

Die 7. Änderungsverordnung zur FeV

Die neueste Anpassung der Fahrerlaubnisverordnung an geänderte Rechtsnormen bringt den Fahrerlaubnisbehörden einige Klarstellungen. Sie wirft aber auch neue Verfahrensfragen auf. *Von Volker Kalus*



Wie hier im Landratsamt Oder-Spree werden Fahrerlaubnisbehörden nach der jüngsten Novelle der FeV den Bürgern wieder eine Menge Details erklären müssen

© Michael Urbani/dapd

Der Artikel 1 der 7. Änderungsverordnung zur Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ist zum 30.6.2012 in Kraft getreten. Artikel 2–4 treten mit der 6. Änderungsverordnung zum 19.1.2013 in Kraft. Die Basics der 6. Änderungsverordnung wurden bereits im Verkehrsdienst¹ dargestellt. Auf die mit diesen Neuregelungen in Verbindung stehenden Probleme bei der Umsetzung wird in einem späteren Artikel einzugehen sein.


Die Änderungen der 7. Änderungsverordnung kann man grob in vier Kategorien aufteilen:

- Korrektur von Fehlern, die bei der Neuverkündung der Fahrerlaubnisverordnung zum 19.12.2010 entstanden sind,
- Aktualisierung von aufgeführten Rechtsnormen,
- inhaltliche Änderungen, die nun in die Praxis umgesetzt werden müssen und

1) *Schäler - Änderungen im Fahrerlaubnisrecht ab dem 19.01.2013, VD 2012, Heft 07*

- Klarstellungen von Sachverhalten, die in der Regel von den zuständigen Verwaltungsbehörden seit Einführung der FeV schon zur gelebten Praxis gehören.

Dieser Beitrag wird sich auf die Darstellung der wesentlichen Änderungen beschränken.


Zum 30.6.2012 wurde die Berechtigung der Klasse L erweitert. Vor dem Hintergrund, dass der technische Fortschritt zur Produktion von Zugmaschinen für die Land- und Forstwirtschaft geführt hat, die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h aufweisen², ist diese Anpassung sicherlich nachvollziehbar.  erend in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, dass nicht auch parallel die Anlage 9 – Schlüsselzahl 174 – angepasst wurde. Dort findet sich immer noch eine Beschränkung auf 32 km/h. Es heißt dort „Klasse L – gültig auch zum Führen von Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 32 km/h, auch mit einachsigen Anhängern“.

Im Zusammenhang mit dieser Erweiterung der Berechtigung ist die Diskussion entstanden, ob diese erweiterte Berechtigung automatisch mit Inkrafttreten der 7. Änderungs-VO genutzt werden darf. Sehr oft wird hier eine Analogie zur Einführung der neuen Berechtigung der Klasse A1 zum 19.1.2013 herangezogen. Im Gegensatz zur Erweiterung der Klasse L besteht bei der Erweiterung der Klasse A1 ein Bezug zu § 6 Abs. 6 FeV in der Fassung vom 19.1.2013. Dort heißt es „(6) Fahrerlaubnisse, die bis zum 31.12.1998 Ablauf des 18.1.2013 erteilt worden sind (Fahrerlaubnisse alten Rechts), bleiben im Umfang der bisherigen Berechtigung vorbehaltlich der Bestimmungen in § 76 bestehen“.

Hier wird es sicherlich noch Diskussionsbedarf hinsichtlich der Umsetzung der 6. Änderungs-VO geben, in Bezug auf die Berechtigung der Klasse L kann hier meiner Meinung nach jedoch keine Analogie hergestellt werden. Die erweiterte Berechtigung kann seit dem 30.6.2012 von jedem Inhaber der Klasse L genutzt werden,

ohne dass es eines Umtauschs des Führerscheins bedarf. Dies muss auch dann gelten, wenn die Klasse L eine Einschlussklasse nach § 6 Abs. 3 darstellt.

Da „selbstfahrende Futtermischwagen“ nicht unter die Definition der bisher bei den Klassen T und L aufgeführten Fahrzeugarten fielen, wurden diese als zusätzliche Berechtigungen aufgenommen. Im Rahmen der Nutzung der Klassen T und L nur zu land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken wurde klargestellt, dass der Einsatz dieser Fahrzeuge auch zum Einsatz innerhalb der Jagd gilt.

Die Anforderung eines Führungszeugnisses gehört bei Anträgen auf Erteilung einer Klasse D (nun in den §§ 11 Abs. 1, 21 Abs. 3 Nr. 6 FeV geregelt) beziehungsweise einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (nun in § 48 Abs. 4 Nr. 2a FeV geregelt) schon lange zum Standard bei den zuständigen Verwaltungsbehörden. Dennoch sei darauf hingewiesen, dass nicht nur die Inhalte des Führungszeugnisses nach § 30 Absatz 5 Satz 1 des Bundeszentralregister-Gesetzes als Grundlage zur Beurteilung der Gewähr einer besonderen Verantwortung nach § 11 Abs.1 in Verbindung mit § 48 Abs.  2a FeV dienen, sondern dass auch andere Sachverhalte wie Inhalte des Verkehrszentralregisters oder Mitteilungen der Polizei nach § 2 Abs. 12 StVG unter anderem für diese Beurteilung weiterhin herangezogen werden können. Die Begründung des Verordnungsgebers „Durch die Forderung eines Führungszeugnisses wird der unbestimmte Rechtsbegriff ‚besondere Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht wird‘ konkretisiert“ ist in diesem Zusammenhang irreführend. Es wäre hilfreich gewesen, bei dieser Änderung eine Formulierung wie „unter anderem durch ein Führungszeugnis“ zu wählen.

In § 18 FeV (Gemeinsame Vorschriften für die theoretische und praktische Prüfung) wurde nun die schon in der Anlage 7 Nr. 1.4 festgeschriebene Regelung eingefügt, dass im Falle von Täuschungen eine theoretische Prüfung als nicht bestanden gilt. Dieser bestehenden Regelung

2) siehe hierzu Begründung der BR-Drs.245/12 vom 2.5.2012

kommt bei der aktuellen Häufung der Betrugsversuche bei der theoretischen Prüfung durch die Fortentwicklung der technischen Möglichkeiten (zum Beispiel über eine Kamera im Knopfloch und einen Miniaturempfänger) eine größere Bedeutung zu. Es wäre in diesem Zusammenhang wünschenswert, wenn in diesen Fällen die Sanktionsmöglichkeiten durch eine Änderung des § 18 Abs. 1 Satz 2 FeV durch die zuständigen Verwaltungsbehörden verschärft werden und es nicht wieder vereinzelt Länderregelungen überlassen bleibt, die Auslegung des Wiederholungszeitraums teilweise unterschiedlich – teilweise bis zu sechs Monate – zu regeln.

Der Verordnungsgeber hat sich nun weitergehend mit der Dienstfahrerlaubnis beschäftigt. Bei der Erteilung einer Dienstfahrerlaubnis kann nun auf die Vorlage eines Führungszeugnisses verzichtet werden und es wurde in § 26 Abs. 1 FeV aus kontrolltechnischen Gründen (Dienstfahrerlaubnisse berechtigen nur zum Führen von Dienstfahrzeugen) festgelegt, dass ab dem Inkrafttreten der 7. Änd-VO ein Dienstführerschein der Bundeswehr nur in Verbindung mit einem Dienstausweis gültig ist. Ergänzend wurde geregelt, dass bei der Beendigung eines Dienstverhältnisses und der Neuaufnahme ein neuer Dienstführerschein ausgehändigt werden kann. Bis zur Änderung musste aufgrund der Formulierung des § 26 Abs. 2 FeV der ursprüngliche Dienstführerschein wieder ausgehändigt werden.

Im Zusammenhang mit der Erteilung von Fahrerlaubnissen stehen die Änderungen der Anlage 6 zur FeV (Anforderungen an das Sehvermögen). Zum 28.10.2010³ wurde die Anlage 6 um den Untersuchungsbereich des „Kontrast- und Dämmerungssehens“ erweitert. Leider wurden die Bescheinigungen nach Anlage 6 Nr. 2.1 und 2.2 nicht entsprechend angepasst. Demzufolge wurden die Prüfungsergebnisse auch nicht aufgeführt und es war für die prüfenden Verwaltungs-

behörden nicht möglich nachzuvollziehen, ob der Arzt diese Sachverhalte auch tatsächlich geprüft hatte. Dies führte in der Praxis zu unnötigen Diskussionen mit den Ärzten und Betroffenen. Nun wurde in beiden Bescheinigungen dieser Untersuchungstatbestand aufgenommen und in den Erläuterungen unter Nr. 2.2.2 der Untersuchungsumfang dargestellt.

Zur Identitätsprüfung⁴ wurde analog zur Sehtestbescheinigung die Eintragung der Nummer des Personalausweises eingeführt.


Eine Vereinfachung in der Anwendung von Auflagen und Beschränkungen stellt die Änderung der nationalen Schlüsselzahlen 177 in der Anlage 9 dar. Schon lange stand die Forderung im Raum, diese Schlüsselzahl nicht nur auf die Klasse L zu beschränken, sondern generell eine Schlüsselzahl einzurichten, die einer Verwaltungsbehörde generell die Möglichkeit gibt, eine Fahrerlaubnis nach außen unabhängig von den sonstigen EU- oder nationalen Schlüsselzahlen der Anlage 9 (zum Beispiel für entsprechende Kontrollen durch Überwachungsorgane) beschränken zu können. Dies ist jetzt durch den Eintrag der Schlüsselzahl 177, „Beschränkungen, Nebenbestimmungen und Zusatzangaben nach mitzuführendem Anhang zum Führerschein“ möglich.

Wenden wir uns zum Abschluss den wesentlichen Änderungen durch Artikel 1 der 7. Änderungs-VO dem Thema der ausländischen Fahrerlaubnis zu. In der Anlage 11 wurden Berechtigungen für Neuseeland, Maryland und Oregon, British Columbia und Manitoba festgelegt und die Anmerkungen wurden optisch angepasst.

Eine Klarstellung war in § 47 FeV erforderlich, wenn auch hier die Praxis der Regelung wieder voraus war. Bei der Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis oder der Feststellung der Nichtberechtigung durch eine deutsche Behörde

3) *Fünfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 17.12.2010 (BGBl. 2010 Nr. 67, Seite 2279 ff)*

4) *BR-Drs. 245/1/12 (Empfehlung der Ausschüsse) vom 1.6.2012, Seite 31 mit weitergehenden Ausführungen*

sollte bisher „die Ungültigkeit der ausländischen Fahrerlaubnis“ auf dem Führerschein vermerkt werden. Dies war unter Zugrundelegung der EU-Richtlinien eine falsche Formulierung, da die Entziehung einer Fahrerlaubnis sowohl im Straf- als auch im Verwaltungsrecht immer nur die Bedeutung hatte, dass von dieser Fahrerlaubnis auf dem Territorium der Entscheidungsbehörde kein Gebrauch gemacht werden durfte. Im Regelfall wurde der jetzt in § 47 Abs. 2 ulierte Text schon immer von den zuständigen Fahrerlaubnisbehörden genutzt.

Interessanter ist die Ergänzung in § 47 Abs. 2 Satz 4 FeV. Hier wurde eine Rechtsgrundlage geschaffen, um „sich ausländische Führerscheine vorlegen zu lassen und in Verwertung nehmen zu können“, um diese dann über das Kraftfahrt-Bundesamt an die ausländische entziehende Stelle zurücksenden zu können. Hier wurde ein Pendant zur Regelung des § 47 Abs. 2 Satz 1 und 2 FeV geschaffen, in dem geregelt wurde, wie bei der Entziehung durch eine in der Bundesrepublik zuständige Verwaltungsbehörde zu verfahren ist. Der einzige Unterschied liegt darin, dass in den Fällen einer Entziehung durch eine andere ausländische Behörde der Führerschein eingezogen und an die entziehende Behörde zurückgeschickt wird. Auf den ersten Blick ist das logisch und nachvollziehbar. Auf den zweiten Blick ergeben sich hier Probleme in der Umsetzung.

In der Begründung zur Änderung finden sich dazu auszugsweise folgende Ausführungen: „Die Regelung dient der Klarstellung für Fälle, in denen eine ausländische Fahrerlaubnis durch die erteilende oder eine sonstige zuständige ausländische Behörde wieder entzogen wird, der Betroffene aber im Inland wohnt und die inländische Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 73 FeV (Verordnung über die Zulassung von Personen



Zum Umgang mit in der EU erworbenen Führerscheinen bringt die Novelle auch einige Neuerungen

© Marcus Brandt/dapd

zum Straßenverkehr) zuständig ist. Mit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis durch die (ausländische) ausstellende Behörde hat ein Betroffener (auch) sein Recht verloren, im Inland ein fahrerlaubnispflichtiges Fahrzeug zu führen⁵⁾.

Die Ausführungen in Satz 2 betreffen nur eine einzige Fallkonstellation und können nicht generell auf eine Entziehung einer Fahrerlaubnis im Ausland angewendet werden.

Falls die entziehende Behörde auch die erstmals erteilende Behörde (keine Umschreibungsbehörde) ist, kann der Führerschein ohne Verzug über das Kraftfahrt-Bundesamt an die anfordernde Behörde gesendet werden, da nur im Falle eines solchen Entzuges durch die erstmals erteilende Behörde der Inhaber dieser Fahrerlaubnis seine Berechtigung für alle EU-/EWR-Staaten verloren hat.

Unabhängig davon, wie eine Verwaltungsbehörde in Deutschland (in der Regel wird es die Wohnortbehörde sein) von einem Entzug der Fahrerlaubnisbehörde informiert wird, muss die zuständige Behörde in allen anderen Fällen ermitteln, warum die Fahrerlaubnis entzogen und

5) BR-Drs.245/12 Seite 29 (die komplette Begründung kann unter www.fahrerlaubnisrecht.de jeweils unter dem betreffenden Paragraphen der FeV nachgelesen werden)

ob die entziehende Behörde auch die erteilende Behörde war.

Problematisch wird es, wenn die entziehende Behörde nicht auch Erteilungsbehörde ist. Dazu ein Beispiel: Ein Inhaber einer in Ungarn erteilten Fahrerlaubnis mit Wohnsitz in Deutschland bekommt in England während eines Urlaubes die Fahrerlaubnis entzogen. In diesem Fall wirkt sich die Entziehung der ungarischen Fahrerlaubnis in England auch nur auf das Gebiet des Mitgliedstaates England aus. Der Betroffene bleibt erst einmal weiterhin im Besitz einer Fahrerlaubnis, die in Deutschland gilt. In diesem Fall ist es dann erforderlich, dass die zuständige Verwaltungsbehörde, die den Führerschein einziehen soll, vor Versendung des Führerscheins prüft, ob die Entziehungsgründe nach deutschem Recht entziehungsrelevant sind. Vor Versendung des Führerscheins muss sie gegebenenfalls eine Eignungsüberprüfung durchführen, um bei einem negativen Ergebnis einen entsprechenden Vermerk auf dem ungarischen Führerschein vorzunehmen, bevor dieser an die Anforderungsbehörde im EU-Ausland versendet wird.

Dieses Vorgehen wäre auch dann erforderlich, wenn die entziehende Behörde nicht die erstmals erteilende Behörde wäre, da dann im sogenannten „Umtauschverfahren“ eine weitere Fahrerlaubnis erteilt worden wäre. Dies wäre an einer entsprechenden Schlüsselzahl nach der Anlage 9 zur FeV erkennbar. Auch dann sollte vor Versendung des Führerscheins das Erfordernis einer Eignungsüberprüfung mit entsprechendem Eintrag in den Führerschein geprüft werden.

Diesen Grundgedanken des Mehrfachbesitzes von Fahrerlaubnissen greift auch eindeutig der neue § 30a (Rücktausch von Führerscheinen) auf. Wie der Europäische Gerichtshof (EUGH) und die Kommission⁶ darlegen, bleibt eine Fahrerlaubnis im Ausstellungsstaat unverändert bestehen, auch wenn aufgrund dieser Fahrerlaubnis im „Umtauschverfahren“ eine weitere EU-/EWR-Fahrerlaubnis erteilt wird. Demzufolge behält eine deutsche Fahrerlaubnis grundsätzlich ihre Berechtigung auch dann, wenn aufgrund der

deutschen Fahrerlaubnis eine andere Fahrerlaubnis erteilt wird. Dies gilt im Übrigen erst recht, wenn es sich um eine Anlage 11- oder Drittstaaten-Fahrerlaubnis handelt.

Ob die Formulierung des § 30a Abs. 1 FeV wirklich zutreffend ist, müsste unter diesen Grundsätzen noch einmal überlegt werden. Absatz 1 formuliert: „Wird ein aufgrund einer deutschen Fahrerlaubnis ausgestellter Führerschein in einen Führerschein eines Mitgliedstaates (...)“. Meiner Meinung nach handelt es sich nicht um den Umtausch eines Führerscheins, sondern es wird aufgrund der deutschen Fahrerlaubnis eine weitere EU-Fahrerlaubnis mit gleichen oder gegebenenfalls mit erweiterten Berechtigungen erteilt. Aufgrund der Erteilung dieser weiteren Fahrerlaubnis wird dem Antragsteller ein neues Dokument erteilt. Da es auf EU-Ebene geregelt ist, dass jemand nur im Besitz eines Führerscheins sein darf, wird der Ursprungs-Führerschein eingezogen und an die Ausstellungsbehörde zurückgesendet.

Entsprechend § 30a FeV ist nun der Grundgedanke des Mehrfachbesitzes von Fahrerlaubnissen manifestiert worden. Der Inhaber einer umgetauschten deutschen Fahrerlaubnis hat nun das Recht, nach der Rückkehr aus dem erteilenden Mitgliedstaat den ausländischen Führerschein abzugeben und ein deutsches Dokument (§ 30a Abs. 1 Satz 2 spricht leider nur von „dokumentieren“) zu erhalten. In der Praxis gibt es hierzu mehrere Möglichkeiten. Es könnte der ursprüngliche Führerschein wieder ausgehändigt werden oder im Ersatzantragsverfahren ein neuer Führerschein ausgestellt werden. Da die FeV hier keine Regelung vorgesehen hat, was mit deutschen Führerscheinen geschieht, die im Ausland aufgrund eines Umtauschs eingezogen und uns zugesendet wurden, gibt es hierzu die aufgeführten unterschiedlichen Verfahrensweisen.

Wenn auch die Begründung zum Inhalt des § 30a FeV aufgrund des Hinweises auf die Fortführung einer bereits existierenden Fahrerlaubnisnummer meiner Meinung nach einen klaren Hinweis gibt, dass keine alten Dokumente mehr

6) *Auslegungsfragen ...*

ausgehändigt werden, so wäre es wünschenswert gewesen, wenn man bei der Gestaltung des § 30a FeV zum „Rücktausch-Procedure“ klar geregelt hätte, wie der Rücktausch umzusetzen ist. Eine Formulierung wie: „Bei einem Rücktausch in einen deutschen Führerschein sind in diesem die noch gültigen Fahrerlaubnisklassen unverändert durch die Aushändigung eines Führerscheins entsprechend Anlage 8 - Muster 1 zu dokumentieren“ hätte hier spätestens ab dem 19.1.2013 Klarheit geschaffen, da dann die Dokumentation nur noch durch die Aushändigung eines Führerscheins nach dem neuen EU-Muster möglich gewesen wäre. Meiner Meinung nach kann das jetzt schon aufgrund der Ausführungen in der Begründung verfahrenstechnisch nur die Aushändigung eines neuen Führerscheins innerhalb eines Antrages auf einen Ersatz-Führerschein sein.

Insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Mindestalterregelungen in der EU und der unmittelbaren Nähe zu Österreich – dort wurde ebenfalls durch ein System des begleitenden Fahrens (L17) das Mindestalter zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B reduziert – war eine Anpassung der generellen Mindestalterregelung des § 29 Absatz 3 Nr. 1a FeV erforderlich. Durch den Zusatz: „und deren Fahrerlaubnis nicht von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilt worden ist“ wurde jetzt klargestellt, dass nun auch Herabsetzungen des Mindestalters in Deutschland anerkannt werden.

Das Begleitete Fahren stellt grundsätzlich eine Herabsetzung des Mindestalters von 18 Jahren nach Artikel 4 Abs. 4 Buchstabe b der 3. Führerschein-Richtlinie dar. Entsprechend Artikel 4 Abs. 6 Buchstabe b kann das Mindestalter von den einzelnen Mitgliedsstaaten auf 17 Jahre reduziert werden. Entscheidend für die Berechtigung ist Artikel 4 Abs. 6 Satz 3 und 4: „Führerscheine, die nach diesem Absatz Personen ausgestellt wer-

den, deren Alter unter dem in den Absätzen 2 bis 4 angegebenen Alter liegt, sind nur so lange im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats gültig, bis der Inhaber des Führerscheins das in den Absätzen 2 bis 4 vorgesehene Mindestalter erreicht hat. (...) Die Mitgliedstaaten können die Gültigkeit von Führerscheinen in ihrem Hoheitsgebiet anerkennen, die Fahrzeugführern ausgestellt worden sind, deren Alter unter dem in den Absätzen 2 bis 4 angegebenen Mindestalter liegt.“

Die EU-Richtlinie regelt damit grundsätzlich die Berechtigung von Fahrerlaubnissen, die unter Abweichung des Mindestalters von 18 Jahren erteilt werden.⁷ Mit der Änderung des § 29 FeV ist der Verordnungsgeber dieser Möglichkeit gefolgt und hat die grundsätzliche Möglichkeit eingeräumt, dass Inhaber einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis ab dem 17. Lebensjahr von diesen Berechtigungen auf dem Gebiet der BRD Gebrauch machen können, unabhängig davon, von welchen Bedingungen (zum Beispiel „Begleitetes Fahren“) diese Berechtigung abhängt. Somit können Inhaber von einer österreichischen Fahrerlaubnis der Klasse B gegebenenfalls schon mit 17 Jahren unbegleitet in Deutschland Gebrauch machen.

Bleibt zum Abschluss die Änderung in § 28 Abs. 4 FeV. Einleitend muss festgestellt werden, dass der Verordnungsgeber aus den Entscheidungen des EUGH⁸ keine Konsequenzen für die Regelung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 5 FeV gezogen hat. Hier wäre schnellstmöglich Klarheit herzustellen.

An Neuerungen wurden zum 30.6.2012 Sachverhalte unter Nr. 7 und Nr. 8 eingefügt, die die generelle gegenseitige Anerkennung nach Artikel 2 Nr.1 der 3. EU-Führerscheinrichtlinie aussetzen:

- wenn eine EU-Fahrerlaubnis aufgrund einer Drittstaaten-Fahrerlaubnis – Staaten nach der Staatenliste in Anlage 11 sind davon ausgenommen – erteilt wurde, ohne dass die „Umschreiber“ eine theoretische und praktische Prüfung abgelegt haben,

7) Kalus, Mindestalterregelung bei ausländischen Fahrerlaubnissen, VD 2011, Heft 11 ab Seite 310

8) Kalus, Aktuelle Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes, VD 2012, Heft 6 ab Seite 163

- wenn eine erteilte EU-/EWR-Fahrerlaubnis aufgrund eines gefälschten Führerscheins eines Drittstaates – hier sind Staaten nach der Staatenliste in Anlage 11 einbezogen – erteilt wurde,
- wenn zum Zeitpunkt der Erteilung einer Drittstaaten-erlaubnis der Wohnsitz im Inland war und im Anschluss diese Fahrerlaubnis gegebenenfalls sogar nach Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes in einem anderen EU-/EWR-Mitgliedsstaat dort in eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis umgetauscht wurde. Hier wurde unter Anwendung des Ausschlussgrundes in § 29 Abs. 3 Nr. 2 FeV ausgeschlossen, dass diese nach EU-Recht unrechtmäßig erworbene Fahrerlaubnis im Umtauschverfahren in einem anderen EU-/EWR-Staat in eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis eine Berechtigung erwirbt.

Als zweite Alternative wird die Möglichkeit aufgeführt, dass der Zeitpunkt der Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis aufgrund einer Drittstaaten-Fahrerlaubnis zu einem Zeitpunkt liegt, zu dem der Betroffene seinen ordentlichen Wohnsitz in Deutschland hat. Der Erwerb durch Schüler oder Studierende wurde aufgrund der Regelung des § 7 Abs. 2 FeV in beiden Fällen aufgenommen.

Als Grundlage für diese Ausschlussgründe wird Artikel 8 der 2. EU-Führerschein-Richtlinie aufgeführt. Ich gehe davon aus, dass es sich hier um die Anwendung von Artikel 8 Abs. 6 handelt: „(6) Tauscht ein Mitgliedstaat einen von einem Drittland ausgestellten Führerschein gegen einen Führerschein nach dem EG-Muster um, so wird der Umtausch darin vermerkt; dies gilt auch bei jeder späteren Erneuerung oder Ersetzung. Der Umtausch darf nur dann vorgenommen werden, wenn der von einem Drittland ausgestellte Führerschein den zuständigen Behörden des umtauschenden Mitgliedstaats ausgehändigt worden ist. Verlegt der Inhaber dieses Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat, so braucht dieser Mitgliedstaat Artikel 1 Absatz 2 (es handelt sich hier um die gegenseitige Anerkennung der Fahrerlaubnisse) nicht anzuwenden.“

Mit diesen Zusätzen ist der Verordnungsgeber der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (VGH) München gerecht geworden, der eine entsprechende Regelung als erforderlich angesehen hatte. Auch in diesem Fall wäre es zum Verständnis für die Umsetzung wie so oft wünschenswert gewesen, wenn die Begründung in der Bundesrats-Drucksache etwas konkreter und ausführlicher gewesen wäre, da sich diese Regelungen den Mitarbeitern von Fahrerlaubnisbehörden, die diese in die Praxis umsetzen müssen, nicht auf den ersten Blick erschließen. Auf der einen Seite werden von den Praktikern in den Fahrerlaubnisbehörden immer umfangreichere Begründungen und Darlegungen ihrer Entscheidungen gefordert, ansonsten werden die Entscheidungen von den Gerichten als für den Bürger nicht nachvollziehbar eingestuft. Auf der anderen Seite werden die Begründungen für die Änderungen der Rechtsnormen immer fragmentarischer und bedürfen einer intensiven Recherche in anderen Rechtsnormen und der Rechtsprechung. Es kann aus meiner Sicht für den Gesetz- und Verordnungsgeber keinen großen Aufwand darstellen, die erforderlichen Überlegungen, die zur Änderung von Rechtsnormen führen, auch denjenigen nachvollziehbar und schlüssig darzulegen, damit diese damit arbeiten können, ohne Auslegungsprobleme erst mit den zuständigen Ministerien und Mittelbehörden oder gar durch die Rechtsprechung klären zu lassen. Und dies dann noch mit dem Ergebnis, dass die Regelungen in den einzelnen Ländern unterschiedlich umgesetzt werden.

Es gäbe eine einfache Lösung, um unser Verwaltungshandeln zu vereinfachen. Der Gesetz- und Verordnungsgeber müsste nur nachvollziehbar erklären, was warum gewollt ist. Dann würden viele Zeitrressourcen eingespart, die für die eigentliche Arbeit eingesetzt werden könnten. ■

Volker Kalus ist Leiter der Führerscheinstelle der Stadt Ludwigshafen und Dozent für Fahrerlaubnis-, Fahrlehrer- und Personenbeförderungsrecht.

