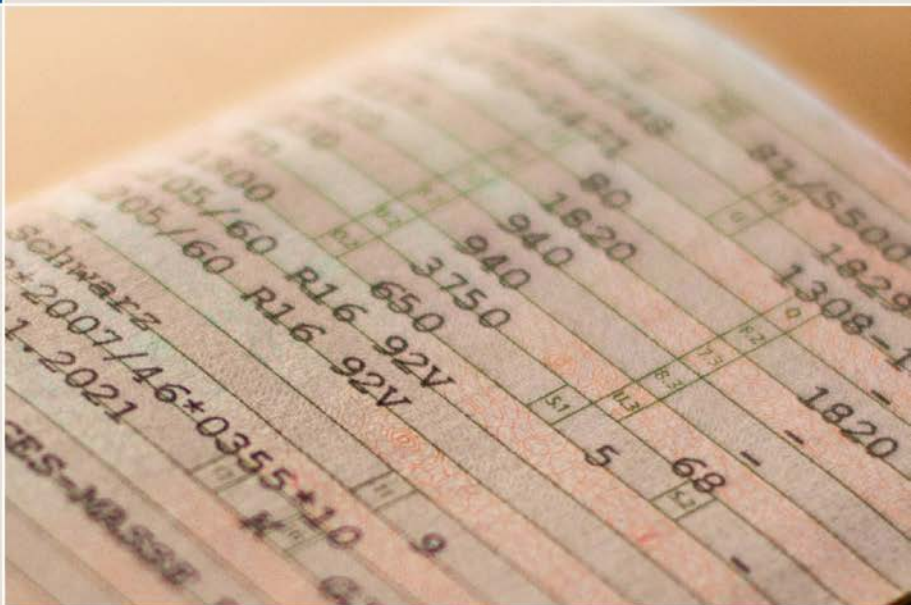


MAIBACH



Fahrzeugzulassungsrecht kompakt

für Praxis und Ausbildung

 BOORBERG

MAIBACH

Fahrzeugzulassungsrecht kompakt

Fahrzeugzulassungsrecht kompakt

für Praxis und Ausbildung

Martin Maibach
Dipl.-Verwaltungswirt (FH)

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek |
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.
ISBN 978-3-415 07488-0

© 2024 Richard Boorberg Verlag

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zu-
gelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Dies gilt
insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen,
Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in
elektronischen Systemen.

Titelfoto: © Maibach

Satz: abavo GmbH, Nebelhornstraße 8, 86807 Buchloe

Druck und Bindung: Laupp & Göbel GmbH, Robert-Bosch-Str. 42,
72810 Gomaringen

Richard Boorberg Verlag GmbH & Co KG | Scharrstraße 2 | 70563 Stuttgart
Stuttgart | München | Hannover | Berlin | Weimar | Dresden
www.boorberg.de

1. Begriffsbestimmungen/Vorbemerkungen

Kurz und präzise

Die nachfolgenden Begriffsbestimmungen und Vorbemerkungen gelten kapitelübergreifend für das gesamte Buch. Deren Kenntnis ist zum Verständnis des Inhalts daher von hoher Bedeutung.



Das einheitliche Verständnis bestimmter Begriffe ist Grundvoraussetzung.

Abb. 1

Um eine einheitliche Sprache zu gewährleisten, ist es erforderlich, für dieses Buch einheitliche Begriffsbestimmungen zu definieren. Dies ist auch deshalb notwendig, weil trotz „Einheit der Rechtsordnung“ verschiedene Gesetze dieselben Begriffe teils völlig unterschiedlich verwenden – und mit unterschiedlichen Begriffen oftmals dasselbe meinen.

Die u.g. Definitionen gelten daher global für das gesamte Buch und bleiben auch kapitelübergreifend unverändert. Dadurch können sich Abweichungen in den Begrifflichkeiten zu den jeweiligen Gesetzen ergeben. Diese Lösung ist dennoch am einfachsten, da sich das Werk nicht nur mit einem bestimmten Bereich des Zulassungsrechts befasst, sondern das Thema allumfassend beleuchtet.

1.1 Zulassungsrecht

Unter dem Begriff „**Zulassungsrecht**“ werden im Folgenden alle Rechtsgebiete verstanden, welche die Themen Zulassungspflicht, Zulassungsfreiheit, Kfz-Haftpflichtversicherung, Kfz-Steuer sowie die technische Beschaffenheit von Fahrzeugen inkl. Erlöschen der Betriebserlaubnis behandeln.

1.2 Drittstaat

Mit „**Drittstaat**“ sind alle Staaten gemeint, die nicht zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) gehören. Mitgliedstaaten des EWR sind alle EU-Staaten sowie Island, Liechtenstein und Norwegen.

Um Missverständnisse zu vermeiden: Die Schweiz ist Drittstaat.

1.3 Täterschaft/Teilnahme/Beteiligung

In den folgenden Kapiteln werden immer wieder Ordnungswidrigkeiten und Straftaten dargestellt. Dabei ist stets zu beachten, dass sich nicht nur der Alleintäter des jeweils genannten Tatbestands, sondern bei Straftaten auch der

- **mittelbare Täter,**
- **der Mittäter,**
- **der Anstifter** sowie
- **der Beihelfer**

strafbar machen können, worauf aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht bei jedem Verstoß erneut eingegangen wird. Unter Punkt 4.1.1.2.4 finden sich bzgl. Verstößen gegen das PflVG praxisnahe Beispiele zu den o.g. Sonderrollen.

Bei Ordnungswidrigkeiten kann sich neben dem eigentlichen „Haupttäter“ auch **der Beteiligte nach § 14 OWiG** in vorsätzlicher Begehung ordnungswidrig verhalten. Die o.g. strafrechtlichen Regelungen gelten dabei entsprechend.¹

1.4 Subjektiver Tatbestand

Die im Buch aufgeführten Ordnungswidrigkeiten können, wenn nichts anderes explizit vermerkt ist, allesamt in **fahrlässiger Tatbegehung**, also unter

1 Vgl. *Fromm* in Haus/Krumm/Quarch, § 14 OWiG, Rn. 1

Missachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, verwirklicht werden. **Vorsätzliche Begehung** ist nur erforderlich, wenn die Ordnungswidrigkeit in Abschnitt II der BKatV gelistet ist, was die Ausnahme darstellt.

Einige Ordnungswidrigkeiten, die sich per se nur vorsätzlich begehen lassen (z.B. Weigerung der Durchführung einer Schallpegelmessung nach entsprechender Aufforderung, siehe Punkt 6.1.3.3), hat der Verordnungsgeber dennoch in Abschnitt I der BKatV unter den fahrlässig möglichen Ordnungswidrigkeiten eingereiht.

Bei Straftaten wird hingegen stets individuell auf den subjektiven Tatbestand eingegangen.

1.5 Betriebserlaubnis

Die „**Betriebserlaubnis**“ ist die behördliche Feststellung in Form einer Typen- oder Einzelgenehmigung, die besagt, dass ein Fahrzeug vorschriftsmäßig ist.²

Der Begriff „Betriebserlaubnis“ wird in verschiedenen Gesetzen so unterschiedlich verwendet wie sonst kaum ein anderer. § 1 Abs. 1 Satz 2 StVG versteht darunter eine nationale Typengenehmigung, § 2 Satz 2 FZV eine nationale Typengenehmigung sowie eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung. Die StVZO hingegen umfasst unter „Betriebserlaubnis“ jede nationale („allgemeine Betriebserlaubnis“) oder EU-Typen- und Einzelgenehmigung („Einzelbetriebserlaubnis“), daher unterscheidet § 19 StVZO beim Erlöschen der Betriebserlaubnis diese Begriffe auch nicht.

Die hier im Buch verwendete Definition kommt somit derjenigen der StVZO am nächsten und scheint am sinnvollsten, da es durch den kurzen und prägnanten Begriff „Betriebserlaubnis“ den Sprachgebrauch vereinfacht. Sie entspricht auch der amtlichen Praxis; so lautet die Überschrift zu Feld 17 der Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II „*Merkmal zur Betriebserlaubnis*“, worunter folgende Eintragungen möglich sind:³

- **K** = Fahrzeug aufgrund einer EU-Typgenehmigung bzw. ABE zugelassen, Daten sind konform
- **A** = Fahrzeug aufgrund einer EU-Typgenehmigung bzw. ABE zugelassen, Daten sind nicht konform

² Vgl. Meyer in Münchener Kommentar, § 19 StVZO, Rn. 3

³ Kraftfahrt-Bundesamt: Leitfaden zur Ausfüllung der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II, URL: https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/ZFZR/Info_behoerden/Regelungen_ZulBescheinigungen/leitfaden_Ausfuellung_Zulassungsbescheinigung_Teil_I_und_II.pdf?__blob=publicationFile&v=2

- **E** = Fahrzeug aufgrund einer Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge nach § 21 StVZO zugelassen
- **Z** = Fahrzeug aufgrund einer Zulassungsbescheinigung Teil I aus einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, wenn technische Fahrzeugbeschreibung unvollständig (Merkmal Z auslaufend – nur Fortschreibungen)
- **N** = Fahrzeug aufgrund einer Nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Artikel 45 der Verordnung (EU) 2018/858 (erteilt durch zuständige Landesbehörde) zugelassen
- **U** = Fahrzeug aufgrund einer EU Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 (erteilt durch das Kraftfahrt-Bundesamt) zugelassen

Die Zulassungsbehörde versteht bei ihrer Eintragungspraxis in den Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II somit alle Typen- und Einzelgenehmigungen (national und EU) als „Betriebserlaubnis“. Wenn im Folgenden also von diesem Begriff die Rede ist, bedeutet dies, dass eine der folgenden Genehmigungen vorliegt:

1.5.1 Nationale Typengenehmigung

Eine „**nationale Typengenehmigung**“ kann gem. § 20 StVZO als „allgemeine Betriebserlaubnis“ (ABE) durch das Kraftfahrt-Bundesamt für reihenweise gefertigte oder noch zu fertigende Fahrzeuge allgemein erteilt werden. Das Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt i. d. R. einen amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kfz-Verkehr mit der Prüfung.

Sinn dieser Typengenehmigung ist es, dass nicht jedes einzelne Fahrzeug gesondert geprüft werden muss und der Hersteller dadurch Kosten und Zeit einspart. Voraussetzung ist aber selbstredend, dass die Fahrzeuge nicht abweichend von der Typengenehmigung gefertigt werden.

Weitere Regelungen zur Erteilung der nationalen Typengenehmigung sind § 19 Abs. 1 StVZO zu entnehmen. Voraussetzung für die Erteilung ist, dass das Fahrzeug bestimmten in der Vorschrift genannten Normen entspricht.

Die nationale Typengenehmigung hat nur noch geringe Bedeutung, da für die meisten Neufahrzeuge eine EU-Typengenehmigung vorgeschrieben ist.

1.5.2 EU-Typengenehmigung

Aufgrund verschiedener Rechtsakte der EU und wegen auf deren Grundlage erlassener nationaler Vorschriften sind Typengenehmigungen für Neufahrzeuge mittlerweile hauptsächlich in Form von „**EU-Typengenehmigungen**“ zu erteilen. Sinn ist es, dass diese von einem Mitgliedstaat erteilt

EU-Typengenehmigung auch in jedem anderen EU-Mitgliedstaat unkompliziert ohne weitere Prüfung anzuerkennen und keine separate nationale Typengenehmigung erforderlich ist. Dies spart Zeit und Kosten.

In Deutschland werden EU-Typengenehmigungen nach Maßgabe der §§ 3 ff. EG-FGV (dort noch als „*EG-Typengenehmigung*“ bezeichnet) durch das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt. Jedoch sind, dem Sinn einer EU-weiten Typengenehmigung folgend, auch solche anderer EU-Staaten bei einer deutschen Fahrzeugzulassung anzuerkennen.

Aufgrund immer neuer EU-Rechtsakte (so etwa Verordnung EU 2018/858) müssen die jeweiligen nationalen Gesetze zur Erteilung von EU-Typengenehmigungen stets im Lichte der neueren Vorschriften gelesen werden.

1.5.3 Nationale Einzelgenehmigung

Entspricht ein Fahrzeug keinem genehmigten Typ, kann der Verfügungsberechtigte nach § 21 StVZO bei der Zulassungsbehörde eine „**nationale Einzelbetriebserlaubnis**“ beantragen. Dazu ist ein Vollgutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder eines technischen Dienstes zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen nach § 30 EG-FGV erforderlich. Weiterhin ist die Einholung einer nationalen Einzelgenehmigung entsprechend erforderlich, wenn die Betriebserlaubnis erloschen ist (siehe Punkt 7.6.4).

Weitere Regelungen zur Erteilung der nationalen Einzelgenehmigung sind § 19 Abs. 1 StVZO zu entnehmen. Voraussetzung für die Erteilung ist, dass das Fahrzeug bestimmten in der Vorschrift genannten Normen entspricht.

Nicht zulässig ist eine Einzelgenehmigung, wenn bereits eine Einzel- oder Typengenehmigung besteht und nicht erloschen ist.

Fällt ein Fahrzeug in den Geltungsbereich der EG-FGV, muss die Einzelgenehmigung nach dieser Vorschrift eingeholt werden, die EG-FGV ist also *Lex specialis* zur StVZO.

1.5.4 EU-Einzelgenehmigung

Nach den Rechtsakten der EU und den auf ihrer Grundlage erlassenen nationalen Vorschriften sind „**EU-Einzelgenehmigungen**“, sofern keine Typengenehmigung besteht, erforderlich. In Deutschland werden diese von der Zulassungsbehörde nach § 13 EG-FGV erteilt. Wie auch bei der nationalen Einzelgenehmigung ist hier ein Vollgutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder eines technischen Dienstes zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen nach § 30 EG-FGV Voraussetzung für die Erteilung.

1.5.5 Nachweis der Betriebserlaubnis

Ist für ein deutsches Fahrzeug keine Zulassungsbescheinigung Teil I ausgestellt worden, sind in vielen Fällen nach § 4 Abs. 5 FZV das Mitführen und Aushändigen der Betriebserlaubnis vorgeschrieben (siehe Punkt 3.2.2.1.1). Diese kann dabei in Form folgender Dokumente nachgewiesen werden:

- **„Datenbestätigung“**: Dies ist gem. § 2 Satz 1 Nr. 8 FZV die Bescheinigung, dass das Fahrzeug mit einer nationalen Typengenehmigung konform ist.
- **„Übereinstimmungsbescheinigung“**: Dabei handelt es sich gem. § 2 Satz 1 Nr. 7 FZV um die Bestätigung, dass das Fahrzeug einer EU-Typengenehmigung entspricht.
- **„Bescheinigung über die Fahrzeug-Einzelgenehmigung“**: Dieses Dokument bescheinigt, dass das Fahrzeug eine gültige nationale oder EU-Einzelgenehmigung aufweist.

1.6 Nutzungsarten

Im Fahrerlaubnisrecht sowie in der StVO ist das **„Führen“** des Fahrzeugs von entscheidender Bedeutung. „Führen“ bedeutet dabei die willentliche Nutzung der Bedieneinrichtung des Fahrzeugs allein oder unter Mitverantwortung, um es in Bewegung zu setzen. Es können somit auch mehrere Personen gleichzeitig Führer eines Fahrzeugs sein, sofern sie längerfristig an der Bedienung mitwirken (z. B. Lenken durch Person A, Bedienung der Pedale durch Person B). Auch ein Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz kann daher bei nicht nur kurzem Eingreifen Fahrzeugführer sein. Beim autonomen Fahren (§ 1a Abs. 4 StVG) ist derjenige, der die Funktion aktiviert und nutzt, auch ohne weitere Steuerung Fahrzeugführer. Er muss sich dabei nicht zwingend im Fahrzeug befinden.⁴

Im Zulassungsrecht spielen jedoch auch andere Formen der Nutzung eine Rolle.

1.6.1 Inbetriebsetzen

Das **„Inbetriebsetzen“** (auch als „Inbetriebnahme“ bezeichnet) eines Fahrzeugs ist in der FZV von entscheidender Bedeutung, da sich erst daraus die Zulassungspflicht ergibt. Bis zum Inkrafttreten der Änderung der FZV im September 2023 wurde darunter das bestimmungsgemäße Verwenden eines Fahrzeugs als Fortbewegungsmittel verstanden, das über das Führen hin-

⁴ Vgl. *König* in Hentschel/König/Dauer, § 316 StGB, Rn. 3 ff.

ausging. Welche vom Führen nicht umfasste Formen darunterfielen, war umstritten. Teils wurden auch Vorgänge im ruhenden Verkehr umfasst.⁵

Mit der Neufassung der FZV im September 2023 wurde die klare Trennung der Begriffe „Inbetriebsetzen“ und „Führen“ aufgegeben. So lautet § 3 Abs. 1 Satz 1 FZV neuerdings:

Ein Kraftfahrzeug und seine Anhänger dürfen von der das Fahrzeug führenden Person auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind.

Der Ordnungsgeber stellt hier also den Fahrzeugführer (als die „*das Fahrzeug führende Person*“ bezeichnet) als denjenigen vor, der das Fahrzeug in Betrieb setzt, was zwar per se keine Gleichsetzung der Begriffe bedeutet, jedoch eine Unterscheidung kaum noch ermöglicht. Das Differenzieren zwischen „Führen“ und „Inbetriebsetzen“ spielt somit spätestens seit dem 1.9.2023 in der Praxis fast keine Rolle mehr.

Dass zumindest ruhende Vorgänge im Straßenverkehr nicht als „Inbetriebsetzen“ gelten sollen, hat der Ordnungsgeber schon vor vielen Jahren deutlich gemacht, als er bei Wechsel- und Saisonkennzeichen explizit zwischen der Inbetriebsetzung und dem Abstellen auf öffentlichen Straßen unterschied. So lautete § 9 Abs. 3 Satz 5 FZV in der bis zum 31.8.2023 geltenden Fassung:

Das Fahrzeug darf auf öffentlichen Straßen nur während des angegebenen Betriebszeitraums

- 1. in Betrieb genommen oder**
- 2. abgestellt werden.**

1.6.2 Anordnen/Zulassen

Viele zulassungsrechtliche Ordnungswidrigkeiten werden erfüllt, wenn die Inbetriebsetzung durch den Halter (siehe Punkt 1.7) eines Fahrzeugs „**angordnet**“ oder „**zugelassen**“ wird. „Anordnen“ bedeutet, dass man jemanden dazu bestimmt, etwas zu tun. Dies ist oftmals bei Unternehmen der Fall, in welchen ein Angestellter aufgrund seiner Tätigkeit verpflichtet wird, ein Fahrzeug zu führen. „Zulassen“ hingegen meint das Gewährenlassen bzw. Dulden der Inbetriebsetzung, ohne den Fahrer explizit dazu aufzufordern.

⁵ Vgl. *Ternig* in Haus/Krumm/Quarch, § 3 FZV, Rn. 2a

„Anordnen“ an sich kann von seinem Wesen her nur vorsätzlich begangen werden, jedoch kann Fahrlässigkeit hinsichtlich der Illegalität der Fahrt vorliegen. Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn ein Spediteur seinen Angestellten bestimmt, einen Lkw mit zu geringem Reifenprofil zu fahren, ohne dass der Spediteur über diesen Umstand weiß.

„Zulassen“ hingegen kann nicht nur in Bezug auf den Zustand des Fahrzeugs, sondern auch auf das Zulassen an sich fahrlässig geschehen. Vorstellbar wäre etwa, dass der Spediteur seine Angestellten nicht auf den Umstand des technischen Mangels aufmerksam macht, wodurch es ohne explizite Anordnung zu einer Fahrt mit dem Lkw kommt.

Ob der Halter sorgfaltswidrig gehandelt und somit die Fahrt fahrlässig angeordnet bzw. zugelassen hat, muss in jedem Einzelfall individuell geprüft werden. Zwar hat er eine Verantwortung hinsichtlich des Betriebs seines Fahrzeugs, „*überspannte Anforderungen*“ dürfen jedoch auch nicht an ihn gestellt werden. So ist der Halter beispielsweise nicht verpflichtet, ohne besonderen Anlass den Fahrzeugschlüssel so zu lagern, dass seine Mitbewohner auf diesen keinen Zugriff haben.⁶

1.6.3 Gebrauchen

§ 267 StGB, § 22 StVG, das PflVG sowie das AuslPflVG stellen den „**Gebrauch**“ eines nicht haftpflichtversicherten Fahrzeugs im Straßenverkehr unter Strafe. Darunter fällt, wie auch beim Inbetriebsetzen, das bestimmungsgemäße Verwenden eines Fahrzeugs zum Zwecke der Fortbewegung, wobei es keine Rolle spielt, ob dies mit eigenen oder mit fremden Antriebskräften geschieht.⁷

Wer also ein Elektrokleinstfahrzeug mit ausgeschaltetem Motor als Tretroller verwendet, gebraucht dieses dennoch und macht sich bei Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr strafbar, wenn es nicht versichert ist.

1.6.4 Gestatten des Gebrauchs

Die „**Gestattung**“ des Gebrauchs, welche gem. (Ausl)PflVG u. U. ebenfalls unter Strafe steht, ist identisch mit „Anordnen“ und „Zulassen“ (1.6.2).^{8 9}

6 Vgl. *Weidig* in Münchener Kommentar, § 21 StVG, Rn. 25 f.

7 Vgl. *Kretschmer* in Münchener Kommentar, § 6 PflVG, Rn. 27 ff.

8 Vgl. *Jahnke* in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, § 9 PflVAuslG, Rn. 5

9 Vgl. *Link/Moos* in Haus/Krumm/Quarch, § 6 PflVG, Rn. 25

1.6.5 Benutzen

Das widerrechtliche „**Benutzen**“ spielt im KraftStG eine Rolle, da hierdurch Kfz-Steuer entsteht und sich der Benutzer ggf. der Steuerhinterziehung strafbar macht. „Benutzen“ ist hierbei synonym zu „Gebrauchen“ zu verwenden.

1.6.6 Schleppen und Abschleppen



„Schleppen“ oder „Abschleppen“?

Abb. 2

Das „**Schleppen**“ eines Kraftfahrzeugs liegt vor, wenn dieses planmäßig als Anhänger hinter einem anderen Kraftfahrzeug gezogen wird. Solche Vorgänge sind nach § 33 StVZO verboten.

„**Abschleppen**“ hingegen ist das Bergen eines während der Fahrt pannenbedingt liegengebliebenen Kraftfahrzeugs durch ein anderes Kraftfahrzeug. Dies ist nach § 15a StVO unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt. Sowohl „Schleppen“ als auch „Abschleppen“ begründen für das gezogene Fahrzeug eine Inbetriebsetzung, ein Gebrauchen sowie ein Benutzen. Dies folgt schon aus der Analogie, dass auch „normale“ Anhänger zulassungsrechtlich in diese Kategorien fallen.

Die Person im (ab)geschleppten Kraftfahrzeug ist zwar kein Kfz-Führer und braucht folglich keine Fahrerlaubnis,¹⁰ wirkt durch Betätigung der Lenkung und Bremse dennoch bestimmungsgemäß auf die Bedieneinrichtungen ein und begründet dadurch, wie auch die Person im ziehenden Fahrzeug, ein Führen, eine Inbetriebsetzung, ein Gebrauchen sowie ein Benutzen.

1.7 Fahrzeughalter

In vielen Fällen spielt die Person des „**Fahrzeughalters**“ eine Rolle. Wer genau ist das? Vielfach ist der Fahrzeughalter gleichzeitig auch Inhaber der Zulassung, also die Person, die in der Zulassungsbescheinigung eingetragen ist.

Diese Definition greift jedoch zu kurz: Auch zulassungsfreie Fahrzeuge, wie etwa Elektrokleinstfahrzeuge, haben einen Halter. Gleiches gilt für zulassungspflichtige Fahrzeuge, die pflichtwidrig nicht zugelassen wurden. Ebenso kann es vorkommen, dass der bei einem zugelassenen Fahrzeug eingetragene Inhaber der Zulassung nicht der Fahrzeughalter ist oder dass mehrere Personen gleichzeitig Halter sind.

Im Zulassungsrecht hat sich die Halterdefinition des Bundesgerichtshofs¹¹ durchgesetzt, wonach Fahrzeughalter ist, wer die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug ausübt und für die Betriebskosten aufkommt.

Bei Fahrzeugvermietungen sind Mieter und Vermieter i. d. R. beide Fahrzeughalter, es sei denn, die Überlassung erfolgt nur für wenige Stunden oder einen Tag. Selbst ein Dieb kann zum Fahrzeughalter werden, wenn er die „*ungestörte Verfügungsmacht*“ ausübt.¹²

1.8 Zulassungsbehörde

Der Begriff der „**Zulassungsbehörde**“ ist in § 5 Abs. 1 FZV als „*die nach Landesrecht für die Ausführung dieser Verordnung zuständige Behörde*“ definiert. Es ist also die Behörde, welche die Regelungen der FZV umzusetzen hat. Welche genaue Zulassungsbehörde zuständig ist, ergibt sich aus § 75 FZV (siehe Punkt 3.1). Meist sind diese den Straßenverkehrsbehörden der Landkreise und der kreisfreien Städte angegliedert.

¹⁰ Vgl. *Dauer* in Hentschel/König/Dauer, § 6 FeV, Rn. 61

¹¹ BGH, Urteil vom 22.3.1983 – VI ZR 108/81 –, NStZ 1983, S. 416

¹² Vgl. *König* in Hentschel/König/Dauer, § 7 StVG, Rn. 14 ff.

1.9 Fahrzeug

Entgegen der Definition des § 2 Satz 1 Nr. 3 FZV, wonach „**Fahrzeuge**“ alle Kraftfahrzeuge und deren Anhänger sind, wird dieser Begriff hier anders festgelegt, da ansonsten z. B. Fahrräder oder Kutschen nicht als Fahrzeuge gelten würden, obwohl sie dies zweifelsfrei sind.

Straßenverkehrsrechtliche „Fahrzeuge“ sind „*Gegenstände, die zur Fortbewegung auf dem Boden bestimmt und geeignet sind.*“¹³ Dabei spielt es keine Rolle, ob diese Gegenstände durch Motoren- oder menschliche bzw. tierische Muskelkraft angetrieben werden.

Explizit keine Fahrzeuge sind nach § 24 Abs. 1 StVO und § 16 Abs. 2 StVZO folgende Gegenstände:

- Schiebe- und Greifreifenrollstühle
 - Rodelschlitten
 - Kinderwagen
 - Tretroller und Kinderfahrräder
 - Inline-Skates und Rollschuhe
 - ähnliche nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel
 - mit einem Hilfsantrieb ausgerüstete ähnliche Fortbewegungsmittel mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h
- An Schienen gebundene Fortbewegungsmittel gelten nicht als Fahrzeuge im Sinne dieses Buches.

Es bestehen einige relevante Untergruppen des Begriffs „Fahrzeug“, welche nachfolgend näher beleuchtet werden:

1.9.1 Kraftfahrzeug

„**Kraftfahrzeuge**“ sind eine besondere Art von Fahrzeugen. Dabei handelt es sich gem. § 1 Abs. 2 StVG um „*Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.*“

Ob die Maschinenkraft durch einen Verbrennungs- oder einen Elektromotor erzeugt wird, spielt dabei keine Rolle. Elektrokleinstfahrzeuge („E-Scooter“) sind folglich auch Kraftfahrzeuge.

13 Heß in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, § 2 StVO, Rn. 3

1.9.2 Fahrrad

Ein „**Fahrrad**“ ist gem. § 63a Abs. 1 StVZO *„ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird.“*

1.9.3 Pedelec

Als „**Pedelecs**“ gelten in diesem Buch die in § 1 Abs. 3 StVG definierten Fahrzeuge:

Keine Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und

- 1. beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher,**
- 2. wenn der Fahrer im Treten einhält,**

unterbrochen wird. Satz 1 gilt auch dann, soweit die in Satz 1 bezeichneten Fahrzeuge zusätzlich über eine elektromotorische Anfahr- oder Schiebehilfe verfügen, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten des Fahrers, ermöglicht. Für Fahrzeuge im Sinne der Sätze 1 und 2 sind die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden.

Durch Manipulation an einem Pedelec (z. B. Erhöhung der Leistung) kann dieses jedoch zu einem Kraftfahrzeug werden, weil es dann nicht mehr unter die Ausnahme des § 1 Abs. 3 StVG fällt.

1.9.4 Anhänger

Ein „**Anhänger**“ ist gem. § 2 Satz 1 Nr. 2 FZV ein Fahrzeug, das zum Anhängen an ein Kraftfahrzeug geeignet und bestimmt ist. Die FZV befasst sich ausschließlich mit Kraftfahrzeugen und deren Anhängern, daher ergibt diese Definition für die FZV selbst Sinn.

Da dieses Buch jedoch auch andere Fahrzeuge (z. B. Fahrräder) behandelt, gilt als „Anhänger“ i. S. d. vorliegenden Werkes jedes Fahrzeug, das zum Anhängen an ein anderes Fahrzeug geeignet und bestimmt ist. Somit sind z. B. auch Fahrrad- und Kutschenanhänger umfasst, obwohl diese nach der FZV keine Anhänger sind.

1.9.5 Deutsches Fahrzeug

Als „**deutsche Fahrzeuge**“ gelten hier alle Fahrzeuge, die ihren regelmäßigen Standort (siehe Punkt 1.10) im Inland haben und über keine ausländische Zulassung verfügen.

1.9.6 Ausländisches Fahrzeug

„**Ausländische Fahrzeuge**“ sind alle Fahrzeuge mit regelmäßigem Standort im Ausland sowie alle Fahrzeuge mit ausländischer Zulassung.

1.10 Regelmäßiger Standort

Der „**regelmäßige Standort**“ des Fahrzeugs ist der Ort, an welchem es bei bestimmungsgemäßer Verwendung nach objektiven Gesichtspunkten seinen üblichen Beschäftigungsmittelpunkt hat. Der Wohnsitz des Halters ist für den regelmäßigen Standort zwar ein Indiz, aber letztlich nicht entscheidend. Somit können auch im Ausland zugelassene Fahrzeuge ihren regelmäßigen Standort in Deutschland haben.¹⁴

Der regelmäßige Standort ist für die Frage, ob ein Fahrzeug mit ausländischer Zulassung in Deutschland betrieben werden darf oder nicht, von entscheidender Bedeutung. Wird nämlich ein solcher begründet, entfällt dieses Privileg, wodurch unverzüglich eine deutsche Zulassung erforderlich wird (siehe Punkt 3.3.1.6). Neben dem Wohnsitz des Halters sollten in der Praxis daher alle Tatsachen zusammengetragen werden, die einen Hinweis auf den regelmäßigen Standort geben. Dies können etwa eine auf dem Fahrzeug angebrachte Firmenanschrift, Tankquittungen, Aussagen des Fahrers und über einen längeren Zeitraum getätigte Feststellungen hinsichtlich des Fahrzeugstandorts sein.

¹⁴ Vgl. *Huppertz* in Münchener Kommentar, § 20 FZV, Rn. 9f.

1.11 Öffentlicher Verkehrsraum



Auch private Flächen können öffentlicher Straßenverkehr sein.

Abb.3

Von besonderer Bedeutung ist die Frage, ob „**öffentlicher Verkehrsraum**“ (oftmals auch als „Straßenverkehr“ oder „öffentliche Straßen“ bezeichnet) vorliegt, da die Regelungen des Zulassungsrechts nur dort gelten.

Was genau ist aber nun der öffentliche Verkehrsraum? Zum einen fällt darunter der „**rechtlich-öffentliche Verkehrsraum**“. Dies sind Flächen, die von der öffentlichen Verwaltung bewusst für den Straßenverkehr gebaut und diesem gewidmet wurden. Dies können etwa Bundesautobahnen, Landesstraßen oder auch kommunale Straßen sein, wofür jeweils verschiedene rechtliche Grundlagen bestehen (z.B. das Bundesfernstraßengesetz). Öffentlicher Verkehrsraum besteht dabei auf der gesamten dem Straßenverkehr gewidmeten Fläche, auch wenn Teile davon nur bestimmten Verkehrsteilnehmern vorbehalten sind (etwa Gehwege).

Zum anderen existieren Flächen, welche sich in Privateigentum befinden, aber dennoch dem Straßenverkehr zugänglich sind. Diese werden als „**tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum**“ bezeichnet. Das können Parkhäuser, Supermarktparkplätze oder Brachflächen, auf denen Straßenverkehr stattfindet, sein. Entscheidend ist dabei nicht der innere Wille des Flächeninhabers, sondern die Tatsache, dass der Straßenverkehr dort ungehindert Zugang hat,

womit auch die stillschweigende Duldung des Inhabers bei gleichzeitig innerer Ablehnung einen tatsächlich-öffentlichen Verkehrsraum begründen kann. Um eine Fläche dem tatsächlich-öffentlichen Verkehrsraum zu entziehen, muss dies klar nach außen erkennbar sein und auch entsprechend umgesetzt werden. Möglich sind etwa Absperrungen in Form von Schranken oder Pollern. Es können aber auch Schilder ausreichen, aus welchen hervorgeht, dass die Fläche dem öffentlichen Straßenverkehr entzogen ist. Ebenso kann eine Fläche auch ohne Schilder durch ihre Gegebenheit nichtöffentlich sein (z. B. der Hof eines Wohnhauses). Entscheidend ist, dass der innere Wille des Eigentümers für den objektiven Betrachter deutlich wird und bei Zuwiderhandlungen Maßnahmen getroffen werden (etwa Abschleppungen oder das Ansprechen der Nutzer). Wird dies unterlassen und die Nutzung stillschweigend geduldet, kann die Fläche wieder tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum werden.

Bereiche können je nach Gegebenheit nur zu bestimmten Zeiten tatsächlich-öffentlich sein, z. B. durch das Anbringen einer Schranke auf einem Supermarktparkplatz, die nachts und sonntags geschlossen wird.

Ob nun rechtlich- oder tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum vorliegt, spielt in der zulassungsrechtlichen Praxis kaum eine Rolle, da die entsprechenden Vorschriften auf beiden Flächen anzuwenden sind.¹⁵ Wichtig ist die Unterscheidung nur bei Anwendung der jeweiligen Straßengesetze (z. B. Hessisches Straßengesetz), welche im tatsächlich-öffentlichen Verkehrsraum nicht gelten (siehe Punkt 3.6).

1.12 Besondere Fahrten

In einigen Fällen dürfen Fahrzeuge nur für „**Probe-**“, „**Prüfungs-**“ oder „**Überführungszwecke**“ in Betrieb gesetzt werden, etwa wenn ein rotes Kennzeichen montiert ist.

1.12.1 Probefahrt

Die „**Probefahrt**“ ist in § 2 Satz 1 Nr. 23 FZV definiert. Sie dient der Feststellung sowie des Nachweises der Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs. Diese Fahrt kann etwa vom Hersteller, Händler, Eigentümer, von Werkstätten oder auch von Kaufinteressenten durchgeführt werden. Unzulässig hingegen sind Fahrten, um das Kaufinteresse an dem Fahrzeug in der Öffentlichkeit überhaupt erst zu wecken.¹⁶

¹⁵ Vgl. *König* in Hentschel/König/Dauer, § 1 StVO, Rn. 13 ff.

¹⁶ Vgl. *Huppertz* in Münchener Kommentar, § 2 FZV, Rn. 35

1.12.2 Prüfungsfahrt

Der Begriff der „**Prüfungsfahrt**“ ist in § 2 Satz 1 Nr. 24 FZV festgelegt. Es handelt sich dabei um eine unmittelbare Fahrt anlässlich der Durchführung einer Prüfung des betreffenden Fahrzeugs durch *„einen Berechtigten eines benannten Technischen Dienstes, einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr oder einer anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einschließlich der Fahrt des Fahrzeuges zum Prüfungsort und zurück“*.

Nicht gemeint sind damit Fahrten der praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

1.12.3 Überführungsfahrt

Die „**Überführungsfahrt**“ dient gem. § 2 Satz 1 Nr. 25 FZV der Verbringung des Fahrzeugs an einen anderen Ort. Darunter fallen z. B. Fahrten vom Hersteller zu einer Verkaufsstätte, zu einer Ausstellung oder einfach zu einer anderen Person, welche das Fahrzeug anschließend eigenverantwortlich verwendet. Ebenso fallen Fahrten zu Um- oder Anbauzwecken darunter. Es sind dabei nur Fahrten mit eigener Motorkraft umfasst, Schleppvorgänge sind ohnehin verboten (siehe Punkt 1.6.6).¹⁷

1.13 Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit

Die „**bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit**“ (bbH) ist nicht mit der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit identisch, sondern bedeutet laut BGH-Rechtsprechung, *„dass die Geschwindigkeitsgrenze jedenfalls aufgrund einer vorhandenen technischen Einrichtung ohne deren Beseitigung tatsächlich nicht überschritten wird, [...]“*.¹⁸ § 30a Abs. 1 Satz 1 StVZO definiert diese als *„Geschwindigkeit, die von einem Kraftfahrzeug nach seiner vom Hersteller konstruktiv vorgegebenen Bauart oder infolge der Wirksamkeit zusätzlicher technischer Maßnahmen auf ebener Bahn bei bestimmungsgemäßer Benutzung nicht überschritten werden kann“*. Entscheidend für die Frage der bbH ist also nicht, wie schnell jemand unter Umgehung technischer Einbauten oder durch ein Gefälle tatsächlich fährt, sondern wie schnell ein Fahrzeug bei Beachtung der technischen Maßnahmen bzw. der Bauart des Fahrzeugs auf ebener Strecke fahren könnte.

¹⁷ Vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, § 2 FZV, Rn. 29

¹⁸ BGH, Urteil vom 30.9.1997 – VI ZR 347/96 –, NZV 1997 S. 511