

Auslandsfahrten mit roten Kennzeichen und Kurzzeitkennzeichen

Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz

Der Problematik von Auslandsfahrten mit Kraftfahrzeugen, die im Sinne des § 28 StVZO gekennzeichnet sind, wird in der Literatur kaum Platz eingeräumt. Da hierbei auch Grundzüge des internationalen Verkehrsrechts und des Versicherungsrechts berührt werden, ist die Verunsicherung groß. Teilweise wird sogar bestritten¹⁾, dass Auslandsfahrten mit roten Kennzeichen und erst recht mit den 1998 eingeführten Kurzzeitkennzeichen²⁾ statthaft sind.

1. Das gilt im internationalen Verkehr

Die Zulassung zum internationalen Verkehr bedingt die Zuteilung und Anbringung der heimischen Kennzeichen sowie die Ausstellung eines entsprechenden Zulassungsdokumentes entweder auf der Grundlage des Internationalen Abkommens³⁾ von 1926 beziehungsweise des WÜ⁴⁾ 1968.

Sowohl die roten (Händler-)Kennzeichen als auch die Kurzzeitkennzeichen erfüllen dabei die an sie gemäß Artikel 3

Abschnitt II Nr. 1 IntAbk und Artikel 36 in Verbindung mit Anhang 2 WÜ gestellten Anforderungen.⁵⁾ Eine Verwendung dieser Kennzeichen im Ausland ist also möglich.

Hinsichtlich des Zulassungsdokumentes wird im Rahmen des IntAbk⁶⁾ ein internationaler Zulassungsschein gefordert. Der Fahrzeugschein im Sinne des § 28 I (Muster 3 und 4) StVZO wird nicht anerkannt. Demgegenüber wird gemäß Artikel 35 I WÜ der nationale Zulassungsschein dann anerkannt, wenn die in dieser Bestimmung festgelegten Mindestangaben enthalten sind. Gleichzeitig muss der Zulassungsschein jedoch von der zuständigen Behörde amtlich ausgefertigt sein. Dies ist aufgrund der Regelung des § 28 StVZO innewohnenden Besonderheiten sowohl bei den roten (Händler-)Kennzeichen als auch den Kurzzeitkennzeichen nicht beziehungsweise nur zum Teil möglich, da wesentliche Eintragungen durch den Benutzer selbst und nicht – wie gefordert – durch die zuständige Behörde vorgenommen werden. Daher besteht in beiden Fällen kein Anspruch auf Anerkennung im Ausland.⁷⁾

Diese Defizite können jedoch durch Ausstellung eines internationalen Zulassungsscheins im Sinne des Artikels 4, Anlage B IntAbk oder durch Eintragung der erforderlichen Personen- und Fahrzeugdaten durch die zuständige Behörde kompensiert werden.⁸⁾

Die Verwendung deutscher roter (Händler-)Kennzeichen beziehungsweise der Kurzzeitkennzeichen im Ausland ist danach entweder auf der Basis der letztgenannten Ausführungen, bei entsprechender Tolerierung⁹⁾ oder aufgrund einzelner bilateraler Vereinbarungen möglich.

2. Bilaterale Vereinbarungen

In der Kommentarliteratur wird regelmäßig auf die Vereinbarung mit Italien hingewiesen.¹⁰⁾ Danach wird auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Fahrrecht für die mit entsprechenden Kennzeichen (hier: rote Kennzeichen im Sinne des § 28 II StVZO) ausgestatteten Kraftfahrzeugen für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten eingeräumt. Darüber hinaus bestehen jedoch weitere Vereinbarungen mit Österreich, der Schweiz und den Niederlanden.¹¹⁾

Teilweise wird in der Kommentarliteratur¹²⁾ jedoch einschränkend darauf hingewiesen, dass diese Vereinbarungen auf der Basis der früher geltenden Regelung

des § 28 II StVZO bezüglich roter Kennzeichen geschlossen wurden.

Da jedoch die Kurzzeitkennzeichen lediglich aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung bei ansonsten gleichem Regelungsumfang zu den durch sie abgelösten roten Kennzeichen zur einmaligen Verwendung im Sinne des § 28 I StVZO-alt eingestellt wurden¹³⁾, gelten die getroffenen Vereinbarungen auch für die Kurzzeitkennzeichen fort.¹⁴⁾

3. Versicherungsfragen

Dem stehen auch versicherungsrechtliche Erwägungen nicht entgegen. Rote Kennzeichen und Kurzzeitkennzeichen sind erst zuzuteilen, wenn der Nachweis erbracht ist, dass eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kfz-Haftpflichtversicherung besteht (§ 28 VI StVZO). Daher darf zunächst grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die so zugelassenen Kraftfahrzeuge versichert sind. Abzustellen ist jedoch allein auf den formellen Bestand eines Versicherungsvertrages in der Kfz-Haftpflichtversicherung. Erst in zweiter Linie wird zu prüfen sein, ob der Versicherungsschutz auch zum Beispiel EU-weit gewährt wird.

4. Fazit

Daraus folgt, dass Auslandsfahrten grundsätzlich sowohl mit roten (Händler-)Kennzeichen als auch mit Kurzzeit-

¹⁾ Kurzhinweis in VD 1999, 274.

²⁾ VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 9.3.1998, BGBl. I, 441 (= VkB1. 1998, 282).

³⁾ Internationales Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr vom 24.4.1926 (IntAbk), RGBl. 1930 II, 1233.

⁴⁾ Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8.11.1968 (WÜ), BGBl. 1997 II, 811; BGBl. 1977 II, 809.

⁵⁾ Lütkes/Meier/Wagner, Straßenverkehrsrecht (Losebl., Stand 10/99), Rz. 1–3 zu § 2 IntVO.

⁶⁾ Artikel 4 IntAbk.

⁷⁾ Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 1–3 zu § 2 IntVO; Jagow, Zulassungsvorschriften ... (Losebl., Stand 7/99), Rz. 5 zu § 28 StVZO.

⁸⁾ Ebd.

⁹⁾ Jagow, a.a.O., Rz. 5 zu § 28 StVZO.

¹⁰⁾ VkB1. 1994, 94; Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 8 zu § 2 IntVO und Rz. 6 zu § 28 StVZO; Jagow, a.a.O., Rz. 5 zu § 28 StVZO.

¹¹⁾ BMV vom 16.11.1999 - S35/36.34.00 -; Jagow, a.a.O., Rz. 5 zu § 28 StVZO bzgl. Österreich; Heinrich, Verwendung von roten Dauerkennzeichen und Kurzzeitkennzeichen, in: Polizeispiegel 1999, 161.

¹²⁾ Vgl. den Hinweis bei Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 6 zu § 28 StVZO.

¹³⁾ Amtl. Begr. VkB1.1998, 282.

¹⁴⁾ BMV vom 16.11.1999 - S35/36.34.00

kennzeichen möglich sind. Umgekehrt werden ausländische Kraftfahrzeuge mit entsprechenden Kennzeichen in der Bun-

desrepublik Deutschland als zugelassen anerkannt, soweit eine bilaterale Vereinbarung mit dem Heimatstaat besteht.¹⁵⁾

► *Der Autor: Bernd Huppertz, Polizei-Hauptkommissar beim Verkehrsdienst Köln.*

► *Schreibt für den VD seit: Juli 1991.*

► *Sein Spezialgebiet: a) Halten – Parken – Abschleppen*

b) Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen.

Was versteht man unter „Betriebsgefahr“ im Sinne des § 7 StVG?

Erster Polizeihauptkommissar a. D. Ehrenfried Kühlewind

Viele Kfz-Halter wundern sich, wenn ihnen bei einem Verkehrsunfall ein gewisser Prozentsatz ihres Schadens nicht ersetzt wird, obwohl der Unfallgegner nach den Vorschriften des Verkehrsrechts die Alleinschuld hat. Ihnen ist gewiss der Volksmund-Slogan „Die Betriebsgefahr fährt mit, den vollen Schadenersatz gibt es selten“ unbekannt. Wird ein Kraftfahrzeug in „Betrieb gesetzt“, so geht von ihm eine besondere Gefahr aus. Für diese Gefahr wollte der Gesetzgeber den Halter des in Betrieb gesetzten Kraftfahrzeugs auch dann haften lassen (Gefährdungshaftung), wenn kein Verschulden von seiner Seite vorliegt.

Im deutschen Recht wird an sich vorrangig auf alle Lebenslagen bezogen die Verschuldenshaftung (§ 823 BGB) angewandt. Bei dem Inbetriebsetzen eines Kraftfahrzeugs jedoch ergibt sich aus der Betriebsgefahr die sogenannte Gefährdungshaftung. Sie besteht neben

der Verschuldenshaftung und ist davon unabhängig. Für die Größe der von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr ist in erster Linie maßgebend, welche Schäden dritte Personen erleiden können, nicht die Gefährdung, welcher der Führer des Kfz selbst ausgesetzt ist.

Deshalb wird die Betriebsgefahr bei einem Kraftrad zum Beispiel geringer eingeschätzt als bei einem Kraftwagen. Wobei bei einem Kraftrad schon wieder unterschieden werden muss zwischen einem Fahrrad mit Hilfsmotor, das relativ langsam fährt, und einer starken sportlichen Maschine. Noch extremer kann die Größe der Betriebsgefahr zum Ausdruck gebracht werden beim Vergleich zwischen einem Fahrrad mit Hilfsmotor und einem Lkw.

Hier ein Beispiel für die Anrechnung der Betriebsgefahr: Der Pkw-Fahrer B beachtet nicht die Vorfahrt des Pkw-Fahrers A. Nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen hat B die Allein-

¹⁵⁾ Eine Negativliste findet sich bei Lütkes/Meier/Wagner, a.a.O., Rz. 4 ff. zu § 2 IntVO.