

Anstehende Änderungen der Fahrerlaubnisverordnung Teil 1

Mit der Bundsrats-Drucksache 302/08 vom 30.04.2008 wurde die 4.VO zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften auf den Weg gegeben. Nachdem in verschiedenen Fachzeitschriften in den letzten Monaten schon fragmentarische Hinweise zu finden waren, kann man sich nun mit den anstehenden Änderungen auseinandersetzen. *Von Volker Kalus*

Der Ordnungsgeber leitet den Begründungsteil mit folgendem allgemeinen Hinweis ein:

„...Das Fahrerlaubnisrecht enthält bislang eine Reihe von Verfahrensbestimmungen, die sich im Laufe der Zeit als Überreglementierung herausgestellt haben und nun gestrichen werden. Zudem laufen einige Vorschriften wegen Zeitablauf ins Leere und sind damit überflüssig geworden. Die übrigen Änderungen betreffen im Wesentlichen Änderungen, die aufgrund der herrschenden Rechtsprechung und zur Beseitigung von Rechtsunsicherheiten erforderlich geworden sind. Gleichzeitig sind sämtliche Vorschriften im Hinblick auf ihre praxisnahe und bürgerfreundliche Anwendung sowie auf neue medizinische, psychologische und technische Erkenntnisse hin überarbeitet worden. ...“

Die 4. Änderungsverordnung hat **vor allem im Bereich der Eignungsüberprüfung, Prüfungsorganisation und im Bereich der Personenbeförderung zu Änderungen geführt.** Dieser Aufsatz beschäftigt sich primär mit den Änderungen der Fahr-

erlaubnisverordnung. **Die entsprechenden Paragraphen sind im Volltext unter www.fahrerlaubnisrecht.de mit den entsprechenden Änderungen hinterlegt.**

Betrachten wir die einzelnen vorgeschlagenen Änderungen.

Positiv zu bewerten auf jeden Fall die Integration der „Verordnung über den Internationalen Kraftfahrzeugverkehr“ durch die Einfügung der §§ 25a, 25b, 29 und 29a, der Anlagen 8b und 8c und die Ergänzung des § 75 in die Fahrerlaubnisverordnung und ihren zugehörigen Anlagen. Nachdem die Regelungen zur Zulassung von Fahrzeugen in der IntKfzVO gestrichen wurden, bestand die-se Verordnung nur noch aus Regelungen zur Zulassung von Personen zum Straßenverkehr von Inhabern von ausländischen Fahrerlaubnissen. Nach der schon 1999 erfolgten Integration der Regelungen von EU- und Anlage 11- Fahrerlaubnisinhabern in die Fahrerlaubnisverordnung bestand kein Erfordernis mehr für

die sogenannten Drittstaaten, ein gesondertes Regelungswerk aufrecht zu erhalten.

Die Änderungen in den §§ 2-9 beinhalten Änderungen von Begrifflichkeiten bzw. haben erklärenden Charakter und wenig Auswirkungen auf die Arbeit in den Verwaltungsbehörden. Lediglich die ergänzende Regelung des § 9 FeV regelt bzw. konkretisiert eine besondere Konstellation im Verwaltungshandeln. Im Zusammenhang mit der strafrechtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis werden von den Gerichten nach § 69a Abs.2 StGB Ausnahmen von der Sperrfrist vorgenommen.

Während bisher Unklarheit darüber bestand, wie in diesen Fällen im Neuerteilungsverfahren mit der Erteilung einer einzelnen Fahrerlaubnis der Klassen C oder D zu verfahren sei, **regelt der Zusatz von Satz 2 nun das Erfordernis des Vorbesitzes der erforderlichen Klassen vor der Erteilung.**

Dies führt im Verwaltungshandeln zur **Konsequenz, dass die Ausnahmen von der strafrechtlichen Sperrfrist durch die verwaltungsrechtlichen Regelungen ausgehebelt wird.** Wichtig wird es sein in Hinblick auf die generellen Ausnahmemöglichkeiten der FeV in diesen Fällen auf den Hinweis des Verordnungsgebers zur Änderung des § 9 FeV hinzuweisen:

„...Eine „isolierte“ Erteilung der Klasse C sollte auch nicht im Wege der Ausnahme möglich sein. ...“

Dieser Hinweis sollte natürlich auch für die Klasse D analog gelten, auch wenn diese hier nicht speziell aufgeführt wurde.

Interessant sind die Änderungen im Komplex der §§ 11-14 die sich mit der Überprüfung der Eignung beschäftigen. **Sehr umfassend wurde § 11, der sich mit der Eignungsfrage eines Fahrerlaubnisbewerbers und über § 46 FeV eines Fahrerlaubnisinhabers beschäftigt, geändert.**

In den Komplex der Eignungsüberprüfung wurde nun auch die **Überprüfung der besonderen Verantwortlichkeit von Personen die in der Beförderung von Personen nach § 48 FeV eingesetzt sind integriert.** Die bisherigen Regelungen der §§ 11 Abs.3 und 48 Abs.9 enthielten bisher nach zutreffender Auffassung der Verwaltungsgerichte keine Anordnungsgrundlage für eine med.-psych. Begutachtung zur Überprüfung der besonderen Verantwortung bei der Be-

förderung von Fahrgästen nach § 48 Abs.4 Nr.2 FeV sondern nur zur Überprüfung der geistigen und körperlichen Eignung nach § 48 Abs.4 Nr.3 FeV. Mit den Änderungen ist diese Lücke nun geschlossen. Dies schließt natürlich auch weiterhin nicht aus, dass die Entscheidung einer Verwaltungsbehörde ohne die Anordnung einer med.-psych. Begutachtung unter Zugrundelegung des § 11 Abs.7 FeV vorgenommen werden kann. Vor allem jedoch in Neuerteilungsanträgen oder Erteilungsverfahren wenn die entsprechenden Registerträge schon einen längeren Zeitraum zurückliegen, kann die med.-psych. Begutachtung ein gutes Hilfsmittel sein.

Der Gesetzgeber führt hierzu in seiner Begründung aus:

„...Die Frage, ob bei ersichtlichen Bedenken an der Gewähr für die besondere Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen Fahrerlaubnisbehörden berechtigt sind, eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen oder diese Frage in Zweifelsfällen selbst zu entscheiden, ist nicht definitiv geklärt. Auch die derzeit gültige Fassung des § 48 Abs. 9 Satz 1 lässt Fahreignungsbegutachtungen bei ersichtlichen Zweifeln an der körperlichen und geistigen Eignung zu; Zuverlässigkeitszweifel müssen entgegen teilweiser vertretener verwaltungsgerichtlicher Auffassung nicht im Hinblick auf Ziel und Inhalt einer medizinisch-psychologischen Untersuchung konkretisiert werden. Insoweit muss eine Klarstellung erfolgen und Fahrerlaubnisbehörden gerade bei länger zurückliegenden Vorkommnissen

und Registereintragungen in Zweifelsfällen die Möglichkeit eröffnet werden, eine entsprechende Begutachtung anzuordnen. Die Möglichkeit der verkürzten Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach § 48 Abs. 5 bietet gerade im Bereich dieser besonderen Verantwortung gegenüber Fahrgästen, die verstärkt Gefährdungen ausgesetzt sind oder aus anderen Gründen auf Hilfe in einem vielfach ihnen fremden örtlichen Umfeld oder auch aus Alters- oder Krankheitsgründen auf Hilfe angewiesen sind, nur eine unzureichende Möglichkeit, Bewerber um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung hinsichtlich ihrer vielfach verfestigten fehlenden Regelkonformität hin von der beabsichtigten Tätigkeit auszuschließen. Gerade das psychologische Explorationsgespräch der medizinisch-psychologischen Untersuchung eröffnet die Möglichkeit, derartige Zweifel auszuräumen.

Interessant in diesem Zusammenhang der **Hinweis auf eine Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für einen geringeren Zeitraum als in § 48 Abs.5 FeV** vorgesehenen Zeitraum von 5 Jahren. **Hier kann der Verordnungsgeber nur interpretiert werden.** Ob er eine bisherige Praxis bei Zweifeln an der besonderen Verantwortlichkeit durch einen reduzierten Erteilungszeitraum als nicht angemessen ansieht oder als Lösung nach einer med.-psych. Begutachtung die Erteilung im Sinne einer „bedingten Eignung,“ postuliert, ergibt sich aus diesen Zeilen nicht eindeutig.

Abschließend bleibt zu diesem Thema auszuführen, dass

nach der Einführung dieser Regelungen zwar auf die Bewerber zur Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ggf. erhöhte Kosten zukommen, dafür aber in einigen Fällen eine Möglichkeit geschaffen wurde, ggf. eine durch eine angemessene Begutachtung die Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zu ermöglichen.

Wenden wir uns den Änderungen des § 11 Abs.3 FeV zu. Neben der bereits ausgeführten Integration der Rechtsgrundlage zur Überprüfung der besonderen Verantwortlichkeit bei der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung **hat sich der Verordnungsgeber intensiv mit dem Begriff der Straftaten und den damit zusammenhängenden Konstellationen zur damit in Verbindung stehenden Eignungsüberprüfung durch eine med.-psych. Begutachtung auseinandergesetzt.** In der Neufassung finden sich nun folgende aufgeführte Anordnungsgrundlagen:

1. eine erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht,
2. Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen,
3. eine erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahrereignung steht, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen,
4. bei Straftaten, die im Zusammenhang mit der Kraftfahrereignung stehen, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Ag-

gressionspotenzial bestehen und 5. eine erhebliche Straftat die unter Nutzung eines Fahrzeuges begangen wurde.

Hierzu muss man die Begründung des Verordnungsgebers heranziehen:

*„a) Begriff der Straftaten
Diese Vorschrift stellt bei Vorliegen verwertbarer Straftaten (Plural) unter den weiteren normierten Voraussetzungen die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung in das pflichtgemäße Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde. Der baden-württembergische VGH hat vor längerer Zeit entschieden, dass dies auch bei Vorliegen nur einer, aber erheblichen Straftat möglich ist (VGH Mannheim, Beschluss vom 25.07.2001, Az: 10 S 614/00). Dies ist eine praxiserichte Interpretation, die auch beim Vollzug dieser Vorschrift häufig Anwendung findet und deshalb auch in den Verordnungstext Eingang findet. Der Begriff „erheblich“ ist hierbei nicht ohne weiteres mit „schwerwiegend“ gleichzusetzen, sondern bezieht sich auf die Kraftfabreignung.*

*b) Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr
Der Große Senat für Strafsachen des Bundesgerichtsbofs hat mit Beschluss vom 27. April 2005 (Az: G.SSt2/04) Folgendes entschieden: § 69 StGB bezwecket ausschließlich den Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen charakterlicher Ungeeignetheit bei Taten im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges (§ 69 Abs. 1 Satz 1 Variante 2 StGB) setzt daher voraus, dass ein spezi-*

fischer Zusammenhang zwischen und Verkehrsicherheit besteht. Die Anlasstat muss tragfähige Rückschlüsse darauf zulassen, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen. Danach ist es nicht mehr allein ausreichend, wenn der Täter wiederholt Straftaten unter Benutzung eines Kraftfahrzeuges - z.B. zum Beutetransport - begangen hat. Er weist dann zwar charakterliche Mängel auf, die aber allein nicht den Schluss zulassen, dass er gerade für die Verkehrsicherheit gefährlich ist.

Für die geforderte Prognose kann es jedoch genügen, dass der Angeklagte im Zusammenhang mit den Anlasstaten naheliegend mit einer Situation gerechnet hat oder rechnen musste, in der es zur Gefährdung oder Beeinträchtigung des Verkehrs kommen konnte, wobei auch sein in der einbezogenen Vorverurteilung gezeigtes Verhalten (riskante Fluchtfahrten aus Angst vor Entdeckung) zu berücksichtigen ist (BGH, Beschluss vom 31.05.2005, Az: 4 StR 85/03; wistra 2005, 337).

Ausgehend von der strafgerichtlichen Änderung der Rechtsprechung, besteht die Gefahr, dass sich die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung dieser Tendenz wohl auch als Folge der gleichlautenden Formulierungen in § 69 StGB und § 11 Abs. 3 Nr. 4 FeV insoweit anschließt, als für die Geltendmachung von Fahreignungszweifeln und die Anordnung einer MPU Anhaltspunkte herzuleiten seien, dass sich der Betreffende

auch im Straßenverkehr nicht ordnungsgemäß verhalten werde. Bereits nach der Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz (Beschluss v. 16.03.1994, Az: 7 B 10161/94 und Urteil v. 11.04.2000, Az: 7 A 11670/99) müsse aufgezeigt werden, inwieweit sich aus der Straftat Anhaltspunkte dafür ergeben, dass sich der Betreffende im Straßenverkehr nicht mehr ordnungsgemäß verhalten werde. Dafür reiche es nicht aus, dass ein Pkw als Mittel zur Straftat benutzt worden sei. Die frühere gegenteilige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 11, 334) sei veraltet und überholt. Die vom OVG Rheinland-Pfalz geforderte Herleitung berücksichtigt die Unterschiede zwischen der verwaltungsrechtlichen Fahrerlaubnisentziehung und der strafrechtliche Maßregel der Besserung und Sicherung des § 69 StGB nicht hinreichend. Auch ist die Erfüllung der gerichtlichen Vorgaben in der Praxis kaum möglich. Folglich könnte auch bei massiven Straftaten (Drogentransport mit Kfz usw.), soweit sie kein Aggressionspotential beinhalten, keine Fahreignungsbegutachtung angeordnet werden. Dies ist bei dem ersichtlichen gestörten Regelverständnis der Täter keine hinzunehmende Tatsache.

Ob hier wie in der Einleitung dargelegt eine praxisnahe Anwendung gefunden wurde und Rechtsunsicherheit beseitigt wurde bleibt anzuwarten. So fordert die Rechtsprechung doch grundlegend nicht nur eine

Anordnungsgrundlage, sondern auch eine ausreichende Begründung warum zugrunde gelegte Straftaten Bedenken an der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen begründen. **Weiterhin stellt sich für den Verfasser auch immer wieder die Frage nach der einer Untersuchung zugrunde zu legenden Fragestellung, die auch von einem Gutachter hinreichend beantwortet werden kann.** Zur Klarstellung ist es nachvollziehbar, wenn der Ordnungsgeber generell zwischen einer erheblichen und mehreren vielleicht weniger erheblichen Straftaten unterscheidet. Dann wird weiterhin differenziert zwischen einem Bezug dieser Zuwiderhandlungen zum Straßenverkehr und zur Kraftfahrereignung. Stellt sich die Frage ob eine derartig umfangreiche Differenzierung nicht eher kontraproduktiv zu einer praxisnahen und eindeutigen Anwendung ist?

Dass man Straftat(en) ohne Bezug zum Straßenverkehr immer dann als Anordnungsgrundlage nehmen sollte, wenn sich draus ein erhöhtes Aggressionspotential ergibt ist unstrittig. Hier geht es grundlegend um die Frage, **ob sich negative aggressive Verhaltensweisen zur Konfliktlösung ebenso im Straßenverkehr zum Einsatz kommen können.** Darauf bauen sich die Eignungsbedenken der Verwaltungsbehörde auf. Zu berücksichtigen sind dabei die in den einzelnen Verfahren gezeigten Verhaltensweisen und nicht wie gravierend die strafrechtliche Einstufung ausgefallen

ist. **Hier ist die Verwaltungsbehörde gefordert, ausreichend zu begründen, woraus sie die Eignungsbedenken herleitet die zu einer Eignungsüberprüfung geführt haben.**

Weiterhin wäre es überlegenswert gewesen, Straftaten mit Bezug zum Straßenverkehr unter Abs.3 Nr.4 zu subsumieren.

Gehen wir zum Abschluss der Betrachtung der Änderungen des § 11 Abs.3 FeV auf die Anordnungsgrundlage der neuen Nr.9 ein:

„... 9. bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis, wenn
a) die Fahrerlaubnis wiederholt entzogen war oder
b) der Entzug der Fahrerlaubnis auf einem Grund nach Nummer 4 - 7 beruhte. ...“

Diese Anordnungsgrundlage gehört für den Verfasser zur Gruppe der Überreglementierungen, da es hierfür keine Fälle in der Praxis gibt. Durch die in der Vergangenheit eingeführten Anordnungsgrundlagen

- verkehrsrechtliche Verstöße
- strafrechtliche Verstöße
- Spezialregelungen zur Eignung bei Alkohol des § 13 FeV
- Spezialregelungen zur Eignung bei Drogen und Medikamenten

gibt es **mittlerweile für jeden Bereich der Eignung eine spezielle Anordnungsgrundlage.** Insbesondere Entzüge die auf der Basis der Nummern 4-7 beruhen werden aufbauend

auf der entsprechenden erforderlichen Fragestellung auf die Sachverhalte der Nummern 4-7 aufbauen und nicht § 11 Abs.3 Nr.9b zur Grundlage haben. Somit ist diese **Grundlage** – so bestätigt es auch die Praxis – **absolut entbehrlich**.

Zur Anordnungsgrundlage der Nr.9 a wurde ich durch Aktenlage mit der Anordnung einer med.-psych. Begutachtung im Neuerteilungsverfahren aufgrund zweier Entzüge konfrontiert. Der erste Entzug basierte auf der Tatsache, dass ein Aufbauseminar nicht fristgemäß absolviert wurde und im Anschluss kam es zu einer Entziehung wegen einer Alkoholfahrt die nach § 13 nicht überprüfungswürdig war. Die Verwaltung ordnete eine med.-psy. Begutachtung an, weil ansonsten ja eine Ausnahme zu begründen gewesen wäre. Es stellt sich in diesem Zusammenhang die wesentliche Frage welchen Fragestellung man in dieser Konstellation nach § 11 Abs.6 FeV an die Begutachtungsstelle abzugeben ist. Keine der beiden Entzüge war überprüfungsrelevant. Und eine Frage nach der Möglichkeit einer erneuten Entziehung dürfte für einen Gutachter schwer sein zu beantworten. Alle sonstigen Konstellationen können über die Spezialregelungen und sinnvolle Fragestellungen abgedeckt werden, so dass diese Anordnungsgrundlage keine Relevanz in der Praxis der Verwaltungsbehörden haben kann. **Es bleibt zu hoffen, dass hier in Zukunft im Sinne der Vereinfachung der Rechtsnorm nachgebessert wird.**

Eine längst fällige Anpassung ist nun im § 13 FeV vorgenommen worden. Es betrifft die Eignung bei Alkoholabhängigkeit. Während es unstrittig ist, dass bei einer Statusbestimmung ob überhaupt Alkoholabhängigkeit vorliegt ein fachärztliches Gutachten ausreicht, so war es doch nicht nachvollziehbar warum bei einer nachgewiesenen Abhängigkeit nicht wie im Drogenbereich eine Eignungsfrage nur durch eine med.-psy. Begutachtung beantwortet werden konnte, sondern der Nachweis einer einjährigen Abstinenz ausreichte. Hier erfolgte nun eine Anpassung an die Regelungen im Drogenbereich. **Der Verordnungsgeber führt hierzu in seiner Begründung aus:**

„...Es ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht ersichtlich, aus welchem Grund diese unterschiedliche Beurteilung gerechtfertigt sein sollte. Deshalb ist eine MPU als Eignungsuntersuchung in beiden Fällen angezeigt, um eine hinreichend klare Entscheidungsgrundlage für die Fahrerlaubnisbehörde zu erhalten. Dies kann mit den vorgenommenen Änderungen erreicht werden. ...“

Jedoch auch im § 13 FeV wurde man trotz entsprechender Vorstöße nicht dem Anspruch auf Abschaffung von unnötigen Regelungswerk leider nicht gerecht. Wie bei der Anordnungsgrundlage im § 11 Abs.3 Nr. 9b FeV enthält der § 13 in der Nr.2d eine ebenso unnötige Grundlage. Wenn im Bereich der Alkoholproblematiken eine Begutachtung anord-

ne, dann hat diese Anordnung eine bestimmte festgestellte Problematik als Grundlage und nicht die Tatsache, weil auf dieser Problematik eine Entziehung basiert. **Auch hier gibt es keine Anwendungsgrundlage für die Praxis.**

Im Drogenbereich hat es leider nur sehr fragmentarische Anpassungen gegeben. Hier hätte es umfangreichen Handlungsbedarf gegeben. **Dies soll allerdings einer gesonderten umfangreichen Änderung vorbehalten bleiben.** Die Streichung von Abs. 1 Satz 3 ist rein redaktioneller Natur, da dieser Sachverhalt ansonsten doppelt (§ 11 Abs. 1 Satz 3) geregelt wäre. Die redaktionelle Ergänzung in Abs. 2 Nr.1 ist eigentlich unnötig, da strafrechtliche Entzüge der Fahrerlaubnis aufgrund von Drogenkonsum – sofern solche überhaupt stattfinden? – nach Umfragen des Verfassers in der Verwaltungspraxis nicht bekannt sind. In der Begründung zur Änderungs-Verordnung finden wir hierzu folgende formale Ausführungen:

„...Teilweise wird die Auffassung vertreten, dass § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV nur dann Anwendung findet, wenn die Ungeeignetheit des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu einem früheren Zeitpunkt in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren festgestellt wurde. Dem kann nicht gefolgt werden. Vielmehr ist der Ansicht des Baden-Württembergischen Verwaltungsgerichtshofs in seiner Entscheidung vom 18.05.2004, Az: 10 S 2796/03 der Vorzug einzuräumen.“

Den Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes kann entnommen werden, dass sich der Gesetzgeber beim Erlass der Möglichkeiten der Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund von § 69 StGB und durch einen anfechtbaren Verwaltungsakt der Fahrerlaubnisbehörde bewusst war. Wenn in der aufgrund von § 6 Abs. 1 StVG erlassenen Fahrerlaubnis-Verordnung der Begriff der Entziehung der Fahrerlaubnis verwendet wird, so ist davon auszugehen, dass damit beide Wege der Entziehung der Fahrerlaubnis gemeint sind. Die Beschränkung des Begriffs der Entziehung der Fahrerlaubnis auf die Feststellung der Fahrtauglichkeit in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren widerspricht der Vorrangstellung, die der Gesetzgeber (vgl. § 3 Abs. 3 StVG) der im Rahmen eines Strafverfahrens erfolgenden Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis beimisst.

Bleibt die Einfügung in Absatz 2 mit der neuen Nr.3:

„...3. Wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr gemäß § 24a StVG begangen wurden. § 13 Nr.2 Buchstabe b bleibt unberührt.“

Zum Verständnis dieser Neuregelung benötigt man den Hinweis in der Begründung:

„...Die wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss ist in § 13 Nr. 2 Buchstabe b eindeutig geregelt. Die vorliegende Änderung ist erforderlich, um auch die Fälle einer wiederholten Verkehrszuwerdung unter Einfluss berauschender Mittel zu regeln. Auch der Fallkonstellation, dass neben einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 a Abs.

1 StVG (Alkohol) eine weitere Verkehrszuwerdung unter Einfluss berauschender Mittel (§ 24 a Abs. 2 StVG) begangen wurde, wird hier Rechnung getragen. Eine gebundene Entscheidung ist deshalb gerechtfertigt, da in allen Fällen zwischen Konsum von Drogen und/oder Alkohol nicht getrennt werden konnte. ...“

Damit können nun auch Konstellationen zur Eignungsüberprüfung führen, die weder mit § 13 Nr.2 FeV noch mit § 14 Abs.1 Satz 4 oder Abs.2 abgedeckt sind. Es stellen sich ergänzend folgende Fragen:

1.) Die Kombination einer Straftat aufgrund des Führens eines KfZ unter Alkohol die nicht die Anordnungsgrundlagen des § 13 Nr. 2c erfüllt und einer Cannabisfahrt, die nicht die Überprüfungserfordernisse der Anlage 4 Nr.9.2.2 erfüllt würde formal nicht unter diese Regelung fallen, auch wenn die Begründung eindeutig von Zuwiderhandlungen unter dem Einfluss von berauschenden Mitteln spricht.

2.) Ist grundsätzlich nur eine Fragestellung ausreichend oder kann es ggf. auch zu einer doppelten Fragestellung kommen?

3.) Kann eine Auffälligkeit unter Drogen eine vorangegangene positive Begutachtung aufgrund einer Alkoholfahrt in Frage stellen oder umgekehrt, da erneut eine Fahrzeug unter berauschenden Mitteln geführt wurde. Alternativ stellt sich die Frage ob grundsätzlich nur noch

eine Fragestellung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit einer erneuten Fahrt unter berauschenden Mitteln zulässig sein sollte?

Soweit die anstehenden Änderungen zum Thema „Eignungsüberprüfung“.

Mit der Änderung des § 16 Abs.3 FeV sollte der Problematik Abhilfe geschaffen werden, dass bei Ablauf der 2 Jahre der Gültigkeit der Ausbildungsbescheinigung zur Gewährleistung der Prüfungsvoraussetzungen einfach eine neue Bescheinigung ausgestellt wurde, bzw. die Probleme mit den entsprechenden Bescheinigungen bei Fahrschulwechseln zu beenden. Mit der Änderung wird nun auf den Abschluss der Ausbildung abgehoben.

Mit dieser Formulierung sind weitergehende Diskussionen vorprogrammiert. Zum einen wird intensiver über die Begrifflichkeit „Abschluss der Ausbildung“ diskutiert und zum anderen wird darüber zu diskutieren sein, welche Folgen es für den Fahrschüler hat, wenn der „Abschluss der Ausbildung“ länger als 2 Jahre zurückliegt. Hat dies z.B. die erneute Absolvierung der sogenannten „Pflichtstunden“ zur Folge? **Hier hätte man sich vor allem in der Begründung:**

„...Nach der derzeitigen Regelung wird auf das Ausstellungsdatum der

Ausbildungsbescheinigung abgestellt. Dies beinhaltet jedoch die Gefahr eines Missbrauchs, indem eine Ausbildungsbescheinigung erneut ausgestellt wird, obwohl der Abschluss der Ausbildung bereits mehrere Jahre zurückliegt. Durch ein Abheben auf das Ausbildungsende kann dies ausgeschlossen werden ...“

etwas mehr Aufschluss erhofft. Diese Umformulierung hilft in den grundlegenden Fragen nicht weiter. **Der Verfasser vertritt aus mehreren Gründen wie schon mehrfach ausgeführt die Meinung, dass die Ausbildungsbescheinigung entbehrlich wäre und damit ein Beitrag zur Entbürokratisierung geleistet werden könnte.** Dies soll an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden.

Die Abschaffung der Wiederholungsfrist von drei Monaten für eine Prüfung nach zweimaligem Nichtbestehen in § 18 FeV ist ein positiver Beitrag zur Anpassung an eine bürger- und verwaltungsfreundlichen Praxis. Nicht nur dass diese Regelung auch fachlich keine Basis mehr hatte, so führte sie doch in der Praxis gehäuft zu Ausnahmeregelungen, die mit individuellen Härtefällen wenig zu tun hatte. Es ist zu erwarten, dass sich die Praxis den Zeiträumen für die Wiederholung der ersten und zweiten Wiederholungsprüfung anpassen wird.

In § 19 FeV wurden erneut Alternativen zur Vorlage einer Bescheinigung zum Nach-

weis über die Teilnahme an einer Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen und einer Ausbildung in Erster Hilfe geregelt. Hierzu der Verordnungsgeber:

„...Alle rechtlich geregelten Fachberufe des Gesundheits- und Sozialwesens beinhalten eine Ausbildung in Erster Hilfe. Somit ist eine Aufzählung entbehrlich.

In § 21 gibt es nun eine Regelung zur Gestaltung des Lichtbildes in Anpassung an die Passverordnung aus dem Jahr 2007, § 25 regelt nun das Erfordernis der unverzüglichen Anzeige des Verlustes und der Ausstellung eines Ersatzdokumentes.

Das an einem Tag nur eine Sitzung in einem besonderen Aufbauseminar stattfinden darf regelt nur § 36 Abs.3 FeV

Die Änderung des § 47 Abs.2 FeV wurde der gängigen Rechtsprechung angepasst. Hier geht es um den Anspruch eines EU-/EWR-Fahrerlaubnisinhabers auf Aushändigung seines Führerscheins nachdem dieser rechtskräftig entzogen und mit einem Sperrvermerk versehen wurde, da die mit diesem Führerschein verbundenen Fahrerlaubnis entsprechend § 46 Abs.5 FeV nur innerstaatlich nicht genutzt werden kann. **Auch hierzu der Verordnungsgeber:**

„...Die durch die bisherige Fassung des § 47 Abs. 2 Satz 2 vorgesehene Ver-

fahrensweise, wonach der ausländische EU-/EWR-Führerschein einbehalten und an die ausstellende Behörde zurückgesandt wurde, verstößt gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (vgl. Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 6. Oktober 2006, Az: 11 CS 05.1505). Die Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, nach § 3 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 des Strafenverkehrsgesetzes lässt das Bestehen der Fahrerlaubnis unberührt. Der Nachweis der Fahrerlaubnis im Ausland würde durch die Pflicht zur Ablieferung des Führerscheins und Übersendung an die ausstellende Behörde unverhältnismäßig erschwert.

Möglich und EU-rechtlich zulässig wäre es, Inhaber einer EU/EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz in die Bundesrepublik Deutschland verlegt haben, im Falle einer Aberkennung der Fahrberechtigung im Inland zum Umtausch des Führerscheins in einen deutschen EU-Führerschein zu verpflichten, aus dem hervorgeht, dass das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland erloschen ist (vgl. Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG sowie Artikel 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EWG). Für diese sog. Umtauschlösung, die in Rechtspositionen des Betroffenen in weitergehendem Umfang eingreift, als dies mit der hier vorgesehenen Anbringung eines Sperrvermerks der Fall ist, wird aber keine Notwendigkeit gesehen. Durch die Anbringung des Sperrvermerks in Form eines roten schräg durchgestrichenen „D“ im ausländischen EU/EWR-Führerschein wird dieselbe Wirkung erzielt, die erloschene Gültigkeit der

Fahrerlaubnis in Deutschland nach außen zu dokumentieren. Die symbolhafte Kurzdarstellung ermöglicht dabei die Verständlichkeit ohne Rücksicht auf Sprachbarrieren.

Im Falle von EU-Kartenführerscheinen gibt es - bis auf die polnischen und tschechischen Führerscheine - ein (nicht laminiertes) Feld 13, in dem der aufnehmende Mitgliedstaat die für die Verwaltung des Führerscheins unerlässlichen Angaben aufnehmen kann (vgl. Anhang I a Nr. 2 Buchstabe a und Nr. 3 Buchstabe a zur Richtlinie 91/439/EWG sowie Anhang I Nr. 3 Buchstabe a zur Richtlinie 2006/126/EG). Ein Vermerk darüber, dass der Inhaber des EU/EWR-Führerscheins von der ihm erteilten Fahrerlaubnis im Aufnahmemitgliedstaat nicht Gebrauch machen darf, ist als eine für die Verwaltung des Führerscheins unerlässliche Aufgabe im Sinne der Regelung anzusehen, da sie für den effektiven Vollzug einer Aberkennungsentscheidung im Sinne des Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie

91/439/EWG sowie des Artikel 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG von hoher Bedeutung ist.

Im Falle anderer EU-/EWR-Führerscheine ist der entsprechende Sperrvermerk an geeigneter Stelle anzubringen, sofern genügend Platz vorhanden ist. Dies dürfte bei der symbolhaften Kurzdarstellung in der Regel unproblematisch sein.

Die Mitteilung der entscheidenden Behörde an die ausstellende Behörde über das Kraftfahrt-Bundesamt ist erforderlich. Hierdurch kann verhindert werden, dass der Betroffene den Führerschein bei der ausstellenden Behörde missbräuchlich als verloren oder gestohlen meldet und sich auf diese Weise den Besitz eines Ersatzdokuments ohne Sperrvermerk verschafft. Zugleich wird der ausstellenden Behörde eine Überprüfung der Fahrerlaubnis nach ihren Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Gründe ermöglicht, die für die Entziehung der Fahrerlaubnis in

Deutschland maßgeblich waren.

Wie mit diesen Führerscheinen in einem anhängigen Rechtsstreitverfahren umzugehen ist, bleibt weiterhin unregelt und dem Erfindungsreichtum der Fahrerlaubnisbehörden überlassen.

Zu den Themen des Wegfalls einer erneuten Befähigungsprüfung nach Ablauf der 2 oder 3-Jahresfrist, den neuen Regelungen bei der Verlängerung einer Fahrerlaubnis, weiterer Änderungen im Bereich der Personenbeförderung und zu den Auswirkungen der Änderung der Anlage 15 folgen Ausführungen in der nächsten Ausgabe der Verkehrsdienstes. ■

Der Autor: Leiter der Führerscheinstelle der Stadt Ludwigshafen und Dozent für Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrecht



Gemeinschaftsstiftung
terre des hommes
Hilft für Kinder in Not

Stiften gehen ...

... und Zukunft sichern!
Schicken Sie Kinder zur Schule!
Helfen Sie weltweit Straßenkindern und Kinderarbeitern.
Mit Ihrer Zustiftung in die Gemeinschaftsstiftung terre des hommes schaffen Sie neue Lebenschancen für Kinder.
Bitte sprechen Sie uns an!

www.tdh-stiftung.de