

# Die Fahrerlaubnisklassen C1 und D1 nach der 11. ÄndVO-FeV

Kfz mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von nicht mehr als 3500 kg benötigen die Fahrerlaubnisklasse B. Für solche mit einer zGM von mehr als 3500 kg, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind, war bislang nach deutschem Recht eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 beziehungsweise C (Lkw-Klassen) ausreichend.<sup>1</sup> Was hat sich geändert? *Von Bernd Huppertz*



© Kalr Nine LLC/Getty Images/iStock

Personentransport mit einem Shuttlebus: VERKEHRSDIENST-Autor Bernd Huppertz erklärt die komplizierte Rechtslage bei der neuen C1- und D1-Regelung

Nach der Umsetzung der 11. ÄndVO-FeV gilt seit 28.12.2016: „Fahrer von Fahrzeugen mit mehr als 3500 kg, die zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind, benötigen eine Fahrerlaubnis der Klasse D1 oder D (Busklassen), unabhängig davon, für welche Mindestpersonenzahl diese Fahrzeuge ausgelegt sind.“

## 1. Das Erfordernis der D-Klasse

Hierzu wurde der Berechtigungsumfang der Fahrerlaubnisklasse C1 neu beschrieben: Zur Beantwortung der Frage, ob für ein bestimmtes Kfz die Klasse C1 erforderlich ist, muss nach der Novellierung der Vorschrift zunächst geprüft

werden, ob es nicht der Klasse D1 unterfällt. Diese erfasst alle Kfz, die zur Beförderung von nicht mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind (...).

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Gemeinschaftsrechtsgeber in der 2. Führerscheinrichtlinie bezüglich der Klasseneinteilung nach der Anzahl der Sitzplätze unterschieden hatte. Dabei hatte er zur Abgrenzung der Fahrerlaubnisklassen die Grenze bei acht Sitzplätzen gezogen. Während die Klassen B und C1 für Kfz mit bis zu acht Sitzplätzen zur Verfügung standen, eröffnete die Klasse D1 die Möglichkeit zur Personenbeförderung mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 16 Sitzplätzen. Darüber hinaus war die Klasse D erforderlich.

In der 3. Führerscheinrichtlinie hat der Gemeinschaftsrechtsgeber nun das Kriterium der Sitzplatzzahl zugunsten der Formulierung „ausgelegt und gebaut“ (dortiger Artikel 4 IV) aufgegeben. Darüber hinaus verzichtet er darauf, die die Fahrerlaubnisklassen untereinander abgrenzende Mindestpersonenzahl festzulegen, für welche diese Fahrzeuge ausgelegt sind. Das führt dazu, dass Kfz zur Personenbeförderung sowohl in Klasse B und C1 als auch D1 fallen. Einziges Abgrenzungskriterium ist dann die zGM.

In diesem Zusammenhang sind die Fahrzeugklassen M und N gemäß VO (EU) 678/2011<sup>2</sup> interessant: Nach dieser Rahmenrichtlinie wird in Kfz zur Personenbeförderung (Klasse M: „vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kfz“) und zur Güterbeförderung (Klasse N: „vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kfz“) unterschieden.

Bezüglich der dann anstehenden Prüfung auf Zugehörigkeit der in Rede stehenden Kfz zu den Klassen C1 beziehungsweise D1 teilte der Verordnungsgeber Folgendes mit:<sup>3</sup>

„Die [EU-]Kommission hat hierzu die Auffassung vertreten, dass in diesen Fällen eine umfassende Auswertung von Auslegung und Bau des Fahr-

zeugs sowie seiner vorgesehenen Verwendung die Grundlage für die Prüfung sein muss, ob ein D1- oder C1-Führerschein für ein Fahrzeug, das die grundlegenden technischen Kriterien erfüllt, benötigt wird. Bei dieser Auslegung können viele Aspekte relevant sein. (...)

Die Zweckbestimmung ergibt sich aus den auf der Grundlage des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG [jetzt: VO (EU) 678/2011, Anm. d. Verf.] und des Verzeichnisses des KBA zur Systematisierung von Kfz (...) erfolgten Eintragungen in Feld „J“ (Fahrzeugklasse) und Nummer „4“ (Art des Aufbaus) der Zulassungsbescheinigung.“

Bei Kfz der Fahrzeugklasse M handelt es sich um solche, die „vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegt und gebaut“ sind. Aufgrund der geforderten nur vorwiegenden Nutzung zum Personenverkehr ist die Zweckbestimmung zu prüfen. Führt diese dazu, das in Rede stehende Kfz der Fahrzeugklasse M zuzuschlagen, unterliegt es der Fahrerlaubnisklasse D1 (§ 6 I FeV: „die zur Beförderung von nicht mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind“). Der Verordnungsgeber stellt in seiner Begründung dabei allein auf die zulassungsrechtliche Zuordnung ab.<sup>4</sup>

Gegen diese Übernahme zulassungsrechtlicher Regelungen zur Lösung fahrerlaubnisrechtlicher Sachverhalte bestehen aber Bedenken, denn: „Die Zulassung enthält die fahrzeugbezogene Genehmigung, am Straßenverkehr teilzunehmen. Eine darüber hinausgehende, die Fahrerlaubnisklassen betreffende konstitutive Bestimmung der Fahrzeugart ist ihr abzusprechen. Das unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr prioritäre Fahrerlaubnisrecht kann nicht dem Zulassungsrecht unterworfen werden. Der überragenden ordnungsrechtlichen Bedeutung des Fahrerlaubnisrechts liefe es zuwider, wenn eine erteilte Zulassung auch für das übrige Recht Geltung beanspruchen und auf die Fahrerlaubnisklassen gewissermaßen durchschlagen könnte.“<sup>5</sup> So sind zum Beispiel der Hummer H2 mit einer zGM von 3901 kg und sechs Sitzplätzen und das

Wohnmobil Fiat (Hymer) mit einer zGM von 4000 kg und vier Sitzplätzen als M1-Fahrzeuge ausgewiesen. Besonders problematisch wird dies bei Mehrzweckfahrzeugen (Eintragung als M1-Fahrzeug „AF“). Entsprechend dem gesetzgeberischen Willen muss bei diesen Kfz allein auf die zulassungsrechtliche Klassifizierung abgestellt werden. Die im Verhaltensrecht im Zusammenhang mit den sogenannten Sprinter-Beschlüssen<sup>6</sup> diskutierte tatsächliche Nutzung spielt danach keine Rolle. In vielen Fällen wird man zu dem Ergebnis kommen, entweder das zGM auf 3500 kg zu reduzieren oder die Nutzungsart auf N1-3 zu ändern, um das jeweilige Kfz noch mit Klasse C1 führen zu dürfen.

## 2. Die Ausnahmeregelung des § 6 IIIa Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

Auf Antrag der Länder Brandenburg und Bayern<sup>7</sup> wurde § 6 FeV um den Absatz 4a erweitert. Danach berechtigt eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 auch zum Führen von Fahrzeugen mit einer zGM von mehr als 3500 kg, aber nicht mehr als 7500 kg, und die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind mit insbesondere folgender, für die Genehmigung der Fahrzeugtypen maßgeblicher, besonderer Zweckbestimmung. Hier sind 13 Fahrzeugtypen aufgeführt, unter anderem Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, der Polizei, der Rettungsdienste, des THW und des Katastrophenschutzes, aber zum Beispiel auch Wohnmobile.

Die vorgenannten Kfz unterfallen mit einer zGM von mehr als 3500 kg regelmäßig der Fahrerlaubnisklasse D1. Bei ihnen handelt es sich überwiegend um solche der Fahrzeugklasse M1, da sie „vorwiegend für die Personenbeförderung ausgelegt und gebaut“ sind. Im Vorfeld hatten die BOS-Dienste gegen die Neuregelung in der 11. ÄndVO-FeV remonstriert, da sie zu wenig Fahrer mit einer Fahrerlaubnis der Klasse D1 haben. Durch diese Ausnahmeregelung werden nun diejenigen Kfz, die als Kfz der Fahrzeugklasse M über eine besondere Technik/Ausstattung verfügen, aus der eigentlich notwendigen Klasse D1 wieder zurückgeführt in die Klasse C1.

Die amtliche Begründung<sup>8</sup> verweist ja darauf, dass sich die Zweckbestimmung aus „Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG [ersetzt durch VO (EU) 678/2011, Anm. d. Verf.] und des Verzeichnisses des KBA zur Systematisierung von Kfz [...] erfolgten Eintragungen in Feld „J“ (Fahrzeugklasse) und Nummer „4“ (Art des Aufbaus) der Zulassungsbescheinigung“ ergibt.

In Anhang II der VO (EU) 678/2011 sind unter der dortigen Nr. 5 die Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung aufgeführt. Hier finden sich die in § 6 IVa FeV aufgeführten Wohnmobile, beschussgeschützte Fahrzeuge, Krankenwagen, Leichenwagen sowie rollstuhlgerechte Fahrzeuge – aber auch nur diese – wieder. Parallel dazu sind die erwähnten Kfz im Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz unter Punkt 8 „Sonstige Kfz“ gelistet. Als problematisch muss allerdings die Formulierung in § 6 IVa FeV „Eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 berechtigt auch zum Führen von Fahrzeugen [...] mit insbesondere folgender, für die Genehmigung der Fahrzeugtypen maßgeblicher, besonderer Zweckbestimmung“ angesehen werden. Hier kann man zu der Ansicht gelangen, die diesem Text folgende 13 Positionen umfassende Liste der infrage kommenden Kfz sei aufgrund der Verwendung des Wortes „insbesondere“ nicht abschließend.

„Insbesondere“ hat im vorliegenden Fall nicht die Bedeutung, dass der Katalog der Nummern 1 bis 13 beliebig (durch Auslegung) erweiterbar ist. Der Ordnungsgeber wollte – schon allein aus Gründen der Rechtsklarheit wegen – nur die „Sonderfahrzeuge“ erfassen. Da der Katalog aber gegebenenfalls „anwachsen“ kann (und das Systematische Verzeichnis in relativ kurzen Abständen immer wieder aktualisiert wird) wäre eine statische Verweisung nicht praktikabel.

Meines Erachtens liegt deshalb mit dem Wort „insbesondere“ eine dynamische Verweisung vor. Eine andere Betrachtungsweise würde letztlich bedeuten, dass der Bürger selbst darüber entscheiden müsste, ob sein Kfz in analoger Anwendung der Liste in den Anwendungsbereich des § 6 IVa FeV fällt.

### 3. Besitzstandswahrung

In § 76 Nr. 8a FeV wird die alte Regelung zu den Klassen C1/C erhalten, auch wenn der Verordnungsgeber vom früheren Wortlaut „Kfz [...] mit nicht mehr als acht Sitzplätzen“ abweicht: „Inhaber einer bis zum 18.01.2013 erteilten Fahrerlaubnis der Klasse C1 oder C sind auch [weiterhin] berechtigt, Kfz, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer gebaut sind, zu führen.“

Es darf allerdings unterstellt werden, dass er durch die Verwendung des Terminus „gebaut sind“ mit Blick auf die oben zitierte amtliche Begründung auf die Anzahl der Sitzplätze (alte Formulierung) abstellt.

Was allerdings mit den Fahrerlaubnissen geschieht, die seit 19.1.2013 bis 28.12.2016 erteilt wurden, bleibt ungeregt. Diese Fahrerlaubnisinhaber trifft die Rückwirkung einer für sie ungünstigeren Regelung, schließlich kommen sie nicht mehr wie gewohnt mit ihrer Fahrerlaubnis Klasse C1 aus. Im Zuwiderhandlungsfalle liegt eine Straftat im Sinne des § 21 Straßenverkehrsgesetz (StVG), Fahren ohne Fahrerlaubnis, vor. Quelle surprise!

### 4. Die Geltungsdauer der Fahrerlaubnis

Die Fahrerlaubnis der Klasse C1 wurde bislang auf die Vollendung des 50. Lebensjahres, nach Vollendung des 45. Lebensjahres des Bewerbers für 5 Jahre, festgelegt (§ 23 I Satz 2 FeV). Im Zuge der 11. ÄndVO-FeV werden die entsprechenden Fahrerlaubnisse nur noch längstens für fünf Jahre erteilt.

Zur Besitzstandswahrung wird in § 76 Nr. 12c FeV ausgeführt: „Die Geltungsdauer einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E, die nach dem 31.12.1998 und vor dem 19.01.2013 erteilt worden ist, endet mit Vollendung des 50. Lebensjahres des Inhabers der Fahrerlaubnis.“ Auch hier bleibt ungeregt, was mit den Fahrerlaubnissen geschieht, die in dem Zeitraum 19.1.2013 bis 27.12.2016 erteilt wurden. Zwar betont der Verordnungsgeber in seiner amtlichen Begründung<sup>9</sup>, dass „die Ände-

rung der Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E Folgen [nur] für künftige Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E hat“. Diese Fahrerlaubnisinhaber trifft dennoch die Rückwirkung einer für sie ungünstigeren Regelung (hier: verkürzte Geltungsdauer der Fahrerlaubnis, neues Führerscheindokument, Nachweis gesundheitlicher Eignung). In ihren Führerscheinen ist als Ablaufdatum der 50. Geburtstag eingetragen, nach § 23 I Satz 2 FeV gilt jedoch die 5-Jahres-Frist. Wer zum Beispiel am 25.1.2013 als 18-Jähriger (\*25.01.1995) die Fahrerlaubnis der Klasse C1 erworben hat, erhielt in Spalte 11 den Führerscheineintrag 25.01.2045; tatsächlich endet die Frist jedoch jetzt bereits zum 25.1.2018.

Auch das BMVI sowie das BMJV haben erkannt, dass es „an der Voraussetzung für eine nachträgliche und somit rückwirkende gesetzliche Befristung fehlt“; somit „die Befristung der Klasse C1 auf 5 Jahre nur für ab dem Inkrafttreten der 11. ÄndVO-FeV zu erteilende Fahrerlaubnisse“ gilt.<sup>10</sup> Das nordrhein-westfälische MBWSV teilt dazu bestätigend mit, dass „der Gültigkeitszeitraum der Fahrerlaubnisse (Klassen) C1 und C1E, die zwischen dem 19.01.2013 und dem 27.12.2016 erteilt wurden, auch dann nicht nachträglich mit einem kürzeren Zeitraum befristet wird, wenn die betreffenden Führerscheindokumente neu ausgefertigt werden müssen.“<sup>11</sup> Damit steht die Regelung erneut im Widerspruch zu Artikel 7 II lit. b) der 3. Führerscheinrichtlinie. Der zitierte Erlass zur „Umsetzung der 11. ÄndVO-FeV“ kann jedoch die zwingende Anwendung des Legalitätsprinzips bei entsprechenden Verkehrskontrollen oder der Verkehrsunfallaufnahme nicht aushebeln. §§



**Der Autor:** Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz ist seit 2008 hauptamtlicher Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln, wo er Verkehrsrecht unterrichtet, und Autor zahlreicher Publikationen zum Straßenverkehrsrecht. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

1. Vgl. amtl. Begr. zur 11. ÄndVO-FeV (BR-Drucks. 253/16, S. 25)
2. VO (EU) 678/2011 der Kommission vom 14.07.2011 zur Ersetzung des Anhangs II [...] der Richtlinie 2007/46/EG [...] (Rahmenrichtlinie), hier: Anhang II Teil A Nr. 1 (ABl. EU vom 15.7.2011 Nr. L 185, 30)
3. Amtl. Begr. zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 IVa FeV) der 11. ÄndVO-FeV (BR-Drucks. 253/16 Beschluss vom 16.12.2016, S. 2)
4. Amtl. Begr. zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 IVa FeV) der 11. ÄndVO-FeV (BR-Drucks. 253/16 Beschluss vom 16.12.2016, S. 2, Absatz 4)
5. Sandherr, Anm. zu OLG München DAR 2010, 653 (654)
6. OLG Karlsruhe DAR 2004, 715; BayObLG NJW 2004, 306; OLG Hamm NJW 2006, 241; EuGH NJW 2006, 2539
7. BR-Drucks. 253/3/16 vom 16.12.1016
8. Amtl. Begr. zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 IVa FeV) der 11. ÄndVO-FeV (BR-Drucks. 253/16 Beschluss vom 16.12.2016, S. 2)
9. Amtl. Begr. zum Allgemeinen Teil (BR-Drucks. 253/16 vom 23.05.2016, S. 25)
10. Zitiert nach dem Schreiben des MBWSV NRW vom 2.2.2017, Az.: III B 2-20-10/13
11. Schreiben des MBWSV NRW vom 02.02.2017, Az.: III B 2-20-10/13