

## Straßenverkehrsrecht

Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrs-Ordnung, Fahrerlaubnis-Verordnung, Fahrzeug-Zulassungsverordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (Auszug), Bußgeldkatalog, Gesetzesmaterialien, Verwaltungsvorschriften und einschlägige Bestimmungen des StGB und der StPO

von

Peter Hentschel, Prof. Dr. Peter König, Dr. Peter Dauer

42. Auflage

Straßenverkehrsrecht – Hentschel / König / Dauer

schnell und portofrei erhältlich bei [beck-shop.de](http://beck-shop.de) DIE FACHBUCHHANDLUNG

Thematische Gliederung:

Straßenverkehrsrecht, Personenbeförderung



Verlag C.H. Beck München 2013

Verlag C.H. Beck im Internet:

[www.beck.de](http://www.beck.de)

ISBN 978 3 406 64372 9

**Begr** zur Neufassung durch ÄndG v 6. 4. 1980: VkB1 80 248. 1

**Begr** zum ÄndG v 24. 4. 1998 (BRDrucks 821/96 S 76): 2

**Zu Absätzen 1 und 2:** Klarstellung, dass es sich bei Prüfungen, Abnahmen, Begutachtung, Untersuchungen, Verwarnungen und Registerauskünften um gebührenpflichtige Amtshandlungen handelt. Die Gebührenpflicht gilt auch für Registerauskünfte unabhängig davon, ob es sich um einfache Auskünfte im Sinne von § 7 Nr. 1 Verwaltungskostengesetz handelt oder nicht. Ausgenommen von der Gebührenpflicht sind im Hinblick auf § 19 Abs. 7 Bundesdatenschutzgesetz aber Auskünfte an den Betroffenen über die über ihn im Verkehrszentralregister und im Zentralen Fahrerlaubnisregister eingetragenen Daten (vgl. § 30 Abs. 8 und § 58 StVG). Gebührenpflichtige Verwarnungen sind vor allem solche nach dem Punktsystem (vgl. Gebühren-Nr. 210 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr). Verwarnungen nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz erfolgen gebührenfrei (vgl. § 56 Abs. 3 Satz 2 OWiG).

**Begr** zum ÄndG v 14. 1. 04 (BTDrucks 15/1802 S 76): **Zu Absatz 6:** Nach § 6a des Straßenverkehrsgesetzes in der zurzeit gültigen Fassung wird eine Gebühr, deren Höhe nach örtlichen Verhältnissen unterschiedlich hoch sein kann, pro halbstündliches Parkzeitintervall vorgegeben. Diese Regelung erlaubt es beim heute bestehenden Parkdruck nicht, flexibel auf die besonderen lokalen Verhältnisse zu reagieren, obwohl die vorhandenen Geräte dies technisch ohne weiteres ermöglichten. 3

...  
Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, ein kostenfreies Parken ohne zeitliche Vorgaben einzuräumen, die Gebühren pro Zeitintervall schrittweise unterschiedlich zu gestalten, kürzere Taktzeiten als halbstündliche Intervalle vorzugeben und Gebühren nach einer räumlichen Staffelung erheben zu können.

**Begr** zum ÄndG v 3. 5. 05 (VkB1 05 437): **Zu Absatz 1 Nr 1 d:** Die Änderung dient dazu, den Verwaltungsaufwand des Kraftfahrt-Bundesamtes, welcher aus der Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben im Zusammenhang mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes entstehen wird, über eine Ergänzung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr abzudecken. Sie ermöglicht die Erhebung von Kosten für Amtshandlungen des Kraftfahrt-Bundesamtes nach dem Fahrpersonalgesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen. Die Regelung ist auf die Tätigkeiten des Kraftfahrt-Bundesamtes beschränkt. ... 4

**Begr** zum ÄndG v 14. 8. 06 (BRDrucks 259/06, S 25): **Zu Absatz 1 Nr 1 e:** Die Änderung in § 6a Abs. 1 berücksichtigt die Notwendigkeit, auch für Verwaltungsmaßnahmen nach dem BKrFQG Gebührensätze festzulegen und schafft für den Verordnungsgeber die notwendige Ermächtigung. Mit der Änderung der Ermächtigung in § 6a Abs. 2 wird die Bestimmtheit der Regelung verbessert. 5-8

1. Soweit Bundeskostenrecht (§ 6a StVG, GebOST, BVerwKostenG) das Landeskostenrecht nicht ausdrücklich ausschließt, gilt auch dieses (BVerwG VRS 57 70 – kostenpflichtige Anfrage nach dem Halter). Verwarnungen nach § 4 III (Punktsystem) sind gem Abs 1 Nr 1 gebührenpflichtig. Die abw, zur früheren Allgemeinen VwV zu § 15 b StVZO ergangene Rspr ist überholt. Bei begünstigenden Amtshandlungen (zB Sonderparkberechtigung) gelten für den die Gebührenhöhe bestimmenden VOGOber als Bemessungskriterien gem Abs 2 S 2 das Kostendeckungs- und das Äquivalenzprinzip (Kosten des Verwaltungsaufwands, Wert/Nutzen für den Begünstigten), s OVG Saarlouis ZfS 99 313. Die Gebühr für eine Sonderparkberechtigung zugunsten von Anwohnern (§ 45 1b Nr 2 StVO) muss sich nachprüfbar an einer konkreten Kosten-Wert-Ermittlung orientieren (VG Münster NJW 85 3092), bei der die vorausgegangene Einrichtung der Sonderparkzone außer Betracht zu bleiben hat (OVG Münster VRS 72 391 = StVE 4, OVG Saarlouis ZfS 99 313). Erhebung von Entgelten für die Benutzung von tatsächlich öffentlichem, straßenrechtlich nicht gewidmetem VRaum, auf dem kein Gemeingebrauch besteht: § 52 StVO. 9

2. Gegen die Schaffung von Gebührentatbeständen in der GebOST für bloße **Androhung** 10 von Maßnahmen iS von Abs 1 sind in der Judikatur Bedenken erhoben worden, sofern eine solche Androhung in den in Abs 1 genannten Rechtsgrundlagen nicht ausdrücklich vorgesehen oder kraft Sinnzusammenhangs nicht zwingend vorausgesetzt ist (OVG Saarlouis VM 81 31). So ist zB die *Androhung* einer Fahrtenbuchauflage weder im StVG noch in einer auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsnorm als „Amtshandlung“ (s Abs 1) vorgesehen (§ 31a StVZO Rz 9a). Nachdem BVerwG NJW 83 1811 (wie zuvor auch schon VGH Mü DAR 78 334, OVG Saarlouis VM 81 31) entschieden hatte, dass die Erhebung einer Gebühr für die Androhung einer Fahrtenbuchauflage durch die GebOST nicht gedeckt war und der Auffangtatbestand der

## I StVG § 6b

### I. Verkehrsvorschriften

Gebühren-Nummer 399 dafür nicht herangezogen werden konnte, wurde durch ÄndVO v 24. 3. 88 (BGBl I 427) die Gebührennummer 398 („Androhung der Anordnung der im 2. Abschnitt genannten Maßnahmen, soweit bei den einzelnen Gebühren-Nummern die Androhung nicht bereits selbst genannt ist“) in die Anl zu § 1 GebOST eingefügt. Die Androhung einer Maßnahme kann aber nach dem Grundsatz der Bestimmtheit der gebührenpflichtigen Amtshandlungen vom BMV nur dann gebührenpflichtig gemacht werden, wenn sie entweder im Straßenverkehrsrecht ausdrücklich vorgesehen oder kraft Sinnzusammenhangs zwingend vorausgesetzt ist (BVerwG NJW 83 1811, OVG Saarlouis VM 81 31). Beide Voraussetzungen sind bei der Androhung einer Fahrtenbuchauflage nicht gegeben, so dass die Erhebung einer Gebühr auf der Grundlage der Gebühren-Nummer 398 nicht von § 6a I, II gedeckt ist (VG Weimar Urt v 16. 3. 06 2 K 1185/05 We, nv). Das Gleiche gilt für die Androhung von Maßnahmen nach § 46 III, §§ 11–14 FeV, anders als für deren Anordnung (VG Hb DAR 93 404 zu § 15b II StVZO alt). Soweit das BVerwG in seinem Urteil vom 17. 12. 82 7 C 107/79 juris ausführt, dem VOGeber bleibe es gem § 6a I, II rechtlich unbenommen, Amtshandlungen, die das StrVR nicht besonders nennt oder voraussetzt, die jedoch – wie die Androhung der Fahrtenbuchauflage – in Vollzug einer straßenverkehrsrechtlichen Vorschrift ergehen oder sich daraus ableiten, in den Katalog der kostenpflichtigen Maßnahmen aufzunehmen (insoweit nicht in NJW 83 1811 abgedruckt), setzt es sich in Widerspruch zu seinen eigenen Maßstäben hinsichtlich der notwendigen Orientierung am Grundsatz der Bestimmtheit der gebührenpflichtigen Amtshandlungen. Dieser weitgehenden Auslegung kann deswegen nicht gefolgt werden.

- 11 **3. Zulassung von Fz nur bei Entrichtung ausstehender Gebühren. Abs 8** (eingefügt in das ÄndG v 3. 5. 05, BGBl I 05 1221, durch den Vermittlungsausschuss, BRDrucks 187/05, VbBl 05 437) ermächtigt die Länder, die Zulassung von Fz von der Entrichtung der dafür bestimmten Gebühren und Auslagen, vor allem aber von der Entrichtung rückständiger Gebühren und Auslagen aus vorausgegangenem Zulassungsvorgängen abhängig zu machen. Von dieser Ermächtigung hat zB Hamburg durch das Gesetz über die Entrichtung von Fahrzeugzulassungsgebühren (Fahrzeugzulassungsgebührenentrichtungsgesetz – FzZulGebEntrG) v 6. 7. 06 (HmbGVBl 06 396) Gebrauch gemacht. Abs 8 enthält **keine Verordnungsermächtigung** für die Landesregierungen; der Wortlaut der Norm und der Vergleich mit anderen, diesbezüglich eindeutig formulierten Verordnungsermächtigungen im StVG sprechen dagegen. Vielmehr ist von einer deklaratorischen Konkretisierung der Restkompetenz der Länder im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes auszugehen. Zur Umsetzung von Abs 8 ist ein formelles Gesetz im Übrigen unverzichtbar, weil die Vorenthaltung der FzZulassung bis zur vorherigen Bezahlung der Gebühren und sämtlicher sonstiger rückständiger Gebühren einen Eingriff in die subjektiven Rechte des Antragstellers darstellt und in den Schutzbereich des Art 2 I GG (allgemeine Handlungsfreiheit) eingreift. **Rückständige Gebühren** aus Zulassungsvorgängen entstehen idR, wenn die Zulassungsbehörde von Amts wegen auf Grund eines Fehlverhaltens des FzHalters gebührenpflichtig aktiv werden muss (zB Maßnahmen bei Fehlen des Versicherungsschutzes, bei von der Polizei festgestellten FzMängeln, bei Nichtbefolgung von Mitteilungspflichten), den Haltern gegenüber Gebührenbescheide erlässt und diese nicht zahlen. Diese Gebührenforderungen knüpfen an die Voraussetzungen der FzZulassung an und sind deswegen als Gebühren aus Zulassungsvorgängen anzusehen. Diese weite Auslegung ist angezeigt, weil ansonsten wegen der Anwendung des Zug-um-Zug-Prinzips bei der Zulassung in der Praxis (Zulassung nur nach vorheriger Zahlung der Gebühren für die aktuelle Zulassung) Rückstände nicht entstehen könnten und die Regelung des Abs 8 inhaltsleer wäre.

### Herstellung, Vertrieb und Ausgabe von Kennzeichen

**6b** (1) Wer Kennzeichen für Fahrzeuge herstellen, vertreiben oder ausgeben will, hat dies der Zulassungsbehörde vorher anzuzeigen.

(2) (weggefallen)

(3) Über die Herstellung, den Vertrieb und die Ausgabe von Kennzeichen sind nach näherer Bestimmung (§ 6 Abs. 1 Nr. 8) Einzelnachweise zu führen, aufzubewahren und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(4) Die Herstellung, der Vertrieb oder die Ausgabe von Kennzeichen ist zu untersagen, wenn diese ohne die vorherige Anzeige hergestellt, vertrieben oder ausgegeben werden.

(5) Die Herstellung, der Vertrieb oder die Ausgabe von Kennzeichen kann untersagt werden, wenn

1. Tatsachen vorliegen, aus denen sich die Unzuverlässigkeit des Verantwortlichen oder der von ihm mit Herstellung, Vertrieb oder Ausgabe von Kennzeichen beauftragten Personen ergibt, oder
2. gegen die Vorschriften über die Führung, Aufbewahrung oder Aushändigung von Nachweisen über die Herstellung, den Vertrieb oder die Ausgabe von Kennzeichen verstoßen wird.

**Begr** zum ÄndG v 11. 9. 02 (BTD Drucks 14/8766 S 59): Die Vorschriften über ein amtliches Berechtigungsscheinverfahren sind aufzuheben, um der Gefahr zu begegnen, dass in der Bundesrepublik Deutschland unterschiedliches Recht mit strafrechtlichen Konsequenzen angewendet wird, je nach dem, ob die Kfz-Zulassungsbehörde ein von ihr vorgegebenes Berechtigungsscheinverfahren vorschreibt oder nicht. Die 1978 beabsichtigte Einführung eines amtlichen Berechtigungsscheinverfahrens wurde wegen des hohen verwaltungsmäßigen und finanziellen Aufwandes sowie der fehlenden Erkenntnis über den kriminologischen Stellenwert des Kennzeichenmissbrauchs beim Diebstahl von Kraftfahrzeugen 1984 verworfen. Das amtliche Berechtigungsscheinverfahren war als flankierende Maßnahme für die 1978 beabsichtigte Einführung eines fälschungssicheren Kennzeichens vorgesehen. Die seinerzeit entwickelten Vorstellungen zur zwingenden Vorlage des Berechtigungsscheins bei den Zulassungsbehörden für den Erwerb von Kfz-Kennzeichen wurden nicht verbindlich eingeführt. Eine wirksame Bekämpfung von Straftaten mit Fahrzeugen, insbesondere die illegale Verwendung von Kfz-Kennzeichen von stillgelegten oder abgemeldeten Fahrzeugen, wird durch ein Berechtigungsscheinverfahren nicht gewährleistet. Eine bundeseinheitliche Regelung des Verfahrens sowie der Art und Weise der Vergabe von amtlichen Berechtigungsscheinen wird deshalb nicht mehr als erforderlich angesehen. In nahezu allen Ländern gibt es Zulassungsbehörden, die Bescheinigungen für den Gang zur Prägestelle ausgeben, hierbei handelt es sich jedoch nicht um ein Berechtigungsscheinverfahren im Sinne der Vorschriften. Auf Grund des Urteils des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 30. 10. 1998–1 St RR 170/98 – (NSfZ-RR 1999, S. 153) ist die vertretene Auffassung, dass vor Verkündung der Rechtsverordnung die vorgenannte Regelung nicht greife und die Vorlage eines amtlichen Berechtigungsscheins nicht erforderlich sei, nicht aufrecht zu halten.

Strafnorm: § 22a. Steinke, Diebstahls- und fälschungssichere Kennzeichen, vollautomatische Fahndung, PTV 80 341. Jagow, Fälschungssichere Kfz-Kennzeichen, VD 82 66.

## Herstellung, Vertrieb und Ausgabe von Kennzeichenvorprodukten

**6c** § 6 b Abs. 1, 3, 4 Nr. 1 sowie Abs. 5 gilt entsprechend für die Herstellung, den Vertrieb oder die Ausgabe von bestimmten – nach näherer Bestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung festzulegenden (§ 6 Abs. 1 Nr. 8, Abs. 2) – Kennzeichenvorprodukten, bei denen nur noch die Beschriftung fehlt.

## Auskunft und Prüfung

**6d** (1) Die mit der Herstellung, dem Vertrieb oder der Ausgabe von Kennzeichen befassten Personen haben den zuständigen Behörden oder den von ihnen beauftragten Personen über die Beachtung der in § 6 b Abs. 1 bis 3 bezeichneten Pflichten die erforderlichen Auskünfte unverzüglich zu erteilen.

(2) Die mit der Herstellung, dem Vertrieb oder der Ausgabe von Kennzeichenvorprodukten im Sinne des § 6 c befassten Personen haben den zuständigen Behörden oder den von ihnen beauftragten Personen über die Beachtung der in § 6 b Abs. 1 und 3 bezeichneten Pflichten die erforderlichen Auskünfte unverzüglich zu erteilen.

(3) Die von der zuständigen Behörde beauftragten Personen dürfen im Rahmen der Absätze 1 und 2 Grundstücke, Geschäftsräume, Betriebsräume und Transportmittel der Auskunftspflichtigen während der Betriebs- oder Geschäftszeit zum Zwecke der Prüfung und Besichtigung betreten.

## Führen von Kraftfahrzeugen in Begleitung

**6e** (1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zur Senkung des Unfallrisikos junger Fahranfänger die erforderlichen Vorschriften zu erlassen, insbesondere über

## I StVG § 6e

### I. Verkehrsvorschriften

1. das Herabsetzen des allgemein vorgeschriebenen Mindestalters zum Führen von Kraftfahrzeugen mit einer Fahrerlaubnis der Klassen B und BE,
2. die zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen notwendigen Auflagen, insbesondere dass der Fahrerlaubnisinhaber während des Führens eines Kraftfahrzeuges von mindestens einer namentlich benannten Person begleitet sein muss,
3. die Aufgaben und Befugnisse der begleitenden Person nach Nummer 2, insbesondere über die Möglichkeit, dem Fahrerlaubnisinhaber als Ansprechpartner beratend zur Verfügung zu stehen,
4. die Anforderungen an die begleitende Person nach Nummer 2, insbesondere über
  - a) das Lebensalter,
  - b) den Besitz einer Fahrerlaubnis sowie über deren Mitführen und Aushändigung an zur Überwachung zuständige Personen,
  - c) ihre Belastung mit Eintragungen im Verkehrszentralregister sowie
  - d) über Beschränkungen oder das Verbot des Genusses alkoholischer Getränke und berauschender Mittel,
5. die Ausstellung einer Prüfungsbescheinigung, die abweichend von § 2 Abs. 1 Satz 3 ausschließlich im Inland längstens bis drei Monate nach Erreichen des allgemein vorgeschriebenen Mindestalters zum Nachweis der Fahrberechtigung dient, sowie über deren Mitführen und Aushändigung an zur Überwachung des Straßenverkehrs berechnigte Personen,
6. die Kosten in entsprechender Anwendung des § 6a Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 4 und
7. das Verfahren.

(2) <sup>1</sup>Eine auf der Grundlage der Rechtsverordnung nach Absatz 1 erteilte Fahrerlaubnis der Klassen B und BE ist zu widerrufen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber entgegen einer vollziehbaren Auflage nach Absatz 1 Nummer 2 ein Kraftfahrzeug ohne Begleitung durch eine namentlich benannte Person führt. <sup>2</sup>Die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis erfolgt unbeschadet der übrigen Voraussetzungen nach den Vorschriften des § 2 a.

(3) <sup>1</sup>Im Übrigen gelten die allgemeinen Vorschriften über die Fahrerlaubnispflicht, die Erteilung, die Entziehung oder die Neuerteilung der Fahrerlaubnis, die Regelungen für die Fahrerlaubnis auf Probe, das Fahrerlaubnisregister und die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr. <sup>2</sup>Für die Prüfungsbescheinigung nach Absatz 1 Nr. 5 gelten im Übrigen die Vorschriften über den Führerschein entsprechend.

- 1 **Begr** (VkB1 05 689): An mehr als einem Fünftel (22%) aller Unfälle mit Personenschäden waren 2003 18- bis 24-Jährige als Fahrzeugführer beteiligt. Dabei trug gerade die Gruppe der 18- bis 20-Jährigen – d. h. der Fahranfänger – überdurchschnittlich häufig die Hauptschuld am Unfall; 69% der an einem Unfall beteiligten Pkw-Fahrer dieser Altersgruppe waren auch die Hauptverursacher des Unfalls. Diese Zahl ist seit einigen Jahren annähernd unverändert. Die Einführung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ kann einen Beitrag zur Senkung dieses hohen Unfallrisikos leisten, und zwar insbesondere auf Grund des „mäßigen Einflusses“ einer Begleitung. Studien (Gregersen et al. 2002, Mei-Li Lin, 2003, Ellinghaus & Schlag, 2001) wie auch Erfahrungen im Ausland (Österreich) lassen erwarten, dass es bei Fahrten in Begleitung zu weniger Unfällen kommt als bei Fahrten ohne Begleitung, jedenfalls sofern es sich bei den Begleitern nicht um Personen gleichen Alters handelt. Gleichzeitig führt die Fahrpraxis in Begleitung zu mehr Fahrkompetenz, die weiterwirkt, wenn der Fahranfänger ab dem 18. Lebensjahr nach Erwerb des Führerscheins ohne Begleitung fahren darf. Bei entsprechender Fahrpraxis kann daher davon ausgegangen werden, dass Fahranfänger nach der Begleitphase mit einem deutlich herabgesetzten Risikoniveau in die Phase des selbstständigen Fahrens eintreten. ...

Auch beim Modell des „Begleiteten Fahrens ab 17“ sind die Fahranfänger verantwortliche Führer der Fahrzeuge und die Begleiter haben lediglich den „Status“ von Beifahrern. Die Begleiter haben keine besonderen Aufgaben, insbesondere keine Ausbildungsfunktion. Die Ausbildung obliegt auch beim Modell des „Begleiteten Fahrens ab 17“ ausschließlich dem Berufsstand der Fahrlehrer.

- 2 **Zu Abs 1:** Die Nummer 4 ermächtigt und verpflichtet dazu, Mindestanforderungen („Auswahlkriterien“) an den potenziellen Begleiter zu bestimmen, namentlich im Hinblick auf sein Mindestalter (zur Vermeidung des „Peer“-Effektes), den Besitz einer Fahrerlaubnis (Verkehrserfahrung) und hinsichtlich der Anzahl von Punkten im Verkehrszentralregister, mit denen der Begleiter höchstens belastet sein darf (Zuverlässigkeit). Darüber hinaus soll eine Regelung über eine „Promillegrenze“ für den Begleiter getroffen werden können. Mit diesen Anforderungen an die begleitende Person sind keine Verpflichtungen oder Aufgabenzuweisungen insbesondere i. S. einer besonderen Ausbilderfunktion verbunden. Der von der Anwesen-

heit eines Begleiters ausgehende „mäßige“ Einfluss auf das Fahrverhalten des Fahranfängers wird durch diese Vorgaben gefördert und unterstützt, so dass es gerechtfertigt ist, an den Begleiter diese Anforderungen zu stellen. Da er seine Begleitfunktion stets freiwillig wahrnimmt, ist damit auch kein unzulässiger Eingriff in seine Rechtsposition verbunden.

Die **Nummer 5** enthält die Ermächtigung, Regelungen über die Ausstellung von Prüfungsbescheinigungen zu erlassen. Mit Übergabe der Prüfungsbescheinigung beginnt die Probezeit (§ 2a Abs. 1 Satz 1 StVG). Ab Vollendung des 18. Lebensjahres kann ein Führerschein im Kartenformat nach Muster 1 der Anlage 8 zur FeV dem Fahranfänger ausgehändigt werden. Dabei kann die Behörde die Auskünfte einholen, die auch bei Ausstellung eines Ersatzführerscheins möglich sind. Spätestens drei Monate nach Vollendung des 18. Lebensjahres verliert die Prüfungsbescheinigung ihre Gültigkeit als Fahrerlaubnis. Damit wird den Fahrerlaubnisinhabern ausreichend Zeit gewährt, um „nahtlos“ die Prüfungsbescheinigung in einen unbefristeten Führerschein im Kartenformat umzutauschen. Auch nach Ablauf der Frist ist die Ausstellung eines Führerscheins im Kartenformat möglich, da die Fahrerlaubnis mit Aushändigung der Prüfungsbescheinigung unbefristet erteilt wurde.

**Zu Abs 3 (jetzt Abs 2):** Die Vorschrift schreibt den zwingenden Widerruf der Fahrerlaubnis gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG vor, wenn der Fahrerlaubnisinhaber gegen eine vollziehbare Auflage nach Absatz 1 Nr. 2 über die Begleitung durch mindestens eine namentlich benannte Person während des Führens von Kraftfahrzeugen verstößt [Fahrt ohne Begleitperson; eine solche liegt auch vor, wenn die Begleitperson nicht die Anforderungen nach Absatz 1 Nr. 4 bzw. nach der dies näher bestimmenden Rechtsverordnung erfüllt (vgl. § 48a Abs. 5 und 6 FeV – neu –)]. Entsprechend den Vorgaben des § 2a Abs. 2 Nr. 1 StVG über die Probezeit muss der Fahranfänger nach dem Widerruf der Fahrerlaubnis der Klassen B oder BE an einem Aufbauseminar teilnehmen, bevor die Fahrerlaubnis neu erteilt werden kann.

**Zu Abs 4 (jetzt Abs 3):** Klarstellung, dass im Übrigen die allgemeinen fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen Anwendung finden. Die Zuständigkeit der Fahrerlaubnisbehörde bestimmt sich nach den allgemeinen Regeln, die für jede Fahrerlaubnis gelten. Wird der Hauptwohnsitz verlegt, ist die für den neuen Wohnsitz zuständige Fahrerlaubnisbehörde bei einem Auflagenverstoß zum Widerruf befugt (vgl. § 73 Abs. 2 Satz 1 FeV).

**Begr** zum ÄndG v 2. 12. 10 (BTDrs 17/3022 S 10): Die vorliegenden Ergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Wirksamkeit des bis zum 31. Dezember 2010 befristeten Modellvorhabens „Begleitetes Fahren ab 17“ belegen, dass das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ einen deutlichen Gewinn für die Verkehrssicherheit der jungen Fahranfänger bringt. In der Anfangsphase des selbständigen Fahrens ergibt sich eine Verringerung des Unfall- und Deliktsrisikos in einem zweistelligen Prozentbereich (22 Prozent weniger Unfälle und 20 Prozent weniger Verkehrsverstöße), und die Teilnahme am „Begleiteten Fahren ab 17“ führt zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz. ...

Durch die Änderungen im StVG wird das „Begleitete Fahren ab 17“ in seiner einfachen und bürgerfreundlichen Form in das Dauerrecht überführt. Über die hierfür notwendigen Regelungen, die insbesondere die modellspezifischen Vorschriften aufheben, sind keine Änderungen bei den Anforderungen an den oder die namentlich benannten Begleiter vorgesehen. Es soll nur deutlicher herausgestellt werden, dass das Fahren ohne Begleiter einen schwerwiegenden Verstoß darstellt, der wie bisher mit dem Widerruf der Fahrerlaubnis geahndet wird. Dazu kommt ein Bußgeld, eine Verlängerung der Probezeit, und vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis ist wie bisher die Teilnahme an einem Aufbauseminar nachzuweisen.

**1. Begleitetes Fahren ab 17 Jahren.** Mit ÄndG v 14. 8. 05 (BGBl I 2412) wurde die bis 31. 12. 10 befristete (§ 65 XII 1 in der damaligen Fassung) Rechtsgrundlage für Modellversuche der Länder zum Begleiteten Fahren ab 17 eingeführt. Die Idee des Begleiteten Fahrens zielt darauf ab, den mit einem überdurchschnittlichen Unfallrisiko belasteten jungen Fahranfängern während der besonders riskanten ersten Phase ihrer Fahrpraxis durch Anwesenheit einer verkehrserfahrenen Begleitperson eine erweiterte fahrpraktische Kompetenzgrundlage zur Verfügung zu stellen (BASt-Bericht „Begleitetes Fahren ab 17“, Heft M 154, S 9). Man erhoffte sich eine signifikante Senkung des Unfallrisikos junger Fahranfänger (Begr VkbI 05 689 f, Dauer VD 06 3). Nachdem die Modellversuche diese Erwartung bestätigt hatten (Begr Rz 6, § 48a FeV Rz 9, Sturzbecher VGT 10 292ff), wurden die Regelungen zum Begleiteten Fahren ab 17 durch ÄndG v 2. 12. 10 (BGBl I 1748) und durch ÄndVO v 17. 12. 10 (BGBl I 2279) leicht modifiziert zum 1. 1. 11 dauerhaft in das Straßenverkehrsrecht übernommen. Die im Rahmen der bis 31. 12. 10 durchgeführten Modellversuche erteilten FE bleiben unbefristet gültig (§ 65 XII).

**2. Die Ermächtigung** des Abs 1 ist die Grundlage für den Unterabschnitt II. 10. der FeV (§§ 48a, 48b, Anl 8a FeV), der das **Begleitete Fahren** mit einer FE der Kl B und BE schon ab

## I StVG § 6e

### I. Verkehrsvorschriften

Vollendung des 17. Lebensjahres ermöglicht. Die Teilnahme von Fahranfängern am Begleiteten Fahren ab 17 ist freiwillig.

- 16 3. Mindestens eine namentlich benannte **Begleitperson** muss den jugendlichen FEInhaber während des Führens eines Kfz im öffentlichen StrV begleiten (Abs 1 Nr 2). Die Begleitperson gilt, anders als der Fahrlehrer (§ 2 XV 2), nicht als FzF; Führer ist vielmehr der jugendliche FzLenker (Begr VklBl 05 690). Dem Begleiter obliegen auch **keine Ausbildungsaufgaben**. Seine Aufgaben und Befugnisse sind gem Abs 1 Nr 3 im Einzelnen in § 48a IV FeV geregelt. Abs 1 Nr 4 ermächtigt den VOGeber nicht nur zur Bestimmung der **Auswahlkriterien**, die eine Begleitperson erfüllen muss; vielmehr verpflichtet diese Vorschrift den VOGeber zu konkreten Vorschriften über dessen Lebensalter, FEBesitz, bisheriges Verhalten im StrV (Eintragungen im VZR) und die Frage nach der Zulässigkeit der Beeinflussung durch Alkohol oder andere berauschende Mittel während der Begleitung. Diese Kriterien sind im Einzelnen in § 48a V, VI FeV festgelegt. **Fahren ohne benannte Begleitperson** ist OW (§ 75 Nr 15 FeV, Nr 251a BKatV), die nach § 28 III Nr 3 in das VZR einzutragen ist, und schwerwiegende Zuwiderhandlung im Rahmen der Probezeitregelungen (Nr 2.5 Anl 12 FeV), führt somit zur Anordnung eines Aufbauseminars (§ 2a II 1 Nr 1) und damit zur Verlängerung der Probezeit (§ 2a IIa), und hat Widerruf der FE zu Folge (Abs 2 S 1, Rz 19, § 48a FeV Rz 22).
- 17 4. **Haftungsrechtlich** steht die Begleitperson mangels Ausbilderfunktion grundsätzlich jedem beliebigen anderen Begleiter eines Fahranfängers gleich, der Rat oder Hinweise erteilt (*Dauer* VD 06 10, *Sapp* NJW 06 409, *Lang/Stahl/Huber* NZV 06 451). Handelt es sich bei der Begleitperson um einen Erziehungsberechtigten, so kann allerdings uU eine Haftung gem § 832 BGB (Verletzung der Aufsichtspflicht) gegeben sein (*Feltz*, 41. VGT 03 41 ff, 48 f, *Feltz/Kögel* DAR 04 123, 126, *Brock* DAR 06 64). Abs 1 Nr 4 d iVm § 48a VI FeV ist Schutzgesetz iSv § 823 II BGB (*Fischinger/Seibl* NJW 05 2889, *Lang/Stahl/Huber* NZV 06 452); ein Verstoß der Begleitperson gegen die Alkohol- und Drogenregelung kann also zur Haftung nach § 832 II BGB führen. Hinsichtlich der **Haftung des jugendlichen FEInhabers** aus § 823 BGB wird die gem § 828 III BGB erforderliche Einsichtsfähigkeit wohl nur selten zu verneinen sein (*Fischinger/Seibl* NJW 05 2887, *Brock*, DAR 06 63, *Sapp* NJW 06 408, *Lang/Stahl/Huber* NZV 06 451, s aber *Feltz/Kögel* DAR 05 121). Der Nachweis fehlenden Verschuldens gem § 18 I 2 wird idR nicht mit dem Hinweis auf einen falschen Rat der Begleitperson geführt werden können, s *Fischinger/Seibl* NJW 05 2888. Kein Mitverschulden des jugendlichen FEInhabers bei Auflagenverstoß (*Lang/Stahl/Huber* NZV 06 451 f).
- 18 5. Eine **Prüfungsbescheinigung** (Muster Anl 8a FeV) wird dem jugendlichen FEBewerber (statt eines FS) erteilt (Abs 1 Nr 5). Die Aushändigung ist die Erteilung einer FE der Kl B oder BE (§ 22 IV 7 FeV). Die Einzelheiten sind in § 48a FeV geregelt (s dort Rz 18). Gem Abs 3 S 2 gelten für die Prüfungsbescheinigung die Vorschriften über den FS entsprechend. Die **Probezeit** beginnt mit Aushändigung der Prüfungsbescheinigung. Die Auflage, nur in Begleitung zu fahren, entfällt mit Vollendung des 18. Lebensjahres kraft Gesetzes (§ 48a II 2 FeV), nicht erst, wenn der Inhaber der Prüfungsbescheinigung einen Kartenführerschein erhält.
- 19 6. **Widerruf der FE** der Kl B oder BE (auch der gem § 6 III Nr 4 FeV eingeschlossenen Klassen AM und L, s § 48a FeV Rz 22) ist gem Abs 2 zwingend für den Fall vorgeschrieben, dass der Fahranfänger ohne benannte Begleitperson ein fahrerlaubnispflichtiges Kfz im öffentlichen StrV führt. Die Regelung aus der Modellversuchsphase, wonach der Widerruf auch dann zu erfolgen hatte, wenn der FEInhaber zwar von einer benannten Person begleitet wurde, diese aber nicht die Voraussetzungen des Abs 1 Nr 4 bzw des § 48a V, VI FeV erfüllte (früherer Abs 3 S 1, Begr Rz 4), wurde nicht übernommen. Zum Widerruf s § 48a FeV Rz 22. Es handelt sich dabei nicht um eine Entziehung der FE nach § 46 FeV wegen fehlender Kraftfahreignung. Für **Neuerteilung der FE nach Widerruf** besteht keine Sperrfrist, medizinisch-psychologische Untersuchung ist nicht anzuordnen (§ 48a FeV Rz 23). Neuerteilung der FE der Kl B oder BE nach Widerruf setzt lediglich Teilnahme an einem Aufbauseminar gem § 2a II 1 Nr 1 voraus (Abs 2 S 2 iVm § 2a V 1).
- 20 7. **Die allgemeinen fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen** finden im Übrigen gem Abs 3 S 1 auch auf das Begleitete Fahren Anwendung. Das gilt zB auch für die Zuständigkeit der FEB. Bei Wohnsitzverlegung ist im Falle des Abs 2 (Auflagenverstoß) die für den neuen Wohnsitz zuständige FEB zum Widerruf befugt, § 73 II 1 FeV (s Begr, VklBl 05 691).

## II. Haftpflicht

**Lit:** *Böhmer*, Verschleierte Gefährdungshaftung?, MDR 63 983. *Büchler*, VUnfall: Zurechnung des Fehlverhaltens Dritter, MDR 97 709. v. *Caemmerer*, Die Bedeutung des Schutzbereichs einer Rechtsnorm ..., DAR 70 283. *Deutsch*, Methode und Konzept der Gefährdungshaftung, VersR 71 1. *Derselbe*, Gefährdungshaftung: Tatbestand und Schutzbereich, JuS 81 317. *Dunz*, Gefährdungshaftung und Adäquanz in der neueren Rspr des BGH, VersR 84 600. *E. v. Hippel*, Schadenausgleich bei VUnfällen, 1968. *Lange*, Umfang der Schadenersatzpflicht bei einem VUnfall; Methoden der Schadensbegrenzung, JuS 73 280. *Lemcke*, Gefährdungshaftung im StrV unter Berücksichtigung der Änderungen durch das 2. SchadÄndG, ZfS 02 318. *G. Müller*, Besonderheiten der Gefährdungshaftung nach dem StVG, VersR 95 489. *Nüßgens*, Im Spannungsfeld zwischen Erweiterung und Begrenzung der Haftung, BGH-F 1975. *Sanden*, Der prima-facie-Beweis in der VRspr des BGH ..., VersR 66 201. *Schneider*, ... Beweislast im Verkehrsunfallprozeß, MDR 84 906. *Schoreit*, Vertrauensgrundsatz und KfzHaftung, NJW 66 919. *Schultz*, Gefährdungshaftung bei nicht-öffentlichem V, VersR 64 575. *Steffen*, Der normative VUnfallschaden, NJW 95 2057. *Stoll*, Adäquanz und normative Zurechnung bei der Gefährdungshaftung, Karlsruher Forum 83 184 (Beilage zu VersR 83 H 41). *Stürmer*, Der Unfall im StrV und der Umfang des Schadenersatzes unter besonderer Berücksichtigung des Nichtvermögensschadens, DAR 86 7.

### Haftung des Halters, Schwarzfahrt

**7** (1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.

(3) <sup>1</sup> Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er anstelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet; daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. <sup>2</sup> Satz 1 findet keine Anwendung, wenn der Benutzer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt ist oder wenn ihm das Fahrzeug vom Halter überlassen worden ist. <sup>3</sup> Die Sätze 1 und 2 sind auf die Benutzung eines Anhängers entsprechend anzuwenden.

**Begr** zum ÄndG v 19. 7. 02 (BTDrucks 14/7752 S 29): **Zu Abs 1:** Die schweren Unfälle, an denen LKW- oder Wohnwagenspanne beteiligt sind, machen deutlich, dass mit der Verwendung von Anhängern häufig eine Erhöhung der von einem Kraftfahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr verbunden ist.

In zunehmendem Maße sind zudem Kraftfahrzeugunfälle von Zugfahrzeugen mit Anhängern zu beobachten, bei denen den Geschädigten zur Identifizierung des Schädigers nur das Kennzeichen des Anhängers bekannt ist, das sich vom Kennzeichen des Zugfahrzeugs jedoch unterscheidet. Halter und Versicherer des Anhängers berufen sich in der Regel darauf, dass sie nach § 7 StVG weder zur Mitteilung noch zur Identifizierung des Zugfahrzeugs verpflichtet seien, verweisen aber in den hier bekannt gewordenen Fällen auf die Haftung des Fahrers und Halters des dem Geschädigten unbekanntes Zugfahrzeugs ....

Auch wenn der Schaden in solchen Fällen nicht oder nicht ausschließlich durch den Anhänger verursacht wird, ist eine Gefährdungshaftung des Anhängerhalters sachgerecht, da der Anhänger zusammen mit dem Zugfahrzeug eine Einheit bildet, die eine gegenüber dem Zugfahrzeug erhöhte Betriebsgefahr aufweist. Die Regelung belastet den Halter des Anhängers auch nicht unverhältnismäßig. Er hat im Regelfall Einfluss auf die Auswahl des Zugfahrzeugs und dessen Führer, steht regelmäßig in vertraglichen Beziehungen zu dessen Halter und trägt zu der erhöhten Betriebsgefahr des Gespanns bei. Ist der Schaden ausschließlich durch das Zugfahrzeug oder dessen Führer verursacht worden, sichern ihm die insoweit ergänzten §§ 17 Abs. 2 und 18 Abs. 3 StVG (vgl. dazu unten Begründung zu Artikel 4 Nr. 8 und 9) ein Rückgriffsrecht im Innenverhältnis. Letztendlich soll in solchen Fällen der Halter des Anhängers nicht den Schaden tragen, der durch das Zugfahrzeug oder dessen Führer verursacht wurde und in denen sich die Betriebsgefahr des Anhängers nicht realisiert hat. Damit ist auch gewährleistet, dass der Geschädigte, dem nur eine Identifizierung des Anhängers, nicht aber des Zugfahrzeugs möglich ist, die Gefährdungshaftungsansprüche vollumfänglich durchsetzen kann: Er kann auf den Anhängerhalter zugreifen, der unter dem Druck der eigenen vollen Haftung im Außenverhältnis öfter als bisher dazu bereit sein dürfte, den Halter des Zugfahrzeugs preiszugeben.

...

## I StVG § 7

## II. Haftpflicht

(BTDrucks 14/7752 S 50 – Begr des Bundesrates –) *Auch im ruhenden Verkehr besteht kein Anlass, Kraftfahrzeug und Anhänger unterschiedlich zu behandeln. Zwar wird von einem Anhänger eine Gefahr ohne Verbindung mit einem Kraftfahrzeug selten ausgehen. Nicht anders verhält es sich jedoch bei abgestellten Kraftfahrzeugen. Bei diesen wird aber in bestimmten Fällen eine Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz auch dann angenommen, wenn sie geparkt sind (vgl. Hentschel, StVG, 36. Aufl. 2001, § 7 StVG, Rdnr. 8 m. w. N.). Ein Anhänger kann aber in gleich gefährdender Weise abgestellt werden wie ein Zugfahrzeug. Es erscheint deshalb angemessen, für Anhänger in gleicher Weise eine Gefährdungshaftung vorzusehen wie für Kraftfahrzeuge.*

(BTDrucks 14/8780 S 21) *Die Änderung greift einen Vorschlag des Bundesrates (Stellungnahme Nummer 14, S. 50) auf. Mit diesem Vorschlag sollte die vom Regierungsentwurf vorgeschlagene Haftung des Anhängerhalters neu formuliert werden, um auch Unfälle durch sich vom Kraftfahrzeug lösende und abgestellte Anhänger in die Haftung einzubeziehen. In Ergänzung dieses Vorschlags war es allerdings erforderlich, die Halterhaftung ausdrücklich auf solche Anhänger zu beschränken, die dazu bestimmt sind, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden. Andernfalls hätte es zu Unklarheiten darüber kommen können, ob auch Anhänger in eine Halterhaftung einbezogen werden, die nicht von Kraftfahrzeugen, sondern etwa von Fahrrädern gezogen werden. Von Letzteren geht aber keine solche Betriebsgefahr aus, dass ihre Einbeziehung in die Gefährdungshaftung gerechtfertigt wäre.*

...  
(BTDrucks 14/7752 S 30f): **Zu Abs 2:** *Mit Art 4 Nr. 1b wird der Unabwendbarkeitsnachweis gestrichen, mit dem sich der Kraftfahrzeughalter bisher gegenüber der Gefährdungshaftung nach § 7 StVG entlasten konnte. Zugelassen wird statt dessen – entsprechend der Regelung bei der Gefährdungshaftung des Bahnbetriebsunternehmers (§ 1 II S 1 HPfVG) – die Berufung auf „höhere Gewalt“.*

*Für das Haftpflichtgesetz hat die Rechtsprechung angenommen, dass höhere Gewalt ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis sei, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit in Kauf zu nehmen ist ...*

*Mit dieser Änderung des Befreiungsgrundes ist eine Erweiterung der Halterhaftung verbunden, dessen praktische Relevanz allerdings nicht überschätzt werden darf. Einerseits ist bereits nach geltender Rechtslage die Entlastungsmöglichkeit sehr begrenzt: wird der Unfall durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder durch ein „technisches“ Versagen am Fahrzeug verursacht, greift die Entlastungsmöglichkeit nicht. In den übrigen Fällen obliegt dem Halter die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses. Dafür hat die Rechtsprechung äußerst strenge Anforderungen gestellt: ...*

*Diese strengen Voraussetzungen nachzuweisen, gelingt dem Halter in der Praxis nur in Ausnahmefällen. Andererseits wird die Änderung des Befreiungsgrundes keinesfalls dazu führen, dass in allen Fällen, in denen bisher eine Entlastung durch den Unabwendbarkeitsnachweis möglich war, künftig in vollem Umfang gehaftet wird. Auch unter einem insoweit geänderten § 7 II StVG kommt eine Enthaltung über den Mitverschuldenseinwand der §§ 9 StVG, 254 BGB in Betracht, der im Einzelfall eine Haftung sogar auf Null reduzieren kann. Bei mehreren Haftungssubjekten ist zudem über die §§ 17, 18 StVG, § 426 BGB ein Ausgleich im Innenverhältnis gemäß dem jeweiligen Verursachungsbeitrag vorzunehmen. Dies wird von der Rechtspraxis verstärkt in den Blick zu nehmen sein.*

*Für eine Ersetzung der Entlastungsmöglichkeit des „unabwendbaren Ereignisses“ durch die der „höheren Gewalt“ waren rechtsdogmatische und praktische Gründe maßgeblich:*

*Rechtsdogmatisch ist festzustellen, dass der Entlastungsgrund des unabwendbaren Ereignisses im System der Gefährdungshaftung einen Fremdkörper bildet. Der Grund für die Gefährdungshaftung ist die Verwirklichung der Betriebsgefahr. Die Gefährdungshaftung dient dabei dem Ausgleich von Schäden, nicht der Schadensprävention. Es erscheint daher dogmatisch nicht sachgerecht, die Haftung von Sorgfalts- und damit von Verschuldensgesichtspunkten abhängig zu machen ...*

*Unter praktischen Gesichtspunkten wird die Ersetzung des unabwendbaren Ereignisses vor allem den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern zugute kommen. Gestärkt wird damit insbesondere die Position der Kinder, der Hilfsbedürftigen und der älteren Menschen im Schadensfall. Ihrer besonderen Situation im Straßenverkehr, die bereits in § 3 Abs. 2 a Straßenverkehrsordnung (StVO) Eingang gefunden hat, wird damit besser Rechnung getragen. Gerade in diesem Bereich führt die bestehende Rechtslage zu unbefriedigenden Ergebnissen, wenn zum Beispiel Kinder, die sich im Verkehr – objektiv – unsachgemäß verhalten und deren Verhalten ein für den Fahrer unabwendbares Ereignis darstellen kann, ohne Ersatz bleiben.*

**Zu Abs 3:** *Durch die Anfügung soll klargestellt werden, dass auch in den Fällen der unbefugten Nutzung eines Anhängers, die nicht zu einem Halterwechsel führt, lediglich der Nutzer nach § 7 StVG haftet. Dies soll allerdings dann nicht gelten, dh die Haftung des Halters soll erhalten bleiben, wenn er die Benut-*