

# Aktuelle Änderungen

## im Fahrerlaubnis- und Straßenverkehrsrecht

– Das ändert sich 2011 in der Fahrerlaubnis-Verordnung und in anderen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften

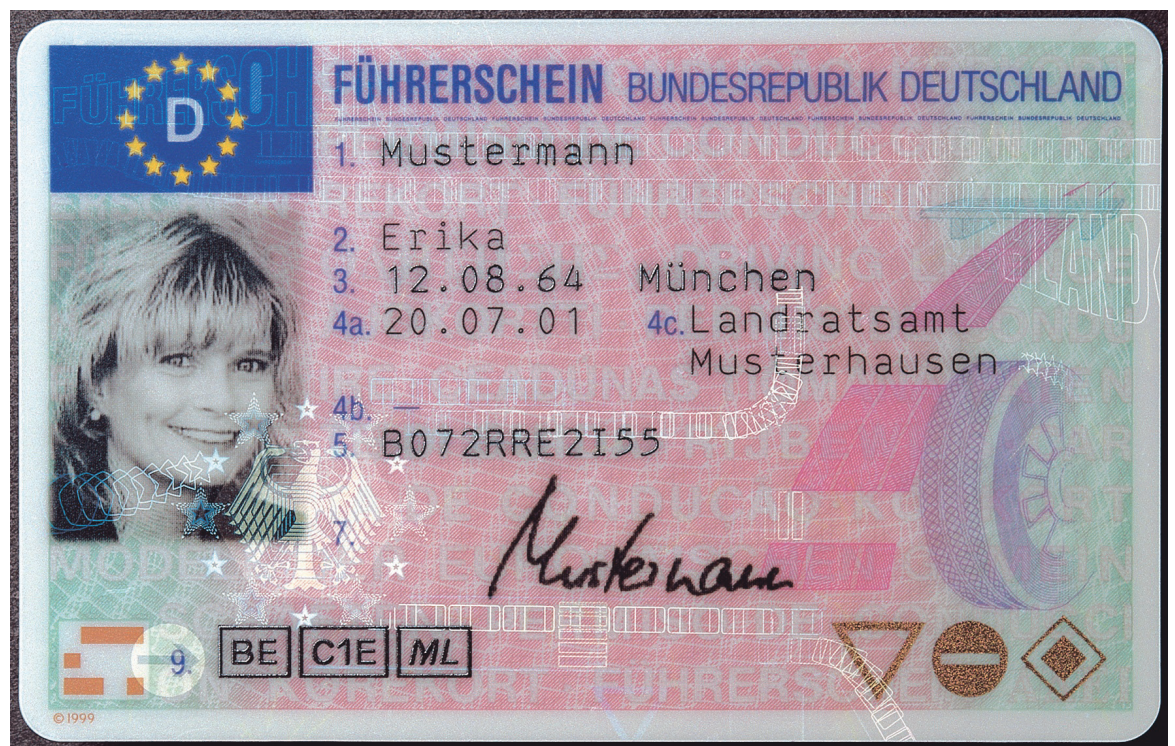
Der Jahreswechsel in das neue Jahr 2011 bringt umfangreiche Änderungen im Fahrerlaubnisrecht und in anderen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften mit sich. Am 27.12.2010 wurde die Fünfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften im Bundesgesetzblatt (BGBl. I 2010, 2279 f., Nr. 67 vom 27.12.2010) verkündet. Diese ist im Wesentlichen bereits zum 01.01.2011 in Kraft getreten; einzelne Regelungen treten jedoch erst später zur Jahresmitte am 01.07.2011 in Kraft.

Die Verordnung dient in erster Linie der Überführung des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ in dauerhaftes Bundesrecht ab 01.01.2011. Weitere wesentliche Änderungen betreffen die Umsetzung der Vorgaben für den Internationalen Führerschein, die Umsetzung der EU-Vorgaben zur Vereinheitlichung der gesundheitlichen Anforderungen im Rahmen der Fahreignung und die Abschaffung der Möglichkeit, die theoretische Fahrerlaubnisprüfung als Dolmetscherprüfung oder als Audioprüfung in Fremdsprachen abzulegen.

Schon kurz nach Jahresbeginn wurde dann am 07.01.2011 bereits die Sechste Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften verkündet (BGBl. I 2011, 3ff., Nr.1 vom 17.01.2011); diese Verordnung tritt aber erst am 19.01.2013 in Kraft. Im Vordergrund steht daher der Blick auf die fuhrparkrelevanten Vorschriften, die im Jahr 2011 in Kraft getreten sind beziehungsweise noch in Kraft treten werden.

### Begleitetes Fahren ab 17 wird Dauerrecht

Das „begleitete Fahren mit 17“, das bislang für die Länder als Modellversuch ausgestaltet war, wird nunmehr – mit geringen Modifizierungen – für ganz Deutschland unbefristet übernommen. Bereits am 17.08.2005 wurde das „Dritte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ verkündet und damit die Grundlage zur freiwilligen Einführung des Modellversuches „Begleitetes Fahren ab 17“ in den Ländern gelegt. Inzwischen haben alle Bundesländer von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde



daher vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragt, das Modell wissenschaftlich zu begleiten und zu evaluieren. Die von der BASt in einem Bericht vorgelegten Ergebnisse haben belegt, dass das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ einen deutlichen Gewinn für die Verkehrssicherheit der jungen Fahranfänger und Fahranfängerinnen bringt. In der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens ergibt sich eine Verringerung des Unfall- und Deliktrisikos in einem zweistelligen Prozentbereich (22% weniger Unfälle und 20% weniger Verkehrsverstöße) und die Teilnahme am „Begleiteten Fahren 17“ führt zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz. Das Modellvorhaben hat sich also bewährt und wird mit der Verordnung nunmehr in das Dauerrecht überführt.

In § 48a der Fahrerlaubnisverordnung (FeV, Voraussetzungen – Begleitetes Fahren ab 17 Jahre) wurde der erste Absatz dahingehend geändert, dass das Mindestalter für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen B und BE abweichend von § 10 Absatz 1 Satz 1 Nr.3 nunmehr 17 Jahre beträgt.

Diese Regelung ist bereits zum 01.01.2011 in Kraft getreten. Die 17jährigen dürfen dann bis zum 18. Lebensjahr mit einer namentlich benannten Begleitperson fahren. Dieser Begleiter muss bestimmte Voraussetzungen erfüllen: er muss mindestens dreißig Jahre alt sein, seit fünf Jahren den Führerschein besitzen und darf

nicht mehr als drei Punkte im Verkehrszentralregister haben. Die Anzahl der Begleiter ist nicht begrenzt. Alle Begleiter müssen jedoch in der Prüfbescheinigung eingetragen sein, denn „Begleiter“ ist nur derjenige, der auch in der Bescheinigung namentlich genannt ist. Hier wird ferner eine neue Informationspflicht eingeführt; § 48a Abs.3 FeV sieht nunmehr vor, dass hinsichtlich der namentlichen Eintragung weiterer/zusätzlicher zur Begleitung berechtigter Personen beim „Fahren ab 17“ ein Antrag zu stellen ist; die Eintragung kann auch nachträglich beantragt werden.

Nach der neuen Ziffer Nr. 2.5 in Anlage 12 zu § 34 FeV sind Verstöße hiergegen, das heißt wenn der Fahrerlaubnisinhaber entgegen einer vollziehbaren Auflage ein Kraftfahrzeug ohne die in der Prüfbescheinigung benannte Begleitperson führt, eine Ordnungswidrigkeit. Das vorsätzliche oder fahrlässige Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B oder BE ohne Begleitung (vgl. § 48a Abs.2 Satz 1 FeV) stellt nach § 75 Nr. 15 FeV eine Ordnungswidrigkeit nach § 24 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) dar. Diese wird nach entsprechender erfolgter Anpassung des Bußgeldkatalogs (Nr. 251a) mit einem Bußgeld von 50 Euro geahndet. Zudem stellt dies zugleich eine „schwerwiegende Zuwiderhandlung“ innerhalb der Probezeit im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe nach der FeV dar. Eine Neuerteilung der Fahrerlaubnis der Klassen B oder BE darf daher nur nach Teilnahme an einem Aufbauseminar erfolgen. Wird die

Prüfbescheinigung nicht mitgeführt oder trotz Verlangens nicht ausgehändigt, wird ein Verwarnungsgeld in Höhe von zehn Euro verhängt.

Für Fuhrparkleiter ist diese Regelung insoweit relevant, weil nunmehr auch Auszubildende mit 17 Jahren den Fahrzeugpool oder bestimmte andere Firmenfahrzeuge in Begleitung fahren dürfen. Es ist hierbei darauf zu achten, dass die entsprechenden Begleitpersonen in der Prüfbescheinigung auch namentlich ausdrücklich benannt sind. Hiervon sollte eine Fotokopie zu den Fuhrparkunterlagen genommen werden. Der Fuhrparkverantwortliche darf es aber nicht zulassen oder die Anordnung treffen, dass ein 17-jähriger Inhaber eines Probeführerscheins Firmenfahrzeuge entweder allein oder in Begleitung von Personen führt, die in der Prüfbescheinigung als Begleitperson nicht ausdrücklich aufgeführt sind.

#### **Kraftfahreignung und Medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU)**

Änderungen ergeben sich auch im Verfahren bei der Behörde für den Bereich der Überprüfung der Kraftfahreignung durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU). Der Bundesrat hatte in seiner 878. Sitzung am 17. 12.2010 beschlossen, der Verordnung mit Änderungen (siehe Bundesrats-Drucksache 580/10) zuzustimmen.

Die Möglichkeit, die Fahreignung nach Besuch eines Kurses, der in einem medizinisch-psycho-

logischen Gutachten vorgeschlagen war, wieder zu erlangen, wurde für die Fälle des Entzugs der Fahrerlaubnis nach dem Punktesystem und bei einer medizinisch-psychologischen Begutachtung abgeschafft, da diese Kurse nur unzureichende Erfolge gezeigt hätten.

Bislang genügte statt eines erneuten medizinisch-psychologischen Gutachtens eine Teilnahmebescheinigung darüber, dass der Betroffene an einem anerkannten Kurs teilgenommen hat, um festgestellte Eignungsmängel zu beheben. Dies war in der Regel ein ausreichender Nachweis der Wiederherstellung der Eignung, wenn eine Begutachtungsstelle auf Grund eines MPU-Gutachtens die Teilnahme des Betroffenen an dieser Art von Kursen als geeignete Maßnahme angesehen hat, um Eignungsmängel zu beheben und auch die Fahrerlaubnisbehörde der Kursteilnahme zugestimmt hatte.

Die Verordnung bringt insoweit eine Änderung mit sich, als dass dies nunmehr keine Anwendung mehr findet, wenn die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung nach § 4 Absatz 10 Satz 3 StVG oder nach § 11 Absatz 3 Nummer 4 bis 7 FeV angeordnet worden ist.

Damit kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht nur in den Fällen der Entziehung der Fahrerlaubnis auf Grund des Punktesystems im Straßenverkehrsgesetz, sondern zusätzlich auch bei erheblichen oder wiederholten Verstößen gegen verkehrs-

rechtliche Bestimmungen oder erheblichen Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, angeordnet werden. Relevant ist diese Ausnahme also für den Fall der behördlichen Anordnung zur Beibringung eines MPU-Gutachtens bei einem erheblichen Verstoß oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften (§ 11 Abs.3 Nr. 4 FeV), bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht oder bei Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen (§ 11 Abs.3 Nr. 5 FeV), bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen oder die erhebliche Straftat unter Nutzung eines Fahrzeugs begangen wurde (§ 11 Abs.3 Nr. 6 FeV) und bei Straftaten, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen (§ 11 Abs.3 Nr. 7 FeV).

Bislang wurden Kursempfehlungen zur Teilnahme an Kursen für verkehrsauffällige Kraftfahrer auch bei erheblichen Verstößen oder hohem Aggressionspotenzial ausgesprochen. Da die Erfolgsergebnisse der Kurse für verkehrsauffällige Kraftfahrer insgesamt unbefriedigend sind, wird zukünftig die Kursteilnahme auch für diejenigen, die auf der Grundlage von § 11 Abs.3 Nr. 4 bis 7 FeV eine Begutachtung absolviert haben, ausgeschlossen. Hierdurch soll eine bestehende Regelungslücke geschlossen werden.



zoom-zoom  
zoom-zoom

**DIE WIN-WIN-SITUATION.  
EFFIZIENZ TRIFFT FAHRSPASS.**



Der Mazda6

Schon ab € **264<sup>1</sup>** monatlich.

### Keine inländische Fahrerlaubnis bei Fahrerlaubnisentziehung im Ausland

Für die Führerscheinkontrolle durch die Fuhrparkverantwortlichen sind gleich mehrere Regelungen relevant:

In § 22 FeV wurden neue Absätze 2a und 2b eingefügt. Danach ist eine Fahrerlaubnis dann nicht mehr zu erteilen, wenn dem Bewerber zuvor in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist. Dies gilt nicht, soweit die Gründe für die Entziehung nicht mehr bestehen (§ 22 Abs. 2a FeV).

Ferner muss der Bewerber zum Nachweis, dass die Gründe für die Entziehung nach § 22 Abs. 2a FeV nicht mehr bestehen, eine Bescheinigung der Stelle, welche die frühere EU- oder EWR-Fahrerlaubnis im betreffenden Mitgliedstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilt hatte, bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde vorlegen (vgl. § 22 Abs. 2b FeV).

### Internationaler Führerschein

Das Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 08.11.1968 wurde im Jahr 2005 notifiziert.

Die Änderungen sind durch die Vertragsparteien bis zum Januar 2011 umzusetzen. Dabei ergeben sich für die Bundesrepublik Deutschland folgende Änderungen:

- Ein Internationaler Führerschein ist nur gültig in Kombination mit dem nationalen Führerschein gültig. Bei der Regelung über den Antrag auf Ausstellung eines Internationalen Führerscheins wurde in § 25a Abs.1 FeV ergänzt, dass ein internationaler Führerschein nach § 25b Absatz 3 FeV nur ausgestellt werden darf, wenn der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland oder in einem Staat hat, der keine Vertragspartei des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 ist.
- Nach § 25 b Abs. 4 Satz 2 FeV darf die Gültigkeitsdauer des Internationalen Führerscheins nicht über die Gültigkeitsdauer des nationalen Führerscheins hinausgehen; dessen Nummer muss auf dem Internationalen Führerschein vermerkt sein. Die Einführung des Grundsatzes der Gültigkeitsdauer internationaler Führerscheine ist nicht neu, erschien jedoch bislang lediglich als Fußnote zum Muster 1 des Internationalen Führerscheins in einem Anhang des Übereinkommens.
- Die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen wurde überarbeitet und harmonisiert nun mit den durch EG-Recht vorgegebenen Klasseneinteilungen. Dieses erleichtert die Ausstellung und Überprüfung des Internationalen Führerscheins.

- Das Muster des Internationalen Führerscheins wird geändert. Neben der neuen Klasseneinteilung werden diese nunmehr auch durch Piktogramme verdeutlicht.
- Der Internationale Führerschein darf an Personen, die ihren Wohnsitz nicht in der Bundesrepublik Deutschland haben, zukünftig nicht mehr ausgestellt werden, wenn der Wohnsitz in einem anderen Vertragsstaat besteht.

Das bedeutet, dass ein internationaler Führerschein dem Grunde nach nur noch ausgestellt werden darf, wenn der Antragsteller seinen Wohnsitz in Deutschland hat. Zulässig bleibt darüber hinaus auch die Ausstellung durch deutsche Behörden, wenn der Antragsteller seinen Wohnsitz in einem Nicht-Vertragsstaat hat. Die Liste der Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, wird jährlich (im Februar) im Fundstellennachweis B des Bundesgesetzblattes veröffentlicht.

### Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse aus Mitgliedstaaten der EU oder des EWR

Weitere Ergänzungen in § 28 FeV setzen den EG-rechtlichen Grundsatz der 2. EG-Führerschein-Richtlinie (Art.7 Abs.5 Richtlinie 91/439/EWG) und zukünftig der 3. EG-Führerschein-Richtlinie (Art.7 Abs.5a Richtlinie 2006/126/EG) um, wonach jede Person nur Inhaber eines einzigen Führerscheins sein kann. Dieser Grundsatz findet sich auch in den EuGH-Entscheidungen vom 20.11.2008 (Az. C-1/07) und vom 03.07.2008



Der Mazda5

Schon ab € 229<sup>2</sup> monatlich.

#### Mazda FLEET. QUALITÄT ERLEBEN. EFFIZIENZ ERFAHREN.

So holen Sie Fahrspaß und Effizienz in Ihre Flotte. Der Mazda6 ist ein absoluter Blickfang und überzeugt durch eine Ausstattung frei nach Ihren Wünschen: mit Spurwechselassistent<sup>4</sup>, BOSE® Sound-System<sup>4</sup>, Bluetooth® Freisprecheinrichtung mit Sprachsteuerung<sup>4</sup> und Navigationssystem<sup>4</sup>.

Auch der Mazda5 begeistert bereits beim Einstieg durch die elektronischen Schiebetüren<sup>4</sup> und bietet dank des innovativen Karakuri-V-Sitzkonzepts ein Höchstmaß an Komfort und Gestaltungsfreiheit im Innenraum. So erfahren Sie Ihre Ziele stets effizient und mit purem Fahrspaß.

Weitere Informationen unter: 0700MAZDAFLEET<sup>5</sup> oder fleet@mazda.de, Stichwort: „Firmenfahrzeug“.

WWW.MAZDA-FLEET.DE

**Flotten**  
management

Der Mazda6.  
Sieger im Kostenvergleich  
der Zeitschrift  
„Flottenmanagement“<sup>3</sup>.

(Az. C-225/07) wieder. Danach kann auch bei einer späteren Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis die Anerkennung der ausländischen EU-/EWR-Fahrerlaubnis verweigert werden, wenn der Betroffene im Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen EU-/EWR-Fahrerlaubnis Inhaber einer deutschen Fahrerlaubnis war.

#### **Ausländische Fahrerlaubnisse**

Nach § 29 Abs.1 FeV dürfen Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis im Umfang ihrer Berechtigung im Inland Kraftfahrzeuge führen, wenn sie hier keinen ordentlichen Wohnsitz haben und sich hier nur vorübergehend, also weniger als 185 Tage im Jahr, aufhalten beziehungsweise bis sie nach Wohnsitznahme ihre Fahrerlaubnis umschreiben lassen (maximal jedoch sechs Monate nach Wohnsitznahme). Die Berechtigung besteht unabhängig von den in Deutschland geltenden Mindestalterregelungen.

Zu beachten ist, dass Fahrerlaubnisinhaber, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, und die sich nur vorübergehend in Deutschland aufhalten, hier zukünftig keine Kraftfahrzeuge mehr führen dürfen. Betroffen sind aber nur Personen, die eine Fahrerlaubnis aus Nicht-EG-/EWR-Mitgliedstaaten besitzen. Zur Gewährleistung des Besitzstands für bereits nach Deutschland eingereiste Personen wurde das Inkrafttreten der diesbezüglich geltenden Regelung auf den 01.07.2011 gesetzt.

Abs.2 dieser Regelung wurde in Teilen neu gefasst: die Fahrerlaubnis ist durch einen gültigen nationalen oder internationalen Führerschein nach Artikel 7 und Anlage E des Internationalen Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926, Artikel 24 und Anlage 10 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 (Vertragstexte der Vereinten Nationen 1552 S. 22) oder nach Artikel 41 und Anhang 7 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 in Verbindung mit dem zugrunde liegenden nationalen Führerschein nachzuweisen.

Ausländische, nationale Führerscheine, die nicht in deutscher Sprache abgefasst sind, die nicht in einem anderen Mitgliedstaat der EU oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den EWR oder der Schweiz ausgestellt worden sind oder die nicht dem Anhang 6 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 entsprechen, müssen mit einer Übersetzung verbunden sein, es sei denn, die BRD hat auf das Mitführen der Übersetzung verzichtet. Neu gefasst wurde die Regelung in Satz 3 über den Nachweis der Übersetzung: Die Übersetzung muss von einem Berufskonsularbeamten oder Honorarkonsul der Bundesrepublik Deutschland im Ausstellungsstaat beglaubigt oder von einem international anerkannten Automobilklub des Ausstellungsstaates oder einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bestimmten Stelle gefertigt sein.

#### **Verkehrszentralregister**

Im Verkehrszentralregister (VZR) sind alle Negativentscheidungen zu Fahrerlaubnissen zu

erfassen. Schon mit der 2. FeVÄndV wurde in § 46 Absatz 5 verankert, dass bei einer ausländischen Fahrerlaubnis die Entziehung die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, hat. Um die unterschiedlichen Maßnahmen im VZR zu verdeutlichen, wird durch die vorliegende Ergänzung in §§ 59, 61 FeV die Aberkennung als eigene Kategorie von zu speichernden Daten neu eingeführt sowie die Abrufmöglichkeit im automatisierten Verfahren verankert. Gespeichert werden die rechtskräftige Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, und der Tag des Ablaufs der Sperrfrist sowie die Feststellung über die fehlende Fahrberechtigung.

#### **Änderung in den Anlagen zur FeV**

Weitere Änderungen dienen der Umsetzung der 2. und 3. Führerschein-Richtlinie. Da das Bestehen unterschiedlicher Anforderungen an die Fahrtüchtigkeit in verschiedenen Mitgliedstaaten die Freizügigkeit beeinträchtigen kann, hatte der Rat in seiner Entschliessung vom 26.06.2000 ausdrücklich eine Überprüfung der gesundheitlichen Anforderungen im Rahmen der Führerscheinprüfung gefordert. Die Kommission hatte daraufhin mittel- und langfristige Maßnahmen zur Anpassung der Regelungen an den wissenschaftlich-technischen Fortschritt empfohlen, wobei für Sehvermögen, Diabetes und Epilepsie Aktualisierungsbedarf ermittelt wurde. Einzelheiten ergeben sich aus den Anlagen 4) und 6) zur FeV.

Die Änderungen in Nr. 5.3 und 5.4 der Anlage 4) zur FeV betreffen die Zuckerkrankheit. Die EG-Richtlinien unterscheiden bei Zuckerkrankheit hinsichtlich der Fahreignung zwischen niedrigem und hohem Hypoglykämie-Risiko. Aus wissenschaftlicher Sicht sollten orale Antidiabetika mit niedrigem Hypoglykämie-Risiko wie eine Diät eingestuft werden. Die Ergänzung der Nummer 5.3 um diesen Zusatz dient der Klarstellung der Abtrennung von Fällen nach Nummer 5.4.; da es außer Insulin noch andere Medikamente gibt, die ein hohes Hypoglykämie-Risiko beinhalten, wurde eine Aufhebung der Spezifizierung in Nummer 5.4 notwendig. Eine Änderung in den Beschränkungen/Auflagen betreffend Diabetiker erfolgt aber nicht, da die bisherigen Vorschriften der FeV mit den oben genannten EG-Richtlinien vereinbar sind.

Geändert wurde auch 6.6 der Anlage 4) zur FeV zur Epilepsie, wobei der in der FeV verwendete Begriff an die bestehenden EG-Richtlinien angepasst wurde. Die EG-Richtlinien schlagen für die Frist der Anfallsfreiheit für Fahrer der Gruppe 1 ein Jahr vor. Die Nummer 6.6 greift diese Formulierung als Beispiel auf, genaue Fristen für die Nachuntersuchungen sollten im Einzelfall, abhängig von der genauen Diagnose, festgelegt werden. Für Fahrer der Gruppe 2 wird in der EG-Richtlinie (Anhang III Nummer 12.14) vorgegeben, dass ohne die Einnahme von Antiepileptika die Anfallsfreiheit während eines Zeitraums von zehn Jahren erreicht worden sein muss. Die nationalen Behörden können jedoch Fahrzeugführern mit anerkannt guten Prognoseindikatoren bereits vorher das Führen

von Fahrzeugen erlauben. Eine Änderung der bisherigen Formulierung in Nummer 5.4 war nicht erforderlich, da der dort genannte Zeitraum auch nur als Beispiel dient und wie bei Gruppe 1 über die Kraftfahreignung im Einzelfall entschieden werden muss.

Die Änderung der Anlage 6 betrifft die Umsetzung der genauen Vorgaben aus den EG-Richtlinien, welche Sehfunktionen in Zweifelsfällen bei einer augenärztlichen Untersuchung zur Beurteilung der Kraftfahreignung überprüft werden müssen. Diese Ausführungen werden in die FeV übernommen. Bei der Untersuchung der Augen ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungs- oder Kontrastsehen, Blendempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren in Frage stellen können.

Die bisherige Formulierung „beidäugige Gesamtsehschärfe“ führte in der Praxis zu Missverständnissen (zum Beispiel Addition der Sehschärfe beider Augen). Die neue Formulierung erfolgte aus Gründen der Klarheit: „Bei Beidäugigkeit: Sehschärfe des besseren Auges oder beidäugige Sehschärfe: 0,5“. Die bisherige Anforderung an die Sehschärfe des schlechteren Auges wurde gestrichen. Dies entspricht den Vorgaben der oben genannten EG-Richtlinie. Aus wissenschaftlicher Sicht gibt es keine Basis für erhöhte Anforderungen bei Einäugigkeit. Daher wird ebenso wie auf EG-Ebene auch im nationalen Recht dem Vorschlag der Experten der EU-AG „Sehvermögen“ gefolgt. Nach EG-Recht muss die Sehschärfe des schlechteren Auges, ggf. mit Korrektur, mindestens 0,1 betragen. In Deutschland wird der bisher geltende höhere Wert von 0,5 beibehalten, jedoch für Einzelfälle die Möglichkeit geschaffen, bei Fahrern von Lkw unter Berücksichtigung von Fahrerfahrung und Fahrzeugnutzung bis auf die nach EG-Recht vorgesehenen Werte abzuweichen. Dieses dient der Vermeidung von Härtefällen.

#### **Ausblick: 6. Änderungsverordnung – Neue Führerscheinklassen ab 19.01.2013**

Durch die 6. Änderungsverordnung vom 07.01.2011 werden die Fahrerlaubnisklassen teilweise neu geregelt. Diese Neuerungen treten zwar erst am 19.01.2013 in Kraft, mussten aber nach den Vorgaben der Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG bis spätestens 19.01.2011 in nationales Recht umgesetzt sein. Von praktischer Bedeutung ist insbesondere die Befristung der Führerscheindokumente nach § 24a FeV (Gültigkeit von Führerscheinen). Die Gültigkeit der ab dem 19.01.2013 ausgestellten Führerscheine, die bisher unbefristet erteilt wurden, ist nunmehr auf die nach EU-Recht maximal zulässige Frist von längstens 15 Jahren befristet. Nach Ablauf dieser Frist werden die Führerscheindokumente nur verwaltungsmäßig umgetauscht, das bedeutet der Umtausch wird mit keiner ärztlichen oder sonstigen Untersuchung verbunden. Führerscheine, die vor dem 19.01.2013 ausgestellt worden sind, sind bis zum 19.01.2033 umzutauschen. Bis 2033 sind also zusätzlich alle bisher unbefristet ausgestellten Führerscheine erstmalig umzutauschen. Damit wird die durch die Richtlinie längst mögliche Umtauschfrist ausgenutzt.

**+++ Rechtsprechung +++**

**Rechtswidrigkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis bei unzureichender Begründung der Gutachtenanforderung**

Die Entziehung der Fahrerlaubnis eines Betroffenen, der mit 17 Punkten im Verkehrszentralregister eingetragenen, ist nach der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung rechtswidrig, wenn die Behörde auf die fehlende Kraftfahreignung schließt, weil dieser das von ihm verlangte medizinisch-psychologische Gutachten nicht beibringt, aber die Begründung der Gutachtenanforderung den Anforderungen nicht genügt. Das ist der Fall, sofern die Behörde nicht darlegt, dass sie den Vorrang des Punktesystems zwar erkennt, jedoch aus ganz bestimmten Gründen ausnahmsweise davon abweicht. Die bloße Wiedergabe der Verkehrsverstöße genügt den Anforderungen an die Begründung nicht. Die lediglich pauschale Bewertung von Verkehrsverstößen als „wiederholt und schwerwiegend“ lässt nicht hervortreten, worin sich diese Verstöße von denen aller anderen Kraftfahrer unterscheiden, die nach dem Punktesystem behandelt werden. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 10.12.2010, Az. 16 B 1392/10

**MPU-Anordnung auch bei längerem unauffälligem Zeitraum zwischen nicht tilgungsreifen Verkehrsverstößen zulässig**

Die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung ist bei Vorliegen zweier nicht tilgungsreifer Verkehrs-

verstöße unter Alkoholeinfluss geboten, auch wenn zwischen ihnen ein vergleichsweise langer unauffälliger Zwischenraum liegt (hier: über 9 Jahre). Die Fragestellung für den psychologischen Teil der Untersuchung hat dabei darauf abzustellen, ob der Proband das Führen von Fahrzeugen und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum hinreichend sicher trennen kann und kann sich jedenfalls dann auf etwaige alkoholkonsumbedingte fahreignungsrelevante Leistungsbeeinträchtigungen erstrecken, wenn Anzeichen für einen unkontrollierten Alkoholkonsum vorliegen; davon ist etwa auszugehen, wenn es tagsüber zu zwei Trunkenheitsfahrten gekommen ist. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 10.12.2010, Az. 10 S 2173/10

**Unmöglichkeit der Fahrerfeststellung bei Fahrtenbuchauflage: maßgeblicher Zeitpunkt ist die Verfolgungsverjährung**

Für die Beurteilung der Unmöglichkeit der Fahrerfeststellung bei Verkehrsverstößen ist im Hinblick auf die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage der Eintritt der Verfolgungsverjährung der maßgebliche Zeitpunkt. Dabei sind tatsächlich realisierbare, aber rechtlich unzulässige Ermittlungen für die Unmöglichkeit der Fahrerfeststellung irrelevant; es dürfen von der Behörde also keine unzulässigen Ausforschungsbeweise verlangt werden. Nach der Verjährung erfolgende Fahrerbenennungen sind grundsätzlich unbeachtlich. Je gravierender der hinsichtlich des verantwortlichen Fahrers unaufklärbare Verkehrsverstoß ist und je geringer die Mitwirkung des Fahrzeughalters bei der Sachverhaltsaufklärung, desto geringere Anforderungen sind in der Folge an die Darlegung der Ermessenserwägungen für die Anord-

nung der Führung eines Fahrtenbuches zu stellen. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 30.11.2010, Az. 10 S 1860/10

**Zur Kostentragung für Abschleppfahrt bei Abstellen eines defekten Fahrzeugs ohne Hinweis auf dessen baldige Entfernung**

Ein Fahrzeuginhaber hat keinen Anspruch auf Aufhebung eines Kostenbescheides für eine Leerfahrt eines von den Ordnungsbehörden beauftragten Abschleppunternehmens, wenn er sein defektes Fahrzeug auf einem Gehweg verkehrswidrig abstellt und sich entfernt um seinerseits ein Abschleppunternehmen zu rufen. Fehlt es an jeglichem Hinweis in dem Fahrzeug, dass dieses defekt ist und insbesondere, wann mit einer Entfernung des Fahrzeugs zu rechnen ist, sind die Ordnungsbehörden befugt, dem Inhaber als Störer die Kosten aufzuerlegen. VG Köln, Urteil vom 21.10.2010, Az. 20 K 2817/10

**Unfall und Betriebsgefahr bei nicht erforderlicher Ausweichreaktion**

Ein Unfall kann auch dann dem Betrieb eines anderen Kraftfahrzeugs zugerechnet werden, wenn er durch eine - objektiv nicht erforderliche - Ausweichreaktion im Zusammenhang mit einem Überholvorgang des anderen Fahrzeugs ausgelöst worden ist. Nicht erforderlich ist, dass die von dem Geschädigten vorgenommene Ausweichreaktion aus seiner Sicht, also subjektiv erforderlich war oder sich gar für ihn als die einzige Möglichkeit darstellte, um eine Kollision zu vermeiden (im Anschluss an Senatsurteil vom 26. April 2005 - VI ZR 168/04). BGH, Urteil vom 21.09.2010, Az. VI ZR 263/09

Außerdem wird die „Anhängerregelung“ wesentlich vereinfacht. Ab 19.01.2013 wird beim Mitführen eines Anhängers auf die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination abgestellt: Bis 3.500 kg zulässige Gesamtmasse der Kombination genügt ohne weitere Voraussetzung eine Fahrerlaubnis der Klasse B. Über 3.500 kg bis 4.250 kg ist eine Fahrerschulung zu absolvieren, die im Führerschein durch die neue Schlüsselzahl B96 dokumentiert ist (§ 6a FeV).

Für Pkw mit Anhänger, die nicht unter die Klasse B fallen (Klasse BE), wird die zulässige Gesamtmasse des Anhängers auf 3.500 kg begrenzt. Für Anhänger von mehr als 3.500 kg zulässige Gesamtmasse ist eine Fahrerlaubnis der Klasse C1E erforderlich. Die „Anhängerregelung“ bei der Klasse C1E (Kraftfahrzeuge über 3.500 kg mit Anhängern) wird analog der Regelung bei der Klasse B vereinfacht. Zulässig sind Kombinationen bestehend aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger von mehr als 750 kg, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombi-

nation 12.000 kg nicht übersteigt; auf das Verhältnis der zulässigen Gesamtmasse des Anhängers zu der Leermasse des Zugfahrzeuges kommt es also künftig nicht mehr an. Das Mindestalter wird für die Klassen C und CE auf 21 Jahre festgelegt.

**EU-einheitliche Behinderten-Parkausweise**

Fuhrparkrelevant, aber nicht Gegenstand der oben genannten Verordnungen ist, dass alte, noch nicht EU-einheitliche Behinderten-Parkausweise seit dem 01.01.2011 ungültig sind und daher umgetauscht werden müssen. Die dunkelblauen Behindertenparkausweise sind zum 31.12.2010 ungültig geworden. Schon im Jahr 2000 wurden EU-einheitliche Berechtigungen für die Behindertenparkplätze eingeführt. Die zehnjährige Übergangsfrist ist bereits zum 31.12.2010 ausgelaufen. Der neue, hellblaue Ausweis ist befristet und mit einem Passbild versehen. Eine Benutzung von Nichtbehinderten oder über den Tod des Berechtigten hinaus ist damit nicht mehr möglich.

Wer ab dem 01.01.2011 noch mit dem dunkelblauen Parkausweis auf Behindertenparkplätzen parkt, muss mit einem Verwarnungsgeld von 35 Euro rechnen und kann sogar abgeschleppt werden. Betroffene erhalten bei der zuständigen Verwaltungsstelle kostenlos einen neuen Ausweis. Die Neuausstellung ist problemlos, da sich grundsätzlich an den Voraussetzungen für die Berechtigung nichts geändert hat. Es ist deshalb davon auszugehen, dass alle Besitzer des bisherigen Parkausweises auch einen neuen erhalten werden. Nicht von der Umstellung betroffen sind orangefarbene Parkausweise und die Parkausweise mit dem Aufdruck für die jeweilige Landesgeltung, zum Beispiel „nur BY“ für Bayern, da diese auf einer bundes- oder landesinternen Sonderregelung beruhen und entsprechend der eingetragenen Geltungsdauer weiter gelten.

**Rechtsanwalt Lutz D. Fischer, Lohmar**  
 Kontakt: [kanzlei@fischer-lohmar.de](mailto:kanzlei@fischer-lohmar.de)  
 Internet: [www.fischer-lohmar.de](http://www.fischer-lohmar.de)

# Intelligente Mobilität von Sortimo



**Key Account Management & Beratung**

Als kompetenter Dienstleister sind wir in der Lage, die komplette Logistik rund um das Thema Flottenfahrzeug als One-Stop-Solution anzubieten.

**Projekt-Management & Logistik**

Sie benötigen Unterstützung im Flottenmanagement? Wir helfen Ihnen bei Beratung, Entwicklung, Konzeption und Durchführung der Projekte.