

In Zusammenarbeit mit dem ACE Auto Club Europa

herausgegeben von Dr. jur. **Frank Albrecht**, Regierungsdirektor im Bundesverkehrsministerium, Berlin; Dr. **Andreas Ernemann**, Vorsitzender Richter am BGH, Karlsruhe; Dr. **Ingo E. Fromm**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Strafrecht und für Verkehrsrecht, Koblenz; Prof. **Harald Geiger**, Präsident des Verwaltungsgerichts a. D., München; Dr. **Christian Grüneberg**, Richter am BGH, Karlsruhe; **Ottheinz Kääh** LL.M., Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht und für Verkehrsrecht, München; **Felix Koehl**, Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht, München; **Hannes Krämer**, Rechtsassessor, Rechtsreferent des ACE, Stuttgart; **Carsten Krumm**, Richter am Amtsgericht, Dortmund; **Volker Lempp**, Rechtsassessor, Stuttgart; Dr.-Ing. **Werner Möhler**, Sachverständiger und Lehrbeauftragter am Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen University; Dr. **Christiane Oehler**, Richterin am BGH, Karlsruhe; **Joachim Otting**, Rechtsanwalt, Hünxe/Berlin; Prof. Dr. **Michael Ronellenfitsch**, Universität Tübingen; **Azime Zeycan**, Rechtsanwältin, Fachwältin für Verkehrsrecht und für Familienrecht, Bochum.

Schriftleitung: **Felix Koehl**, Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht, München; Ass. jur. **Rüdiger Balke**, Koblenz; Dr. **Jens Brögelmann**, Richter am Oberlandesgericht, Köln; Prof. Dr. **Helmut Janker**, Wolftratshausen

## AUFSÄTZE

## Einsatzfahrten über Streckenabschnitte mit Vorschriftszeichen 262 bis 266

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bautzen\*

### 1. Einführung

Die Einsatzorganisationen verfügen zT über größere Einsatzfahrzeuge, deren Maße und Gewichte auf den Strecken zum Problem werden können, die mit den Verkehrszeichen 262 bis 266 laut Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO beschildert sind. Die Beschränkung durch Zeichen 262 („Tatsächliche Masse“) gilt zB bei Fahrzeugkombinationen für das einzelne Fahrzeug.

Zur Verdeutlichung dieser Problematik seien im Folgenden beispielhaft die technischen Daten einiger Einsatzfahrzeuge genannt.<sup>1</sup>

Das Löschgruppenfahrzeug (LF 16-TS) der Freiwilligen Feuerwehr Berlin-Friedrichshain in Bundausführung auf Basis eines Mercedes-Benz 917 AF/36 hat ein Leergewicht von 6.275 kg und eine zulässige Gesamtmasse von 9 t.<sup>2</sup> Der Wasserwerfer Mercedes-Benz Actros 3341 AK/42 6x6 der Hamburger Polizei hat eine zulässige Gesamtmasse von 31.000 kg sowie Achslasten von 9.000 (vorn) bzw. 22.000 kg (hinten).<sup>3</sup> Der Rettungswagen (RTW) der Berufsfeuerwehr Bremerhaven auf Basis eines Mercedes Benz Sprinter 519 CDI Fahrgestells hat mit dem rettungsdienstlichen Auf- und Ausbau ein Leergewicht von 4.325 kg und eine zulässige Gesamtmasse von 5,3 t.<sup>4</sup>

Für den Fall, dass zB ein gemeinsamer Einsatz von Feuerwehr und Rettungsdienst über eine folgendermaßen beschilderte Straße führen müsste, gäbe es ein Problem.



Bildquelle: privat

Auch bei einer Beschilderung mit Zeichen 264 in der folgenden Form würden die meisten Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr regelmäßig eine andere Strecke wählen müssen.

\* Der Verfasser ist Hochschullehrer für Straßenverkehrsrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) und wissenschaftlicher Leiter des Instituts für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten. Er ist als früherer Polizeibeamter des mittleren Polizeivollzugsdienstes des Landes Niedersachsen auch Einsatzfahrer gewesen und hat seine Fahrausbildung auf einem GruKW Hano-mag 28 AL (zGm 4,5 t) der Bereitschaftspolizei Hannover absolviert.

- 1 Sämtliche Angaben stammen von der privaten, sehr informativen Seite <https://bos-fahrzeuge.info>.
- 2 [https://bos-fahrzeuge.info/einsatzfahrzeuge/110155/Florian\\_Berlin\\_LF\\_16-T\\_S\\_B-8440/photo/463588](https://bos-fahrzeuge.info/einsatzfahrzeuge/110155/Florian_Berlin_LF_16-T_S_B-8440/photo/463588).
- 3 [https://bos-fahrzeuge.info/einsatzfahrzeuge/153588/HH-3894\\_-\\_MB\\_Actros\\_3341\\_AK\\_-\\_WaWe\\_01](https://bos-fahrzeuge.info/einsatzfahrzeuge/153588/HH-3894_-_MB_Actros_3341_AK_-_WaWe_01).
- 4 [https://bos-fahrzeuge.info/einsatzfahrzeuge/153332/Florian\\_Bremerhaven\\_0183-05](https://bos-fahrzeuge.info/einsatzfahrzeuge/153332/Florian_Bremerhaven_0183-05).



Bildquelle: DVR

## 2. Anordnung von Vorschriftszeichen

Die Verkehrszeichen 262 bis 266 laut Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO verbieten die Verkehrsteilnahme für Fahrzeuge, deren Maße oder Massen, einschließlich Ladung, eine auf dem jeweiligen Zeichen angegebene tatsächliche Grenze überschreiten. Eine solche Regelung des Straßenverkehrs durch Verkehrszeichen richtet sich nicht gegen „Störer“ im polizeirechtlichen Sinne.<sup>5</sup> Es geht vielmehr darum, allgemeine Verhaltensregeln vorzugeben, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufrechterhalten oder Gefahrenquellen, die der Straßenverkehr eröffnet, durch Reglementierung der Fortbewegungsmöglichkeiten einzudämmen.

Dabei bilden insbesondere die Zeichen 262 (Tatsächliche Masse) und Zeichen 263 (Tatsächliche Achslast), die von der Straßenverkehrsbehörde nur auf bestimmten Streckenabschnitten angeordnet werden, auch für größere Einsatzfahrzeuge wie zB Tanklöschfahrzeuge eine tatsächliche Grenze.

Diese Vorschriftszeichen dürfen nur bei einer tatsächlichen Gefährdungslage angeordnet werden, die vorab von der Straßenverkehrsbehörde in einem aufwendigen Verfahren überprüft wurde.

Die einschlägige Vorschrift des lautet:

### **§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO – Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

*„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“*

Für die Annahme einer qualifizierten Gefährdungslage reicht es dabei aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt.<sup>6</sup> Eine solche Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, liegt dabei nicht erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären.<sup>7</sup> Es reicht vielmehr regelmäßig aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt. Im Rahmen dieser Bewertung ist zu berücksichtigen, dass Unfälle in der Regel auf einer Mehrzahl von Faktoren beruhen, die sowohl subjektiver (zB das Fahrerverhalten) wie objektiver Art (zB der Streckencharakter und die Verkehrsverhältnisse) sein können. Auch

für die Streckeneigenschaften und die Verkehrsverhältnisse ihrerseits sind in einer gesamten Reihe von einzelnen Umständen (mit-)bestimmend. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts ist jedoch, wenn derart hochrangige Rechtsgüter wie zB die unversehrte Beschaffenheit der Fahrbahn und ihres Untergrundes betroffen sind, ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit wird dabei nicht einmal gefordert. Die Vorschrift setzt nur eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus. Erforderlich ist somit eine entsprechende konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht.

Bei Bejahung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 S. 3 StVO ist in der Regel ein Tätigwerden der Behörde geboten und somit deren Entschließungsermessen reduziert. Die entsprechenden Verbotszeichen müssen dann zwingend angeordnet werden.<sup>8</sup>

Einer verkehrsrechtlichen Anordnung gem. § 41 Abs. 1 StVO, Zeichen 262 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO kommt zwar keine drittschützende Wirkung zugunsten einzelner Verkehrsteilnehmers zu, denn die Vorschrift lässt keinen bestimmten, abgrenzbaren Kreis der durch die Regelung Begünstigten erkennen.<sup>9</sup> Eine aufgrund dieser Vorschrift getroffene Regelung soll jedoch ua die betroffene Straße vor Straßenschäden schützen und damit in befahrbarem Zustand erhalten, wodurch ihre Verkehrssicherheit gewährleistet wird. Zugleich sollen mit einer verfügbaren Fahrzeuggewichtsbeschränkung aber auch der Träger der Straßenbaulast und die Versorgungsunternehmen, die im Straßenkörper ihre Versorgungs- und Entsorgungsleitungen verlegt haben, vor durch zu hohe Fahrzeuggewichte verursachte Schäden an ihren Einrichtungen und damit an ihrem Eigentum, das uns allen als Bürger zugutekommen soll, geschützt werden.

## 3. Fehlende Befreiungsmöglichkeit durch Sonderrechte

Der BGH sieht die Rechtsfolgen des § 35 StVO als „Befreiungen von den Pflichten, die den Verkehrsteilnehmern auferlegt sind.“<sup>10</sup> Diese Rechtsprechung steht in der Tradition einer vollständigen Befreiung von sämtlichen Regeln der StVO, die der BGH seit dem Jahr 1951 praktiziert.<sup>11</sup> Diese umfangreiche Befreiung wird nach Ansicht des BGH nur durch den nunmehr in § 35 Abs. 1 und 8 StVO geregelten Grundsatz begrenzt, „soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten

5 BVerwG, Urteil vom 23.9.2010 – 3 C 37/09, BVerwGE 138, 21–35, Rn. 44, auch zum Folgenden.

6 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 5.6.2018 – 11 B 17.1503, Rn. 26, juris.

7 BVerwG, Urteil vom 23.9.2010 – 3 C 37/09, BVerwGE 138, 21–35, auch zum Folgenden.

8 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 5.6.2018 – 11 B 17.1503, Rn. 38, juris.

9 VG München, Beschluss vom 9.3.2012 – M 23 S 11.6010, Rn. 25, juris, auch zum Folgenden.

10 BGH, Urteil vom 17.12.1974 – VI ZR 207/73, NJW 1974, S. 648 f.

11 Damals noch zur im Wortlaut gleichen Vorgängervorschrift des § 48 I StVO aF, vgl. dazu BGH, Urteil vom 25.10.1951 – 4 StR 559/51, NJW 1952, S. 191.

ist“.<sup>12</sup> Im Hinblick auf die mit der Wahrnehmung von Sonderrechten verbundenen erheblichen Gefährdungen ist der Anwendungsbereich des § 35 StVO – auch weil er eine Ausnahmevorschrift darstellt – stets sehr eng auszulegen.<sup>13</sup> Explizit nehmen Rechtsprechung und Literatur lediglich die Gefährdung oder Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer gem. § 1 Abs. 2 StVO aus dem Anwendungsbereich der durch § 35 StVO gewährten Befreiungsmöglichkeiten heraus und sehen in beiden Fällen übereinstimmend einen Verstoß gegen § 35 Abs. 8 StVO,<sup>14</sup> aber sie sehen einen solchen Verstoß nicht in der bloßen Gefährdung von Sachen. Diese Auslegung ist inkonsequent und schützt nicht das Grundrecht gem. Art. 14 GG.

In Bezug auf Vorschriftszeichen entschied unlängst das OVG Sachsen-Anhalt sogar, dass eine Einsatzfahrt durch einen Streckenabschnitt mit dem Verbot des Vorschriftszeichens 250 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO eine „grundsätzlich berechnete“ Inanspruchnahme eines Sonderrechtes darstellt.<sup>15</sup>

Problematisch wäre es allerdings, wenn ein solcher Einsatz dazu führen würde, dass ein Einsatzfahrzeug stecken bleibt, weil dessen tatsächliche Maße zu einem Schaden auf dem befahrenen Straßenabschnitt und dem Einsatzfahrzeug selbst geführt haben; denn die Verkehrszeichen wurde ja genau deshalb von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet, weil der betreffende Streckenabschnitt dieser speziellen Regulierung aus Gründen der Gefahrenabwehr bedurfte. Da würde es auch nicht helfen, dass § 35 StVO von dem verbotenen Befahren dieses Streckenabschnitts nach Auffassung der herrschenden Meinung befreit hatte.<sup>16</sup> Die dargestellte Prämisse des OVG Sachsen-Anhalt ist ein Fehlschluss, der auf einem Missverständnis der Vorschrift des § 35 StVO beruht; denn es liegt im Falle einer Missachtung des Vorschriftszeichens 250 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO gerade keine „grundsätzlich berechnete“ Inanspruchnahme eines Sonderrechtes vor, gerade deshalb, weil es sich nicht nur um eine bloße Verhaltensvorschrift für Fahrzeugführer handelt, sondern vielmehr auch um eine den bestimmten Streckenabschnitt betreffende Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Von einer Sachentscheidung einer Straßenverkehrsbehörde können Sonderrechte jedoch nicht befreien, weil einem Einsatzfahrer während seiner Einsatzfahrt die den derart regulierten Streckenabschnitt betreffenden grundlegenden Sachinformationen fehlen. Im schlimmsten Fall würde ein Einsatzfahrer sich mit seinem Einsatzfahrzeug festfahren und keinem wäre dadurch gedient.

Die Lösung des Problems liegt vielmehr in der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für die betreffenden Einsatzfahrzeuge der Einsatzorganisationen für die reglementierten Streckenabschnitte der Straßen.

#### 4. Ausnahme von der Anordnung durch Vorschriftszeichen gem. § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO

Aufgrund der Vorschrift des § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde Antragstellern wie zB einem Träger der Feuerwehr vom gem. § 41 StVO, Zeichen 262 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO bestehenden Verbot, bestimmte Straßen mit Fahrzeugen zu befahren, deren tatsächliches Gewicht

jeweils einschließlich Ladung 3,5 t überschreitet, eine Ausnahmegenehmigung erteilen. Der Charakter einer solchen Ausnahmegenehmigung wird nicht durch ein zeitliches Element definiert, sondern allein durch die sachlich begründete Ausnahme vom Regelfall.<sup>17</sup>

Die Vorschrift lautet:

#### § 46 StVO – Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen ...

11. von den Verboten oder Beschränkungen, die durch Vorschriftszeichen (Anlage 2), Richtzeichen (Anlage 3), Verkehrseinrichtungen (Anlage 4) oder Anordnungen (§ 45 Absatz 4) erlassen sind;

Die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde hat auf einen solchen Antrag hin eine Ermessensentscheidung zu treffen.<sup>18</sup> Die Erteilung der Ausnahmegenehmigung darf also nicht ermessensfehlerhaft aufgrund sachfremder Erwägungen erfolgen.

Bei einem Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO müssen regelmäßig die Betreiber der Abwasserentsorgung und der Wasserversorgung, deren Rohrleitungen in der Straße verlaufen, dazu befragt werden, ob ihre Wasser- bzw. Abwasserleitungen die zu erwartende zusätzliche Belastung aushalten werden und ob sie zB einem ausnahmsweise zuzulassenden Verkehr mit Fahrzeugen bis 10 t Gewicht zustimmen.<sup>19</sup> In einem vom VG München entschiedenen Fall war es im Rahmen einer solchen Ermessensentscheidung durchaus nachvollziehbar, dass die kurzzeitige Belastung des morastigen Untergrundes durch Überfahren mit bis zu 10 t schweren Baufahrzeugen im Gegensatz zu einer Dauerbelastung durch Aufschütten einer zusätzlichen Fahrbahnbefestigung mit einer Deckschicht aus Kies für die Rohrleitungen unbedenklich erschien.<sup>20</sup>

Es ist bei einem solchen Antrag auch zulässig, befristete Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO über einen langen Zeitraum hin ohne Unterbrechung wiederholt zu erteilen, solange die die Ausnahmegenehmigung rechtfertigende Situation andauert.<sup>21</sup> Eine solche Ausnahmegenehmigung würde einen Antragsteller wie zB den Träger der Feuerwehr dazu berechtigen, abweichend vom Verbot des Zeichens 262 zu § 41 StVO die reglementierten Straßen mit Kraftfahr-

12 BGH, Urteil vom 09.7.1962 – III ZR 85/61, NJW 1962, S. 1767 ff.; ebenfalls noch zur Vorgängervorschrift des § 48 Abs. 1 StVO aF, die beide Gesichtspunkte zusammenfasste.

13 OLG Celle, Urteil vom 3.8.2011 – 14 U 158/10, WKRS 2011, 22705

14 König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 35 StVO Rn. 4 mwN; OLG Braunschweig, Beschluss vom 24.1.1990 – Ws 175/89, NZV 1990, 198; VG Potsdam, Urteil vom 24.2.2011 – 2 K 832/07, juris; OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 27.9.1997 – A 3 S 164/96, juris.

15 OVG Magdeburg, Beschluss vom 22.5.2014 – 1 L 37/14, Rn. 12, juris.

16 Eine andere Auffassung zu dem bislang weder in der Rechtsprechung, noch in der Literatur problematisierten Verhältnis zwischen den Zeichen 262 bis 266 und den Sonderrechten vertritt der Autor dieses Beitrags, siehe Müller, Dieter, Befreiungsmöglichkeit durch Sonderrechte als Unfallrisiko, in: NZV 2015, S. 429.

17 BVerwG, Urteil vom 22.12.1993 – 11 C 45/92, juris.

18 Grundsätzlich und ausführlich zur Ermessensentscheidung im Rahmen des § 46 StVO siehe Rebler, in: Bachmeier/Müller/Rebler, StVO Kommentar, § 46 StVO Rn. 4.

19 Dazu näher Rebler, aaO, § 46 StVO Rn. 26 ff.

20 VG München, Beschluss vom 9.3.2012 – M 23 S 11.6010, Rn. 30, juris.

21 BVerwG, Urteil vom 22.12.1993 – 11 C 45/92, juris, auch zum Folgenden.

zeugen zu befahren, die das in der Höhe begrenzte tatsächliche Gesamtgewicht überschreiten.

## 5. Fazit

Natürlich macht es Mühe, derartige Streckenabschnitte zu identifizieren, Anträge zu stellen, diese hinsichtlich der betreffenden Einsatzfahrzeuge zu prüfen und ggf. spezielle fahrzeugbezogene oder allgemeine Ausnahmegenehmigungen zu bewilligen. Aber nur dieser Prozess schafft für die Einsatzfahrer

die notwendige Rechtssicherheit und vermeidet sowohl Gefährdungen als auch Schädigungen an Straße und Fahrzeug. Einsatzfahrten auf gut Glück „ins Blaue hinein“ würden vermieden werden.

Die Einsatzorganisationen sollten diese Mühe ebenso wenig scheuen wie die Straßenverkehrsbehörden. Einsatzfahrten werden dadurch sicherer und Einsatzfahrer gewinnen ebenfalls an Handlungssicherheit. Dies kommt letztendlich allen zugute.

# Betrug und Manipulation bei Personenprüfungen im Fahrerlaubnisrecht Teil 1

Felix Koehl/Thomas Wagner/Andreas Schmidt/Roland Krause\*

## 1. Einleitung

Der Besitz einer Fahrerlaubnis hat einen hohen Stellenwert in unserer Gesellschaft. Sie sichert individuelle Mobilität, insbesondere im Arbeits- und Freizeitbereich. Der Führerschein als Dokument dient als Nachweis der erworbenen Fahrerlaubnis und repräsentiert für viele Inhaber ein Statussymbol, das mit Vorstellungen über Sozialprestige, Gruppenzugehörigkeit und der Freude am Fahren verknüpft wird. Umgekehrt gilt: Wer keine Fahrerlaubnis besitzt oder einen Führerscheinentzug hinnehmen musste, den plagen nicht selten berufliche Erschwernisse, Ansehensverlust im Freundeskreis oder der Familie und Scham im Zusammenhang mit dem begangenen Fehlverhalten im Straßenverkehr.

Da die Kraftfahrzeugführung stets Risiken für den Fahrer und die Verkehrsgemeinschaft mit sich bringt, wurden für die Erst- und Neuerteilung einer Fahrerlaubnis klare gesetzliche Regelungen geschaffen. Diese differenzierten Anforderungen werden von einer zunehmenden Anzahl an Kandidaten als „lästige“ oder „schier unüberwindbare“ Hürden wahrgenommen und als Anreize für Betrugs- und Manipulationsversuche begriffen. Immerhin stellen die Prüforganisationen jährlich ca. 1.400 Manipulationen bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung fest, die von dem zuständigen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer (aaSoP) beobachtet und gemeldet werden, wobei eine sehr hohe Dunkelziffer anzunehmen ist. Von 2013 bis 2018 ist in der Technischen Prüfstelle (TP) beim DEKRA eV Dresden eine Verfünffachung festgestellter Manipulationen festzustellen.<sup>1</sup> Bei rund 90.000 jährlich durchgeführten medizinisch-psychologischen Begutachtungen (MPU) werden den Fahrerlaubnisbehörden immer wieder gefälschte Gutachten vorgelegt bzw. den Sachverständigen in den Begutachtungsstellen unrichtige Therapiebescheinigungen oder Belege über Abstinenzkontrollprogramme ausgehändigt.

Der vorliegende Beitrag setzt sich mit solchen fraudulentem Erscheinungsformen im Fahrerlaubnisrecht auseinander. Dabei soll einerseits die Dynamik der rechtswidrigen Hand-

lungen beschrieben und rechtlich gewürdigt werden, andererseits geht es auch darum, die potenziellen Nachteile für die Verkehrssicherheit zu diskutieren und Maßnahmen zur Eindämmung dieser Phänomene vorzuschlagen.

## 2. Erteilungsvoraussetzungen für den Erwerb einer Fahrerlaubnis

Im Zuge der Gefahrenabwehr setzt das Fahrerlaubnisrecht vor allem die staatlichen Schutzpflichten gemäß Art. 2 GG um. Seit 1909, als Kaiser Wilhelm das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen erließ, und auch heute bedarf derjenige, der auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führen will, einer Fahrerlaubnis.<sup>2</sup> Ohne gültige Fahrerlaubnis darf auf öffentlichen Straßen kein Kraftfahrzeug geführt werden, Zuwiderhandlungen werden bestraft. Die Erteilung einer Fahrerlaubnis ist nach § 2 Abs. 2 StVG an sieben Voraussetzungen geknüpft:

1. Wohnsitz im Inland,
2. Mindestalter,
3. Eignung,
4. Ausbildung (nach dem Fahrlehrergesetz),
5. Befähigung (Bestehen der Fahrerlaubnisprüfungen),
6. Erste Hilfe,
7. Keine andere Fahrerlaubnis in einem europäischen Staat.

Eignung und Befähigung bilden zentrale Anforderungen im Fahrerlaubnisrecht, da sie unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Dabei ist die Eignung unter Nr. 3 (zu

\* Felix Koehl ist Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht München, Dr. Thomas Wagner ist Fachbereichsleiter des Fachbereichs Amtlich anerkannte Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) des DEKRA e.V. Dresden, Dr. Andreas Schmidt ist Leiter des Fahrerlaubniswesens des DEKRA e.V. Dresden (Dienststz: Klettwitz), Dr. Roland Krause ist Leiter der Technischen Prüfstelle für den Kfz-Verkehr des DEKRA e.V. Dresden (Dienststz: Klettwitz).

1 Schmidt, Neuigkeiten im Prüfungsgeschehen, Vortrag anlässlich der Verbandstagung des Landesfahrlehrerverbandes Thüringen, Suhl 22.3.2019.

2 Patemann, in: Patemann/Schubert/Graw, Handbuch des Fahreignungsrechts, 2015, S. 45 – 52.