisklasse 2 (alt) erhalten bei der Umschreibung ihrer Fahrerlaubnis zwar gemäß Anlage 3 FeV zusätzlich die Berechtigung zum Führen von Kfz der Klasse D [Schlüsselzahl 172 (Anlage 9)]. Diese Berechtigung wird allerdings als Annex zur Klasse C (Eintragung: C 172) erteilt. Somit unterliegen sie jetzt der fünfjährigen Befristung dieser Klasse.

Diese Vermischung zweier Fahrerlaubnisklassen mit unterschiedlicher Bedeutung und verschiedener Rechtsfolgen kann so jedoch nicht akzeptiert werden. Hier hätte es einer eigenen nationalen Schlüsselzahl bedurft, welche einerseits

[2] OLG Celle StVE Nr. 3 zu § 28 StVZO; BayObLG StVE Nr. 4 zu § 28 StVZO; Jagusch/Hentschel, RZ. 12 zu § 28 StVZO.

die Zuweisung zur richtigen Fahrerlaubnisklasse D sicherstellt, andererseits jedoch die Beförderung von Fahrgästen ausschließt.

In der Praxis werden Probleme auftreten, insbesondere bei Inhabern der Fahrerlaubnisklasse 2 (alt), welche ihren Führerschein nicht haben umschreiben lassen. Sie berufen sich auf die Besitzstandsregelung des § 6 VI FeV und die insoweit eindeutige Formulierung des § 76 Nr. 9 FeV.

4. Personentransport in Anhängern

Personentransport mit Anhängern in langsam fahrenden Zugkombinationen werden immer beliebter. Dabei handelt es sich um Fahrzeugkombinationen mit zumeist folgender Zusammenstellung:

- Zugmaschine mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und 1.400 Kilogramm zulässiger Gesamtmasse bei 1.300 Kilogramm Leermasse mit
- (bis zu) zwei jeweils mit eigenem amtlichen Kennzeichen zugelassenen Anhängern (zugelassen als „Anhänger zur Personenbeförderung") mit jeweils 32 Sitzplätzen und einer zulässigen Gesamtmasse von 3.500 Kilogramm.

Da es sich dabei um Personenbeförderung handelt, könnte gemäß § 6 I FeV die Fahrerlaubnisklasse D einschlägig sein. Der Verordnungsgeber verlangt das Vorhandensein dieser Fahrerlaubnisklasse jedoch nur für das Führen von Kfz zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Führersitz. Entsprechendes gilt für das Führen von Kfz mit Anhängern. Da es sich bei der beschriebenen Kombination jedoch bezüglich des Zugfahrzeuges nicht um ein Kfz zur Personenbeförderung, sondern um eine Zugmaschine handelt, kann die Fahrerlaubnisklasse D/DE nicht als Voraussetzung für das Führen solcher Fahrzeugkombinationen herangezogen werden.

Personentransport in Anhängern war nach § 15d I Nr. 3 StVZO in vor 1988 geltenden Fassung per Verordnung gestattet. Der sogenannte Omnibusanhänger war definiert als ein nach Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Personen bestimmter Anhänger mit mehr als acht Fahrgastplätzen. Bis zur Streichung dieser Vorschrift bedurfte es im Zutreffensfalle einer zusätzlichen Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung[1].

Aufgrund der entgegenstehenden Vorschrift des § 32a StVZO ist Personentransport in Anhängern nunmehr unzulässig. Dennoch dürfen entsprechende Anhänger im Einzelfall aufgrund einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 70 I StVZO mitgeführt werden. Diese Ausnahmegenehmigung kann mit Auflagen verbunden werden (§ 71 StVZO). In solchen Fällen wird üblicherweise die Forderung nach Vorliegen einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erhoben (§ 15d I StVZO-alt).

Fraglich bleibt nur, ob die Ausnahmegenehmigung nach StVZO durch Auflagen zum Fahrerlaubnisrecht (§ 74 FeV) kompensiert werden kann. Dagegen spricht, dass der Verordnungsgeber den

1) Bouska, Fahrerlaubnisrecht, Rz. 6 zu § 15d StVZO.

gesamten Komplex der Zulassung von Personen aus der StVZO herausgelöst hat. Die FeV verfügt dabei über eigene Ausnahmevorschriften und Auflagen. Eine Vermischung beider Rechtsgebiete erscheint nicht angebracht.

Im Zuge der Novellierung des Fahrerlaubnisrechts wurden nämlich auch die Bestimmungen über die zusätzliche Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung neu gefasst (§ 48 FeV). Da es sich bei der beschriebenen Fahrzeugkombination jedoch nicht um eine solche handelt, die begrifflich den in § 48 FeV genannten Kfz entspricht, ist auch diese Bestimmung nicht auf die hier aufgeführten Fälle anwendbar. Schließlich ist im Gegensatz zur früheren Regelung des § 15d StVZO die Erlaubnispflicht zur Fahrgastbeförderung in KOM entfallen, da für diese jetzt die Fahrerlaubnisklasse D oder ihre Unterklasse D1 benötigt werden[2].

Daraus folgt, dass der Führer der eingangs beschriebenen Fahrzeugkombinationen lediglich die Fahrerlaubnisklasse BE benötigt. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung im Sinne des § 74 I FeV ist nicht angezeigt; sie würde im Zweifel auch nur zu einer Schlechterstellung des Betroffenen führen. Auflagen (etwa die Forderung, im Besitz einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zu sein) lassen sich weder hierauf noch auf § 46 FeV stützen, da es sich bei einer Auflage um eine Bestimmung handelt, durch die der Adressat eines begünstigenden Verwaltungsaktes beschwert wird.

Diese offensichtliche Regelungslücke führt jedoch dazu, dass die Intention des Verordnungsgebers, die Personenbeförderung durch Schaffung einer eigenen Fahrerlaubnisklasse respektive durch die Erfordernis der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sicherer zu gestalten[3], konterkariert wird.

- *Der Autor: Bernd Huppertz, Polizeihauptkommissar im Verkehrsdezernat des Polizeipräsidiums Köln.*
- *Schreibt für den VD seit: Juli 1991.*
- *Sein Spezialgebiet: a) Halten – Parken – Abschleppen*
  b) Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen.

Ausgewählte Problemstellungen des neuen Fahrerlaubnisrechts (Fortsetzung zu VD 1999, 269)

Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz

5. Abschleppen und (ungenehmigtes) Schleppen

Das neue Fahrerlaubnisrecht erleichtert die Voraussetzungen für Fahrer, die ein liegen gebliebenes Fahrzeug abschleppen möchten. Zuwiderhandlungen gegen den Notbehelfsgedanken im Sinne des Abschleppens nach § 6 I FeV wirken sich demnach nicht mehr so gravierend aus.

Vor dem Blick in die neuen Regelungen sollten zunächst ein paar Begriffe geklärt werden: Abschleppen ist das Verbringen eines betriebsunfähigen Fahrzeugs zu einem möglichst nahe gelegenen Bestimmungsort[1]. Betriebs- unfähigkeit ist die durch den Zustand des Fahrzeugs bedingte Betriebsunfähigkeit bei bestimmungsgemäßer Verwendung[2]. Nach Sinn und Zweck der Bestimmung muss es gleichgültig sein, worauf diese Tatsache beruht[3]. Hier werden insbesondere Defekt, Ausbau von Fahrzeugteilen (Motor[4]), Öl-, Batterie-, Kühlwasser- und Kraftstoffmangel[5], genannt.

Hinsichtlich des Bestimmungsortes kann es sich um eine Werkstatt, ein Schrott- oder Verkaufsgelände oder ähnliches handeln, soweit dieses nicht mehr als zirka 45 Kilometer entfernt ist[6].

Abschleppen im Sinne des Notbehelfsgedankens zieht unter anderem die Befreiung von der Zulassungs-, Versicherungs- und Steuerpflicht nach sich[7]. Ebenso genügt nach § 6 I FeV die Fahrerlaubnisklasse des abschleppenden Kraftfahrzeugs[8]. Der Fahrer des abgeschleppten Fahrzeugs muss lediglich geeignet (§ 2 IV StVG) sein[9].

---

[1] Jagusch/Hentschel, Rz. 2 zu § 18 StVZO; Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 5 zu § 18 StVZO; Jagow, Rz. 12 zu § 18 StVZO; OLG Celle NZV 1994, 242.

[2] Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 4 zu § 18 StVZO.

[3] Jagusch/Hentschel, RZ. 11 zu § 18 StVZO.

[4] OLG Hamm VRS 57, 456 (= StVE Nr. 4 zu § 18 StVZO); OLG Celle NZV 1994, 242; OLG Frankfurt NStZ-RR 1997, 93.

[5] Jagusch/Hentschel, RZ. 12 zu § 18 StVZO; OLG Hamm DAR 1999, 178 (= VRS 96, 373); a.M. Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 4 zu § 18 StVZO; a.M. Jagow, Rz. 12 zu § 18 StVZO; a.M. Verfasser VD 1999, 253 (zu OLG Hamm Fn. 5) und VD 1995, 245; LG München DAR 1957, 157; OLG Bremen NJW 1963, 726.

[6] Jagusch/Hentschel, RZ. 11 zu § 18 StVZO; Verfasser VD 1992, 228; ders. VD 1994, 202; OLG Celle 1994, 242.

[7] Jagusch/Hentschel, RZ. 10 zu § 18 StVZO m.w.N. und Rz. 2 zu § 42 StVZO; zur Befreiung von der höchstzulässigen Anhängelast vgl. OLG Koblenz NZV 1998, 257 (Anm. Huppertz).

[8] Jagusch/Hentschel, RZ. 25 zu § 6 FeV und Rz. 10 zu § 18 StVZO; Heiler/Jagow, S. 61; Schurig/Glowalla, S. 69.

Diese fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen galten bereits nach dem bisherigen Recht (§ 5 I StVZO-alt). Lediglich die Auswirkungen bei Zuwiderhandlungen gegen das Abschleppen im Sinne des Notbehelfsgedankens sind jetzt andere. In solchen Fällen liegt dann nämlich regelmäßig ein (ungenehmigtes) Schleppen im Sinne des § 33 StVZO vor mit der Folge, dass das geschleppte Kraftfahrzeug als zulassungspflichtiger Anhänger zu betrachten ist[10].

Unabhängig vom Vorliegen einer Genehmigung bedurfte der Geschleppte der Fahrerlaubnisklasse für dieses geschleppte Kraftfahrzeug[11]. Dies gilt nunmehr auch unter den neuen Bedingungen der FeV[12]. Nach § 33 II Nr. 1 S. 3 StVZO jedoch gilt dies nicht, wenn die beiden Fahrzeuge durch eine Einrichtung verbunden sind, die ein sicheres Lenken auch des geschleppten Fahrzeugs gewährleistet, und die Anhängelast nicht mehr als die Hälfte des Leergewichts des ziehenden Fahrzeugs, jedoch in keinem Fall mehr als 750 Kilogramm beträgt. Da der Führer eines solchen Kraftfahrzeugs dieses als Anhänger führt[13], fällt es nicht unter die Regelungen des § 21 StVG[14].

Anders verhält es sich bezüglich des Führers des schleppenden (ziehenden) Kraftfahrzeugs. Nach bisherigem Recht bedurfte dieser der Fahrerlaubnisklasse 2-alt[15]. Nunmehr benötigt er nach § 6 I FeV die Fahrerlaubnisklasse E, falls das geschleppte Fahrzeug eine zulässige Gesamtmasse von mehr als 750 Kilogramm aufweist[16]. Die teilweise vertretene Auffassung[17], wonach grundsätzlich die Fahrerlaubnisklasse CE oder T erforderlich ist, wird jedoch den meisten Anwendungsfällen nicht gerecht. Überwiegend werden Pkw von Pkw abgeschleppt; bei Zuwiderhandlung gegen den Notbehelfsgedanken wird im Sinne des § 33 StVZO ungenehmigt geschleppt. Hierzu bedarf es dann der Fahrerlaubnisklasse B/BE. In anders gelagerten Fällen kann dies je nach der zulässigen Gesamtmasse des geschleppten Kraftfahrzeugs in Verbindung mit der Leermasse des schleppenden (ziehenden) Kfz auch C1/C1E oder CE bedeuten.

Im Vergleich zum bisherigen Fahrerlaubnisrecht werden also durch die neue Regelung erleichterte Voraussetzungen für den Schleppenden geschaffen. Zuwiderhandlungen gegen den Notbehelfsgedanken im Sinne des Abschleppens nach § 6 I FeV wirken sich demnach nicht mehr so gravierend aus.

---

[9] Jagusch/Hentschel, Rz. 10 zu § 18 StVZO; Heiler/Jagow, S. 61; BayObLG VRS 62, 42 (= StVE Nr. 5 zu § 24a StVG); BGH NZV 1990, 157; OLG Hamm DAR 1999, 178 (= VRS 56, 373); amtl. Begr. zu § 6 FeV, VkBl. 1998, 982 (1062).

[10] Jagusch/Hentschel, RZ. 3 zu § 33 StVZO; vgl. auch Jagow, Rz. 6 zu § 6 FeV und Rz. 5 zu § 33 StVZO; Heiler/Jagow, S. 62.

[11] Bouska, Rz. 11 zu § 5 StVZO-alt, S. 72.

[12] Jagusch/Hentschel, RZ. 6 zu § 33 StVZO; Schurig/Glowalla, S. 69.

[13] Heiler/Jagow, S. 62. ↳ 3

[14] Jagusch/Hentschel, Rz. 11 zu § 21 StVG; JAGOW, Rz. 5 zu § 33 StVZO; Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 5 zu § 33 StVZO.

[15] Bouska, Rz. 11 zu § 5 StVZO-alt, S. 72.

[16] Jagusch/Hentschel, RZ. 3 zu § 6 FeV; Schurig/Glowalla, S. 69.

[17] Heiler/Jagow, S. 62.

6. Klasse A1 entspricht (nicht) der bisherigen Klasse 1b

Im Zuge der Umsetzung der 2. EG-Führerscheinrichtlinie[1] wurde das nationale Fahrerlaubnisrecht[2] umfassend novelliert. Dabei wurden einige Fahrerlaubnisklassen in ihrem Regelungsumfang völlig neu gefasst, andere hingegen in ihrer inhaltlichen Bedeutung beibehalten. Letzteres hält, wie ein Vergleich der Fahrerlaubnisklasse 1 b-alt und A1 belegen soll, einer kritischen Überprüfung jedoch nicht stand.

Nach § 5 I StVZO-alt berechtigte die Fahrerlaubnisklasse 1 b zum Führen von Leichtkrafträdern im Sinne der Legaldefinition des § 18 II Nr. 4a StVZO.[3] Darunter sind Krafträder zu verstehen (...) mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW und einem Hubraum von mehr als 50 ccm, aber nicht mehr als 125 ccm. Des Weiteren wurden gemäß der Übergangsbestimmung des § 72 II zu § 18 II Nr. 4a StVZO auch Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von mehr als 40 km/h mit umfasst, wenn diese bis zum 31.12.1983 erstmals in den Verkehr gekommen sind (Krafträder bisherigen Rechts).

Ausweislich der amtlichen Begründung[4] soll nach dem Willen des Verordnungsgebers die Fahrerlaubnisklasse A1 der bisherigen Klasse 1 b entsprechen. Diese Meinung wird auch von der Kommentarliteratur[5] geteilt.

§ 6 I FeV bestimmt, daß zum Führen von Leichtkrafträdern mindestens die Fahrerlaubnisklasse A1 vonnöten ist. Dabei werden sie als Krafträder der Klasse A mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm und einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW legaldefiniert. Der Rückgriff auf die Kraftraddefinition der Klasse A bringt dabei jedoch die entscheidenden Probleme mit sich: Denn Krafträder sind Zweiräder mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm oder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h. Auf den ersten Blick wird damit der zulassungsrechtlichen Definition des

---

[1] Rili 91/439/EWG des Rates vom 29.7.1991 (ABI. EG Nr. L 237, S. 1) i.d.F. der Rili 96/47/EG des Rates vom 23.7.1996 (ABI. EG Nr. L 235, S. 1) und Rili 97/26/EG des Rates vom 2.6.1997 (ABI. EG Nr. L 15O, S. 41).

[2] FeV vom 18.8.1998, BGBl. I 2214 (= VkBl. 1998, 982).

[3] I.d.F. der 26. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12.8.1997, BGBI. I 2051 (= VkBl. 1997, 643).

[4] Zu § 61 FeV, VkBI. 1998, 982 (1061).
Der gleiche Fehler findet sich bei Jagow, Zulassungsvorschriften ...(Losebl., Stand 7/99), Rz. 1 Tabelle zu § 6

[5] Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 35. Aufl. (1999), Rz. 14 zu § 6 FeV; Schurig/Glowalla, Die neuen Fahrerlaubnisklassen, S. 58; Mindorf, Verkehrsrecht (Losebl., Stand 2/99), Kap. 3.2.3; Lütkes/Meier/Wagner, Straßenverkehrsrecht (Losebl., Stand 10/99), Rz. 5 zu § 6 I FeV mit eindeutigem Hinweis auf die Fortgeltung der Definition des § 18 II Nr. 4a StVZO.
Einzig Heiler/Jagow, Führerschein, S. 34 u. 64, definieren die Klasse A1 für „Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm". Aber auch sie weisen an anderer Stelle (S. 71) auf die Definition des § 18 II Nr. 4a StVZO hin. Andererseits beschreibt die Tabelle S. 63 die Klasse A für Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm und (!) einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h. FeV. Der gleiche Fehler findet sich bei Jagow, Zulassungsvorschriften... (Losebl., Stand 7/99, Rz. 1 Tabelle zu § 6 FeV.

§ 18 II Nr. 4a StVZO (insbesondere: „mehr als 50 ccm, aber nicht mehr als 125 ccm") und des alten Fahrerlaubnisrechts inhaltsgleich entsprochen. Nur unter dieser Prämisse macht auch die Einstellung der Übergangsregelung des § 76 Nr. 6 FeV Sinn, die gleich der Übergangsregelung des § 72 II zu § 18 II Nr. 4a StVZO in Verbindung mit § 5 I (zu Klasse 1 b) StVZO-alt Krafträder bisherigen Rechts ebenfalls als Leichtkrafträder ansieht.

Der Wortlaut des § 6 1 (zu Klasse A) FeV definiert das Kraftrad jedoch alternativ entweder als Zweirad mit mehr als 50 ccm Hubraum oder (!) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h. Durch die Einbindung dieser Definition in die der Fahrerlaubnisklasse A1 sind Krafträder mit nicht mehr als 50ccm (nämlich solche mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h) ebenfalls Leichtkrafträder.

Das Spektrum der Fahrerlaubnisklasse A1 erstreckt sich somit auf Leichtkrafträder mit einem Hubraum (ohne untere Begrenzung) von nicht mehr als 125 ccm und geht damit – entgegen der amtlichen Begründung – über die bisherige Fahrerlaubnisregelung des § 5 I (zu Klasse 1 b) StVZO-alt hinaus. Nebenbei bemerkt, hätte es also der Einstellung der Übergangsregelung gar nicht bedurft.

Das hat jedoch auch zur Folge, daß sich die fahrerlaubnisrechtliche Bewertung manipulierter Zweiräder, insbesondere der ansonsten fahrerlaubnisfreien Mofa 25 ändert. Die zumeist unter Beibehaltung ihres Hubraums „frisierten" Mofa 25 erreichen – wie die polizeiliche Praxis lehrt – nicht selten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und mehr.[6] Das Führen dieser Kraftfahrzeuge verstößt dann nicht nur gegen einschlägige zulassungsrechtliche Bestimmungen, sondern ist auch fahrerlaubnispflichtig.[7]

Nach altem Fahrerlaubnisrecht bedurfte es dafür der Klasse 1 (den Regelungsbereich der Klasse 4-alt ließen diese Fahrzeuge zumeist aufgrund der regelmäßig dann über 50 km/h liegenden bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit ohnehin aus.[8]

Nach der FeV hingegen genügt hingegen die Klasse A1[9], da nunmehr solcherart „frisierte" Mofa 25 der wie oben beschriebenen Definition von Leichtkrafträdern unterfallen. Da letztere mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 80km/h jedoch nur von Inhabern der Fahrerlaubnisklasse A1 geführt werden dürfen, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, ist für den entsprechenden Personenkreis erst bei Überschreiten dieser bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit Klasse A verpflichtend.

- *Der Autor: Bernd Huppertz, Polizei-Hauptkommissar beim Verkehrsdienst Köln*
- *Schreibt für den VD seit: Juli 1991*
- *Sein Spezialgebiet: a) Halten – Parken – Abschleppen*
  b) Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen

6) Im Dienstbereich des Polizeipräsidiums Köln wurden solche Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 100 km/h (der bisherige „Spitzenreiter": 124,8 km/h) auf einem Rollenprüfstand gemessen.

7) BayObLG StVE Nr. 21 zu § 212 StVG; OLG Hamm NJW 1978, 332 (= VRS 54, 26); BVerwG NZV 1995, 246.

8) Gleiches gilt nunmehr für die Klasse M (45 km/H).

9) A.M.: Lütkes/Meier/Wagner a.a.O., Rz.11 zu § 4 FeV („wird durch technische Veränderungen, z.B. die bbH auf mehr als 25 km/h angehoben, ist für das Fahrzeug die Fahrerlaubnisklasse A erforderlich").

31.12.1998 beim Führen eines Mofas bestehende Bestimmung gilt auch weiterhin (nur) für Mofa-Führer. Allerdings gilt dies nicht für den Führer des erwähnten Krankenfahrstuhles. Gemäß § 76 Z. 4 FeV sind von der Prüfbescheinigung nur Führer von Mofas befreit. In dieser Bestimmung sind lediglich „Führer der in § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 bezeichneten Fahrzeuge" angesprochen – das sind Mofas (nicht aber Krankenfahrstühle)! Das bedeutet: Jeder Führer eines Krankenfahrstuhles mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h bis 25 km/h benötigt eine Prüfbescheinigung, die durch eine gültige Fahrerlaubnis ersetzt wird (§ 5 Abs. 1 S. 2 FeV).

Zu einer fehlerhaften Auffassung, die auch schon in anderen Veröffentlichungen und Fachbüchern vertreten wurde, kann die Überschrift des § 76 Z. 4 FeV führen. Sie lautet „Prüfbescheinigung für Mofa/Krankenfahrstühle".

Klaus Vogler, Freilassing

Herr Vogler hat Recht. Ich bedauere sehr, dass ich der missverständlichen Überschrift zu § 76 Nr. 3 FeV („Prüfbescheinigung für Mofas/Krankenfahrstühle") „aufgesessen" bin und den Lesern insoweit eine Fehlinformation zugemutet habe. Der anschließende Text der Vorschrift besagt eindeutig, dass die begünstigende Stichtagsregelung nur für die Führer von Mofas, nicht aber von Krankenfahrstühlen gilt. Herrn Vogler und andere Leser, die mich auf meinen Irrtum aufmerksam gemacht haben, danke ich für die nette und verständnisvolle Art, mir der dies geschehen ist.

Christine Kramer

Ausgewählte Problemstellungen des neuen Fahrerlaubnisrechts (Fortsetzung zu VD 2000, 58)

Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz, Köln

7. Flurförderzeuge

Der bisher im Zusammenhang mit dem Fahrerlaubnisrecht nicht näher erwähnte Begriff des Flurförderzeugs wurde im Zuge der Novellierung des Fahrerlaubnisrechts in die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) eingestellt. Hier wird er in § 4 I Nr. 3 FeV bezüglich der Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht und in § 6 I FeV in der Klasse L aufgeführt, jedoch ohne nähere Definition[1].

[1] Auch in der amtlichen Begründung zur FeV (VkBl. 1998, 982) wird der Begriff nicht näher erläutert.

Einschlägige Richtlinien[2] und Unfallverhütungsvorschriften[3] der Industrie definieren Flurförderzeuge insgesamt als Fördermittel, die nach ihrer Bauart dadurch gekennzeichnet sind, dass sie mit Rädern auf Flur laufen und frei lenkbar, zum Befördern, Ziehen oder Schieben von Lasten eingerichtet und zur innerbetrieblichen Verwendung bestimmt sind. Zusätzlich können sie mit einer Hubeinrichtung zum Heben, Stapeln oder In-Regale-Einlagern von Lasten eingerichtet sein und Lasten selbst aufnehmen und absetzen[4].

Nach anderer Definition[5] handelt es sich um Drei- oder Vierradfahrzeuge, die von Hand oder durch Elektro-, Diesel- oder Ottomotoren bewegt werden. Flurfördermittel gibt es für Fahrerbegleitung oder mit Fahrerstand oder -sitz. Damit ist klargestellt, daß auch Geh-Hubwagen mit Motorbetrieb bei entsprechender Bauart bestimmter Höchstgeschwindigkeit (bbH) der Fahrerlaubnispflicht unterliegen.

Gabelstapler sind nicht alles

Allgemein wird der weitaus bekanntere Begriff des (Gabel-)Staplers als Synonym für Flurförderzeuge verwendet. Dabei macht diese Fahrzeugart lediglich einen Teil der Flurförderzeuge aus. Hinzu kommen Plattformwagen (unter anderem Elektrokarren, Elektrostandwagen), Industrieschlepper und Schubschlepper. Auch die Flurförderzeuge mit Hubeinrichtungen, zu denen die Stapler zählen, stellen keine einheitliche Fahrzeugart dar[6].

Stapler sind, da sie der Beförderung von Gütern dienen, ausdrücklich keine Selbstfahrenden Arbeitsmaschinen (SAM)[7]. In einem Merkblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen[8] für Stapler mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h werden diese als Lkw-Stapler definiert, die ihrer Bauart nach der DIN ISO 5053[9] entsprechen und nur für den innerbetrieblichen Einsatz bestimmt sind. Sie sind damit grundsätzlich als nicht zulassungsfähige Kraftfahrzeuge zu betrachten. Für gelegentliche und auf kurze Strecken beschränkte Benutzung auf öffentlichen Straßen werden jedoch im allgemeinen Ausnahmen von der Zulassungspflicht bewilligt sowie in technisch begründeten Fällen bauartbedingte Abweichungen von den Bauvorschriften der StVZO genehmigt. Sie werden dann als Lkw zugelassen; die Ausnahmegenehmigung wird dabei in aller Regel mit Auflagen verbunden[10].

Fahrerlaubnisrechtlich ergibt sich dabei folgendes Bild: Nach der Fahrerlaubnisverordnung sind Flurförderzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwin-

---

[2] Richtlinien der Fachgemeinschaft Fördertechnik für die bestimmungs- und ordnungsgemäße Verwendung von Flurförderzeugen; DIN ISO 5053 (Stand: August 1994).

[3] Unfallverhütungsvorschrift der Berufgenossenschaft (VBG), hier: UVV 48.

[4] § 2 UVV 48.

[5] Mindorf, Verkehrsrecht, Kap. 3. 2, S. 13, der jedoch fälschlicherweise den Begriff „Flurförderfahrzeuge" benutzt.

[6] Vgl. hierzu näher die Aufzählung in DIN ISO 5053 (1994).

[7] Ditsch/Konitzer/Wehrmeister, Rz. 5 zu § 18 StVZO; Jagusch/Hentschel, Rz. 16 zu § 18 StVZO und Rz. 9 zu § 6 FeV; Verfasser PVT 1992, 225; OLG Hamm VR 1984, 125; DA zu § 18 II [VkBl. 1961, 439 (VkBl. 1990, 196)]; amtliche Begründung zu § 6 I FeV [VkBl. 1998, 982 (1062)].

[8] VkBl. 1980, 784 in der Fassung vom 2.10.1990 (VkBl. 1990, 651).

[9] Diese Norm hat die in dem Merkblatt zitierte DIN 15140 ersetzt.

[10] Näher hierzu Lippert VD 2000 (folgt in Ausgabe 5).

digkeit von nicht mehr als 6 km/h aufgrund der Regelung in § 4 I Nr. 3 FeV fahrerlaubnisfrei. Für solche mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h wird die Fahrerlaubnisklasse L benötigt. In beiden Fällen ist auch der Anhängerbetrieb eingeschlossen. Während die zulässige Gesamtmasse für diese Fahrerlaubnisklasse keine Bedeutung hat[11], benötigen schnellere Flurförderzeuge jedoch je nach ihrer zulässigen Gesamtmasse die Fahrerlaubnisklasse B, C1 oder C (jeweils unter Umständen mit der entsprechenden Anhängerklasse E).

Nach bisherigem Fahrerlaubnisrecht (§ 5 StVZO-alt) benötigten Inhaber von Fahrerlaubnissen mindestens die Klasse 5-alt. Nach § 5 I (Klasse 5) StVZO-alt in der vor dem 1.1.1989 geltenden Fassung berechtigte diese zum Führen von allen Kraftfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, ohne dass es auf die zulässige Gesamtmasse ankam.

In der seit dem 1.1.1989 geltenden Fassung durften nur Zug- und Arbeitsmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gefahren werden[12]. Falsch ist in diesem Zusammenhang jedoch der Hinweis in der amtlichen Begründung[13], dass die Klasse 5-alt hier nur noch für LoF-Zugmaschinen und SAM gelte. Diese Ansicht wird bisweilen in der Literatur[14] unreflektiert übernommen; der Verordnungstext gibt das jedoch nicht her. Da Flurförderzeuge nicht zu diesen Fahrzeugkategorien gehören, durften sie im Zutreffensfalle bereits bei dieser niedrigen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit je nach ihrer zulässigen Gesamtmasse nur mit Fahrerlaubnisklasse 2 oder 3 gefahren werden[15]. Schnellere Flurförderzeuge benötigten ohnehin die Fahrerlaubnisklasse 2-alt oder 3-alt.

So sieht es beim Umtausch aus

Beim Umtausch von Fahrerlaubnissen alten Rechts auf die neuen Klassen und dem Umtausch von Führerscheinen nach bisherigen Mustern wird regelmäßig mindestens auch auf die Klasse L umgestellt. Fahrerlaubnisse alten Rechts bleiben gemäß § 6 VI FeV im Umfang ihrer bisherigen Berechtigung gültig. Dies gilt jedoch vorbehaltlich der Bestimmungen des § 76 Nr. 9 FeV. Danach dürfen Fahrerlaubnisinhaber der Klassen 2/3-alt, sobald sie das 50. Lebensjahr vollendet haben, keine in die Klassen C/CE fallenden Fahrzeugkombinationen mehr führen. Darunter jedoch fallen dann auch alle diejenigen Flurförderzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und mehr als 7.500 Kilogramm zulässiger Gesamtmasse. Bei Anhängerbetrieb gelten unter Umständen entsprechend den Vorschriften des § 6 I FeV zu Klasse C1E sogar niedrigere Gewichtsbeschränkungen.

- *Der Autor: Bernd Huppertz, Polizei-Hauptkommissar beim Verkehrsdienst Köln*
- *Schreibt für den VD seit: Juli 1991*
- *Sein Spezialgebiet: a) Halten – Parken – Abschleppen*
  b) Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen

[11] Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 11 zu § 6 FeV.

[12] 15. ÄndVO-StVZO vom 14.6.1988, BGBl. I, 765 (VkBl. 1988, 450).

[13] Zu § 6 I FeV [VkBl. 1998, 982 (1062)].

[14] Lippert VD 2000 (folgt in Ausgabe 5); Mindorf, Kap. 3.2, S. 24.

[15] So auch der Hinweis in dem Merkblatt des BMV [VkBl. 1980, 784 in der Fassung vom vom 2.10.1990 (VkBl. 1990, 651)].

Klasse 5. Seitdem gilt dies nur noch für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen. Damit gehörten auch Flurförderzeuge zur Klasse 2 oder 3 (je nach ihrem zulässigen Gesamtgewicht), da sie keine selbstfahrenden Arbeitsmaschinen im strengen Sinne sind. Wegen ihrer vergleichbaren Eigenschaften wurden sie nun (ab 1. Januar 1999) wieder in die Fahrerlaubnisklasse L eingeordnet.[13)]

Das Wichtigste in Kürze

Flurförderzeuge sind innerbetriebliche Fördermittel auf Rädern, mit denen Lasten aller Art befördert, gezogen, geschoben, gehoben, gestapelt oder in Regale gelagert werden können, zum Beispiel Schlepper oder Gabelstapler). Für den Betrieb ist eine schriftliche Betriebsanweisung des Unternehmers erforderlich. Es dürfen nur Personen zum selbständigen Steuern von Flurförderzeugen mit Fahrersitz oder Fahrerstand beauftragt werden, die die in der UVV 48 geforderten Voraussetzungen erfüllen. Werden motorisierte Flurförderzeuge mit Hochhubeinrichtung (sogenannte Lkw-Stapler) auf der Allgemeinheit zugänglichen Flächen eingesetzt, bedarf es der Zulassung nach § 70 StVZO. Als Fahrerlaubnis reicht der „innerbetriebliche Fahrausweis" nicht mehr aus; es muss je nach bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit eine allgemeine Fahrerlaubnis vorliegen. Darüber hinaus besteht Versicherungs- und Steuerpflicht.

Der Autor: Peter Lippert, Erster Polizei-Hauptkommissar, Leiter der Polizeistation Gießen I
Schreibt für den VD seit: 1996
Seine Spezialgebiete: Verkehrsrecht, Polizei- u. Ordnungsrecht

Ausgewählte Problemstellungen des neuen Fahrerlaubnisrechts (Fortsetzung zu VD 2000, 78)

Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz

8. Beschränkung der Fahrerlaubnisklasse CE (CE 79)

Gemäß § 6 VI FeV bleiben Fahrerlaubnisse alten Rechts im Umfang ihrer bisherigen Berechtigung gültig. Daher werden beim Umtausch der alten Fahrerlaubnisklasse 3 und dem Umtausch von entsprechenden Führer-

scheinen nach bisherigen Mustern gemäß Anlage 3 FeV im Sinne der Besitzstandswahrung regelmäßig die neuen Fahrerlaubnisklassen B, BE, C1, C1E, M und L erteilt. Je nach dem Datum der Erteilung der alten Fahrerlaubnisklasse 3 kommen die neuen Fahrerlaubnisklassen A und A1 hinzu.

Obwohl bei Klasse 3-alt nur Fahrzeugkombinationen bis zu maximal drei Achsen gefahren werden dürfen, werden beim Umtausch die Klassen BE und C1E unbeschränkt erteilt. Dabei erlangt der Fahrerlaubnisinhaber nunmehr auch das Recht, mehrachsige Zugkombinationen zu fahren[1].

Im Gegensatz zum bisherigen Recht ist er jedoch bei der zulässigen Gesamtmasse auf zwölf Tonnen limitiert. Die Möglichkeit, Züge mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 18.750 Kilogramm bei nicht mehr als drei Achsen zu fahren, wird hingegen nur auf Antrag erteilt[2]. Diese Fahrzeugkombinationen unterfallen der Klasse CE; die Beschränkung auf eben jene Fahrzeugkombinationen wird entsprechend Anlage 9 FeV durch Eintragung der Codierungszahl 79 (C1E > 12.000 kg, < L 3) in Spalte 12 auf dem Führerschein deutlich gemacht[3].

Züge mit mehr als drei Achsen fielen bisher grundsätzlich in Klasse 2-alt. Das Mitführen von nach § 18 II Nr. 6 StVZO zulassungsfreien Anhängern bildete jedoch keinen Zug in diesem Sinne. Soweit es sich um Anhänger in Betrieben der Land- und Forstwirtschaft handelt, werden die Besitzstände durch die Klassen L und T aufgefangen.

Zulassungsfreie Anhänger können in CE fallen

Zu den zulassungsfreien Anhängern gehören jedoch zum Beispiel auch

- Wohn- und Packwagen im Gewerbe nach Schaustellerart (Buchstabe e)
- Arbeitsmaschinen (Buchstabe l) oder
- Spezialanhänger zur Beförderung von Sportgeräten oder Tieren für Sportzwecke (Buchstabe m) und ähnliche Fahrzeuge.

Auch diese Kombinationen können je nach ihrer Gesamtmasse in die Klasse CE fallen. Der Code 79 beinhaltet nach Anlage 9 auch die Berechtigung zum Führen von Zügen bestehend aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 (= bis 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse) und zulassungsfreien Anhängern, wobei die Gesamtmasse mehr als 12.000 Kilogramm betragen kann[4]. Die zur Verfügung stehenden Zeichen reichten allerdings nicht aus, um dies im Code 79 ausdrücklich zum Ausdruck zu bringen[5].

Die amtliche Begründung[6] und (teilweise) auch die Literatur[7] geben den Verordnungstext der Anlage 9 FeV unzutreffend wieder: Danach darf nur ein zulassungsfreier Anhänger mitgeführt werden. Dies aber entspricht we-

[1] Vgl. Huppertz VD 2000, S. 58.

[2] Anlage 3; amtliche Begründung zu § 6 FeV, VkBl. 1998, 982 (1065); Schurig/Glowalla, S. 67, 95.

[3] Amtliche Begründung zu § 6 FeV, VkBl. 1998, 982 (1065); Schurig/Glowalla, S. 127.

[4] Langtext gemäß Anlage 9 (zu Code 79).

[5] Amtliche Begründung zu § 6 FeV, VkBl. 1998, 982 (1065); Schurig/Glowalla, S. 95; Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 1 zu § 6 FeV.

[6] VkBl. 1998, 982 (1065).

[7] Schurig/Glowalla, S. 67 u. 95; Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 1 zu § 6 FeV.

der dem bisherigen Recht[8]) noch dem Verordnungstext gemäß Anlage 9 FeV. Zwar ergeben sich bezüglich der Anzahl mitgeführter Anhänger Grenzen durch einschlägige Vorschriften der StVZO (etwa den §§ 32, 34 oder 42), nicht jedoch aus der FeV.

Die zeitliche Befristung ergibt sich aus der Regelung des § 76 Nr. 9 FeV und der Zugehörigkeit dieser Fahrzeugkombinationen zur Fahrerlaubnisklasse CE[9]). Danach verliert der Fahrerlaubnisinhaber mit Vollendung des 50. Lebensjahres das Recht, Fahrzeugkombinationen der Klasse CE zu fahren. Dies gilt sowohl für Inhaber der Fahrerlaubnisklasse 3-alt als auch nach der Umschreibung für Inhaber der Klassen B/BE/C1/C1E/CE 79. Im letzten Fall wird sie durch die entsprechende Eintragung in Spalte 11 dokumentiert. Für eine etwaige Verlängerung gilt dann die fünfjährige Befristung entsprechend § 22 I FeV.

Erweitert ein (zumal) jüngerer Inhaber der Fahrerlaubnisklassen B/BE/C1/C1E (CE 79) seine Berechtigung auf die Klassen C/CE, so wird die Eintragung CE 79 ersatzlos gestrichen; in Spalte 11 wird die dann für die Klassen C/CE gültige Befristung mit einer Laufzeit von (nur) fünf Jahren eingetragen. Wird die Fahrerlaubnis für diese Klassen dann nicht verlängert, darf der Inhaber keine in Klasse C oder CE fallenden Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mehr fahren. Dies umfasst dann aber auch solche mit, die er bisher mit dem Code 79 – nach § 76 Nr. 9 FeV auch noch bis zur Vollendung seines 50. Lebensjahres – hätte fahren können.

Eine Doppeleintragung beider Fristen (fünf Jahre für die Klassen C/CE und bis zum 50. Lebensjahr für CE 79) nebeneinander ist nicht vorgesehen und aufgrund des vorhandenen Platzes auch nicht möglich. Der Verordnungsgeber ist aufgefordert, etwa durch Erlass einer entsprechenden Verwaltungsvorschrift Abhilfe zu schaffen.

- *Der Autor: Bernd Huppertz, Polizei-Hauptkommissar beim Verkehrsdienst Köln.*
- *Schreibt für den VD seit: Juli 1991*
- *Sein Spezialgebiet:* *a) Halten – Parken – Abschleppen*
  b) Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen

In der Praxis hat sich folgende Zitierweise für den VERKEHRSDIENST durchgesetzt: VERKEHRSDIENST 1995; 223 oder VD 1995, 223

[8]) Jagusch/Hentschel, RZ. 7 zu § 5 StVZO-alt; Bouska, Rz. 4 zu § 18 StVZO (noch zum alten Recht).
[9]) Schurig/Glowalla, S. 98.

nitätsprinzips von der Verfolgung der Ordnungswidrigkeit abzusehen.

Damit ist nunmehr die Gleichstellung aller Postdienstleister im Straßenverkehr – abgesehen von der sachlich begründeten und eng gefassten Ausnahmegenehmigung für die Deutsche Post AG – sicher gestellt. Die noch in diesem Jahr angestrebte Streichung des § 35 Abs. 7 Satz 1 StVO, der derzeit materiell ohnehin ins Leere läuft, wird nur noch den formalen Schlusspunkt setzen.

Die Autorin: Christine Kramer, Ministerialrätin, Bundesverkehrsministerium, Bonn.
Schreibt für den VD seit: 1999.
Ihre Spezialgebiete: Straßenverkehr, Straßenverkehrsrecht, Verhaltensrecht, Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht.

Ausgewählte Problemstellungen des neuen Fahrerlaubnisrechts

(Fortsetzung zu VD 5/2000, 106)

Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz

9. Fahrerlaubnisfreie Kfz

Wer auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, bedarf der Fahrerlaubnis (§ 2 I StVG; § 4 I FeV). Ausgenommen von dieser Vorschrift sind lediglich die in § 4 I Nr. 1 bis 3 und bis zum 31.12.2000 die in § 76 Nr. 1 FeV enumerativ aufgeführten Kraftfahrzeuge sowie bestimmte Kraftfahrzeuge nach internationalem Recht:

- Fahrrad mit Hilfsmotor (FmH [Mofa 25]),
- Motorisierte Krankenfahrstühle,
- selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SAM),
- Land- oder forstwirtschaftliche (LoF) Zugmaschinen,
- Flurförderzeuge,
- einachsige Zug- und Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden,
- Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von nicht mehr als 6 km/h und
- fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge ausländischer Kraftfahrer.

§ 4 I Nr. 1 bis 3 FeV[1] zählt nicht nur die fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeuge auf, sondern nennt gleichzeitig die Voraussetzungen der Fahrerlaubnisfreiheit[2]. Werden diese nicht erfüllt, sind die genannten Kraftfahrzeuge fahrerlaubnispflichtig.

[1] Fahrerlaubnisverordnung vom 18.8.1998, BGBl. I (1998), 2214 (= VkBL. 1998, 982).
[2] Mindorf, Verkehrsrecht (Losebl., Stand 2/1999), Kap. 3.2, S. 11.

Fahrräder mit Hilfsmotor (Mofa 25)

Mofas sind einspurige, einsitzige Fahrräder mit Hilfsmotor (FmH) – auch ohne Tretkurbel – mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr 25 km/h. Auch das Leichtmofa fällt unter die Begriffsdefinition des Mofa[3].

Einsitzigkeit liegt vor, wenn die Sitzfläche nicht länger als 45 Zentimeter ist[4]. Der Einsitzigkeit steht die Anbringung eines besonderen Sitzes für die Mitnahme von Kindern unter sieben Jahren nicht entgegen, wohl aber der Austausch des Sitzes gegen eine Sitzbank[5].

Nach der bis 1997 geltenden Definition mussten Mofa zusätzlich Tretkurbeln aufweisen und sein Motor durfte bei einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h nicht höher als 4.800/min drehen. Tretkurbel und Drehzahlbegrenzung sind nun nicht mehr vorgeschrieben[6], gleichwohl jedoch weiterhin zulässig[7].

Die bauartbedinge Höchstgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die von einem Kraftfahrzeug nach seiner Bauart auf ebener Bahn bei bestimmungsgemäßer Benutzung nicht überschritten werden kann (Legaldefinition des § 30a I StVZO)[8]. Zugunsten des Betroffenen wird eine Messtoleranz von zehn Prozent zugestanden[9]. Entsprechend der „Richtlinie hinsichtlich der Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit"[10] darf die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit bei Leichtmofas 22,5 km/h, bei Mofas 32,5 km/h betragen. Durch die Bauart bestimmt ist die Höchstgeschwindigkeit nur, wenn sie auf der konkreten Beschaffenheit der Bauteile beruht, die die Fortbewegung ermöglichen. Damit sind insbesondere Fahrgestell, Bereifung, Motor und Getriebe[11] gemeint. Wird die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit durch technische Veränderungen zum Beispiel auf mehr als 25 km/h angehoben, wird das Fahrzeug fahrerlaubnispflichtig. Die zumeist unter Beibehaltung ihres Hubraums „frisierten" Mofa 25 erreichen nicht selten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und mehr[12]. Aufgrund der in § 6 I FeV unter Einbeziehung der Definition des Kraftrades im Sinne der Fahrerlaubnisklasse A gewählten Legaldefinition des Leichtkraftrades (Krafträder der Klasse A mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm) unterfallen solcherart manipulierte Mofa 25 dann der Fahrerlaubnisklasse A1: das Spektrum der Fahrerlaubnisklasse A1 erstreckt sich nämlich auf Krafträder mit einem Hubraum (ohne untere Begrenzung) von nicht mehr als 125 ccm und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h oder (!) mehr als 50 ccm bis 125 ccm ohne Grenze bei der

[3] Jagow, FeV-StVZO (Losebl., Stand 7/1999), Rz. 5c zu § 4 FeV.

[4] Jagow, ebd.

[5] Änderung der Sitzbank führt des Weiteren zum Erlöschen der BE (Wiederhold, Wann erlischt die BE für das Mofa, VD 1986, 55; Beispielkatalog BMVBW, 6.38).

[6] BGBl. I 2051 (= VkBl. 1997, 655).

[7] Lütkes/Meier/Wagner, Straßenverkehrsrecht (Losebl., Stand: 12/1999), Rz. 1 zu § 4 FeV.

[8] Siehe auch: Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 15 zu § 4 FeV.

[9] Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 1 zu § 18 StVZO; Messtoleranzen-Katalog VkBl. 1994, 182.

[10] BMVBW vom 11.3.1986, VkBl. 1986, 191; VkBl. 1989, 435.

[11] OVG Münster NZV 1995, 413; Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 8 zu § 4 FeV.

[12] Verfasser VD 2000, 60 (61).

bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit[13].

Für das Führen eines Mofa 25 ist jedoch nach § 5 I FeV eine Prüfbescheinigung erforderlich. Dies gilt nicht für Führer von Mofa 25, die vor dem 1.4.1980 das 15. Lebensjahr vollendet haben (§ 76 Nr. 4 FeV). Die Prüfbescheinigung stellt jedoch keine Fahrerlaubnis dar. Bei Zuwiderhandlungen allein gegen diese Vorschrift ergibt sich somit keine Straftat im Sinne des § 21 StVG[14].

Motorisierte Krankenfahrstühle

Nach der Legaldefinition des § 4 I Nr. 2 FeV (= § 18 II Nr. 5 StVZO) sind nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit einem Sitz, einem Leergewicht von nicht mehr als 300 Kilogramm und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h (motorisierte Krankenfahrstühle) fahrerlaubnisfrei.

Entscheidend ist dabei, dass diese Fahrzeuge nach ihrer Bauart zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen bestimmt sind. Fehlt solchen Kraftfahrzeugen diese Eigenschaft, handelt es sich bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen um fahrerlaubnispflichtige Fahrzeuge, selbst wenn sie so schwach motorisiert sind, dass sie nur 25 km/h fahren können[15]. Die eindeutige Definition des Krankenfahrstuhls soll den immer wiederkehrenden Versuchen entgegenwirken, Kleinstautomobile mit mehreren Sitzplätzen als Krankenfahrstühle auszuweisen, diese aber gleichwohl Personen, die nicht gebrechlich oder behindert und womöglich nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, zugänglich zu machen[16]. Zwar setzt das Privileg des § 4 I Nr. 2 FeV nicht die Benutzung des Krankenfahrstuhls durch eine gebrechliche oder behinderte Person voraus, doch muss das Fahrzeug nach seiner Bauart dazu bestimmt sein. Ein zum Beispiel durch Entfernung des Beifahrersitzes umgebauter Klein-Pkw mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h ohne technische Besonderheiten für körperlich Gebrechliche oder Behinderte erfüllt diese Voraussetzungen nicht[17].

Als motorisierte Krankenfahrstühle gelten gemäß der Übergangsvorschrift des § 76 Nr. 2 FeV auch nach Bauart zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit höchstens zwei Sitzen, einem Leergewicht von nicht mehr als 300 Kilogramm und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h, wenn sie bis zum 30.6.1999 erstmals in den Verkehr gekommen sind und durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen benutzt werden.

Bei diesen Krankenfahrstühlen früheren Rechts (vgl. § 72 II zu § 18 II Nr. 5 StVZO) kommt es entgegen der obigen Darstellung auf die zweckgebundene Benutzung durch den angesprochenen Personenkreis an; das Ausmaß der Gebrech-

[13] Verfasser VD 2000, 60; a.M.: Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 11 zu § 4 FeV.

[14] Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 35. Aufl. (1999), Rz. 4 zu § 5 FeV; Schurig/Glowalla, Die neuen Fahrerlaubnisklassen, S. 53.

[15] Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 53.

[16] Heiler/Jagow, Führerschein, 4. Aufl. 1999, Kap. 24.1, S. 323.

[17] VG Würzburg NZV 2000, 104; Kramer VD 2000, 25 (27); Schäpe DAR 1999, 426 (428); Verfasser PVT 1992, 225 (226).

lichkeit oder Behinderung bleibt allerdings offen[18].

Des Weiteren werden gemäß § 76 Nr. 2 FeV auch motorisierte Krankenfahrstühle im Sinne der Vorschriften der DDR, wenn sie bis zum 28.2.1991 erstmals in den Verkehr gekommen sind, mit umfasst.

Für die Führung eines Krankenfahrstuhls mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h ist jedoch nach § 5 I FeV eine Prüfbescheinigung erforderlich. Die Übergangsvorschrift des § 76 Nr. 4 FeV gilt für diese Kraftfahrzeuge entgegen der dort aufgeführten Überschrift nicht[19]. Die Prüfbescheinigung stellt jedoch keine Fahrerlaubnis dar. Bei Zuwiderhandlungen allein gegen diese Vorschrift ergibt sich somit keine Straftat im Sinne des § 21 StVG[20].

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Ebenfalls fahrerlaubnisfrei sind Selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Leistung von Arbeit, nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind (Legaldefinition des § 18 II Nr. 1 StVZO) und die zu einer vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Art solcher Fahrzeuge gehören.

Mit der Eigenschaft als selbstfahrende Arbeitsmaschine ist jedoch vereinbar, dass die zur Verrichtung der Arbeit erforderlichen Begleitpersonen und Arbeitsgeräte sowie Hilfsmittel für die Maschine mitgeführt werden[21]. Jedoch muss der Arbeits- und nicht der Transportzweck im Vordergrund stehen. Eine Sand transportierende selbstfahrende Arbeitsmaschine ist daher zulassungspflichtig[22] und in der Folge auch fahrerlaubnispflichtig.

Zu diesem Zweck darf auch ein Anhänger mitgeführt werden[23]. Werden zulassungsfreie Anhänger mitgeführt, wird kein Zug im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne gebildet. Bei der Beförderung von Gütern ist die Zulassungsbefreiung verwirkt, und die Anhänger werden zulassungspflichtig. Durch Mitführen eines Güter befördernden Anhängers wird die selbstfahrende Arbeitsmaschine begrifflich zur Zugmaschine und somit zulassungspflichtig. Bei Anwendung des alten Fahrerlaubnisrechts wurde ein Zug gebildet; bei mehr als drei Achsen war dann die Klasse 2 erforderlich[24]. Nach neuem Fahrerlaubnisrecht bedarf es der Klasse B oder C1/C und bei Anhängerbetrieb der jeweiligen Zusatzklasse E. Die Fahrerlaubnisklasse L kommt nicht in Betracht, da es keine selbstfahrende Arbeitsmaschine mehr ist, sondern eine Zugmaschine.

Entgegen dem Verordnungstext und der amtlichen Begründung[25] wird in

[18] Schäpe DAR 1999, 426 (427).

[19] Schäpe DAR 1999, 426 (427); dennoch: Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 53; Heiler/Jagow, a.a.O., S. 324; Kramer VD 2000, 25, 77.

[20] Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 53; Jagow, a.a.O., Rz. 4 zu § 5 FeV.

[21] Jagow, a.a.O., Rz. 8 zu § 18 StVZO.

[22] Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 16 zu § 18 StVZO; OLG Hamm VRS 21, 73.

[23] Jagow, ebd; Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 16 zu 18 StVZO.

[24] Mindorf, a.a.O., Kap. 6.2, S. 34.

[25] VkBl. 1998, 982 (1052).

Kommentaren[26] teilweise auf eine Zweckbindung der selbstfahrenden Arbeitsmaschine hinsichtlich land- oder forstwirtschaftlicher Benutzung abgestellt. Darauf kommt es jedoch nicht an[27].

Die vom Bundesminister für Verkehr als solche anerkannten bisher 89 selbstfahrenden Arbeitsmaschinen sind der Dienstanweisung zu § 18 II StVZO zu entnehmen[28]. Eine Liste der nicht als solche anerkannten selbstfahrenden Arbeitsmaschine findet sich bei Braun et.al.[29]. Dazu zählen unter anderem auch (Gabel-)Stapler[30].

Zugmaschinen für Land- und Forstwirtschaft

Des Weiteren sind Zugmaschinen fahrerlaubisfrei, die eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h haben und die nach ihrer Bauart für die Verwendung für die Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind.

Zugmaschinen sind ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Anhängern gebaute Kraftfahrzeuge. Eine weiteren Vorgaben[31] entsprechende Hilfsladefläche ist zulässig.

Was unter land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken zu verstehen ist, ist in § 6 V FeV abschließend geregelt[32]. Allerdings kommt es für die Fahrerlaubnisfreiheit nicht darauf an, ob die Zugmaschine auch tatsächlich zweckgebunden eingesetzt wird. Dagegen müssen schnellere Zugmaschinen für Land- und Forstwirtschaft zweckgebunden eingesetzt werden (je nach bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit gehören sie in Klasse L oder T).

Flurförderzeuge

Flurförderzeuge sind Fördermittel, die nach ihrer Bauart dadurch gekennzeichnet sind, dass sie mit Rädern auf Flur laufen und frei lenkbar, zum Befördern, Ziehen oder Schieben von Lasten eingerichtet und zur innerbetrieblichen Verwendung bestimmt sind. Zusätzlich können sie mit einer Hubeinrichtung zum Heben, Stapeln oder In-Regale-Einlagern von Lasten eingerichtet sein und Lasten selbst aufnehmen und absetzen[33]. Nach anderer Definition[34] handelt es sich um Drei- oder Vierradfahrzeuge mit Hand- oder Motorbetrieb; Antrieb durch Elektro-, Diesel- oder Ottomotor. Flurfördermittel gibt es für Fahrerbegleitung oder mit Fahrerstand oder -sitz. Damit ist klargestellt, dass auch Geh-Hubwagen mit Motorbetrieb bei entsprechender bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit der Fahrerlaubnispflicht unterliegen.

Allgemein wird der weitaus bekanntere Begriff des (Gabel-)Staplers als Synonym für Flurförderzeuge verwendet. Dabei macht diese Fahrzeugart lediglich einen Teil der Flurförderzeuge aus[35]. Bei

[26] Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 17 zu § 4 FeV; Schurig/Glowalla, a.a.O. S. 43

[27] So auch: Heiler/Jagow, S. 60; Jagow, Rz 3 zu 4; Mindorf Kap. 3.2, S. 13; Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 8 zu § 4 FeV.

[28] VkBl. 1961, 439; 1990, 161.

[29] Braun/Konitzer/Löffelholz/Wehrmeister, StVZO (Losebl., Stand: 5/1999), Rz. 5 zu § 18 StVZO.

[30] OLG Hamm VM 1984, 125.

[31] VkBl. 1962, 309; 1980, 386.

[32] Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 18 zu § 4 u. 1 zu § 6 FeV.

[33] Unfallverhütungsvorschrift Nr. 48 (UVV 48).

[34] Mindorf, Kap. 3.2, S. 139.

Flurförderzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h ist ebenso wie bei solchen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h (Klasse L) auch ein etwaiger Anhängerbetrieb mit umfasst[36]. Schnellere Flurförderzeuge (namentlich Stapler) unterliegen je nach ihrer zulässigen Gesamtmasse den Klassen C1 oder C.

Geführte Zug- und Arbeitsmaschinen

Einachsige Zug- und Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden, fahren in der Regel nicht schneller als 6 km/h. Auch wenn ihre bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit an sich höher liegt, ist deshalb die Führerscheinpflicht entbehrlich[37]. Diese Ausnahme gilt aber nur, soweit das Fahrzeug von einem Fußgänger geführt wird[38]. Für die Fahrerlaubnisbefreiung ist die Verwendung in der Land- und Forstwirtschaft nicht bestimmend. Auf die Art der einachsigen Zug- und Arbeitsmaschinen kommt es ebenfalls nicht an[39].

Davon abzugrenzen ist der so genannte Sitzkarren. Dabei handelt es sich um einachsige Anhänger, die ausschließlich dazu bestimmt sind, dem Führer einer einachsigen Zug- und Arbeitsmaschine beim Lenken einen Sitz zu bieten[40]. Wird die einachsige Zug- und Arbeitsmaschine von einem Sitzkarren aus geführt, ist die Fahrerlaubnisfreiheit verwirkt. Die Bestimmung der nun erforderlichen Fahrerlaubnisklasse ist von der Bestimmung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit unabhängig, da die Fahrerlaubnisfreiheit dieser Kraftfahrzeuge in dieser Hinsicht keine Begrenzung kennt[41].

Einem ersten Entwurf zufolge sollte die Fahrerlaubnisfreiheit für diese Zug- und Arbeitsmaschinen entfallen, weil die Führung solcher Fahrzeuge bedeutungslos geworden ist[42]. Davon hat man jedoch wieder Abstand genommen.

Kraftfahrzeuge, die nur 6 km/h fahren

§ 76 Nr. 1 FeV nimmt bis zum 31.12.2000 im Wege des Übergangsrechts das Führen solcher Kraftfahrzeuge von der Fahrerlaubnispflicht aus, die bauartbedingt nicht schneller als 6 km/h fahren können[43]. Diese Privilegierung gilt auch für Kraftfahrzeuge, die ursprünglich nach ihrer Bauart zwar eine höhere Geschwindigkeit fahren konnten, jedoch durch technische Veränderungen auf das Limit von 6 km/h fixiert wurden[44]. Dabei muss jedoch sicher gestellt sein, dass diese baulichen Änderungen die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h dauerhaft unmöglich machen. Vorrichtungen, die verhindern, dass ein Kraftfahrzeug seine weiter bestehende

[35] Vgl. näher Verfasser VD 2000, 78; Lippert VD 5/2000, 102

[36] Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 11 zu § 6 FeV.

[37] Amtl. Begr. zu § 4 I S. 2 Nr. 3 StVZO-alt; VkBl. 1962, 309.

[38] Jagusch/Hentschel, a.a.O. (34. Aufl.), Rz. 8 zu § 4 StVZO-alt.

[39] Mindorf, Kap. 3.2, Rz. 4, S. 13, der „oder" schreibt.

[40] VkBl. 1963, 3.

[41] Mindorf, Kap. 3.2, Rz. 4, S. 14.

[42] Bode, Der neue EU-Führerschein (1998), § 2 Rz. 2, S. 32.

[43] Jagusch/Hentschel, a.a.O. (34. Aufl.), Rz. 5 zu § 4 StVZO-alt.

[44] Roos/Krause DAR 1989, 97.

Fahrleistung lediglich faktisch nicht ausnutzen kann, führen nicht zu einer Bauartänderung[45]. Bei den 6 km/h-Fahrzeugen wird die Straßenverkehrsbehörde in der Regel nicht tätig werden, da Kraftfahrzeuge mit dieser bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit nicht der Zulassungspflicht unterliegen. Eine andere Betrachtungsweise könnte sich ergeben, wenn nach Umbau des Kraftfahrzeugs eine neue Einzelbetriebserlaubnis mit reduzierter bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit erteilt worden ist[46].

Die amtliche Begründung[47] weist ähnlich wie der Kommentator Bouska auf die Gefährlichkeit dieser gedrosselten Kraftfahrzeuge hin. Solche Fahrzeuge sind im fließenden Verkehr Hindernisse, die möglicherweise nicht rechtzeitig als solche erkannt werden und deshalb Auffahrunfälle bewirken[49]. Damit wird auch das Führen von Pkw und Lkw ohne Fahrerlaubnis ausgeschlossen[50].

Fahrerlaubnisfreiheit aus dem Ausland

Entsprechend dem Territorialprinzip gilt in der Bundesrepublik Deutschland zunächst deutsches Recht. Ob für das Führen eines Kraftfahrzeuges hier eine Fahrerlaubnis erforderlich ist und um welche Fahrerlaubnis es sich gegebenenfalls handeln muss, richtet sich nach § 2 StVG in Verbindung mit § 4 ff. FeV. Zur Erleichterung des internationalen Kraftfahrzeugverkehrs und in Erfüllung der Verpflichtungen aus den einschlägigen internationalen Vereinbarungen sind Ausnahmen von dem Erfordernis, eine deutsche Fahrerlaubnis zu besitzen, für ausländische Fahrzeugführer gemacht worden. Bei einer fahrerlaubnisrechtlichen Beurteilung sind daher im Verhältnis der Vertragsparteien die Regelungen des Internationalen Abkommens über den Kraftfahrzeugverkehr[51] beziehungs-

In der Praxis hat sich folgende Zitierweise für den VERKEHRSDIENST durchgesetzt: VERKEHRSDIENST 1995; 223 oder VD 1995, 223

[45] OVG Münster NZV 1995, 413; BayObLG VM 1981, 28 (= DAR 1980, 376); Stollenwerk PVT 1997, 93; krit.: Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 5 zu § 18 StVZO.

[46] Vgl. PVT 1999, 152 unter Hinweis auf AG Eisenhüttenstadt, Urteil vom 29.4.1999 (24 Ds 273 Js 2067/99 [169/99]) n.v.; PVT 2000, 22.

[47] VkBl. 1998, 982, 1052.

[48] Rz. 2 zu § 4 StVZO-alt.

[49] Bouska, ebd.

[50] Jagow, Rz. 3 zu § 4 FeV.

[51] IntAbk vom 24.4.1926, RGBl. 1930 II, S. 1234.

weise des Übereinkommens über den Straßenverkehr[52] zu beachten. Eine fahrerlaubnisfreie Führung kommt danach nur bei Motorfahrrädern in Betracht. Diese sind nach deutschem Recht als Mofas definiert und im Inland fahrerlaubnisfrei[53].

Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis dürfen gemäß § 4 I IntVO im Umfang ihrer Berechtigung im Inland Kraftfahrzeuge führen, wenn sie hier keinen ordentlichen Wohnsitz haben. Dürfen nach dem Recht eines ausländischen Staates bestimmte Kraftfahrzeuge im Gegensatz zur Bundesrepublik ohne Fahrerlaubnis geführt werden, so gilt dies auch im Inland. Die früher geltende Regelung, einen Fahrausweis des betreffenden Staates bezüglich der Fahrerlaubnisfreiheit des in Rede stehenden Kraftfahrzeuges zu besitzen, ist im Zuge der Novellierung des § 4 IntVO entfallen[54]. Das Privileg gilt dann sowohl mit im Ausland zugelassenen als auch mit inländischen Kraftfahrzeugen.

„Wohnsitz" muss klar definiert werden

Das nachfolgende Urteil betrifft StVG § 21 Abs. 1 Nr. 1, IntVO in der Fassung vom 20.6.1994 § 4 Abs. 2 Satz 1 Buchst. a, Abs. 3 und die EU/EWR-Führerschein VO § 4 Satz 1 Nr. 1. Es geht darin um die Auslegung und Abgrenzung der Begriffe „ständiger Aufenthalt" und „ordentlicher Wohnsitz" (BayObLG, 1. Strafsenat, Beschluss vom 25.2.2000, Aktenzeichen: 1 St RR 273/99).

Am 6.7.1998 sprach das Amtsgericht den Angeklagten vom Vorwurf aus tatsächlichen Gründen frei, im Zeitraum vom 15.12.95 bis 24.12.1995 in 167 Fällen einen Lastkraftwagen auf öffentlichen Straßen vorsätzlich ohne die erforderliche Fahrerlaubnis geführt zu haben, weil er von seiner ausländischen Fahrerlaubnis berechtigt Gebrauch gemacht habe. Auf die Berufung der Staatsanwaltschaft hob das Landgericht am 11.8.1999 das amtsgerichtliche Urteil auf und verurteilte den Angeklagten wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in 167 Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Monaten, deren Vollstreckung es zur Bewährung aussetzte.

Die auf die Verletzung formellen und materiellen Rechts gestützte Revision des Angeklagten hatte Erfolg. Die Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis kann keinen Bestand haben, weil sie von den bisherigen unvollständigen Feststellungen nicht getragen wird.

Das war der Sachverhalt

Das Landgericht ist von folgendem Sachverhalt ausgegangen: Nachdem der Angeklagte, der im Inland wegen Eignungsmängeln noch nie im Besitz einer Fahrerlaubnis war, von Möglichkeiten

[52] WÜ vom 8.11.1968, BGBl. 1977 II, S. 809.

[53] Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 20 zu § 4 IntVO.

[54] § 4 I c) IntVO-alt; zum früheren Recht vgl. Bouska, a.a.O., Rz. 5 zu § 4 IntVO; Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., § 4 IntVO.

aufgeführt. Dabei wird ein neuer Terminus verwendet, den man in der Tabelle als LQ (für „Limited Quantities") wiederfindet.

Die Tabelleneinteilung beginnt mit der LQ 0 bis LQ 29. LQ 0 bedeutet grundsätzlich, dass es keine Freistellung für den betreffenden Stoff oder Gegenstand gibt. Somit ist sofort und direkt über die Tabelle feststellbar, ob es eine Freistellung wie bisher nach den a-Randnummern gibt. Erlaubte Freistellungen werden dann in der Tabellenform, beginnend bei LQ 1 bis LQ 29, dargestellt.

Welche Stoffe den jeweiligen LQ 0 bis LQ 29 zuzuordnen sind, kann unter anderem in der Spalte (7) aus der Tabelle A unter 3.2 entnommen werden. So sind unter dem LQ 2 Stoffe/Gegenstände der Klasse 2 der Ziffern 5A, 5O und 5F zugeordnet und unter LQ 4 sind Stoffe der Klasse 3 zugeordnet, die unter die Verpackungsgruppe II fallen (Stoffe, die zurzeit mit dem Buchstaben b) gekennzeichnet sind) – ausgenommen solche, die dem LQ 0, LQ 5 und LQ 6 zugeordnet werden.

Die Tabelle A (Seite 224) entspricht dem Inhalt der noch gültigen a-Randnummern. Unabhängig von dieser neuen Darstellung bleibt die bisherige Kennzeichnung der Versandstücke, die den Freistellungskriterien entsprechen, bestehen.

▸ *Der Autor: Peter Wiederhold, Polizeioberkommissar, Gefahrgut-Sachverständiger, -Referent u. -Autor im Verkehrsdienst beim Polizeipräsidium Kassel*
▸ *Schreibt für den VD seit: 1979*
▸ *Seine Spezialgebiete: StVO, StVZO, GGVS/ADR, Fahrpersonalrecht*

Ausgewählte Problemstellungen des neuen Fahrerlaubnisrechts

(Fortsetzung zu VD 2000, S. 148)

Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz, Köln

10. Geltung nationaler und internationaler Schlüsselzahlen auch im Inland

Die Fahrerlaubnisbehörden können eine bereits erteilte oder noch zu erteilende Fahrerlaubnis soweit wie notwendig beschränken oder unter den erforderlichen Auflagen erteilen, wenn deren Inhaber oder Bewerber sich als nur bedingt geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist (vgl. §§ 3, 23 II, 46 II FeV [1]).

[1] Fahrerlaubnisverordnung vom 18.8.1998, BGBl. I (1998), 2214 (= VkBl. 1998, 982) i.d.F. vom 25.2.2000, BGBl. I (2000), 141.

Auflagen und Beschränkungen werden entweder als Langtext im Führerschein vermerkt oder, wie bei den EU/EWR-Führerscheinen in codierter Form als Schlüsselzahlen eingetragen. Auf dem deutschen Kartenführerschein geschieht dies gemäß Anlage 9 (zu § 25 III) FeV auf der Rückseite in Feld Nummer 12. Die Legende auf dem Führerscheinvordruck – auch dies sei am Rande bemerkt – weist hierbei jedoch lediglich auf Beschränkungen hin.

Die harmonisierten und in allen Mitgliedstaaten einheitlich geltenden Schlüsselzahlen bestehen aus zwei Ziffern. Sie sind in der Anlage 9, II a) FeV ausgewiesen. Demgegenüber bestehen die nationalen Schlüsselungen aus drei Ziffern. Die seitens der Bundesrepublik Deutschland ausgegebenen Schlüsselzahlen sind ebenfalls in Anlage 9, II b) FeV eingestellt. Im Gegensatz zu den harmonisierten Schlüsselzahlen stellen die nationalen keine festgeschriebene Größe dar, sondern können vom jeweiligen Mitgliedstaat fortgeschrieben werden.

Bei einem Verstoß gegen Auflagen handelt der Kraftfahrer ordnungswidrig je nach Anwendungsfall (siehe unten) im Sinne des § 4 I Satz 5 in Verbindung mit § 14 Nr. 3 VOInt [2] oder § 28 I Satz 2 in Verbindung mit § 75 Nr. 9 FeV [3] jeweils in Verbindung mit § 24 StVG. Im Falle der Beschränkung ist der Kraftfahrer nicht Inhaber der vollen Fahrerlaubnisklasse [4] mit der Folge des Verstoßes gegen § 21 StVG im Zuwiderhandlungsfalle [5].

Allgemein wird aufgrund entsprechender Hinweise in der 2. EU-Führerscheinrichtlinie [6] und Anlage 9 FeV angenommen, dass die nationalen Schlüsselzahlen ausschließlich im jeweiligen Ausstellerstaat gelten. Der Verfasser kommt hier zum gegenteiligen Ergebnis.

Ausländische Fahrerlaubnis ohne Inlandswohnsitz

Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis dürfen gemäß § 4 I Satz 1 VOInt im Umfang ihrer Berechtigung im Inland Kraftfahrzeuge führen, wenn sie hier keinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 FeV haben. Dieser Vorschrift unterfallen alle Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, gleich ob es sich dabei um eine EU/EWR-Fahrerlaubnis oder um eine solche eines Drittstaates handelt [7]. Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis kann auch der Deutsche mit Wohnsitz im Ausland sein [8]. Unbeachtlich ist, welcher ausländische Staat die Fahrerlaubnis erteilt hat; diese muss nicht von einer Behörde des Heimatstaates erteilt worden sein [9]. Bei nur vorübergehendem Aufenthalt des Inhabers einer EU/EWR-Fahrerlaubnis im Inland gilt, soweit die Berechtigung nach § 4 VOInt weiter geht als die einschlägigen nationalen Bestimmungen, je-

[2] Lütkes/Meier/Wagner, Rz.14 zu § 4 VOInt

[3] Jagusch/Hentschel, Rz. 3 zu § 21 StVG, Rz. 9 zu § 23 FeV; Rz. 10 zu § 28 FeV; Mülhaus/ Janiszewski, Rz. 17 zu § 2 StVG; Janiszewski, Rz. 618; Schurig/Glowalla, S. 126; Heiler/Jagow, S. 184; Jagow, Rz. 4b zu 23 FeV

[4] Jagusch/Hentschel, Rz. 8 zu 23 FeV; Schurig/Glowalla, S. 126

[5] Jagusch/Hentschel, Rz. 8 zu § 23 FeV, 4 zu 21 StVG; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 17a zu 2 StVG; Janiszewski Rz. 619; Schurig/Glowalla, S. 126; Heiler/Jagow, S. 184; Jagow Rz. 4a zu § 23 FeV; Bouska DAR 1996, 276, 278)

[6] Richtlinie 41/439/EWG des Rates vom 29.7.1991 über den Führerschein in der Fassung vom 23.7.1996

[7] Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 6 zu § 4 VOInt

[8] Schurig/Glowalla, Rz. 2 S. 172

[9] Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 16 zu § 4 VOInt; Bouska DAR 1996, 276; a.M. Schurig/Glowalla, S. 170

ne Vorschrift. Denn auf Inhaber von EU/EWR-Fahrerlaubnissen ohne Aufenthalt in Deutschland ist § 4 VOInt anzuwenden. Das hat auch zu gelten, wenn zwar ein inländischer ordentlicher Wohnsitz begründet ist, die Frist für die Berechtigung nach § 4 VOInt aber noch nicht abgelaufen ist. Denn insoweit können Inhaber von EU/EWR-Fahrerlaubnissen nicht schlechter gestellt sein als Personen mit Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten [10].

Ausländische Fahrerlaubnis mit Inlandswohnsitz

Nach Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes muss differenziert werden, ob es sich um eine Fahrerlaubnis eines EU/EWR-Mitgliedstaates oder eines Drittstaates handelt. Inhaber einer Fahrerlaubnis aus nicht EU/EWR-Mitgliedstaaten (Drittstaaten) dürfen nach Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes im Inland von ihrer Fahrerlaubnis nur noch sechs Monate Gebrauch machen (§ 4 I Satz 3 VOInt). Danach muss eine deutsche Fahrerlaubnis erteilt worden sein. Ansonsten liegt im Zutreffensfalle eine Straftat im Sinne des § 21 StVG vor [11]. Begründet der Inhaber einer EU/EWR-Fahrerlaubnis einen ordentlichen Wohnsitz im Inland, richtet sich seine weitere Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen grundsätzlich nach den §§ 28 und 29 FeV.

EU/EWR-Fahrerlaubnis mit Inlandswohnsitz

§ 28 I FeV stellt Inhaber von EU- und EWR-Fahrerlaubnissen Inhabern inländischer Fahrerlaubnisse gleich und erlaubt ihnen auf Dauer die Teilnahme am Straßenverkehr im Inland im Umfang ihrer ausländischen Fahrerlaubnis (§ 28 I Satz 1 FeV) [12]. Ihre Teilnahme am Straßenverkehr ist nicht mehr dem internationalen Verkehr zuzuordnen und wird deshalb in der FeV geregelt [13].

Daraus folgt, dass der Inhaber einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis mit seinem Führerschein auch bei Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes im Inland ein Kraftfahrzeug führen darf, ohne eine deutsche Fahrerlaubnis zu besitzen.

Umfang der (ausländischen) Fahrberechtigung

Sowohl die VOInt als auch die FeV stellen darauf ab, dass der Inhaber der jeweiligen Fahrerlaubnis im Inland Kraftfahrzeuge im Umfang seiner (heimatlichen) Berechtigung fahren darf. Die Fahrberechtigung bestimmt sich also nach der nachgewiesenen ausländischen Fahrerlaubnis. Dieser Umfang darf nicht überschritten werden [14]. Auch eine entspre-

---

[10] Jagusch/Hentschel, Rz. 4 zu § 28 FeV

[11] Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 13 zu § 4 VOInt; Schurig/Glowalla, S. 170; OLG Celle NZV 1996, 327; BayObLG DAR 1996, 502; aM LG Memmingen DAR 1994, 412; OLG Köln VRS 91, 302

[12] Amtliche Begründung VkBl. 1998, 982 (1080); Schurig/Glowalla, S. 170 und 175; Lütkes/Meier/Wagner . Rz.12, 16 zu § 4 VOInt

[13] Amtliche Begründung zu § 4 IntVO, VkBl. 1998, 982 (1100); Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 12 zu § 4 VOInt

[14] Lütkes/Meier/Wagner, Rz. 16 zu § 4 VOInt; Bouska DAR 1996, 276 (278)

chende (ausländische) EU/EWR-Fahrerlaubnis wird grundsätzlich unbeschränkt anerkannt [15]. Auch hier richtet sich der Umfang der Berechtigung zunächst nach dem Recht des Ausstellerstaates [16]. Dazu gehört neben der Fahrerlaubnis selbst auch die Beachtung der Vorschriften bezüglich etwaiger hierzu ergangener Auflagen und Beschränkungen [17].

Letztere finden nach Umsetzung der 2. EU-Führerscheinrichtlinie in nationales Recht aufgrund der genannten Bestimmungen des deutschen Fahrerlaubnisrechts auch auf Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis Anwendung. In Abgrenzung zu § 28 I Satz 2 FeV (Auflagen) bestimmt Satz 3 darüber hinaus, dass die Vorschriften der Fahrerlaubnisverordnung anzuwenden sind, mithin also auch die Vorschriften bezüglich der Beschränkungen auf die ausländischen Fahrerlaubnisse.

Auch Auflagen zur ausländischen Fahrerlaubnis sind im Inland zu beachten(§ 4 I Satz 5 VOInt, § 28 I Satz 2 FeV). Die Nichtbefolgung führt zu einer Überschreitung des aufgrund des § 4 I Satz 1 VOInt, beziehungsweise § 28 I Satz 1 FeV garantierten Umfangs der ausländischen Fahrberechtigung. Die Vorschrift ist vor dem Hintergrund der vorgenommenen Gleichstellung ausländischer mit inländischen Fahrerlaubnissen eingestellt worden. Sie befreit die deutschen Fahrerlaubnisbehörden von der Verpflichtung nach § 11 II Satz 3 VOInt beziehungsweise §§ 3, 46 FeV, im Zutreffensfalle eine solche Auflage anzuordnen, obwohl dieselbe Auflage bereits im Führerschein eingetragen ist [18].

Während die Befolgung der international vereinbarten Auflagen und Beschränkungen (= zweistellige Schlüsselzahlen) damit unstrittig sein dürfte, ist dies bei den national festgelegten Codes anders.

Gemäß Anhang I/Ia der 2. EU-Führerscheinrichtlinie handelt es sich nämlich bei den dreistelligen nationalen Schlüsselzahlen um „einzelstaatliche Codes mit ausschließlicher Geltung für den Verkehr auf dem Hoheitsgebiet des Staates, der den Führerschein ausstellt". Die Richtlinie geht aber nach Umsetzung in nationales Recht diesem nicht vor. Vielmehr stellt die Richtlinie (nur) den Auftrag an den Gesetzgeber dar, im Sinne der Richtlinie nationales Recht zu schaffen. Der in § 4 I VOInt und § 28 I FeV beschriebene Umfang der Berechtigung bestimmt sich nach der ausländischen Fahrerlaubnis einschließlich der dort aufgeführten Auflagen und Beschränkungen, zu denen auch solche unter nationaler Schlüsselung gehören. Auch der Hinweis in den Vorbemerkungen zu Anlage 9 FeV auf die ausschließliche Geltung der nationalen Schlüsselungen im Inland steht dem nicht entgegen, da dort nur eine Regelung bezüglich der in Deutschland erteilten Fahrerlaubnisse getroffen wird. Die jedoch hier in Rede stehenden Fälle der Teilnahme am Straßenverkehr von Kraftfahrern mit im Ausland erteilten Fahrerlaubnissen werden davon nicht erfasst.

Es gibt noch keine Gesamtübersicht

Soweit ersichtlich, existiert derzeit keine Zusammenstellung über die seitens

[15] Jagusch/Hentschel, Rz. 4 zu § 28 FeV; Schurig/Glowalla, S. 175

[16] Schurig/Glowalla, S. 175: „Ist zum Beispiel ein französischer Kraftfahrer nur im Besitz der in Deutschland nicht übernommenen Klasse B1, darf er hier nur Kraftfahrzeuge dieser Klasse fahren (drei- oder vierrädrige Kraftfahrzeuge bis maximal 550 Kilogramm Leermasse)"

[17] Bouska DAR 1996, 276 (278)

[18] Bouska DAR 1996, 276 (278)

der einzelnen EU/EWR-Staaten ausgegebenen Schlüsselzahlen. Da diese jedoch im Inland Gültigkeit haben, müssen sie beachtet und im Zutreffensfalle bei entsprechenden Verkehrskontrollen beziehungsweise Verkehrsunfallaufnahmen seitens der zuständigen Überwachungsorgane kontrolliert werden (können). Der Verordnungsgeber ist aufgerufen, hier für Klarheit zu sorgen.

- *Der Autor: Bernd Huppertz, Polizei-Hauptkommissar beim Verkehrsdienst Köln.*
- *Schreibt für den VD seit: Juli 1991*
- *Sein Spezialgebiet: a) Halten – Parken – Abschleppen*
  b) Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen

Eingeschränktes Blaulicht für Blutspendedienste

Das nachfolgende Urteil betrifft StVZO § 52 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 sowie StVO § 38 Abs. 1. Es geht dabei um die Frage, ob Fahrzeuge des Blutspendedienstes ein Blaulicht führen dürfen. Die Leitsätze des Urteils: Die funktionale Zuordnung eines Fahrzeugs zum Blutspendedienst ist eine geeignete Grundlage für die Anerkennung nach § 52 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 StVZO. Anerkannt werden können aber nur Fahrzeuge, die durch ihre Funktion ihre entscheidende Prägung erfahren.

Die notwendige Spezialisierung des Einsatzfahrzeuges liegt nur vor, wenn es zumindest ganz überwiegend dem Transport von Blutkonserven und Blutprodukten vorbehalten ist.

Urteil des 3. Senats vom 19. Oktober 1999 – BVerwG 3 C 40.98 auf der Basis von Urteilen des VG Karlsruhe vom 30.6.1997 (Aktenzeichen: VG 12 K 3837/96) und des VGH Mannheim vom 28.7.1998 (Aktenzeichen: VGH 10 S 2332/97, BVerwG 3 C 40.98, VGH 10 S 2332/97).

In der Verwaltungsstreitsache hat der 3. Senat des Bundesverwaltungsgerichts auf die mündliche Verhandlung am 19. Oktober 1999 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht für Recht erkannt: Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 28. Juli 1998 wird zurückgewiesen. Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsverfahrens.

Das waren die Urteilsgründe

Die Klägerin, die als privates gewerbliches Unternehmen mit Medizinprodukten handelt und auch den Transport von Blutkonserven übernimmt, beabsichtigt, ein ihr gehörendes und technisch für den Bluttransport eingerichtetes Fahrzeug mit blauen Blinklichtern auszurüsten. Hierzu begehrt sie von der Beklagten die Anerkennung dieses Fahrzeugs als „Fahrzeug des Blutspendedienstes" im