

## **ABSCHLEPPEN:**

# **BETRIEBSUNFÄHIGKEIT INFOLGE TREIBSTOFFMANGELS?**

Bernd Huppertz

## **I. Voraussetzungen für das Abschleppen iSd § 18 I StVZO**

Das Abschleppen iSd Notbehelfsgedankens des § 18 I StVZO setzt regelmäßig die Betriebsunfähigkeit des abgeschleppten Fahrzeugs voraus. Unter dieser Voraussetzung erfolgt auch die Befreiung von den formalen Zulassungsvorschriften mit allen Konsequenzen für die eventuelle fahrerlaubnis-, versicherungs- und kraftfahrsteuerrechtliche Privilegierung.

Abschleppen ist demnach das Verbringen eines betriebsunfähigen Fahrzeugs hin-

ter einem anderen Kfz zum nächsten geeigneten Bestimmungsort<sup>1</sup>.

## **Der Fall**

Ein Pkw-Führer bleibt auf der BAB infolge Treibstoffmangels liegen. Er läßt seine Frau informieren, welche mit ihrem Wagen später an den Pannenort kommt. Von dort schleppt sie das Fahrzeug ihres Mannes bis zur nächsten Tankstelle. Beide sind im Besitz der Fahrerlaubnis Klasse 3.

---

<sup>1</sup> Bouska, Fahrerlaubnisrecht, 1. Aufl. 1987, Rz. 11 zu § 5 StVZO; Jagow, StVZO (Losebl. Stand 1991), Rz. 12 zu § 18 StVZO; BGH NJW 1969, 2155 (= VRS 37, 466).

## Begriff: Betriebsunfähigkeit

Betriebsunfähigkeit bedeutet, daß das Fahrzeug infolge technischer Mängel und Defekte nicht mehr bestimmungsgemäß verwendet werden kann, wobei auch die Instandsetzung an Ort und Stelle unmöglich oder unzumutbar sein muß<sup>2</sup>; die Betriebsunfähigkeit muß also gerade eine Weiterverwendung des Fahrzeugs verhindern<sup>3</sup>.

Teilweise wird dabei in der Kommentarliteratur die Meinung vertreten, es sei gleichgültig, durch welche Mängel diese Unmöglichkeit herbeigeführt wurde<sup>4</sup>. Als gängige Beispiele werden Motorschaden, Defekte am Getriebe und am Fahrwerk, leere Batterie<sup>5</sup>, aber auch vorsätzlich vorgenommener Motorausbau<sup>6</sup> angeführt.

Die Frage, ob Treibstoffmangel ebenfalls eine Betriebsunfähigkeit iSd § 18 I StVZO begründet, wird dabei allerdings kontrovers diskutiert.

So kommt bereits LG München<sup>7</sup> zu dem Ergebnis, die Anhängereigenschaft eines von einem anderen Kfz gezogenen Kfz könne nicht davon abhängen, ob sich im Tank einige Liter Benzin befinden oder nicht. Diese – soweit ersichtlich – bisher einzige Entscheidung zu diesem Problembereich wird allerdings in der Kommentarliteratur nur teilweise übernommen: Bouska<sup>8</sup> und Jagow<sup>9</sup> lehnen das Vorliegen einer Betriebsunfähig-

keit infolge Treibstoffmangels ab. Rütth/Berr/Berz<sup>10</sup> dagegen vertreten die gegenteilige Auffassung.

## II. Rechtsfolgen des Abschleppens iSd § 18 I StVZO

- 1) Zulassungsrechtliche Betrachtung  
Ein betriebsunfähiges Fahrzeug unterliegt nicht der Zulassungspflicht, da es weder als Kfz noch als Anhänger in Betrieb genommen wird.
- a) §§ 32, 32a StVZO  
Schlepp- und abgeschlepptes Fahrzeug bilden zusammen keinen Zug. Daher sind auch §§ 32, 32a StVZO nicht anwendbar, selbst wenn ein Lkw einen betriebsunfähigen Lkw mit dessen betriebsfähigem Anhänger abschleppt<sup>11</sup>.
- b) § 42 IIa StVZO (Anhängelast hinter Kfz)  
Die Vorschriften über die Anhängelast gelten nicht für das Abschleppen von betriebsunfähigen Fahrzeugen<sup>12</sup>.
- c) § 43 III StVZO (Abschleppstange – Abschleppseil)  
Bei der Verwendung von Abschleppstangen oder Abschleppseilen darf der lichte Abstand vom ziehenden zum gezogenen Fahrzeug nicht mehr als fünf Meter betragen. Dabei sind die Abschleppstangen und -seile ausreichend erkennbar zu machen.

<sup>2</sup> Jagow, a.a.O., Rz. 12 zu § 18 StVZO; BayObLG DAR 1970, 259 (bei Rütth).

<sup>3</sup> Rütth/Berr/Berz, Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. 1988, Rz. 17 zu § 18 StVZO.

<sup>4</sup> Rütth/Berr/Berz, a.a.O., Rz. 17 zu § 18 StVZO.

<sup>5</sup> BayObLG DAR 1970, 259 (bei Rütth); Bouska, a.a.O., Rz. 11 zu § 5 StVZO.

<sup>6</sup> OLG Hamm VRS 57, 456 (= StVE Nr. 4).

<sup>7</sup> DAR 1957, 157.

<sup>8</sup> a.a.O., Rz. 11 zu § 5 StVZO.

<sup>9</sup> a.a.O., Rz. 12 zu § 18 StVZO; so auch Wieder-

hold, Schleppen und Abschleppen VD 1979, 267 (269) und BMV – StV 11/57 R 91 – vom 13.9.1991.

<sup>10</sup> Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. 1988, Rz. 17 zu § 18 StVZO.

<sup>11</sup> Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 11 zu § 18 StVZO.

<sup>12</sup> BayObLG VRS 65, 304; Die entgegenstehende Entscheidung des BGH (NJW 1984, 2479) ist überholt; vgl. Kullik, Abschleppen eines betriebsunfähigen Kfz, PVT 1984, 441.

Der Ordnungsgeber nennt dabei als Beispiel die Verwendung eines roten Lampens.

d) § 49a ff. StVZO (Beleuchtungseinrichtungen)

Die Bestimmungen über die Beleuchtung von Anhängern sind nicht anzuwenden. Sowohl die vorgeschriebenen (§§ 49a ff. StVZO) als auch die zusätzlich erlaubten (§ 52 StVZO) Beleuchtungseinrichtungen müssen nicht vorhanden sein.

Im Interesse der Verkehrssicherheit muß bei Dunkelheit oder wenn die Witterung es erfordert, mindestens eine Schlußleuchte mit rotem Licht und einem Rückstrahler entsprechend der Vorschrift des § 66a StVZO an der Rückseite des abzuschleppenden Fahrzeuges angebracht sein<sup>13</sup>. Obgleich diese Forderung iSd Verkehrssicherheit unbedingt sinnvoll erscheint, so stellt eine Zuwiderhandlung keinen Verstoß gegen die zulassungsrechtlichen Bestimmungen dar: Wenn die berechnete Anwendung von § 18 I (Klammervermerk) StVZO eine Befreiung von den Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO darstellt, so muß dies auch für die in den §§ 63–67 StVZO genannten Vorschriften gelten, da diese Teil der Bau- und Betriebsvorschriften sind.

e) § 53 VIII StVZO (Schlußleuchten, Bremsleuchten, Rückstrahler)

Mit Abschleppwagen oder Abschleppachsen abgeschleppte Fahrzeuge müssen Schlußleuchten, Bremsleuchten,

Rückstrahler und Fahrtrichtungsanzeiger haben. Die genannten Beleuchtungseinrichtungen dürfen auf einem Leuchtenträger angebracht sein.

2) Fahrerlaubnisrechtliche Betrachtung

Der Führer des abgeschleppten Kfz benötigt keine Fahrerlaubnis. Er führt, da betriebsunfähig, kein Kfz<sup>14</sup>. Er muß lediglich in der Lage sein, das Fahrzeug iSd § 2 StVZO zu lenken. Das wird idR bei Personen ohne FE nicht der Fall sein, doch kann unter Berücksichtigung der konkreten Situation (Notlage) großzügig verfahren werden<sup>15</sup>.

Der Führer des ziehenden Fahrzeuges benötigt nur die FE für dieses Fahrzeug (§ 5 II S. 2 StVZO).

3) Verkehrsstrafrechtlich relevante Bestimmungen

a) § 316 StGB

Während für Führer von Kfz nach neuester Rechtsprechung<sup>16</sup> der Beweisgrenzwert von 1,1 Promille gilt, hat der BGH<sup>17</sup> erstmals im März 1990 festgelegt, daß dieser auch für Führer abgeschleppter Fahrzeuge Anwendung findet.

Zwar führt der Lenker eines abgeschleppten Fahrzeuges dieses nach einhelliger Auffassung<sup>18</sup> nicht als Kfz. Jedoch ist auch der Führer eines nicht als Kfz geführten Fahrzeuges bei 1,1 Promille absolut fahrnsicher, wenn er dabei mindestens ebenso hohe Anforderungen wie ein Kraftfahrer zu erfüllen hat und von ihm bei dieser BAK für andere Verkehrsteilneh-

<sup>13</sup> Wiederhold, a.a.O., mit Hinweis OLG Hamm VRS 18, 473.

<sup>14</sup> BGH NZV 1990, 157.

<sup>15</sup> Bouska, a.a.O., Rz. 11 zu § 5 StVZO.

<sup>16</sup> BGH NJW 1990, 2393 (= NZV 1990, 357); vgl. Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 12 zu § 316 StGB; Hentschel/Born, a.a.O., Rz. 125; Janiszewski, a.a.O., 346; Hentschel, a.a.O., Rz. 85; Hentschel, Die sog. absolute Fahrnsicherheit nach dem Beschluß des BGH vom

28. 6. 1990, in: NZV 1991, 329 ff.

<sup>17</sup> BGH 36, 341 (= NJW 1990, 1245); die Entscheidung bezog sich freilich noch auf den alten Grenzwert von 1,3 Promille.

<sup>18</sup> s. Jagusch/Hentschel, Rz. 2 zu § 316 StGB; Hentschel/Born, Rz. 339; Hentschel, Fahrerlaubnis und Alkohol, Rz. 208; Müllhaus/Janiszewski, Rz. 6 zu § 2 StVZO; Janiszewski, Rz. 327; Huppertz, DNP 1990, 332.

mer die gleichen Gefahren ausgehen wie von einem Kraftfahrer mit solcher BAK<sup>19</sup>: „Die Betätigung der Lenkung dieses Fahrzeugs, ohne die ein sicheres Schleppen überhaupt nicht durchgeführt werden könnte, ist keineswegs bedeutungslos. Von ihr hängt insbesondere ab, ob das geschleppte Fahrzeug der Spur des ziehenden Fahrzeugs folgt oder ob und ggf. wie weit es diesem gegenüber versetzt fährt. Ähnliches gilt für die Bedienung der Bremsen, durch die einerseits verhindert werden muß, daß bei einer Geschwindigkeitsverringerung des ziehenden Fahrzeugs das geschleppte Fahrzeug auf dieses auffährt oder es durch die ihm innewohnende Bewegungsenergie nach vorne drückt, andererseits aber auch gewährleistet werden muß, daß das ziehende Fahrzeug nicht durch zu starkes Abbremsen des geschleppten Fahrzeugs in gefährdender Weise an der Weiterfahrt gehindert wird“<sup>20</sup>.

Einschränkend muß hinzugefügt werden, daß sich das ergangene Urteil auf ein Abschleppen mittels Abschleppseil bezieht. Für den Fall des Abschleppens mit starrer Verbindung (Stange) wird jedoch gleiches zu gelten haben<sup>21</sup>, es sei denn, die Verbindung wäre derart, daß es letztlich gar keiner „Führung“ des abgeschleppten Fahrzeugs bedarf, weil es quasi wie ein sonstiger Anhänger gezogen und dirigiert würde<sup>22</sup>.

4) PflVG

Ein abgeschlepptes Fahrzeug unterliegt nicht dem PflVG (§ 2 I Nr. 6c PflVG), da die Haftpflichtversicherung des Zugfahrzeu-

ges sich auch auf das abgeschleppte Fahrzeug erstreckt.

5) KraftStG

Ein abgeschlepptes Fahrzeug unterliegt nicht dem KraftStG (§ 3 Nr. 1 KraftStG).

6) Pflichten aus der StVO

a) § 15a StVO (Abschleppen von Fahrzeugen)

Beim Abschleppen eines auf der BAB liegendegebliebenen Fahrzeugs ist die BAB bei der nächsten Ausfahrt zu verlassen. Beim Abschleppen eines außerhalb der Autobahn liegendegebliebenen Fahrzeugs darf nicht in die Autobahn eingefahren werden. Diese Vorschriften beruhen auf der Schutzerwägung, Abschleppvorgänge auf der BAB wegen der dort üblichen hohen Fahrgeschwindigkeit auf das absolut Notwendige zu beschränken<sup>23</sup>.

Während des Abschleppens haben beide Fahrzeuge Warnblinklicht einzuschalten. Daneben ist gelbes Blinklicht im Rahmen des § 38 III StVO iVm § 52 IV StVZO zulässig.

Probleme wirft die Verwendung des Warnblinklichts bei beabsichtigten Richtungsänderungen auf. Diese müssen dann behelfsmäßig angezeigt werden.

Sollte das Warnblinklicht aufgrund eines technischen Defektes ausgefallen sein, so bleibt das Abschleppen trotzdem zulässig, da es sich um eine Notbehelfsmaßnahme handelt und eine Instandsetzung auf oder neben der Fahrbahn ebenso wie ein längeres Liegenbleiben im Verkehr eher gefahrerhöhend ist<sup>24</sup>.

b) § 38 III StVO (Gelbes Blinklicht)

Gelbes Blinklicht warnt vor Gefahren. Es

<sup>19</sup> Jagusch/Hentschel, Rz. 13 zu § 316 StGB; BGHSt 36, 341 (= NJW 1990, 1245); Hentschel, a.a.O., Rz. 87a.

<sup>20</sup> BayObLG VRS 45, 433 (= DAR 1983, 395; NJW 1984, 878).

<sup>21</sup> Hentschel, Die sog. absolute Fahrunsicher-

heit ..., NZV 1990, 329 (334).

<sup>22</sup> Janiszewski, NSTZ 1990, 273.

<sup>23</sup> Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 3 zu § 15a StVO.

<sup>24</sup> Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 3 zu § 15a StVO.

darf von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen nur verwendet werden, um vor Arbeits- und Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.

Die VV zu § 38 III StVO ordnet an, daß während des Abschleppens gelbes Blinklicht nur verwendet werden darf, wenn der Zug ungewöhnlich langsam fahren muß oder seine Ladung genehmigungspflichtige Übermaße hat. Dabei ist anzumerken, daß mit der Bezeichnung „Zug“ hier der falsche Terminus verwendet wird, da Schlepp- und abgeschlepptes Fahrzeug keinen Zug iSd StVZO bilden.

- c) § 23 I S. 4 StVO (Fahrerpflichten) iVm § 17 I StVO

Beim Abschleppen betriebsunfähiger Fahrzeuge brauchen die am Fahrzeug vorgeschriebenen wie auch die zusätzlich erlaubten Beleuchtungseinrichtungen weder betriebsbereit noch vorhanden sein (§§ 49a StVZO).

Es besteht jedoch erhöhte Sorgfaltpflicht nach § 1 StVO.

### III. Rechtsfolgen des Abschleppens betriebsfähiger Kfz entgegen § 18 I StVZO

Abschleppen setzt das Vorhandensein einer Notlage infolge Betriebsunfähigkeit des abgeschleppten Fahrzeugs voraus. Ist diese Bedingung nicht erfüllt, so liegt rechtlich ein Schleppen (§ 33 StVZO) vor.

Diese Vorschrift stellt klar, daß Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart zum Betrieb als

Kfz bestimmt sind, nicht als Anhänger betrieben werden dürfen (§ 33 I StVZO). Gleichwohl dürfen die Zulassungsstellen Ausnahmen in Einzelfällen erteilen.

Schleppen ist das Mitführen eines betriebsfähigen Kfz als Anhänger hinter einem Kfz<sup>25</sup>.

Liegt eine Betriebsunfähigkeit des abgeschleppten Kfz nicht vor und fehlt es demzufolge an einer notwendigen Ausnahme genehmigung nach § 33 I StVZO, hat das zur Folge, daß ein betriebsfähiges Kfz als Anhänger betrieben wird. Mithin liegt ein nicht genehmigtes Schleppen entgegen § 33 I StVZO vor.

- 1) Zulassungsrechtliche Betrachtung

- a) § 33 I StVZO

Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart zum Betrieb als Kfz bestimmt sind, dürfen nicht als Anhänger betrieben werden.

- b) § 18 StVZO

Kfz unterliegen idR ebenso der Zulassungspflicht wie auch Anhänger. Dabei werden die einzelnen Fahrzeugarten nach ihrer bauartbestimmten Verwendung klassifiziert und entsprechend zugelassen. Bei der Verwendung eines Kfz als Anhänger fehlt es an der dementsprechenden Zulassung.

Unter den einschränkenden Voraussetzungen des § 28 StVZO ist es jedoch möglich, das Kfz provisorisch als Anhänger zuzulassen mit der Folge, daß nunmehr eine Zulassungspflicht als Kfz entfällt und mithin auch kein Verstoß gegen § 33 StVZO vorliegt<sup>26</sup>.

- c) Übrige Vorschriften der StVZO

Alle für Anhänger gültigen Bau- und Betriebsvorschriften sind beim ungenehmigten Schleppen für das geschleppte Fahrzeug voll anwendbar. Dies gilt auch

<sup>25</sup> Bouska, a.a.O., Rz. 11 zu § 5 StVZO.

<sup>26</sup> aA Wiederhold, Schleppen und Abschleppen, VD 1979, 267 (277), der davon ausgeht, daß eine provisorische Zulassung mit einem roten

Kennzeichen gem. § 28 StVZO eine Ausnahme-Genehmigung gem. § 33 StVZO nicht ersetzen kann, gleichwohl aber eine Zulassungspflicht im Falle der Verwendung roter Kennzeichen verneint.

für den Fall einer provisorischen Zulassung gemäß § 28 StVZO<sup>27</sup>.

Diese Vorschriften können in den meisten Fällen wohl nicht erfüllt werden.

So müßte ein geschleppter Pkw z. B. die Anforderungen an die Beleuchtungsvorschriften erfüllen und mindestens mit

- 2 Begrenzungsleuchten (§ 51 StVZO)
- seitlicher Kennzeichnung (§ 51 a StVZO)
- Umrißleuchten (§ 51 b StVZO)
- 2 Schlußleuchten (§ 53 StVZO)
- 2 Bremsleuchten (§ 53 StVZO)
- 1 Nebelschlußleuchte (§ 53 d StVZO)
- Fahrtrichtungsanzeigern (§ 54 StVZO)
- 2 dreieckigen Rückstrahlern (§ 53 StVZO)
- Warnblinkanlage (§ 53 a StVZO) ausgerüstet sein.

Desweiteren müßte er die Anforderungen der entsprechenden Vorschriften bzgl. der Bremsanlage (§ 41 StVZO) und der Fahrzeugverbindungen (§ 43 StVZO) erfüllen.

## 2. Fahrerlaubnisrechtliche Betrachtung

Der Fahrzeugführer des ziehenden Fahrzeuges benötigt idR die Fahrerlaubnis Klasse 2, da zumeist wohl ein Zug mit mehr als drei Achsen gebildet wird (§ 5 I StVZO).

Der Fahrzeugführer des gezogenen Fahrzeuges benötigt keine Fahrerlaubnis, da das (ab)geschleppte Fahrzeug rechtlich als Anhänger gilt und hierfür weder nach § 4 StVZO noch nach § 2 StVG eine Fahrerlaubnis gefordert wird. Hier gilt, analog zu den Bestimmungen über das Abschleppen, daß der Lenker dieses Fahrzeuges geeignet sein muß, dieses Fahrzeug zu führen.

Bedarf es für das ziehende Fahrzeug – bauartbedingt – nicht der Fahrerlaubnisklasse 2 und handelt es sich bei dem gezogenen Fahrzeug um einen zulassungs-

freien Anhänger idS § 18 II Nr. 6 StVZO oder um einen in § 1 der 6. AusnahmeVO StVZO aufgeführten Anhänger, so reicht die Fahrerlaubnisklasse für das ziehende Fahrzeug aus, da rechtlich kein Zug idS § 5 I StVZO gebildet wird. Gleiches gilt bei Verwendung von Kraftfahrzeugen, die nach § 3 der 6. AusnahmeVO StVZO den Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Anhängern entsprechen und bei denen dies aus einer vom Kfz-Führer mitgeführten Bescheinigung der Zulassungsstelle oder eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder aus dem Nachweis nach § 18 V StVZO ersichtlich ist.

## 3) Verkehrsstrafrechtliche Betrachtung a) § 316 StGB

Der Führer eines (ohne Genehmigung) abgeschleppten Fahrzeuges ist gleich dem Führer eines abgeschleppten Fahrzeuges bei 1,1 Promille absolut fahrunsicher. Es macht keinen Unterschied, ob das Fahrzeug im Rechtssinne abgeschleppt oder – auch ohne Genehmigung – geschleppt wird. Mit Recht hebt die Entscheidung des BGH auf die Gefährlichkeit des Abschleppvorganges und die damit verbundenen Anforderungen an den Lenker ab, als auf die Tatsache, ob das Fahrzeug als Kfz geführt wird oder nicht.

## 4) Pflichtversicherungsrechtliche Betrachtung

Ein ohne Genehmigung geschlepptes Kfz muß haftpflichtversichert sein.

Nach § 1 PflVG ist der Halter eines Kfz oder Anhängers mit regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet eine Haftpflichtversicherung abzuschließen.

Nach § 2 I Nr. 6c PflVG sind jedoch Anhänger, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen, von dieser Vorschrift ausgenommen.

Das so ohne Genehmigung geschleppte Kfz wird rechtlich als Anhänger behandelt, welcher jedoch der Zulassungs-

<sup>27</sup> Wiederhold, a.a.O., S. 277.

pflicht unterliegt. Mithin greift die Privilegierung des § 2 I Nr. 6c PflVG nicht.

Daraus folgt nach dem Wortlaut des § 2 I Nr. 6c PflVG zwingend ein Verstoß gegen § 6 I PflVG (Vergehenstatbestand). Lütkes/Meier/Wagner weist mit durchgreifender Argumentation darauf hin, daß es nicht auf die Ausgestaltung der AKB (hier speziell des § 10a AKB) ankomme, da diese unstreitig nur als Vertragsrecht einzustufen sei<sup>28</sup>.

## 5) Kraftfahrzeugsteuerrechtliche Betrachtung

Das geschleppte Fahrzeug muß gemäß § 1 I Nr. 1 KraftStG als Anhänger versteuert werden.

Das gilt auch für Fahrzeuge, die nach § 3 Nr. 1 KraftStG als zulassungsfreie Anhänger nicht der Kraftfahrzeugsteuer unterliegen: „durch das nicht genehmigte Schleppen entsteht eine widerrechtliche Benutzung<sup>29</sup> gemäß § 1 I Nr. 3 KraftStG, die eine besondere Steuerpflicht hervorruft, die auch unabhängig davon fortbesteht, ob für das widerrechtlich als Anhänger benützte Kfz etwa bereits Kfz-Steuer für den laufenden Zeitraum entrichtet oder ob das Fahrzeug gemäß § 28 StVZO provisorisch mit roten Kennzeichen als Anhänger zugelassen ist“<sup>30</sup>.

## 6) Pflichten aus der StVO

### a) § 15a StVO (Abschleppen)

Die Vorschrift bezieht sich jedoch nur auf das Abschleppen iSd § 18 I StVZO, nicht auch auf das Schleppen nach § 33 StVZO<sup>31</sup>. Im Falle des nicht genehmigten Schleppens entgegen § 33 I StVZO sind jedoch die Vorschriften bzgl. des Abschleppens nach § 18 I StVZO anzuwenden, da von der Gefährlichkeit der Handlung dasselbe vorliegt.

### b) § 23 I StVO (Fahrerpflichten)

Da beim ungenehmigten Schleppen das geschleppte Fahrzeug entgegen der Regelung über das Abschleppen gemäß § 18 I StVZO rechtlich als Anhänger betrieben wird, muß der Fahrzeugführer die Forderung des § 23 I StVO sämtlich erfüllen.

## IV. Falllösung

Da Treibstoffmangel keine Betriebsunfähigkeit iSd § 18 I StVZO begründet, liegt im oben genannten Sachverhalt kein Abschleppen iSd Notbehelfsgedankens vor: mithin greift diese Befreiungsregelung nicht.

Es liegt demzufolge ein nicht genehmigtes Schleppen vor mit der Folge, daß nunmehr alle im Kapitel III genannten Vorschriften erfüllt sein müssen.

<sup>28</sup> Vor. 2 zu AKB; so auch Brauckmann, Zur Überprüfung zulassungsfreier aber betriebslaubnispflichtiger Baufahrzeuge, in: PVT 1982, 180 (= Die Polizei 1984, 300); aA Wiederhold, Verkehrsrechtliche Vorschriften für ... Anhänger, in: PVT 1988, 7 (11).

<sup>29</sup> Eine widerrechtliche Benutzung liegt nach § 2 V KraftStG vor, wenn ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen ohne die vorgeschriebene Zulassung benutzt wird. Eine Besteuerung we-

gen widerrechtlicher Benutzung entfällt, wenn das Halten des Fahrzeugs von der Steuer befreit sein würde oder die Besteuerung bereits nach § 1 I Nr. 1 oder 2 KraftStG vorgenommen worden ist.

<sup>30</sup> Wiederhold, a.a.O., S. 277 unter Berufung auf BFH.

<sup>31</sup> Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 3 zu § 15a StVO.