B 9414

NZV

Haftungs- und Versicherungsrecht
Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht
Verwaltungsrecht

Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

in Zusammenarbeit mit der Neuen Juristischen Wochenschrift

herausgegeben von

Detlef Otto Bönke
Dr. Winfried Born
Dr. Peter Dauer
Prof. Dr. Wolfgang Eisenmenger
Dr. Ludwig Gehrmann
Dr. Uwe Graeger
Prof. Dr. Reinhard Greger
Prof. Dr. Christian Huber
Dr. Joachim Jagow
Dr. Gerhard Küppersbusch
Prof. Dr. Klaus Langwieder
Kurt Rüdiger Maatz
Prof. Dr. Lutz Meyer-Goßner
Wolfgang Vogt
Christian Weibrecht
Wolfgang Wellner

Verlag C. H. Beck
München und Frankfurt a. M.

2 2012

S. 57–104 25. Jahrgang 13. Februar 2012

Aus dem Inhalt

D. Müller, Dienstfahrerlaubnis und Fahreignung *S. 57*

L. Beck, Nachbesserungen bei den Feuerwehr-Führerscheinen *S. 61*

A. Scheidler, Bessere Möglichkeiten deutscher Behörden, ausländischen Führerscheinen die Anerkennung zu versagen durch die 3. Führerscheinrichtlinie? *S. 66*

OLG Hamm, Ankündigungspflicht des von Autobahn ausfahrenden Abschleppgespanns *S. 73*

OLG München, Biomechanische Begutachtung bei HWS-Distorsion Anhörung der Beteiligten *S. 74*

LG Münster, Verdienstausfallschaden einer erwerbsunfähig gewordenen Neunjährigen *S. 78*

OLG Düsseldorf, Mietwagenkosten bei Benutzung des Unfallfahrzeugs durch Angehörige *S. 83*

OLG Düsseldorf, Abrechnung nach außerordentlicher Kündigung des Kfz-Leasingvertrages (mit Anm. *Nitsch*) *S. 90*

OLG Stuttgart, Geschwindigkeitsmessung kurz vor Ortsausgangstafel *S. 96*

AG Borna, Kein Fahrverbot bei chronischer Krankheit des Kindes *S. 98*

0950201202

Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

NZV

Herausgegeben von Ministerialrat *Detlef Otto Bönke,* Bundesministerium der Justiz, Berlin – *Dr. Winfried Born,* Rechtsanwalt, Dortmund – *Dr. Peter Dauer,* LL.M., Leitender Regierungsdirektor in der Behörde für Inneres, Hamburg – *Prof. Dr. med. Wolfgang Eisenmenger,* München – *Dr. Ludwig Gehrmann,* Richter am Oberverwaltungsgericht a. D., Lüneburg – *Dr. Uwe Graeger,* Rechtsanwalt und Notar a. D., Dreieich – *Prof. Dr. Reinhard Greger,* Erlangen-Nürnberg – *Prof. Dr. Christian Huber,* RWTH Aachen – *Dr. Joachim Jagow,* Ministerialdirigent a. D. im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Meckenheim – *Dr. Gerhard Küppersbusch,* Rechtsanwalt, München – *Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder,* International Safety Consulting – *Kurt Rüdiger Maatz,* Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe – *Prof. Dr. Lutz Meyer-Goßner,* Vorsitzender Richter am Bundesgerichtshof a. D., Karlsruhe – *Wolfgang Vogt,* Rechtsanwalt, Dresden – *Christian Weibrecht,* Regierungsdirektor im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn – *Wolfgang Wellner,* Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe.

in Zusammenarbeit mit der Neuen Juristischen Wochenschrift

Schriftleitung: *Dr. Winfried Born,* Rechtsanwalt
Westfalendamm 87, 44141 Dortmund

Heft 2
Seite 57–104
25. Jahrgang
13. Februar 2012

Aufsätze

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bautzen*

Dienstfahrerlaubnis und Fahreignung

I. Das Rechtsinstitut der Dienstfahrerlaubnis

Auf der Grundlage von § 2 X 1–4 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) dürfen die folgenden Institutionen Fahrerlaubnisse für das Führen von **Dienstkraftfahrzeugen** erteilen[1]:

- Bundeswehr,
- Bundespolizei,
- Polizei.

Die drei genannten Institutionen sind durch diese Regelung gegenüber anderen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) vom Gesetzgeber privilegiert[2]. Ihnen wird als Behörden mit Sicherheitsaufgaben durch den Bundesgesetzgeber eine eigene Zuständigkeit zum Ausbilden und Prüfen ihrer Mitarbeiter sowie zum Ausstellen von Fahrerlaubnissen übertragen, die anderen Institutionen vorenthalten bleibt. Dabei steht die grundsätzliche Entscheidung zur Einrichtung wie auch zur Abschaffung des Instituts der **Dienstfahrerlaubnis** im jeweiligen Ermessen der Behörde. Einige Länderpolizeien verzichten z. B. seit Jahren auf die Möglichkeit, Dienstfahrerlaubnisse zu erteilen und begnügen sich mit der Vorlage allgemeiner Fahrerlaubnisse durch ihre Mitarbeiter, auf deren Grundlage die Dienstkraftfahrzeuge geführt werden dürfen.

Für die drei Institutionen ist diese gesetzliche Möglichkeit gleichermaßen von Vor- bzw. Nachteil. Als Nachteil schlägt ein großes Maß an Verantwortung für die rechtmäßige Wahrnehmung der damit verbundenen Pflichten zu Buche, die sich nicht zuletzt in einem qualifizierten Verwaltungspersonal manifestiert. Als Vorteil, der den Nachteil überwiegt, schlägt ebenfalls die Verantwortung für die Mitarbeiter zu Buche, weil die Handlungskompetenzen rund um Erteilung und Überprüfung von Dienstfahrerlaubnissen einen direkten Zugriff ohne dazwischen geschaltete allgemeine Fahrerlaubnisbehörden gestatten.

Dienstfahrerlaubnisse berechtigen gem. § 26 I 1 FeV ausschließlich zum Führen von Dienstkraftfahrzeugen, sodass die Inhaber von Dienstfahrerlaubnissen regelmäßig gem. § 27 I FeV die Erteilung einer allgemeinen Fahrerlaubnis beantragen werden, um Privatfahrzeuge auf öffentlichen Straßen führen zu können. Zudem ist die Geltungsdauer einer Dienstfahrerlaubnis gem. § 26 II FeV auf die Dauer des **Dienstverhältnisses** beschränkt.

Im Folgenden wird unter dem Gesichtspunkt der **Fahreignung** untersucht, aufgrund welcher formalen und inhaltlichen Vorschriften des Verkehrsrechts die Dienstfahrerlaubnisse erteilt, beschränkt und entzogen werden dürfen. Ferner werden die Fragen geprüft, welche besonderen inhaltlichen Bestimmungen und Voraussetzungen für Dienstfahrerlaubnisse gelten.

II. Dienststellen als Fahrerlaubnisbehörden

Die genannten drei Institutionen nehmen auf der Grundlage von § 2 X 2 StVG die Aufgaben der **Fahrerlaubnisbehörde** wahr, sodass ihnen über diesen gesetzlichen Auftrag auch die Rechte und Pflichten von Fahrerlaubnisbehörden zustehen bzw. auferlegt werden.

Inhaltlich wird eine Fahrerlaubnisbehörde von ihrer staatlichen Aufgabe her definiert. Fahrerlaubnisbehörden obliegt die Aufgabe, über die in § 2 I StVG verankerte Erlaubnispflicht zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen umfassend zu wachen. Den Dienststellen obliegt dabei auf der Grundlage des Fahrerlaubnis- und Kraftfahrereignungsrechts als Rechtsmaterie des besonderen **Gefah-**

---

* Der *Autor* ist Dekan des Fachbereichs Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei in Rothenburg/Oberlausitz.

1 Zu den historischen Gründen der Einrichtung dieses Rechtsinstituts näher *Schué/Glowalla/Brauckmann*, Handbuch des Fahrerlaubnisrechts, 3. Aufl., Bonn 2008, S. 151.

2 Die drei genannten Institutionen werden im Folgenden generell betrachtet und allgemein als „Dienststellen" bezeichnet. Die Voraussetzungen des Fahreignungsrechts gelten für alle drei Behörden in gleichem Umfang. Auf Spezifika der jeweiligen Behörden wird in diesem Beitrag daher nicht eingegangen.

renabwehrrechts die wichtige staatliche Aufgabe, im Sinne der grundgesetzlichen Schutzpflicht des Art. 2 II Grundgesetz innerhalb des jeweiligen Zuständigkeitsbereiches der Dienststelle darüber zu wachen, dass das Leben und die körperliche Unversehrtheit der Menschen nicht durch ungeeignete Führer von Dienstkraftfahrzeugen gefährdet werden.

Die Wahrnehmung der verantwortungsvollen Aufgaben einer Fahrerlaubnisbehörde erfordert in den Dienststellen Verwaltungspersonal, das im Verwaltungsverfahren, Fahrerlaubnisrecht und Fahreignungsrecht rundum ausgebildet ist und sich insbesondere in verkehrsrechtlichen Fragestellungen auf einem stets aktuellen Fortbildungsstand befindet. Diese Prämisse gilt in vollem Umfang auch für den Fall, dass Vollzugsbeamte in diesen Positionen eingesetzt werden sollten.

Eine intensive und vertrauliche fachliche Zusammenarbeit zwischen der Dienststelle als Fahrerlaubnisbehörde und den zuständigen allgemeinen Fahrerlaubnisbehörden ist unerlässlich.

III. Erteilung einer Dienstfahrerlaubnis

1. Sachlicher und räumlicher Geltungsbereich der Dienstfahrerlaubnis

Der Umfang der sachlichen Geltung einer Dienstfahrerlaubnis ist durch § 2 X 4 StVG geregelt, wonach diese Erlaubnis ausschließlich zum Führen von Dienstkraftfahrzeugen berechtigt[3]. Die Dienstfahrerlaubnis gilt daher nicht für Kraftfahrzeuge, die nicht von dem betreffenden Dienstherrn unterhalten werden[4].

Die räumliche Geltung einer Dienstfahrerlaubnis gilt für den gesamten **öffentlichen Verkehrsraum**, d. h. für den rechtlich-öffentlichen und den tatsächlich-öffentlichen Verkehrsraum, unabhängig davon, ob während der Fahrten Länder- und Staatsgrenzen überschritten werden.

2. Allgemeine formale Voraussetzungen für die Erteilung einer Dienstfahrerlaubnis

Gem. § 2 X 3 StVG gelten für das Rechtsinstitut der Dienstfahrerlaubnis sämtliche für allgemeine Fahrerlaubnisse geltenden Vorschriften des Fahrerlaubnis- und Fahreignungsrechts, d. h. für Dienstfahrerlaubnisse gelten sämtliche Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) direkt und unmittelbar. Danach dürfen Dienstfahrerlaubnisse unbefristet und befristet erteilt werden. Dienstfahrerlaubnisbewerber und -inhaber müssen die üblichen gesundheitlichen Voraussetzungen und Leistungstests der FeV erfüllen (Sehtest, ärztliche Untersuchungen). Bewerber um Dienstfahrerlaubnisse der Klassen D oder D1 müssen zudem charakterlich zuverlässig sein (§ 11 I 4 FeV).

Auf der Grundlage von § 2 IV 2 StVG i. V. m. § 23 FeV kann eine Dienstfahrerlaubnis mit **Beschränkungen** oder unter **Auflagen** erteilt werden. Die Notwendigkeit derartiger Einschränkungen ergibt sich aus § 46 II FeV, wonach die Dienststelle im Falle einer nur noch bedingt vorliegenden Fahreignung eine Dienstfahrerlaubnis einschränken kann. Eine vollständige Entziehung der Dienstfahrerlaubnis wäre in diesem Fall unverhältnismäßig und rechtswidrig[5].

Die besonderen Vorschriften für Dienstfahrerlaubnisse finden sich in den §§ 26, 27 FeV. Diese beinhalten auch das Verhältnis zwischen allgemeiner Fahrerlaubnis und Dienstfahrerlaubnis sowie gegenseitige **Meldepflichten** zwischen allgemeinen Fahrerlaubnisbehörden und Dienstfahrerlaubnisbehörden.

Dienstfahrerlaubnisse unterliegen den allgemeinen Bestimmungen über die **Probezeit.** Dies wird von § 33 I FeV vorausgesetzt. Besitzen Dienststellenangehörige ausschließlich eine Dienstfahrerlaubnis, ist für Maßnahmen während ihrer Probezeit gem. § 39 FeV ausschließlich die Dienststelle zuständig.

3. Spezielle inhaltliche Voraussetzungen für die Erteilung einer Dienstfahrerlaubnis

a) Voraussetzungen des StVG[6]

Eine Dienstfahrerlaubnis zum Führen von Dienstkraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr darf auf der Grundlage von § 2 II Nr. 3 StVG nur eine Person erwerben, die „zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist". Eine nähere und beispielhafte Umschreibung der **Kraftfahreignung** ist in § 2 IV 1 StVG zu finden, die lautet: „Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat."

Auf der Grundlage der Vorschrift des § 2 VII 1 StVG hat die Dienststelle zwar schon bei Erstbewerbern um eine Dienstfahrerlaubnis für ein Dienstkraftfahrzeug „zu ermitteln, ob der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen, gegebenenfalls mit Anhänger, geeignet ist". Jedoch nehmen die Dienststellen diesen gesetzlichen Auftrag generell nicht in dem Sinne wahr, dass eine vollständige **Eignungsüberprüfung** der Erwerber stattfindet. Gefordert wird auf der körperlichen Seite lediglich ein bestandener Sehtest, während die geistige und charakterliche Eignung regelmäßig unterstellt wird.

b) Voraussetzungen der FeV[7]

Die zentralen Vorschriften der FeV wiederholen die wesentlichen Inhalte des StVG wie z. B. der § 11 I 1 FeV den Grundsatz, dass Bewerber um eine Dienstfahrerlaubnis die hierfür notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllen müssen und § 46 I 1 FeV den Grundsatz, dass die Dienstfahrerlaubnis in den Fällen zu entziehen ist, wenn sich der Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist.

Die Vorschrift des § 11 I 2 FeV beschreibt **Mängel in der Kraftfahreignung** in negativer Form, wenn sie formuliert: „Die Anforderungen sind insbesondere nicht erfüllt, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 vorliegt, wodurch die Eignung oder die bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen wird." Noch etwas genauer formuliert § 46 I 2 FeV hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis: „Dies gilt insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 vorliegen oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen wurde und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist."

Die Anlage 4 der FeV orientiert sich inhaltlich an der **Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie** und an den **Begutachtungsleitlinien** „Krankheit und Kraftverkehr" des *Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit.* Die Anlage 4 zur FeV und die Begutachtungsleitlinien sowie die dazu ergangene Kommentierung sind uneingeschränkt anwendbar in der Begutachtung der Fahreignung bei Dienststellenangehörigen[8].

Die Grundlage für die Durchführung der ärztlichen und der **medizinisch-psychologischen Untersuchung** von Fahrerlaub-

3 Diese auf der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie beruhende Einschränkung gilt seit dem Änderungsgesetz vom 24. 4. 1998, Bundesratsdrucksache 821/96.

4 Zur Haltereigenschaft eines Dienstherrn näher *Hentschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl., München 2011, § 2 StVG Rdnr. 30.

5 Näher dazu für allgemeine Fahrerlaubnisse *Hentschel/König/Dauer*, § 3 StVG Rdnr. 10.

6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. 3. 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. 7. 2011 (BGBl. I S. 1378) geändert worden ist.

7 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 13. 12. 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 7. 1. 2011 (BGBl. I S. 3) geändert worden ist.

8 Die bislang einzige Kommentierung zu den Begutachtungsleitlinien wurde vorgelegt von *Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan* (Hrsg.), Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, 2. Aufl., Bonn 2005.

nisbewerbern und Inhabern von Dienstfahrerlaubnissen findet sich in § 11 V FeV, der auf die Anlage 15 zur FeV verweist, in der die allgemeinen Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten geregelt werden. Die Anlage 15 zur FeV ist jedoch ersichtlich nicht als vollständige Arbeitsgrundlage für die Begutachtung von Personen durch die **Begutachtungsstellen für Fahreignung** gedacht und konzipiert worden. Sie enthält vielmehr lediglich deren „Grundsätze". Die Anlage 15 zur FeV formuliert in ihrer Nr. 1 Buchst. c: „Die Untersuchung darf nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen vorgenommen werden." Dadurch werden für die ärztliche und die medizinisch-psychologische Untersuchung anerkannte wissenschaftliche Untersuchungsgrundsätze verbindlich gefordert. Um nichts anderes als derartige von einem Expertenkreis aus Medizinern und Psychologen erarbeitete wissenschaftliche Untersuchungsgrundsätze handelt es sich bei den **Beurteilungskriterien**[9], deren Anerkennung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen als berufener Behörde mit dem von dem Leiter der Akkreditierungsstelle der **Bundesanstalt für Straßenwesen** (BASt) an alle Träger amtlich anerkannter Begutachtungsstellen für Fahreignung versandten Schreiben vom 20. 5. 2005 (Az. U5-f-bff) als „normatives Dokument" zum Zwecke der Vereinheitlichung der Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung in Deutschland erfolgt ist.

Diese Beurteilungskriterien gelten uneingeschränkt auch für die Beurteilung der Fahreignung für Dienstkraftfahrzeuge.

4. Besondere Anforderungen der Dienststellen

Die Dienststellen dürfen für das Erteilen einer Dienstfahrerlaubnis besondere und vor allem höhere Anforderungen an die Eignung und Befähigung ihrer Dienststellenangehörigen stellen als dies bei allgemeinen Fahrerlaubnissen der Fall ist[10]. Wie die Dienststellen die höheren Anforderungen definieren sollen ist gesetzlich nicht näher bestimmt. Somit gilt für das Erstellen eines derartigen Kriterienkataloges der **Grundsatz des pflichtgemäßen Ermessens,** d. h. Dienststellen können über einen Vergleich der regelmäßig zu absolvierenden praktischen Fahraufgaben für ihre Mitarbeiter einen eigenen fachlichen Kriterienkatalog erstellen.

Ein solcher grundsätzlicher **Kriterienkatalog** kann sich beziehen auf folgende allgemeine Anforderungen:

- Fachliche Anforderungen an das Führen bestimmter Fahrzeugarten (z. B. Wasserwerfer, Kettenfahrzeuge),
- fachliche Anforderungen an das Absolvieren bestimmter Fahraufgaben (z. B. Fahrzeughandling bei Sonderrechtsfahrten),
- körperliche Anforderungen an das Absolvieren bestimmter Fahraufgaben (z. B. Verfolgungsfahrten),
- charakterliche Anforderungen für die Bewältigung bestimmter, organisationstypischer Fahrsituationen (z. B. Verfolgungsfahrten).

Die gegenüber allgemeinen Fahrerlaubnissen gesteigerten Anforderungen an die Fähigkeiten und Fertigkeiten der Mitarbeiter beziehen sich für die Polizei und Bundespolizei regelmäßig auch auf die besonderen Gegebenheiten im Rahmen von **Einsatzfahrten** und das Führen von Einsatzfahrzeugen unter besonderen Einsatzbedingungen als grundsätzlich schwierigste Fahraufgaben. Dienststellen können daher auf der Grundlage des Rechts der Dienstfahrerlaubnisse das Durchführen von **Sonderrechtsfahrten** von besonderen persönlichen Voraussetzungen abhängig machen. Einen allgemeinen Kriterienkatalog derartiger Voraussetzungen gibt es allerdings derzeit nicht.

Eine Eignung für Sonderrechtsfahrten setzt ebenso körperliche wie auch charakterliche Eignungsmerkmale voraus. Im Rahmen einer solchen Eignungsbetrachtung sind medizinisch besonders relevant und vor Erteilung einer Dienstfahrerlaubnis regelmäßig sowie nach deren Erteilung anlassbezogen zu überprüfen[11]:

- Störung des Gleichgewichts gem. Ziff. 2.3,
- Herzrhythmusstörungen mit anfallsweiser Bewusstseinstrübung oder Bewusstlosigkeit gem. Ziff. 4.1,
- Hypertonie (Bluthochdruck) bei ständigem diastolischen Wert von über 130 mm Hg gem. Ziff. 4.2.1,
- Herzinfarkt gem. Ziff. 4.4 ff.,
- Zuckerkrankheit gem. Ziff. 5 ff.,
- Erkrankungen und Folgen von Verletzungen des Rückenmarks gem. Ziff. 6.1,
- Erkrankungen der neuromuskulären Peripherie gem. Ziff. 6.2,
- Parkinsonsche Krankheit gem. Ziff. 6.3,
- Kreislaufabhängige Störungen der Hirntätigkeit gem. Ziff. 6.4,
- Anfallsleiden gem. Ziff. 6.6,
- akute Psychosen gem. Ziff. 7.1.1,
- affektive und andere Psychosen gem. Ziff. 7.5 ff.,
- Alkoholmissbrauch gem. Ziff. 8 ff.,
- Einnahme von Betäubungsmitteln nach BtMG gem. Ziff. 9 ff.,
- Niereninsuffizienz gem. Ziff. 10 ff.,
- Schlafstörungen gem. Ziff. 11.2 ff.,
- Sehstörungen gem. den medizinischen Vorgaben der Anlage 6 zu den §§ 12, 48 IV, V FeV.

Als charakterliche Merkmale sind für die Eignung für Sonderrechtsfahrten gem. § 2 IV 1 StVG besonders relevant und vor Erteilung einer Dienstfahrerlaubnis regelmäßig sowie nach Erteilung anlassbezogen zu überprüfen:

- Erhebliche oder wiederholte Verstöße gegen Verkehrsvorschriften oder Strafgesetze,
- wiederholte Verstöße gegen Verkehrsvorschriften,
- erhebliche Verstöße gegen Strafgesetze,
- wiederholte Verstöße gegen Strafgesetze.

Zudem ist es ratsam und zweckmäßig für Dienststellenangehörige, die erwartungsgemäß regelmäßig Sonderrechtsfahrten durchführen müssen, aus Gründen der Verkehrssicherheit den fachlich erhöhten Anforderungskatalog für die Fahrerlaubnisklassen C und CE zu fordern und diese **„Einsatzfahrerlaubnis"** jeweils auf 5 Jahre zu befristen.

Sämtliche genannten Eignungskriterien sind, da es sich bei den Dienststellenangehörigen um **charakterlich unteilbare Persönlichkeiten** handelt, ebenso anwendbar auf vergleichbare Sachverhalte wie z. B. die Eignung zum Tragen einer Dienstwaffe oder die Eignung zum erlaubnispflichtigen Führen eines Schiffes oder Luftfahrzeugs.

IV. Nachträgliche Überprüfung der Fahreignung

Den Dienststellen stehen als Fahrerlaubnisbehörden ebenfalls sämtliche Rechte und Pflichten zur nachträglichen **Überprüfung der Fahreignung** zu.

Nach § 3 I StVG hat die Dienststelle eine vorhandene Dienstfahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich jemand als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Dienstkraftfahrzeugen erweist. Der Dienststelle steht dafür ein umfassender **Ermittlungsauftrag** zur Verfügung, der die Rechte und Pflichten aus § 2 VII, VIII StVG umfasst.

Auf der Grundlage der überprüften Fahreignung stehen den Dienststellen die Rechte und Pflichten des § 3 I 1 FeV zu, nämlich das Führen von Dienstkraftfahrzeugen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen. Dabei steht der Dienststelle ein **Auswahlermessen** unter mehreren verhältnismäßigen Maßnahmen zu.

9 *Schubert/Mattern* (Hrsg.), Beurteilungskriterien, 2. Aufl., Bonn 2009.
10 Vgl. dazu die amtliche Begründung zu § 27 FeV zu Abs. 3, Bundesratsdrucksache 443/98, S. 282.
11 Sämtliche nachfolgende Eignungskriterien sind der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV zu entnehmen.

1. Anlässe zur Überprüfung der Fahreignung

Die beiden zentralen gesetzlichen Vorschriften für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sind § 2 II 1 Nr. 3 StVG sowie § 2 IV StVG, die einerseits die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gesetzlich einfordern bevor die Fahrerlaubnis zu erteilen ist und andererseits diese Kraftfahrereignung durch die folgenden sechs Kriterien gesetzlich näher, jedoch nicht vollumfänglich ausdifferenzieren:

- Erfüllen der notwendigen körperlichen Anforderungen,
- Erfüllen der notwendigen geistigen Anforderungen,
- nicht erheblich gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen,
- nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen,
- nicht erheblich gegen Strafgesetze verstoßen,
- nicht wiederholt gegen Strafgesetze verstoßen.

Der gesetzliche Rahmen der §§ 2 und 3 StVG wird ausgefüllt durch die §§ 11 bis 14 FeV sowie deren Anlagen 4 und 5. Auf der Grundlage einer Gesamtbewertung der Vorschriften des § 3 I StVG i. V. m. den §§ 46 I und 11 I FeV sind die notwendigen Voraussetzungen zum Führen eines Dienstkraftfahrzeugs im Straßenverkehr insbesondere dann nicht erfüllt, wenn ein Mangel im Sinne der Anlage 4 zur FeV vorliegt, durch den die Fahreignung ausgeschlossen wird. In dieser Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV, die mit dem Titel „Eignung und bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen" überschrieben ist, werden Krankheiten und Mängel aufgezählt, bei deren Vorliegen die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen für eine längere Zeit aufgehoben oder beeinträchtigt sein kann. Grundlage für die in der Anlage 4 formulierten Rechtsgrundlagen sind die von Verkehrsmedizinern und Verkehrspsychologen gemeinsam erarbeiteten „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung"[12].

Auch bei Dienststellenangehörigen treten im Rahmen ihrer Dienstfahrten immer wieder in Verkehrsverstößen dokumentierte charakterliche Fehlentwicklungen zutage. Wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr i. S. des § 2 IV StVG sind z. B. anzunehmen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber mindestens zwei Mal gegen Vorschriften verstoßen hat, wobei Zuwiderhandlungen nicht nur im Falle von Straftaten anzunehmen sind, sondern auch bei Verstößen gegen Bestimmungen über Verkehrsordnungswidrigkeiten[13].

2. Anordnung von Untersuchungsmaßnahmen

Die Dienststelle legt auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen gem. § 11 VI FeV die Art der vorzunehmenden **Begutachtung** fest. Grundlage einer rechtmäßigen Anordnung eines Gutachtens sind einerseits berechtigte, durch Tatsachen belegte Zweifel an der Kraftfahrereignung.

Die Frage des „Ob" der Kraftfahrereignung kann bei einem in der Dienststelle vorliegendem Verdacht auf Nichteignung grundsätzlich auf drei unterschiedlichen Wegen der Fallbegutachtung beantwortet werden. Die spezifische Anordnung richtet sich danach, welche konkreten Eignungszweifel im Einzelfall bestehen. Folgende Gutachten dürfen angeordnet werden:

- Beibringung eines ärztlichen Gutachtens (§ 11 II 1 FeV, § 12 VIII 1 FeV, § 13 Nr. 1 FeV, § 14 I FeV),
- Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (§ 11 III FeV, § 13 Nr. 2 FeV, § 14 II FeV),
- Beibringung eines Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 11 IV FeV).

Sämtliche nach Fahreignungsrecht angeordneten Gutachten von Ärzten oder Verkehrspsychologen müssen gem. § 11 V FeV nach den in Anlage 15 zu § 11 V FeV festgelegten inhaltlichen und formalen Grundsätzen erarbeitet werden. Jeder Gutachter hat im Rahmen seiner Begutachtung der betreffenden Person die Begutachtungsleitlinien als Richtlinien seiner ermittelnden und bewertenden Arbeit zu beachten. Die **Begutachtungsleitlinien** verstehen sich als „Entscheidungshilfe für den Einzelfall". Die Begutachtung der Dienststellenangehörigen kann regelmäßig durch das ärztliche und psychologische Fachpersonal der Dienststelle vorgenommen werden, wenn diese Mitarbeiter nach aktuellen verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Maßstäben ausgebildet und qualifiziert sind. Ist dieses Fachwissen nicht vorhanden, müssen sich Dienststellen des Systems der Begutachtungsstellen für Fahreignung sowie des fachärztlichen und verkehrsmedizinischen Fachpersonals bedienen.

Weigert sich der Behördenangehörige, sich untersuchen zu lassen oder bringt er der Dienststelle das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, so darf sie bei ihrer Entscheidung gem. § 11 VIII 1 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen und die Dienstfahrerlaubnis entziehen. Voraussetzung ist allerdings insoweit, dass die Untersuchungsanordnung nach den geltenden Maßstäben der Rechtsprechung rechtmäßig ist und die Weigerung ohne ausreichenden Grund erfolgt. Dabei muss das angeordnete Gutachten auch dazu geeignet sein, effektiv zur Klärung der entstandenen Zweifel beizutragen[14].

Auch das System der **verkehrspsychologischen Beratung**, das in der einschlägigen Vorschrift des § 38 FeV geregelt ist, besitzt ein noch ungeahntes Potenzial, wenn es darum geht, spezialpräventiv auf Mitarbeiter von Dienststellen einzuwirken, die in ihrer Kraftfahrereignung aufgrund autonomer Entschlüsse gestört sind. Der Charakter der Freiwilligkeit dieser Maßnahme fordert jedoch auch den Tribut, dass nur diejenigen Personen ihre Lehren aus den Gesprächen mit den qualifizierten **Verkehrspsychologen** ziehen, die mit der notwendigen Selbstkritik an eine Beratung herangehen und die als Chance zur Besserung ergreifen.

3. Entzug, Beschränkung und Auflage

Der generelle Weg der nachträglichen Entziehung einer bestehenden Fahrerlaubnis führt für die Dienststelle über das Verwaltungsrecht und die Normen des § 3 I StVG sowie den § 46 FeV[15].

Einer Dienstfahrerlaubnis, die ursprünglich zum Führen von Dienstkraftfahrzeugen auch unter Nutzung von Sonderrechten berechtigte, kann nach dem späteren Bekanntwerden von Hinderungsgründen im Nachhinein eine **Auflage** zugefügt werden, die das Führen von Dienstkraftfahrzeugen unter Nutzung von Sonderrechten verbietet. Dies kann aus verschiedenen Eignungsbegründungen erfolgen wie z. B. im Falle einer Erkrankung der betreffenden Person an einer schwerwiegenden Stoffwechselstörung (Diabetes) oder einer Alkoholerkrankung. Voraussetzung einer solchen Auflage ist die Feststellung einer **partiellen Ungeeignetheit** zum Führen von Dienstkraftfahrzeugen unter Nutzung von Sonderrechten durch ein ärztliches oder ein psychologisches Gutachten.

Unproblematisch ist in diesen Fällen allerdings regelmäßig das Nutzen von Sonderrechten im ruhenden Verkehr (z. B. verbotswidriges Parken zu Zwecken der Verkehrskontrolle), das von der Auflage ausgenommen werden kann.

Das Nichtbeachten einer derartigen Auflage wäre gem. § 75 Nr. 9 FeV ordnungswidrig und würde zusätzlich einen **Dienstpflichtverstoß** beinhalten, der ein **Disziplinarverfahren** nach sich ziehen könnte. Würde während eines Verstoßes

12 *Bundesanstalt für Straßenwesen* (Hrsg.), Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, Reihe „Mensch und Sicherheit", Bergisch Gladbach 2000.
13 *OVG Mecklenburg-Vorpommern*, Beschl. v. 27. 3. 2008, Az. 1 M 204/07, juris.
14 *OVG Nordrhein-Westfalen*, Beschl. v. 22. 11. 2001, Az. 19 B 814/01.
15 Vgl. dazu allgemein *Hentschel/König/Dauer*, § 3 StVG Rdnr. 1, 11 f.

gegen eine solche Auflage ein Verkehrsunfall verursacht, würde bereits durch den Verstoß gegen die Auflage eine schadensersatzpflichtige **Amtspflichtverletzung** vorliegen, die nach den Grundsätzen des Amtshaftungsrechts zu einer Schadensregulierung gem. § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG führen könnte[16]. Es wäre zudem regelmäßig ein grob fahrlässiges Handeln gegeben, das gegenüber dem betreffenden Fahrer einen Rückgriff des Dienstherrn ermöglicht.

Sollte eine Dienstfahrerlaubnis von der Dienststelle entzogen werden, besteht gem. § 27 III 2 FeV eine an die Entziehungsvoraussetzungen des StVG gekoppelte **Mitteilungspflicht** an die allgemeine Fahrerlaubnisbehörde, damit diese adäquate Maßnahmen in Bezug auf die allgemeine Fahrerlaubnis treffen kann. Während die Dienstfahrerlaubnis gem. § 27 IV FeV mit der Entziehung der allgemeinen Fahrerlaubnis erlischt, bleibt die allgemeine Fahrerlaubnis nach der Entziehung der Dienstfahrerlaubnis zunächst bestehen, weil eine solche Entziehung auch disziplinarische Gründe haben kann, die nicht allgemein fahreignungsrelevant sind[17].

V. Zusammenfassung

1. Bundeswehr, Bundespolizei und Landespolizei dürfen als selbstständige Fahrerlaubnisbehörden und Fahrprüfungsbehörden Dienstfahrerlaubnisse für ihre Mitarbeiter ausstellen.

2. Die genannten Dienststellen dürfen das Ausstellen von Dienstfahrerlaubnissen davon abhängig machen, dass ihre Mitarbeiter im Vergleich zu allgemeinen Fahrerlaubnissen gesteigerte Anforderungen an Fahrfertigkeiten und Fahreignung erfüllen müssen.

3. Dienststellen dürfen auch nachträglich die Fahrfertigkeiten und Fahreignung ihrer Mitarbeiter überprüfen, wenn ihnen eignungsrelevante Tatsachen zur Überprüfung der Fahreignung bekannt werden. Diese Überprüfung kann im Extremfall zur Entziehung der Dienstfahrerlaubnis führen.

4. Bei den Dienstfahrerlaubnissen spielt die Eignung zum Führen von Dienstkraftfahrzeugen unter der Nutzung von Sonderrechten eine besondere Rolle, weil deren Eignungsvoraussetzungen besonderen Anforderungen unterliegen. Dieser Teil der dienstlichen Fahrtätigkeit kann bei mangelhafter Fahreignung eingeschränkt oder vollkommen ausgeschlossen werden. ■

16 Vgl. zur Haftung bei Amtspflichtverletzung näher *Palandt/Sprau*, Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar, 69. Aufl., München 2010, § 839 BGB Rdnr. 11 ff.
17 Vgl. dazu näher *Hentschel/König/Dauer*, § 27 FeV Rdnr. 7.

Wiss. Mitarbeiter Lukas Beck, Würzburg*

Nachbesserungen bei den Feuerwehr-Führerscheinen

Wenn es brennt, muss rasch gehandelt werden. Andernfalls drohen massive Schäden zu entstehen. Das Motto der Feuerwehren lautet dabei „Retten, Löschen, Bergen, Schützen". Um die Arbeit der Feuerwehren in diesem Aufgabenkreis zu unterstützen, wurden mit dem Fünften StVG-Änderungsgesetz[1] Regelungen zu den sog. „Feuerwehr-Führerscheinen" in das StVG aufgenommen. Für die Angehörigen der Feuerwehren und anderer privilegierter Organisationen sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, eine Fahrerlaubnis für Einsatzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t zu erlangen, ohne hierfür eine langwierige und kostspielige Fahrschulausbildung zu absolvieren. Leider konnte das StVG in der geänderten Form nicht die erwartete Hilfe leisten[2], sodass es schließlich zu einer Nachbesserung in Form des Siebten StVG-Änderungsgesetzes[3] kam. Nachfolgend werden die Änderungen dargestellt und bewertet.

I. Ausgangslage vor dem Fünften Gesetz zur Änderung des StVG

Die vielfältigen Herausforderungen, die ein Feuerwehreinsatz stellt, machen es notwendig, eine große Zahl an Einsatzkräften und ein breites Repertoire an Ausrüstung zur Verfügung zu haben. Zum Transport von Mensch und Material werden daher verschiedene große Fahrzeuge eingesetzt. Die **Angehörigen der Feuerwehren**, die regelmäßig nur im Besitz einer **Fahrerlaubnis der Klasse B**, die aufgrund der europäischen Harmonisierung des Führerscheinrechts[4] einheitlich eingeführt wurde, sind, dürfen diese **Fahrzeuge** aber oftmals **nicht führen**, da das zulässige Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt. Es war daher **notwendig**, eine **Fahrerlaubnis** zumindest der **Klasse C1** zu erwerben. Dem sollte dadurch abgeholfen werden, dass von einer **Ausnahmegenehmigung** des Art. 4 Nr. 5 S. 2 der dritten europäischen Führerscheinrichtlinie[5] Gebrauch gemacht würde, sodass insb. die Angehörigen der Feuerwehren nach einem verkürzten Ausbildungsverfahren eine entsprechende Fahrerlaubnis zum Führen der schweren Einsatzfahrzeuge erlangen könnten. Gleiches sollte **auch** für den **Katastrophenschutz** und die **Rettungsdienste** erreicht werden. Entsprechende Regelungen wurden durch das Fünfte StVG-Änderungsgesetz vor allem in § 2 X StVG eingefügt[6].

II. Handlungsbedarf und offene Fragen nach dem Fünften Gesetz zur Änderung des StVG

1. Kreis der Berechtigten

Die Lösung konnte leider nicht voll befriedigen, sodass die Freude bei den durch die neue Vorschrift Berechtigten nur kurz währte. Vor allem bereits deshalb, weil **Unklarheit** darüber bestand, wer sich denn nun auf das vereinfachte Verfahren stützen könnte, für wen also überhaupt der **Anwendungsbereich** der § 2 X S. 5 bis 8 StVG eröffnet wäre.

* Der *Autor* ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der juristischen Fakultät der Universität Würzburg. Daneben ist er ehrenamtlich beim Bayerischen Roten Kreuz tätig.
1 Fünftes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 17. 7. 2009, BGBl. I 2009, 2021.
2 Kritik bei *Engelke*, NZV 2010, 183 und *Beck*, NZV 2010, 493.
3 Siebtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 23. 6. 2011, BGBl. I 2011, 1213.
4 Zunächst RiL 91/439/EWG vom 29. 7. 1991, ABl. Nr. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 1; jetzt endgültig ersetzt durch RiL 2006/126/EG vom 20. 12. 2006, ABl. Nr. L 403 vom 30. 12. 2006, S. 19, mit Umsetzungsfrist bis zum 19. 1. 2011.
5 RiL 2006/126/EG vom 20. 12. 2006, ABl. Nr. L 403 vom 30. 12. 2006, S. 19.
6 Einen Überblick gibt auch *Schober*, BayGT 2010, 7.