

bei der dann diese Vorschrift von Relevanz sein wird, nur noch eine Frage der Zeit sein. Soweit es sich dabei um eine die Höchstgeschwindigkeit auf einer Autobahn beschränkende Anordnung handeln wird, wäre aus meiner Sicht zu wünschen, daß die Rechtsprechung dann auch vertieft der Frage nachgeht, inwieweit durch eine notwendigerweise sche-

matisierende Höchstgeschwindigkeitsanordnung von zum Beispiel 120 km/h einer Gefahrenlage mit verstärktem Unfallgeschehen wegen „nicht angepaßter Geschwindigkeit“ begegnet werden kann, da „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ nicht zwangsläufig eine Geschwindigkeit über 120 km/h bedeuten muß.

♦ Die Autorin: Christine Kramer, Ministerialrätin, Bundesverkehrsministerium, Bonn.

♦ Schreibt für den VD seit: 1999.

♦ Ihre Spezialgebiete: Straßenverkehr, Straßenverkehrsrecht, Verhaltensrecht, Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht.

## Die Fahrerlaubnisklasse D und die Übergangsregelung

Bernd Huppertz

1. Nach altem Fahrerlaubnisrecht bedurfte einer zusätzlichen Erlaubnis der Verwaltungsbehörde nur, wer einen KOM führte, wenn er in diesem Fahrzeug einen oder mehrere Fahrgäste beförderte (Fahrgastbeförderungsschein gemäß § 15d Abs. 1 StVZO a.F.).

Ein KOM war gemäß der Legaldefinition des § 15 Abs. 1 Nr. 1 StVZO a.F. ein nach Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Personen bestimmtes Kfz mit mehr als acht Fahrgastsitzplätzen. Auf die Karosserieart indes kam es nicht an; auch Kfz nach Art eines Lkw, die mit Sitzplätzen, zum Beispiel in Form von Sitzbänken ausgestattet sind (zum Beispiel Mannschaftstransportfahrzeuge) oder So.Kfz (zum Beispiel der Feuerwehr oder der Polizei) mit Fahrgastkabinen mit mehr als acht

Fahrgastplätzen (zum Beispiel So.Kfz Gruppenkraftwagen oder So.Kfz Polizeifahrzeug Gefangenentransporter) waren KOM i.S.d. § 15 Abs. 1 Nr. 1 StVZO a. F.

Zu widerhandlungen gegen diese Vorschriften stellten eine Ordnungswidrigkeit nach § 69a Nr. 10 StVZO dar, nicht aber ein Fahren ohne Fahrerlaubnis im Sinne einer Straftat gemäß § 21 StVG.

Eines Fahrgastbeförderungsscheins bedurfte es nicht für Dienstfahrzeuge der Bundeswehr, des BGS, der Polizei, des Zolldienstes, der NATO, des Katastrophenschutzes und unter Umständen der Feuerwehr (§ 15 d Abs. 1a StVZO a.F.). Begründet wurde dies mit der dienstrechtlichen und disziplinarrechtlichen Situation dieses Personenkreises:<sup>1)</sup> Üblicherweise wurde innerdienstlich eine Berech-

<sup>1)</sup> Amtl. Begr. VkB1. 1972, 457 (459).

tigung zum Führen solcher Fahrzeuge auf der Grundlage entsprechender Erlasse abverlangt; dies war jedoch nicht Voraussetzung zur Inanspruchnahme der Befreiung im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne,<sup>2)</sup> sondern regelte allein innerdienstliche Belange.

2. Diese Rechtslage hat sich mit Einführung der FahrerlaubnisVO<sup>3)</sup> am 1.1.1999 grundlegend geändert. Nach § 6 FeV bedarf der Fahrerlaubnisklasse D/D1, wer ein Kfz zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz führt. Dabei zählt auch der Beifahrersitz für einen zweiten Fahrer oder etwaiges Begleitpersonal zu den Sitzplätzen.<sup>4)</sup>

Es kommt nicht darauf an, welche Fahrzeugart im zulassungsrechtlichen Sinne benutzt wird oder ob außer dem Fahrer tatsächlich noch ein Fahrgast befördert wird. Allein, daß ein solches Fahrzeug geführt wird, erfordert die Fahrerlaubnisklasse D/D1. Infolgedessen ist diese auch dann erforderlich, wenn ein So.Kfz mit mehr als acht Fahrgastplätzen eingesetzt wird.<sup>5)</sup>

Kfz zur Personenbeförderung sind solche, die geeignet und dazu bestimmt sind, Personen zu befördern. Dieser Beförderungszweck muß dabei im Vordergrund stehen. Nach den Rili der EG Nr. 71/320/EWG i.V.m. Anhang II 70/156/EWG beziehungsweise der ECE-Regelung Nr. 13 sind dies Fahrzeuge der Klasse M; bezüglich der Fahrerlaubnisklasse D/D1 jedoch nur solche der Fahrzeugklasse M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>. Darunter fallen zweifelsohne alle KOM mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.<sup>6)</sup> Die Richtlinien

selbst setzen KOM mit Kfz zur Personenbeförderung – also einschließlich So.Kfz – gleich.

Die amtliche Begründung zur FeV<sup>7)</sup> stellt zwar ebenso wie die Übergangsvorschrift des § 76 Nr. 7 FeV lediglich auf das Führen von KOM ab. Aber wie bereits oben erwähnt, unterfallen zum Beispiel auch die erwähnten So.Kfz der neuen Fahrerlaubnisklasse D/D1<sup>8)</sup>. So handelt es sich zum Beispiel bei den So.Kfz Gruppenkraftwagen nach der Klassifizierung um Kfz mit geschlossenem Aufbau mit Seiten- und Rückfenstern sowie fest eingebauten Einzelsitzen/gepolsterten Sitzbänken, ausschließlich für die Beförderung von mehr als acht Personen geeignet und bestimmt. Dies gilt ebenso für das So.Kfz Polizeifahrzeug Gefangenentransporter. Auch So.Kfz Behindertentransportfahrzeuge unterfallen der neuen Regelung. Es handelt sich nämlich um Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung dazu bestimmt sind, körperlich behinderte Personen in Rollstühlen oder auf besonderen Sitzen zu befördern. Im Gegensatz dazu sind Mannschaftswagen Lkw mit Plane und Spriegel oder geschlossener Kasten sowie mit eingebauten Sitzbänken als Rüstzustand zur wahlweisen Beförderung von Personen auf der Ladefläche. Sie dienen mithin nicht ausschließlich oder überwiegend der Personenbeförderung.

Die früher auftretenden Schwierigkeiten, die bei der Wahl der Bezeichnung der Fahrzeugart in den Fahrzeugpapieren entstanden (je nachdem, ob KOM oder So.Kfz

eingetragen war, war der Fahrgastbeförderungsschein erforderlich oder nicht), sind bei Zugrundelegung der Definition „Kfz zur Personenbeförderung“ hinfällig.<sup>9)</sup>

Da es sich um eine eigenständige Fahrerlaubnisklasse<sup>10)</sup> handelt, fehlt im Zuwiderhandlungsfalle die erforderliche Fahrerlaubnis mit der Folge, daß eine Straftat i.S.d. § 21 StVG (Fahren ohne Fahrerlaubnis) vorliegt.

3. Nach der Übergangsvorschrift des § 76 Nr. 7 FeV können jedoch Inhaber der Fahrerlaubnis alten Rechts bis zum 31.12.2000 entsprechende DienstKOM des BGS, der Polizei, des Zolldienstes sowie des Katastrophenschutzes führen, sofern sie früher solche Kfz auf Grund von § 15d Abs. 1a StVZO a.F. ohne Fahrgastbeförderungsschein geführt haben.

Entsprechend den obigen Ausführungen<sup>11)</sup> erstreckt sich diese Privilegierung sowohl auf DienstKOM als auch auf die erwähnten So.Kfz.<sup>12)</sup>

Die Übergangsvorschrift kann jedoch aufgrund der vom Verordnungsgeber gewählten Formulierung nur von denjenigen in Anspruch genommen werden, die unter Ausnutzung der Sonderbestimmung des § 15d Abs. 1a StVZO a.F. diese Kfz tatsächlich zum Zwecke der Personenbeförderung geführt haben (für eine Alleinfahrt bedurfte es ja nach altem Recht keiner Ausnahme).

Das ist jedoch innerdienstlich<sup>13)</sup> weiterhin grundsätzlich an das Vorhandensein einer entsprechenden Berechtigung gebunden.

Der privilegierte Personenkreis umfaßt entgegen § 15d Abs. 1a StVZO a.F. danach nicht mehr die Angehörigen der Truppe und des zivilen Gefolges der NATO, der Bundeswehr sowie beim Einsatz von Krankenkraftwagen der Feuerwehr und der öffentlichen Gebietskörperschaften. Für die Bundeswehr galt über § 5 Abs. 4 StVZO a.F. bereits eine der Fahrerlaubnisklasse D/D1 vergleichbare Regelung. Krankenkraftwagen der Sonderbehörden (BW, BGS, Polizei, NATO, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sind von der Fahrerlaubnispflicht zur Fahrgastbeförderung freigestellt (§ 48 Abs. 2 FeV). Für deren Betrieb werden jedoch zumeist dienstinterne Berechtigungsscheine verwendet<sup>14)</sup>.

4. Das bedeutet:

- Bei der Benutzung der oben genannten So.Kfz und natürlich auch der KOM muß der Fahrer Inhaber der Fahrerlaubnisklasse D/D1 sein, auch wenn tatsächlich kein Fahrgast befördert wird. Im Zuwiderhandlungsfalle liegt eine Straftat i.S.d. § 21 StVG vor.
- Bis zum 31.12.2000 dürfen DienstKOM (einschließlich So.Kfz) ohne Fahrerlaubnis der Klasse D/D1 gefahren werden, wenn der Fahrer auch nach altem Recht (§ 15d Abs. 1a StVZO a.F.) entsprechende Fahrzeuge – auch ohne Fahrgastbeförderungsschein – gefahren hat.
- Unerheblich i.S.d. Fahrerlaubnisrechts ist, ob der Fahrer im Besitz einer innerdienstlichen Berechtigung zum Führen solcher Fahrzeuge ist.

♦ Der Autor: Bernd Huppertz, Polizei-Oberkommissar beim Verkehrsdienst Köln.

♦ Schreibt für den VD seit: Juli 1991.

♦ Sein Spezialgebiet: a) Halten – Parken – Abschleppen b) Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen.

<sup>2)</sup> Bouska, Fahrerlaubnisrecht, 1. Aufl. 1987, S. 177 (zu § 15d StVZO a.F.).

<sup>3)</sup> Vom 18.8.1998 BGBl. I (1998), 2214 (= VkBli. 1998, 983).

<sup>4)</sup> Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 73.

<sup>5)</sup> Schurig/Glowalla, Die neuen Fahrerlaubnisklassen, 1. Aufl. 1998, S. 72; vgl. Bouska, a.a.O., S. 175 zu § 15d StVZO a.F., amtl. Begr. VkBli. 1998, 982 (1086).

<sup>6)</sup> Insofern sind die Bestimmungen der §§ 15d I Nr. 1 StVZO a.F. sowie § 6 FeV und § 4 IV Nr. 2 PBefG identisch.

<sup>7)</sup> Amtl. Begr. VkBli. 1998, 983 (allg. Teil S. 1050; Tabelle S. 1051 sowie S. 1055 sowie zu § 6 FeV S. 1061).

<sup>8)</sup> Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 87.

<sup>9)</sup> Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 87.

<sup>10)</sup> Amt. Begr. VkBli. 1998, 982 (1086); Bode, Der neue EU-Führerschein (1998), Rz. 17 und 25 zu § 2.

<sup>11)</sup> Fn. 7.

<sup>12)</sup> Schurig/Glowalla, a.a.O.; vgl. Bouska, a.a.O., S. 177 zu § 15d StVZO a.F.

<sup>13)</sup> Schurig/Glowalla, a.a.O.; vgl. Bouska, a.a.O., S. 177 zu § 15d StVZO a.F.

<sup>14)</sup> Schurig/Glowalla, a.a.O., S. 77; Bode, a.a.O., Rz. 27 zu § 2.