

MAIBACH



Fahrerlaubnisrecht kompakt

für Praxis und Ausbildung

MAIBACH

Fahrerlaubnisrecht kompakt

Fahrerlaubnisrecht kompakt

für Praxis und Ausbildung

Martin Maibach
Dipl.-Verwaltungswirt (FH)

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek |
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

1. Auflage, 2023

ISBN 978-3-15-07403-3

EPDF ISBN 978-3-415-07404-0

© 2023 Richard Boorberg Verlag

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zu-
gelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Dies gilt ins-
besondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikro-
verfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen
Systemen.

Titelfoto: © Maibach | Satz: abavo GmbH, Nebelhornstraße 8, 86807 Buchloe |
Druck und Bindung: Laupp & Göbel GmbH, Robert-Bosch-Str. 42,
D- 72810 Gomaringen

Richard Boorberg Verlag GmbH & Co KG | Scharrstraße 2 | 70563
Stuttgart

Stuttgart | München | Hannover | Berlin | Weimar | Dresden
www.boorberg.de

Inhaltsverzeichnis

Vorwort zur ersten Auflage	9
Einleitung	11
Abkürzungsverzeichnis	13
1. Rechtsgrundlage	15
2. Notwendigkeit der Fahrerlaubnis	17
2.1 Öffentlicher Verkehrsraum	17
2.2 Fahrzeugführer	21
2.3 Kraftfahrzeug	22
2.4 Fahrerlaubnis und Führerschein: Der feine Unterschied	32
3. Deutsche Fahrerlaubnisse	35
3.1 Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis	36
3.2 Probezeit	36
3.3 Abgrenzung der Fahrerlaubnisklassen	37
3.4 Übersicht über die aktuellen Fahrerlaubnisklassen	43
3.5 Anhänger hinter Krafrädern	73
3.6 Anhänger hinter dreirädrigen Kfz	74
3.7 Nachweis der Fahrerlaubnis	75
3.8 Begleitetes Fahren ab 17 für Klassen B und BE	83
3.9 Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung	88
3.10 Dienstfahrerlaubnis	93
3.11 Ausnahmeregelungen	97
3.12 Gültigkeit alter Fahrerlaubnisse	100
3.13 Auflagen	101
3.14 Beschränkungen	104
3.15 Mit ausländischem Fahrverbot / Entzug der Fahrerlaubnis in Deutschland fahren?	105
3.16 Mit deutschem Fahrverbot / Entzug der Fahrerlaubnis im Ausland fahren?	105
4. Drittstaatsfahrerlaubnisse	107
4.1 Definition	108
4.2 Grundsätzliche unbefristete Geltung	108
4.3 Einschluss der Klassen AM, L und T	108
4.4 Auflagen	109
4.5 Beschränkungen	109

4.6	Nachweis der Fahrerlaubnis	110
4.7	Wegfall der Gültigkeit bei Wohnsitznahme	112
4.8	Wegfall der Gültigkeit aus anderen Gründen	114
5.	EWR-Fahrerlaubnisse	119
5.1	Definition.	120
5.2	Grundsätzlich unbefristete Geltung	120
5.3	Welche Klassen gelten?	120
5.4	Einschluss der nationalen Klassen L und T	121
5.5	Umgang mit befristeten Fahrerlaubnissen	122
5.6	Auflagen	122
5.7	Beschränkungen	123
5.8	Nachweis der Fahrerlaubnis	123
5.9	Wegfall der Gültigkeit	123
6.	Britische Fahrerlaubnisse	133
7.	Fahrerlaubnisse stationierter Streitkräfte	135
7.1	Umgang mit dienstlichen Fahrzeugen	136
7.2	Umgang mit privaten Fahrzeugen	136
7.3	Nachweis der Fahrerlaubnis	137
7.4	Entzug der Fahrerlaubnis	137
7.5	Fahrverbot	138
7.6	Sonderregelung für US-amerikanische und kanadische Truppen	138
8.	Fahrerlaubnisse bevorrechtigter Personen	139
8.1	Grundsätzliche Gleichbehandlung gem. FeV	140
8.2	Vereinfachter Erwerb einer deutschen Fahrerlaubnis	140
8.3	Immunität	141
9.	Sonderfälle: Schleppen und Abschleppen	143
9.1	Abschleppen	143
9.2	Schleppen	145
10.	Fahrverbot	147
10.1	Fahrverbot gem. § 25 StVG	148
10.2	Fahrverbot gem. § 44 StGB	151
11.	Entzug der Fahrerlaubnis	153
11.1	Entzug der Fahrerlaubnis im Strafverfahren	154
11.2	Behördlicher Entzug der Fahrerlaubnis	164

12. Fahren ohne Fahrerlaubnis	167
12.1 Strafbarkeit des Fahrzeugführers	169
12.2 Strafbarkeit des Fahrzeughalters	171
12.3 Sonstige Strafbarkeitsformen	173
12.4 Eine oder mehrere Fahrten?	174
12.5 Polizeiliche Maßnahmen	174
13. Polizeiliche Mitteilungspflicht	185
Schlusswort / Danksagung	189
Literaturverzeichnis / Rechtsprechungsverzeichnis	191
Vorschriftenverzeichnis	193

Vorwort zur ersten Auflage

Nachdem ich vor vielen Jahren meinen ersten Fachartikel (damals noch in der Mitarbeiterzeitschrift der Hessischen Polizei) veröffentlicht hatte, entwickelte sich daraus eine feste Nebentätigkeit, in deren Rahmen ich regelmäßig für verschiedene Fachzeitschriften (u.a. für den „Verkehrsdienst“) schreibe. Mein Ziel ist es dabei stets, dem interessierten Leserkreis komplexe Rechtsthemen auf eine verständliche Weise näherzubringen.

Aber keine Sorge: Sie haben es hier nicht mit einem reinen Theoretiker zu tun, der Sachverhalte nur aus Büchern kennt und von der Praxis keine Ahnung hat. Seit vielen Jahren verrichte ich in verschiedenen Tätigkeiten Polizeidienst ganz praktisch „auf der Straße“ und weiß daher, mit welchen Herausforderungen man es als „Schutzmann“ zu tun hat.

Da sich dieses Werk, wenn auch nicht ausschließlich, in erster Linie an Polizeibeamte richtet, sei mir noch folgende Bemerkung gestattet: So wichtig das Wissen über die rechtlichen Vorschriften ist, gibt es einen noch wichtigeren Punkt, welchen man nie außer Acht lassen darf: die Eigensicherung! Wer diese vernachlässigt und dadurch zu Schaden kommt, dem bringt am Ende auch die beste Rechtskenntnis möglicherweise nichts mehr.

Das Buch wurde unter sorgfältiger Recherche, nach bestem Wissen und Gewissen, mit Berücksichtigung der Gesetzeslage und der Rechtsprechung bis zum 1.11.2022 verfasst. Dennoch kann ich nicht ausschließen, dass Irrtümer oder Fehler unterlaufen sind, für deren Folgen keine Haftung übernommen werden kann.

Haben Sie Fehler gefunden oder möchten Lob, Kritik oder Fragen loswerden? Dann kontaktieren Sie mich gerne unter rechtspraxis@outlook.de. Ich werde versuchen, möglichst zeitnah zu antworten. Verbesserungsvorschläge können so in eine mögliche Neuauflage einfließen.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass ich aufgrund besserer Lesbarkeit, welche sich bei Rechtsthemen ohnehin schon schwierig gestaltet, auf Doppelnennungen verzichte und konsequent das generische Maskulinum verwende. Da in der deutschen Sprache biologisches und grammatikalisches Geschlecht ohnehin unabhängig voneinander sind („das Mädchen“, „die Wand“, „der Stuhl“), soll sich dadurch niemand ausgeschlossen fühlen. Männer und Frauen sind immer gleichermaßen umfasst.

Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass ich das Werk als Privatperson in meiner Freizeit verfasst habe und es keine amtliche Veröffentlichung darstellt.

Dieses Buch widme ich allen im Dienst zu Tode gekommenen und verletzten Kollegen.

Martin Maibach im November 2022

Einleitung

Egal ob Unfallaufnahme, allgemeine Verkehrskontrolle, Verfolgung von Verkehrsdelikten, Kontrollen des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs oder Nachfragen Hilfe suchender Bürger: Beamte der Schutzpolizei werden in ihrem Berufsalltag quasi täglich mit Fragen des Fahrerlaubnisrechts konfrontiert. Darf eine Person mit Fahrerlaubnisklasse B wirklich einen solch schweren Anhänger ziehen? Wie lange gelten Drittstaatsfahrerlaubnisse nach einem Umzug nach Deutschland? Darf man nach einem Entzug der Fahrerlaubnis sofort wieder fahren, sobald die Sperrfrist verstrichen ist? Kann man mit einem E-Scooter ein Fahren ohne Fahrerlaubnis begehen? Und wie war das jetzt noch mal mit britischen Fahrerlaubnissen seit dem „Brexit“?

Dies sind nur einige Fragestellungen, mit denen man sich im Polizeidienst konfrontiert sieht. Wer hier in rechtlicher Hinsicht nicht sattelfest ist, kommt schnell zu falschen Schlussfolgerungen und übersieht möglicherweise das ein oder andere Fahren ohne Fahrerlaubnis.

Bedingt durch etliche (oftmals EU-rechtlich bedingte) Gesetzesänderungen der letzten Jahre und Jahrzehnte sowie damit einhergehender Rechtsprechung ist es verständlich, nicht immer auf aktuellem Stand sein zu können. Im fordernden Polizeidienst fehlt oftmals die Zeit, aufwendige Recherchen anzustellen.

Hier setzt dieses Buch an: Ohne unnötige Ausschweifungen wird kurz und präzise der aktuelle Stand des bundeseinheitlichen Fahrerlaubnisrechts mit Fallbeispielen und wichtigen Tipps für die Praxis dargestellt. Es handelt sich um keine trockene Rechtskommentierung, sondern um ein Werk geschrieben von einem erfahrenen Schutzmann „aus der Praxis für die Praxis“. Aber auch für Ausbildung und Studium in allen Bundesländern eignet sich das Buch als praktisches Nachschlagewerk.

„Nachschlagewerk“ ist hier ein wichtiges Stichwort: Dieses Buch ist nicht darauf ausgelegt, zwingend wie ein Roman von vorne nach hinten, Seite für Seite durchgelesen zu werden, sondern bei Interesse an einem spezifischen Thema schnell die benötigte Information zu finden. Um im Sinne eines angenehmen Lesefflusses ein lästiges Herumblättern einzuschränken, werden bestimmte Themen, wie z.B. das Fahren ohne Fahrerlaubnis, in den verschiedenen Kapiteln teilweise mehrfach dargestellt.

Wer wenig Zeit hat und eine schnelle Information zu einem speziellen Thema sucht, braucht nur die den Hauptkapiteln vorangestellten Kästen „Kurz

und präzise“ zu lesen, um die wichtigsten Fakten zu erfahren. Besteht danach näheres Interesse an dem Thema, kann einfach weitergelesen werden.

Auf die Erstellung eines Stichwortverzeichnisses wurde bewusst verzichtet, da sich dieses Buch nur mit dem Thema „Fahrerlaubnisrecht“ beschäftigt und es dadurch zu einer Häufung einzelner Fachbegriffe wie „Fahrerlaubnis“ oder „Kraftfahrzeug“ kommt. Dies würde einen Index sehr unübersichtlich gestalten, weil hinter den einzelnen Begriffen zig Seitenverweise stünden.

Ein Stichwortverzeichnis ist aber auch gar nicht notwendig, da das klar strukturierte Inhaltsverzeichnis mit entsprechenden Unterpunkten schnell zum gewünschten Thema leitet. Zusätzlich helfen Querverweise im Fließtext bei der Orientierung.

Also dann: Viel Spaß beim Lesen!

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt der Europäischen Union
bbH	bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit
BGBL.	Bundesgesetzblatt
GMBL.	Gemeinsames Ministerialblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BKA	Bundeskriminalamt
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
Kfz	Kraftfahrzeug
kW	Kilowatt
MPU	medizinisch-psychologische Untersuchung
THW	Technisches Hilfswerk
Urt.	Urteil
zGG	zulässiges Gesamtgewicht

1. Rechtsgrundlage

Kurz und präzise

Fragen der Fahrerlaubnis werden in Deutschland seit 1999 durch die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geregelt, weil die alte Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) mit den neuen EU-Vorgaben nicht mehr in Einklang stand. Wird eine neue EU-Führerscheinrichtlinie erlassen (mittlerweile besteht die dritte), so muss auch die FeV innerhalb einer bestimmten Frist entsprechend geändert werden.



© iStock.com/NiroDesign

Im Jahr 1996 trat die zweite EU-Führerscheinrichtlinie in Kraft, welche die Mitgliedstaaten der EU verpflichtete, ihre nationalen Gesetze zum Fahrerlaubnisrecht bis zum 1.1.1999 an bestimmte Standards anzupassen. Ziel war es, Fragen der Fahrerlaubnis EU-weit in einem bestimmten Rahmen zu harmonisieren und somit den grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr innerhalb der EU zu vereinfachen. Kernpunkte waren etwa die Schaffung einheitlicher Fahrerlaubnisklassen und die grundsätzlich unbefristete Geltungsdauer der EU-Fahrerlaubnisse¹ in jedem anderen EU-Staat, was durch

¹ Die EU-rechtlichen Fahrerlaubnisvorschriften gelten auch für die drei nicht zur EU gehörenden EWR-Staaten Island, Liechtenstein und Norwegen (siehe Punkt 5.1).

den Wegfall der Umschreibpflicht auch zu einem Abbau der Bürokratie führte.

Jedoch handelt es sich bei der EU-Führerscheinrichtlinie um kein unmittelbar geltendes EU-Recht, sondern um eine Rahmenvorgabe an die jeweiligen nationalen Gesetzgeber, welche nun aufgefordert waren, ihr landesspezifisches Fahrerlaubnisrecht so anzupassen, dass es mit der EU-Führerscheinrichtlinie im Einklang stand.

Daher wurden in Deutschland die fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen aus der StVZO entfernt und stattdessen die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geschaffen, welche am 1.1.1999 in Kraft trat. Die StVZO regelt mittlerweile nur noch Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge, weshalb die alten §§ 1 bis 15 StVZO gestrichen wurden.

2006 wurde die dritte EU-Führerscheinrichtlinie geschaffen, aufgrund welcher die nationalen Gesetzgeber wieder aktiv werden und ihre nationalen Gesetze ändern mussten. Diese neue Richtlinie ist 2007 in Kraft getreten und bis 2013 von den Mitgliedstaaten durch Anpassung der eigenen Gesetze umgesetzt worden.

Im Jahr 2008 trat schließlich noch die deutsche Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr, welche auch die Behandlung ausländischer Fahrerlaubnisse in Deutschland regelte, außer Kraft und ging in die FeV über.

Bei der FeV handelt es sich übrigens um ein Gesetz in Form einer Rechtsverordnung, die gem. § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StVG vom Bundesverkehrsminister mit Zustimmung des Bundesrates geschaffen und geändert werden kann. Die FeV wird somit nicht wie ein Parlamentsgesetz vom Bundestag beschlossen.

2. Notwendigkeit der Fahrerlaubnis

Kurz und präzise

Eine Fahrerlaubnis wird nur benötigt, wenn alle drei folgenden Bedingungen erfüllt sind: Es wird ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug (1) im öffentlichen Verkehrsraum (2) geführt (3). Liegt eine der drei Bedingungen nicht vor, wird keine Fahrerlaubnis benötigt.

Die Fahrerlaubnis wird grundsätzlich mit einem Führerscheindokument nachgewiesen. Während Fahren ohne Fahrerlaubnis strafbar ist, ist Fahren ohne Führerschein lediglich eine geringfügige Ordnungswidrigkeit.

Gem. § 1 FeV darf grundsätzlich jeder ohne Erlaubnis am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, es sei denn, dass für eine bestimmte Verkehrsart eine solche vorgeschrieben ist. Eine ebensolche Einschränkung trifft § 4 Abs. 1 Satz 1 FeV: Dort heißt es, dass jeder, der ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führt, einer Fahrerlaubnis bedarf. Ausgenommen sind bestimmte fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge nach § 4 Abs. 1 Satz 2 FeV (siehe Punkt 2.3.1).

Das bedeutet: Nur wer ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehrsraum führt, benötigt eine Fahrerlaubnis. Alle anderen Formen der Verkehrsteilnahme sind fahrerlaubnisfrei. Dies gilt z.B. für Fußgänger, Reiter, Viehtreiber und Führer von Fahrzeugen, welche ohne Maschinenkraft angetrieben werden (u.a. Fahrräder).

Die drei Faktoren „fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug“, „öffentlicher Verkehrsraum“ und „Führen“ müssen allesamt vorliegen, damit eine Fahrerlaubnis von Nöten ist. Diese werden in den Unterpunkten nun näher erläutert.

2.1 Öffentlicher Verkehrsraum

Zunächst stellt sich die Frage, wo man eigentlich eine Fahrerlaubnis benötigt. Die Antwort darauf liefert § 4 Abs. 1 Satz 1 FeV: nur auf „öffentlichen Straßen“. Das heißt im Umkehrschluss: Wer im nicht-öffentlichen Bereich (z.B. auf seinem umzäunten Privatgelände) fährt, benötigt auch keine Fahrerlaubnis.

Neben den Begriffen „öffentlicher Verkehrsraum“ und „öffentliche Straßen“ wird auch häufig der Begriff „Straßenverkehr“ synonym verwendet.

Laut Rechtsprechung gehören zu den „öffentlichen Straßen“ (= „öffentlicher Verkehrsraum“) zwei Kategorien: Flächen, die der Allgemeinheit per

2. Notwendigkeit der Fahrerlaubnis

Gesetz wegerechtlich gewidmet sind (rechtlich-öffentlicher Verkehrsraum), und Flächen, die unabhängig von den Eigentumsverhältnissen ohne rechtliche Widmung tatsächlich dem öffentlichen Verkehr freistehen (tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum).

Im Fahrerlaubnisrecht spielt es keine Rolle, welche der beiden Arten des öffentlichen Verkehrsraums vorliegt; entscheidend ist, dass dies überhaupt der Fall ist. Daher ist die Unterscheidung zwischen diesen beiden Kategorien in der Praxis von untergeordneter Bedeutung, weshalb das Thema an dieser Stelle nur kompakt dargestellt wird.

2.1.1 Rechtlich-öffentlicher Verkehrsraum



Zweifelsfrei rechtlich-öffentlicher Verkehrsraum

© iStock.com/amoklv

Hierzu gehören Flächen, die staatlicherseits eingerichtet wurden, um öffentlichen Verkehr zu ermöglichen, beispielsweise Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis- oder kommunale Straßen. Für die Einrichtung und Unterhaltung solcher Straßen bestehen gesetzliche Grundlagen, z.B. das Bundesfernstraßengesetz.

Dabei spielt es keine Rolle, um welchen genauen Teil der Straße es sich handelt; so gehören neben der Fahrbahn u.a. auch Gehwege, Seitenstreifen, Parkflächen und Radwege zum rechtlich-öffentlichen Verkehrsraum. Das

gilt selbst dann, wenn bestimmte Bereiche unbefugt genutzt werden (z.B. Motorradfahrer auf dem Gehweg).

Dass eine rechtlich-öffentliche Straße für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt ist (i.d.R. durch Zeichen 260 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“), ändert nichts an der Tatsache, dass es sich um rechtlich-öffentlichen Verkehrsraum handelt, da z.B. Fußgänger oder Radfahrer, welche auch Verkehrsteilnehmer sind, diese weiterhin nutzen dürfen.

Jedoch kann der Straßenbauträger Teile des rechtlich-öffentlichen Verkehrsraums vorübergehend oder dauerhaft dem Straßenverkehr entziehen:

Beispiel

Eine Landstraße wird aufgrund einer Fahrbahnerneuerung für ein Jahr komplett gesperrt. Neben umfangreicher Beschilderung und einer eingerichteten Umleitung werden auch Absperr Elemente aufgestellt, sodass die Straße tatsächlich nicht mehr befahrbar bzw. begehbar ist. Durch das bewusste Entziehen dieser Fläche für die Öffentlichkeit und die Unmöglichkeit ihrer Nutzung ist hier kein rechtlich-öffentlicher Verkehrsraum mehr gegeben.

Nicht ausreichend für eine Entziehung hingegen wäre eine lediglich kurzfristige Absperrung eines Fahrstreifens, um eine Ölspur zu entfernen.

2.1.2 Tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum



Öffentlich zugängliche Parkplätze sind i.d.R. tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum.

iStock.com/Oleksandr Filon