

FAHRLEHRERFORTBILDUNG

2017

NEUES AUS DEM VERKEHRS- RECHT

- GESCHWINDIGKEITSMESSUNG

- PUNKTESYSTEM / FAER

- LAND- UND FORSTWIRTSCHAFTLI-
CHE FAHRZEUGE

**Kanzlei am
Steinmarkt**

RECHTSANWÄLTE
FACHANWÄLTE

Andreas Alt | Rechtsanwalt

Fachanwalt Verkehrsrecht
Fachanwalt Strafrecht

Kanzlei am Steinmarkt Kuchenreuter, Dr. Stangl, Alt PartGmbH – Steinmarkt 12 – 93413 Cham
Telefon: 0 99 71 / 85 400 - Telefax: 0 99 71 / 40 180 - E-Mail: info@kanzlei-am-steinmarkt.de

INHALT:

A. Geschwindigkeitsmesssysteme

1. **Grundsätzliches**
2. **Radarmessung**
3. **Lichtschrankenmessung**
4. **Einseitensensor**
5. **Lasermessung**
6. **Nachfahrmessung**
7. **PoliScan Speed**
8. **Abstandsmessanlagen**

B. Reform des Punktesystems / FAER

1. **Einleitung**
2. **Bewertung von Verstößen**
3. **Sanktionssystem**
4. **Tilgungsvorschriften**
5. **Übernahme von Alteinträgen**

C. Land- und Forstwirtschaftliche Fahrzeuge

1. **Einführung**
2. **Fahrerlaubnisrecht**
 - 2.1. **Fahrerlaubnis Klasse T**
 - 2.2. **Fahrerlaubnis Klasse L**
 - 2.3. **Definition der land- und forstwirtschaftlichen Zwecke**
 - 2.4. **Umschreibung alter Fahrerlaubnisklassen**
 - 2.5. **Ahndung von Verstößen**

- 3. Fahrzeugzulassung**
 - 3.1. Zulassungsfreie Fahrzeuge**
 - 3.2. Begriffsdefinitionen bei der Fahrzeugzulassung**
 - 3.3. Erforderlichkeit einer Betriebserlaubnis**
- 4. Kraftfahrzeugsteuer**
 - 4.1. Steuerpflicht - Ausnahmen**
 - 4.2. Ahndung von Verstößen**
- 5. Pflichtversicherung**
 - 5.1. Versicherungspflicht - Ausnahmen**
 - 5.2. Ahndung von Verstößen**
- 6. Fahrzeugabmessungen und Gewichte**
 - 6.1. Maximale Fahrzeugabmessungen**
 - 6.2. Maximale Fahrzeuggewichte**
- 7. Ausnahmenvorschriften und Ausrüstungsgegenstände**
 - 7.1. Ausnahmen für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge:**
 - 7.2. Erforderliche Ausrüstungsgegenstände**
- 8. Anbau- und Anhängegeräte**
- 9. Anhänger**
- 10. Berufskraftfahrer – Qualifikations – Gesetz; Güterkraftverkehrsgesetz**
- 11. EG – Kontrollgerät, Sozialvorschriften**
- 12. Unfallverhütungsvorschriften**
- 13. Sonderfall Brauchtumsveranstaltungen**

A. Geschwindigkeitsmesssysteme

1. Grundsätzliches

Grundsätzlich gilt, dass die meisten angewandten Messverfahren so genannte „standardisiertes Messverfahren“ sind. Standardisierte Messverfahren sind Verfahren, bei welchen stets gleichartige Geräte bzw. Gerätekombinationen unter standardisierten Einsatzbedingungen zum Einsatz kommen, und für welche eindeutige Anweisungen für die Verwendung existieren. Bei den so genannten standardisierten Messverfahren wird von den Gerichten im Regelfall vermutet, dass die Messung ordnungsgemäß durchgeführt ist.

Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass das jeweilige Messsystem eine Bauartzulassung der PTB (physikalisch Technische Bundesanstalt) hat und der Einsatz des Gerätes entsprechend der von der Bauartzulassung vorgegebenen Bedienungshinweise erfolgt ist. Zukünftig müssen Messsysteme nach dem neuen Mess- und Eichrecht eine Konformitätsbewertung erhalten. Zu beachten ist hierbei insbesondere, dass sich die Zulassung der Messgeräte in der Regel auf alle Bauteile bezieht. Werden einzelne Bauteile durch andere Bauteile ersetzt, muss in der Regel davon ausgegangen werden, dass die Bauartzulassung nicht mehr greift und es sich nicht mehr um ein standardisiertes Messverfahren handelt (dies war in der Vergangenheit z.B. mehrfach der Fall, wenn Gerätekabel aus Gründen der leichteren Messdurchführung durch längere Kabel ersetzt wurden)

Es bedarf daher im Einzelfall im Verfahren über den Einspruch gegen den Bußgeldbescheid nicht einer Überprüfung der Messung von Amts wegen durch das Gericht. Vielmehr muss der Betroffene Anhaltspunkte dafür darlegen, weshalb die Messung nicht ordnungsgemäß gewesen sein könnte. Es bedarf also eines entsprechenden Beweisantrags auf Überprüfung der Messung durch einen Sachverständigen mit der Angabe, aus welchen Gründen Zweifel an der ordnungsgemäßen Messung vorliegen. Eine Überprüfung der Messung durch einen Sachverständigen "ins Blaue hinein" muss das Gericht nicht vornehmen. Erst dann, wenn das Gericht einen entsprechenden Beweisbeschluss erlässt – dessen Ablehnung kann durch das Rechtsbeschwerdegericht überprüft werden – wird durch ein Sachverständigengutachten die Messung überprüft, wobei je nach Messsystem die Möglichkeiten einer Überprüfung unterschiedlich sind, da bei manchen Messsystemen nur eine eingeschränkte Überprüfbarkeit durch den Sachverständigen überhaupt gegeben ist.

In praktisch allen Fällen bedarf es zunächst der Einsicht in die Bußgeldakte, in welcher die Messung durch das Messprotokoll und bei den meisten Messmethoden durch entsprechende Lichtbilder bzw. Videoaufnahmen dokumentiert ist, um zunächst eine erste Überprüfung der Messung vornehmen zu können. Erst auf dieser Grundlage lassen sich im Regelfall Erfolg versprechende Beweisanträge stellen.

2. Radarmessung

Die altbekannte **Radarmessung** kann alternativ stationär (fest eingebaute Messgeräte), mobil vom Stativ aus oder auch mit fest eingebauten Geräten aus dem Fahrzeug heraus durchgeführt werden. Die Messanlage besteht im Wesentlichen aus einem Messgerät, welches mittels Radarstrahlen die Geschwindigkeitsmessung vornimmt, und einer Fotoanlage – ggf. mit Blitzlicht – zur Anfertigung der Dokumentationsfotos. Üblicherweise werden Frontmessungen vorgenommen, es werden also die Fahrzeuge nur in ankommender Fahrtrichtung gemessen. Da das Geräte die Fahrtrichtung automatisch erkennen, sind auch Heckmessungen, also auf den ablaufenden Verkehr, möglich. Wegen der Schwierigkeiten der Fahrerermittlung geschieht dies allerdings nur selten. Das Messgerät strahlt Radarwellen ab, mit denen bis in eine Entfernung von ca. 40 m gemessen werden kann. Wird in diesem Messbereich ein Objekt mit konstanter Geschwindigkeit erkannt, wird die Messung und bei Überschreitung der Geschwindigkeit ein Foto ausgelöst. Erst wenn die Messung über einen längeren Zeitraum eine konstante Geschwindigkeit ergibt, wird der Messwert in das Foto eingeblendet und dadurch die Messung dokumentiert. Möglich ist auch der so genannte „Moving - Betrieb“, bei welchem aus einem fahrenden Messfahrzeug mit eingebauter Messanlage Differenzgeschwindigkeiten zum überholenden Fahrzeug gemessen werden. Von den gemessenen Geschwindigkeiten werden Toleranzen (3 km bis 100 km/h, 3 % über 100 km/h jeweils bei stationärer Messung) abgezogen.



Radargerät
Truvelo Mesta 208



Radargerät
Multanova
VR6F



Die Radarmessung erweist sich bei ordnungsgemäßem Aufbau der Messanlage und ordnungsgemäße Durchführung der Messung als relativ zuverlässiges Messverfahren. Allerdings sind bei der Radarmessung verschiedene typische Fehlerquellen bekannt. Im Einzelnen sind dies insbesondere folgende Probleme:

- ⇒ Soweit die Eichung des Gerätes abgelaufen ist – die anhand des Eichscheinens überprüft werden kann – besteht die Möglichkeit, dass das Gerät falsche Messwerte ermittelt, insbesondere Messwerte außerhalb der gerätetypischen Toleranzwerte ermittelt werden.
- ⇒ Sofern bei Messebeginn und Messende die vorgeschriebenen Testmessungen nicht durchgeführt werden, kann möglicherweise ein falscher Messwert angezeigt werden, da z.B. die korrekte Übertragung und Einblendung der Daten auf den Film nicht gesichert ist.
- ⇒ Mögliche Störfälle sind Reflexionen anderer metallischer Objekte wie Schutzplanken, Tore, Tunnelwände, parkende Fahrzeuge, große Schilder...) Dies kann im Regelfall durch Auswertung der Messfotos bzw. des gesamten Messfilms überprüft werden. Reflexionen können zu falsche Messwerte führen.
- ⇒ Soweit die Foteinrichtung nicht exakt eingestellt ist, wird das Fahrzeug möglicherweise auf dem Foto außerhalb des Messbereichs dargestellt, dies führt letztendlich dazu, dass die Messung nicht verwertet werden kann.
- ⇒ Der Aufstellwinkel zwischen der Fahrtrichtung und den Radarstrahlen muss einen bestimmten Wert je nach Gerät betragen. Ein falscher Messwinkel kann zu falschen Geschwindigkeitsmessungen führen. Dies ist insbesondere auch problematisch bei Messungen in Kurven oder während eines Spurwechsels des gemessenen Fahrzeugs
- ⇒ Möglich sind so genannte Doppelmessungen insbesondere bei großen spiegelnden Flächen, z.B. Fahrzeugfront bei Bussen, oder wenn Reflexionsflächen vorhanden sind. Dies führt dann dazu, dass das Gerät die Geschwindigkeit doppelt so hoch angezeigt wie reell gefahren wird. Dies kann üblicherweise ebenfalls durch Auswertung des Messfilms überprüft werden, darüber hinaus ergeben sich teilweise auch unrealistische Geschwindigkeitswerte.
- ⇒ Befinden sich mehrere Fahrzeuge in der gleichen Fahrtrichtung im Radarmessbereich, so können die Messungen nicht verwendet werden, da nicht feststellbar ist welches Fahrzeug ausgelöst hat. Üblicherweise sollen Messungen, in welchen Fahrzeuge weniger als 20 m voneinander entfernt sind, nicht verwertet werden.
- ⇒ Passieren Fahrzeuge mit einem sehr geringen Seitenabstand das Messgerät (unter 2 m) kann dies zu Abweichungen bei der Messung führen
- ⇒ Die Geräte sind mit einer Empfindlichkeitseinstellung für „Nah“ oder „Fern“ versehen. Eine falsche Einstellung kann ebenfalls zu falschen Messwerten führen.
- ⇒ Die Aufstellung des Messgerätes darf nach Messebeginn bis zum Messende nicht verändert werden. Veränderungen lassen sich allerdings durch Vergleich der Messfotos zu Beginn und Ende der Messreihe feststellen.

Die Radarmessung ist durch einen Sachverständigen im Regelfall gut nachprüfbar, da eine genaue Dokumentation des Messevorganges durch Lichtbilder vorliegt. Die Auswertung des Messfilms durch einen Sachverständigen lässt in der Regel das Überprüfen auf Messfehler zu.



3. **Lichtschrankenmessung**

Weit verbreitet ist die **Lichtschrankenmessung**. Die Lichtschrankenmessung wird in der Regel als mobiles Gerät an der jeweiligen Messstelle auf- und abgebaut. Sie besteht zum einen aus einer Lichtschranke mit mehreren Lichtstrahlen, deren Sender und Empfänger links und rechts der Fahrbahn aufgebaut und aufeinander eingerichtet werden, sowie einer Fotoeinrichtung – ebenfalls mit Blitzlicht – zur Anfertigung der Lichtbilder. Die Geschwindigkeit wird aus der Durchlaufzeit zwischen den einzelnen Lichtstrahlen der Anlage errechnet. Auch mit der Lichtschranke kann sowohl der ankommende als auch der ablaufende Verkehr gemessen werden. Kommen zwei Fotoeinrichtungen für beide Fahrrichtungen zum Einsatz, können gleichzeitig auch beide Fahrrichtungen gemessen werden. Das Registrierfoto wird bereits nach der Einführungsmessung ausgelöst, die ermittelte Geschwindigkeit wird allerdings erst nach Beendigung der Messung und Auswertung durch die Software im Gerät einblendet. Die Messtoleranzen sind die gleichen wie bei der Radarmessung.

Die Lichtschrankenmessung stellt ein an sich sehr zuverlässiges Messsystem dar. Auch hier sind jedoch typische Fehlerquellen bekannt.

- ⇒ Soweit die Eichung des Gerätes abgelaufen ist – die anhand des Eichscheinens überprüft werden kann – besteht die Möglichkeit, dass das Gerät falsche Messwerte ermittelt, insbesondere Messwerte außerhalb der gerätetypischen Toleranzwerte ermittelt werden. Zu beachten ist – wie auch bei anderen Messsystem – dass Reparaturen und Gerät eine neue Eichung erforderlich machen, diese können aus der so genannten Lebensakte des Gerätes erkannt werden.
- ⇒ Sofern die bei Messebeginn und Messende die vorgeschriebenen Testmessungen nicht durchgeführt werden, kann möglicherweise ein falscher Messwert angezeigt werden, da z.B. die korrekte Übertragung und Einblendung der Daten auf den Film nicht gesichert ist.
- ⇒ Möglich sind bei besonderen Fahrzeugformen so genannte Abtastfehler. Deren Wahrscheinlichkeit ist allerdings gering, ein Fehler kann in der Regel auch durch einen Sachverständigen nachvollzogen werden.

- ⇒ Befinden sich im Messbereich mehrere Fahrzeuge, die sich Überschatten, kann die Messung nicht ausgewertet werden, soweit der Messwert nicht eindeutig einem Fahrzeug zugeordnet werden kann.
- ⇒ Befindet sich das Fahrzeug auf dem Messfoto nicht im Bereich der Messeinrichtung (Lichtstrahlen) so kann die Messung möglicherweise nicht verwertet werden, da bei bestimmten Fahrzeugpositionen (z.B. wenn das Fahrzeug nahe an der Fotokamera ist) ein weiteres, die Messung auslösendes Fahrzeug verdeckt sein könnte.



4. Einseitensensor

Vom äußeren Aufbau her ähnlich, allerdings auf völlig anderer technischer Basis funktionierend ist der so genannte **Einseitensensor (ESO)**. Das Messgerät selbst ist hier ein Gerät mit mehreren Sensoren, welche die optischen Eigenschaften eines vorbeifahrenden Objekts (KFZ) abtasten und aus der Geschwindigkeit, mit welcher sich das Objekt von einem Sensor zum nächsten bewegt, die Geschwindigkeit errechnet. Der große praktische Vorteil des Systems liegt darin, daß zur Aufstellung – anders als bei der Lichtschranke - die Fahrbahn nicht überquert werden muss. Hinzu kommt natürlich wieder die Fotoeinrichtung.

Die Nachprüfbarkeit der Messungen des Einseitensensor-Messgerätes – insbesondere des im Regelfall verwendeten Gerätes eso ES 3.0 - ist allerdings davon abhängig, dass die Ermittlung des Messwertes durch die Software des Gerätes überprüft werden kann. Dies ist bei einigen Softwareversionen durch Sachverständige möglich, bei einigen Versionen der Software werden Nachprüfungen durch den Hersteller vorgenommen. Dies birgt bei der Überprüfung der Messwerte durch die Gerichte gewisse Unsicherheitsfaktoren und Risiken.

Die typische Fehlerquellen der Messungen sind weitergehend mit denen der Lichtschrankenmessung identisch, insbesondere was Eichung, Geräteaufstellung und Position der Fahrzeuge im Messbereich betrifft, da letztendlich das Wirkprinzip – optische Messung eines vorbeifahrenden Objekts und Ermittlung der Geschwindigkeit anhand der Durchlaufzeit zwischen verschiedenen gemäß Punkten – bei beiden Verfahren ähnlich ist. Lediglich die technische Grundlage ist eine andere.

Bei der Messung mit dem Einseitensensor kommt noch als weitere mögliche Fehlerquelle die Frage der Zuordnung der ermittelten Messwerte zu bestimmten Fahrzeugteilen hinzu. Die vom Gerät aufgezeichneten Messwerte ermöglichen dem Sachverständigen ggf. eine genaue Zuordnung der Messwerte zu einzelnen Fahrzeugteilen und damit eine individuelle Zuordnung der Messung.

Sowohl Lichtschranken- als auch Einseitensensormessung sind ebenfalls **standardisierte Messverfahren** und bei sorgfältiger Durchführung der Messung als relativ genau zu bezeichnen.

Bei beiden Messmethoden können mögliche Messfehler – vor allem Fehler bei der Aufstellung der Geräte bzw. bei der Durchführung der notwendigen Testmessungen oder aufgrund fehlender Überwachung der Messstrecke (mehrere Fahrzeuge im Messbereich) – aufgrund der Fotodokumentation im Regelfall nachträglich gut überprüft bzw. ausgeschlossen werden.



Es hat sich inzwischen eingebürgert, dass an Messstellen, an welchen regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen stattfinden, die Position für die Messgeräte und der Fotoeinrichtung durch fest angebrachte Linien auf der Fahrbahn markiert werden. Dies vereinfacht den Aufbau der Messeanlage und reduziert die Gefahr von Fehlern bei der Geräteaufstellung. Allerdings kann ein aufmerksamer Kraftfahrer anhand der auf der Fahrbahn angebrachten Markierungen „typische Messstellen“ manchmal frühzeitig erkennen.

5. Lasermessung

Eine inzwischen sehr weit verbreitete Messmethode ist die **Lasermessung**. Die Messung mit der so genannten "Laserpistole" wird vom Dreibeinstativ aus, vom Schulterstativ oder auch aus dem Fahrzeug heraus durchgeführt. Da die Messgeräte vergleichsweise preisgünstig sind und keinen aufwändigen Ausbau der Messeapparatur erfordern, erfreuen sie sich großer Beliebtheit insbesondere bei Geschwindigkeitsmessungen an kurzfristig wechselnde Messstellen.

Bei der Lasermessung wird werden mehrere für das menschliche Auge unsichtbare Lichtimpulse ausgestrahlt, die vom Messeobjekt (KFZ) reflektiert und auf dem Rückweg von dem Empfänger des Messgerätes aufgefangen werden. Aus der Laufzeit des Laserstrahls kann die Geschwindigkeit errechnet werden. Da es sich um einen Lichtstrahl handelt, weitet sich dieser mit zunehmender Entfernung vom Gerät auf. Dies führt dazu, dass auf weitere Entfernungen die „Messkeule“ einen erheblichen Umfang hat.

Mit der Lasermessung kann wie mit anderen Messgeräten sowohl der ankommende als auch der abfließende Verkehr gemessen werden, üblicherweise wird aber auch hier der ankommende Verkehr gemessen. Da eine Fotodokumentation fehlt, erfolgt i. d. R. eine sofortige Anhaltung der Fahrzeuge. Für die Messung wird eine möglichst gute reflektierende Fahrzeugfläche – üblicherweise das Kennzeichen – anvisiert. Wenn nicht alle ausgesandten Laserimpulse wieder aufgefangen werden können, beispielsweise bei schlecht reflektierenden Objekten (verschmutzte Fahrzeuge oder Verwackeln des Geräts bei der Messung), wird die Messung automatisch annulliert. Auch bei der Lasermessung werden die üblichen Messtoleranzen abgezogen.

Das Kernproblem der Lasermessung ist die fehlende Messdokumentation. Im Gegensatz zu den anderen Messmethoden werden weder Fotos noch eine Filmaufnahme angefertigt. Dies bedeutet, dass eventuelle Fehler bei der Messung nicht mehr nachgeprüft werden können. Die Zuverlässigkeit der Messung hängt hier noch in wesentlich stärkerem Maße als bei anderen Messmethoden von der sorgfältigen Durchführung der Messung durch den Messbeamten ab. Aufgrund der fehlenden Dokumentation des Messvorganges ist eine objektive Nachprüfung nicht mehr möglich, ein (unbewusster) Fehler des Messbeamten bleibt im Zweifelsfall nicht feststellbar.

Auch bei der Lasermessung gibt es typische Fehlerquellen. Diese sind aber aus vorgenannten Gründen nur teilweise im Nachhinein objektiv feststellbar und können ansonsten nur über Zeugenaussagen der beteiligten Messbeamten ermittelt werden. Typisch sind insbesondere für folgende Fehlerkonstellation:

- ⇒ Soweit die Eichung des Gerätes abgelaufen ist – die anhand des Eichscheinens überprüft werden kann – besteht die Möglichkeit, dass das Gerät falsche Messwerte ermittelt, insbesondere Messwerte außerhalb der gerätetypischen Toleranzwerte ermittelt werden. Zu beachten ist – wie auch bei anderen Messsystem – dass Reparaturen und Gerät eine neue Eichung erforderlich machen, diese können aus der so genannten Lebensakte des Gerätes erkannt werden.
- ⇒ Vor Messebeginn muss ein Test der Visiereinrichtung durchgeführt werden, bei welchem die Kanten eines feststehenden Punktes (großes Verkehrsschild, Gebäude) mit dem auf einem Stativ angebrachten Messgerät angepeilt werden. Auf diese Weise wird überprüft, ob die Visiereinrichtung verstellt ist. Problematisch ist dies insbesondere, wenn kein geeignetes Zielobjekt zur Verfügung steht bzw. der Test nachts durchgeführt werden muss. Eine dejustierte Zieloptik kann dazu führen, dass möglicherweise in einem Fahrzeugpulk ein anderes Fahrzeug anvisiert wird als das Fahrzeug, das gemessen wird.

Typische Fehlerquellen sind hier insbesondere:

- ⇒ Abgelaufene Eichung
- ⇒ Fehlende Testmessungen
- ⇒ Interne Defekte an der Messanlage – Defekt der Kabelschleife, Softwarefehler usw., oft erkennbar durch hohe Annullierungsraten oder unrealistische Tempoanzeigen
- ⇒ Veränderung des Kabelabstandes beispielsweise durch Baumaßnahmen oder Verschiebungen (vor allem im Bereich, in welchem stark gebremst wird, beispielsweise vor Ampeln)
- ⇒ Fremdgegenstände auf den Messschleifen
- ⇒ Mehrere Fahrzeuge im Messbereich

Inzwischen sind hier vollautomatische Überwachungssysteme im Einsatz, die an besonders neuralgischen Punkten (z.B. Tunnelstrecken wie der Rennsteigtunnel) installiert sind, diese Anlagen werten teilweise die Messungen vollautomatisch aus und übermitteln die bereits aufbereiteten Daten fertig an die Auswertestelle (Bußgeldstelle).

Aufgrund der Fotodokumentation einerseits und aufgrund der Tatsache, dass es sich um stationäre Anlagen handelt, lassen sich Messungen auf Messfehler auch im Nachhinein i. d. R. gut überprüfen,

7. Nachfahrmessung

Im fließenden Verkehr immer wieder üblich ist die so genannte "**Nachfahrmessung**". Die Messeinrichtung besteht aus einer Videokamera und einem Gerät, welches in den Messwert des Tachos des Polizeifahrzeugs und die Zeitmessung kombiniert und in die Videoaufnahme einspielt. Die Genauigkeit des Verfahrens ist unter anderem von der Genauigkeit des Tachos abhängig - insbesondere ob dieser geeicht ist –, sie wird beispielsweise auch durch den Reifendurchmesser des Messfahrzeugs (Wechsel vom Sommer- auf Winterreifen!) beeinflusst. Entscheidend ist insbesondere, dass das Messfahrzeug mit gleich bleibender Geschwindigkeit und gleich bleibendem Abstand nachfolgt. Aufgrund der Videodokumentation ist der Messvorgang jedoch gut nachvollziehbar und auch überprüfbar.

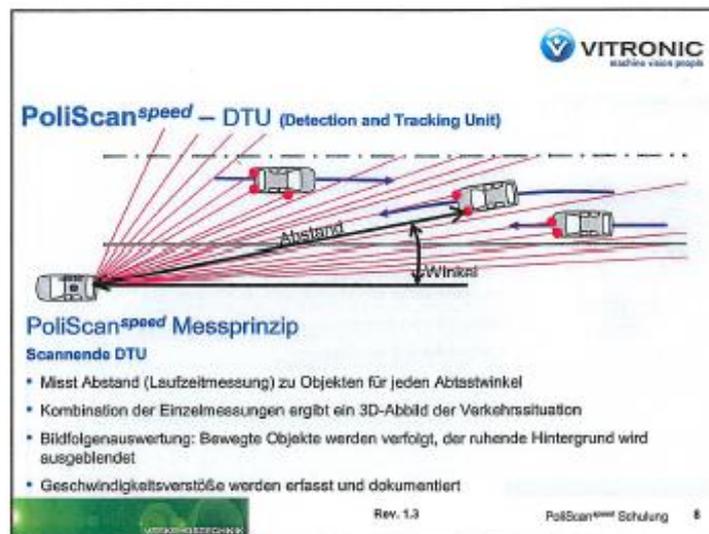
Problematisch ist die Nachfahrmessung allerdings dann, wenn die Messung mit einem nicht speziell hierfür eingerichteten Fahrzeug und ohne entsprechende Videodokumentation erfolgt. Insbesondere zur Ahndung erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen erfolgen oft Nachfahrmessungen mit nicht speziell ausgerüsteten Streifenwagen. Hier ist die Frage, ob die Messung ordnungsgemäß durchgeführt wurde, ausschließlich von der Sorgfalt der Polizeibeamten abhängig, eine Überprüfung kann letztendlich nicht erfolgen. Dies hat allerdings auch zur Folge, dass hier im Regelfall wesentlich höhere Toleranzabzüge von der gemessenen Geschwindigkeit vorgenommen werden.

Typische Fehlerquellen der Nachfahrmessung sind:

- ⇒ Abgelaufene Eichung
- ⇒ Ungenauer oder ungeeichter Tacho des Polizeifahrzeugs
- ⇒ Änderung der Reifen am Polizeifahrzeug (insbesondere andere Reifengröße)
- ⇒ Abstandsveränderungen während der Nachfahrzeit
- ⇒ Fehler bei der Auswertung der Messung am PC
- ⇒ Zu kurze Messstrecke

8. PoliScan Speed

Ein relativ neues Messverfahren ist das so genannte "**PoliScanSpeed**" - Verfahren. Das Gerät ist inzwischen sowohl mobil in einem Polizeifahrzeug als auch als stationäre Messsäule im Einsatz. Vom Prinzip her handelt es sich um eine Technologie, die eine Mischung aus Radar- und Lasertechnik darstellt. Das Gerät strahlt eine Vielzahl von Lichtimpulsen auf Laserbasis aus. Die Lichtimpulse werden von verschiedenen Karosserieteilen der vorbeifahrenden Autos reflektiert und wieder im Gerät empfangen. Die Auswertung der Laufzeit der Lichtimpulse und des Abtastwinkels gibt ein dreidimensionales Bild, aus dem die Geschwindigkeit ermittelt werden kann. Das Gerät ist in der Lage, bis zu drei Fahrstreifen gleichzeitig zu überwachen. Es sind keine bestimmten Aufstellwinkel vorgesehen, Messungen in Kurven, im Kolonnenverkehr, beim Spurwechsel und bei parallel fahrenden Autos sind möglich. Eine mögliche Fehlerquelle stellt die falsche Zuordnung der Fahrzeuge zu verschiedenen Fahrzeugarten dar. Die Überprüfung von Fehlern ist allerdings teilweise nur eingeschränkt möglich, da die Messalgorithmen und die Arbeitsweise der Geräteinternen Software vom Hersteller nicht bekannt gegeben werden und daher Sachverständige die Messung nur bedingt überprüfen können.



Die Methode wurde vom Hersteller als „revolutionär“ beworben und hat sehr schnell große Verbreitung, auch bei kommunalen Verkehrsüberwachungen, gefunden.

Ganz akut wurden jedoch in letzter Zeit in mehreren Verfahren Zweifel daran laut, ob die Messwertermittlung im Gerät tatsächlich innerhalb der Fehlertoleranzen erfolgt, die in der Bauartzulassung vorgegeben sind. Da die Gerätesoftware nur teilweise überprüfbar ist, kam es hier auch schon zu Verfahreneinstellungen in einzelnen Fällen. Es gibt auch Stimmen in der Literatur, die Zweifel daran aufwerfen, ob die Bauartzulassung für das Gerät nicht zu entziehen ist. Möglicherweise ergeben sich hier in näherer Zukunft neue Entwicklungen.

9. Abstandsmessanlagen

Abstandsmessungen werden im Regelfall auf Autobahnen mit einer **Videomessanlage** vorgenommen. Die Anlage wird auf einer Brücke aufgebaut und besteht aus zwei Videokameras, die den ankommenden Verkehr im Fern- und Nahbereich aufnehmen, sowie einer weiteren, i. d. R. auf dem Mittelstreifen aufgestellten Kamera zur Identifizierung des Fahrers. Bei einigen Systemen wird lediglich noch eine Kamera verwendet, die sowohl die Messstelle selbst als auch eine ausreichend große Beobachtungsstrecke vor der Messstelle überwacht. Mit Hilfe der Videoaufnahmen und auf der Fahrbahn aufgezeichneter Messlinien mit einem festen Abstand (50 m) kann sowohl die Geschwindigkeit als auch der Abstand zwischen zwei Fahrzeugen aufgrund der Berechnung der Zeiten zum Passieren der Messstrecke festgestellt werden.

Nachdem in der Vergangenheit zeitweise die Videoabstandsmessungen wegen Zweifeln an der Zuverlässigkeit ausgesetzt werden mussten, wurde inzwischen durch Überprüfung der geänderten Messaufbauten bestätigt, dass die Messmethode zuverlässig und genau ist. Umstritten ist das Messverfahren insoweit, als in einigen Bundesländern eine ständige Videoaufnahme der passierenden Fahrer mit der „Identifizierungskamera“ erfolgte. Dies hat verfassungsrechtliche Bedenken hervorgerufen und teilweise zu einer Änderung der Messmethoden geführt; das in Bayern praktizierte Verfahren ist hiervon aber nicht betroffen, da mit der so genannten Identifizierungskamera auf dem Mittelstreifen nicht alle Fahrzeuge aufgenommen werden, sondern eine Auslösung nur konkret bei einem Verstoß erfolgt.

Typische Fehlerquellen sind insbesondere:

- ⇒ Abgelaufene Eichung
- ⇒ Fehler bei der Auswertung (Berechnung der Geschwindigkeit anhand der Durchlaufzeiten)
- ⇒ Veränderung des Abstandes durch Einschleusen des Fahrzeug oder Bremsmanöver des vorausfahrenden Fahrzeugs
- ⇒ Zu kurze Beobachtungsstrecke, um Abstandsveränderungen durch Fahrverhalten des vorausfahrenden Fahrzeugs feststellen zu können

Da der Messvorgang durch die Videoaufzeichnung gut dokumentiert ist, ist auch eine Überprüfbarkeit der Messung gegeben.



B. Reform des Punktesystems / FAER

1. Einleitung

Das Flensburger Verkehrszentralregister und das Punktesystem zur Bewertung von Verkehrsverstößen existieren bereits seit Jahrzehnten und wurden zum 01.05.2014 umfassend reformiert. In einigen, teilweise ganz wesentlichen Punkten haben sich durch die Einführung des Fahreignungsregisters (FAER) Änderungen ergeben. Die Grafiken und Teile der Texte sind der Internetseite www.bmvbs.de entnommen, auf welcher auch aktuelle weitere Informationen über das FAER einsehbar sind.

2. Bewertung von Verstößen

- Nunmehr wird nur noch zwischen schweren und besonders schweren Verstößen unterschieden, die mit einem bis drei Punkten bewertet werden, nicht mehr wie früher 1 – 7 Punkte je nach Verstoß. Ordnungswidrigkeiten mit vorher 1 bis 4 Punkten ohne Regelfahrverbot werden als "schwere" Verstöße (1 Punkt), Ordnungswidrigkeiten mit früher 3 oder 4 Punkten und einem Regelfahrverbot werden als "besonders schwere" Verstöße (2 Punkte); Straftaten mit 2 oder 3 Punkten eingestuft werden.
- Erfasst werden nur noch die verkehrssicherheitsrelevanten Verstöße. Auf die Erfassung von Verstößen, die keinen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben, wird verzichtet.
- Bei der Punktebewertung von Ordnungswidrigkeiten ist die Androhung des Regelfahrverbots entscheidend - wird vom Regelfahrverbot abgesehen, werden trotzdem 2 Punkte eingetragen.
- Neu ist, dass auch bestimmte Verstöße gegen Vorschriften über die Gefahrgutbeförderung mit Punkten bedroht werden.
- Dadurch verändert sich bei einzelnen Delikten die Gewichtung, im wesentlichen bleibt das System von Bußgeldern und Folgen aber erhalten.
- Aufgrund der Erhöhung der Eintragungsgrenze wurden die Bußgelder bei einzelnen Delikten, auf mindestens 60 € angehoben, beispielsweise Handybenützung, Verstoß gegen die Winterreifenpflicht, Falsches Verhalten an Schulbussen, Missachtung der Kindersicherungspflicht, Nichtbefolgen von Zeichen eines Polizeibeamten, Vorfahrtsverstoß ohne Folgen, Fußgängergefährdung im Fußgängerbereich, Fahren ohne Zulassung, Verstoß gegen Ladungssicherungspflichten, Überziehen der HU - Frist um mehr als 8 Monate, Fahren ohne Begleiter als 17 - jährige(r)

- Delikte, die jetzt wegen fehlendem Bezug zur Verkehrssicherheit nicht mehr eingetragen werden, wurden zum Ausgleich teilweise erheblich „verteuert“, z. B. Befahren einer Umweltzone, Fehlendes Kennzeichen, Verstoß gegen Fahrtenbuchauflage, Kennzeichen abgedeckt / fehlend, Behinderung durch Parken in Feuerwehrezufahrt oder Verstoß gegen Sonn- und Feiertagsfahrverbot für LKW
- Auch bei der Ahndung von **Straftaten** bleiben nunmehr Taten, die keinen Bezug zur Verkehrssicherheit haben, beim Eintrag in das Fahreignungsregister außer Betracht. Bei schweren Delikten mit 6 oder 7 Punkten können sich sogar Verbesserungen ergeben, ebenso bei Verstößen, die früher mit 3 Punkten, aber ohne Regelfahrverbot geahndet wurden.
- Lediglich beim unerlaubten Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB), gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315 b StGB), Gefährdung des Straßenverkehrs und Trunkenheit im Verkehr (§§ 315 c, 316 StGB) und Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) wird **jede** Verurteilung eingetragen.
- Bei den Delikten fahrlässige Tötung / fahrlässige Körperverletzung (§§ 222, 229 StGB), Nötigung (§ 240 StGB), Vollrausch (§ 323 a StGB), unterlassene Hilfeleistung (§ 323 c StGB) und Kennzeichenmissbrauch (§ 22 StVG) erfolgt die Eintragung zukünftig nur noch, wenn die Fahrerlaubnis entzogen, eine isolierte Sperrfrist angeordnet oder ein Fahrverbot verhängt wurde. Bei diesen Delikten werden 3 Punkte eingetragen, wenn die Fahrerlaubnis entzogen oder eine isolierte Sperrfrist angeordnet wird; wird ein Fahrverbot verhängt, werden lediglich 2 Punkte eingetragen. Straftaten des allgemeinen Strafrechts werden nicht in das Register eingetragen.

3. Sanktionssystem

Der sog. „Punktetacho“ soll das System der drohenden Sanktionen optisch darstellen:



© Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

- Bei 4 bis 5 Punkten (1. Stufe) erfolgt eine Ermahnung und eine Information über das Fahreignungs-Bewertungssystem sowie ein Hinweis auf die Möglichkeit, an einem Fahreignungsseminar (mit der Möglichkeit eines „Punkterabatts“) teilzunehmen, vergleichbar der früheren Verwarnung durch die Fahrerlaubnisbehörde bei Überschreiten der 8 – Punkte – Grenze.
- Beim Punktestand von 6 oder 7 (2. Stufe) erfolgt eine Verwarnung mit Androhung der Fahrerlaubnisentziehung und Hinweis auf die Möglichkeit der Teilnahme an einem Fahreignungsseminar (ohne Punkteabzug).
- Gleich bleibt die Sanktion bei Erreichen der Punkteobergrenze (früher 18, zukünftig 8 Punkte): Die Fahrerlaubnis wird von der Verwaltungsbehörde entzogen; eine Neuerteilung ist frühestens nach 6 Monaten und nach Durchführung einer Medizinisch – Psychologischen Untersuchung (MPU) möglich.
- Eine Klage bzw. ein Widerspruch gegen eine Entziehung der Fahrerlaubnis haben nunmehr nach dem Gesetz keine aufschiebende Wirkung, so dass auch bei einer Anfechtung des Entzugsbescheids die Fahrerlaubnis erlischt und zunächst abgegeben werden muss.
- Für Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde ist der Punktestand zum Zeitpunkt des letzten Verstoßes entscheidend - wenn also z. B. 8 Punkte mit einem Verstoß erreicht werden, ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, auch wenn in der Folge Punkte - z. B. durch Tilgung - wegfallen.

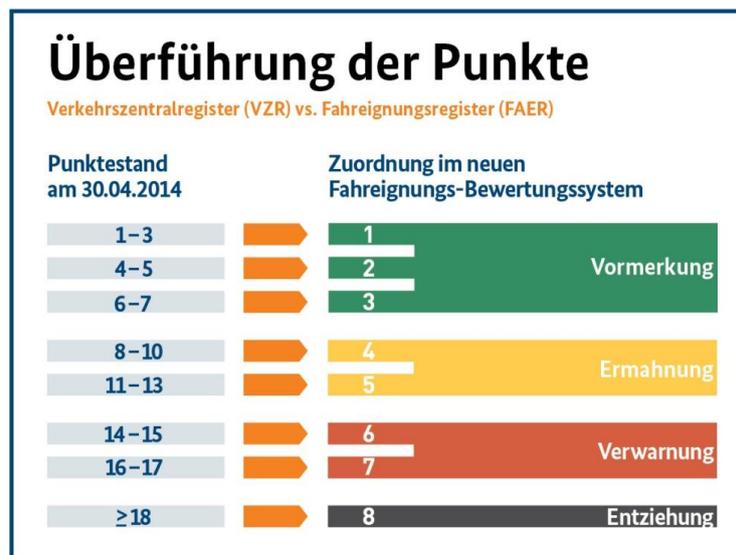
- Die frühere Rechtsprechung zur Punktebewertung bleibt im wesentlichen unverändert, so z. B. bei der Bewertung von tatmehrheitlich begangenen Verstößen, die zu einer „schlagartigen“ Punkteansammlung führen können
- Werden mehrere Sanktionsstufen – beispielsweise Ahndung von mehreren Verstößen aufgrund einer Auswertung des EG - Kontrollgeräts, Begehung mehrerer Verstöße innerhalb kurzer Zeit, noch bevor frühere Verstöße eingetragen wurden – „auf einen Schlag“ überschritten, ohne dass die vorgesehenen Maßnahmen (Ermahnung, Verwarnung) ergriffen wurden, werden zwar alle Punkte im FAER eingetragen – was zu einer Punktezahl von mehr als 8 Punkten führen kann -, es wird aber nur die erste überschrittene Sanktionsstufe angewandt, so dass es nicht zu einer „schlagartigen“ Fahrerlaubnisentziehung kommen kann.
- Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde nach dem Punktesystem sind nur gegen Fahrerlaubnisinhaber möglich. Soweit ein Eintrag im Fahrerlaubnisregister erfolgt, der Betroffene aber keine Fahrerlaubnis besitzt, gibt es keine Maßnahmen nach dem Punktesystem, die Eintragungen bleiben aber bis zur Tilgung bestehen. Bei der (Wieder-) Erteilung der Fahrerlaubnis - auch wenn die Fahrerlaubnis entzogen oder auf die Fahrerlaubnis verzichtet worden war - werden die vorher vorhandenen Punkte gelöscht, die Einträge bleiben aber bis zur Tilgung im Register und können bei späteren Entscheidungen der Fahrerlaubnisbehörde zugrunde gelegt werden.
- Im Übrigen bleibt das Sanktionssystem unverändert – nach wie vor droht also als Nebenfolge bei Verkehrsverstößen Fahrverbot oder Führerscheinentzug, wenn dies als Regelahndung vorgesehen ist oder von der Bußgeldbehörde oder dem Gericht als notwendig angesehen wird. Die Höhe der angedrohten Bußgelder bleibt – von einigen Ausnahmen abgesehen - ebenfalls gleich.
- Auch bisherige Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde außerhalb der Punktesystems (z. B. MPU – Anordnung bei Trunkenheitsfahrten; Entziehung der Fahrerlaubnis bei Fahren unter Drogeneinfluss) werden unverändert bleiben.

4. Tilgungsvorschriften

- Die Tilgungsvorschriften wurden vereinfacht. Die Tilgungshemmung, die früher oft zu einem „Ansammeln“ geführt hat, entfällt
- Jede Tat wird nach ihrer Tilgungsfrist gelöscht: Schwere Ordnungswidrigkeiten nach 2,5 Jahren, besonders schwere Ordnungswidrigkeiten nach 5 Jahren, Straftaten mit 2 Punkten nach 5 Jahren und Straftaten mit 3 Punkten nach 10 Jahren. Dies bedeutet allerdings eine erhebliche Verlängerung der Eintragungsdauer der einzelnen Verstöße.
- Ein neuer Verstoß während dieser Zeit führt aber nicht mehr dazu, dass eine alte Tat länger im System gespeichert bleibt.
 - Die Tilgungsfrist beginnt jetzt einheitlich mit der Rechtskraft der Entscheidung. Diese begann früher bei Ordnungswidrigkeiten mit der Rechtskraft des Bußgeldbescheids, bei Straftaten mit der Unterzeichnung des Strafbefehls oder dem Tag des Urteils.
 - Nach Ablauf der Tilgungsfrist bleibt der Verstoß noch während einer Überliegefrist von einem Jahr im Register stehen. Während der Überliegefrist begangene Verstöße bleiben ohne Konsequenzen. Werden allerdings während der Überliegefrist Punkte wegen eines Verstoßes eingetragen, der vor Ablauf der Tilgungsfrist begangen wurde, können, wenn sich dadurch die Überschreitung einer Sanktionsgrenze ergibt, Maßnahmen ergriffen werden, also z.B. die Fahrerlaubnis bei sich daraus ergebender Überschreitung von 8 Punkten entzogen werden.
- Die Möglichkeit des „Punkterabatts“ bleibt eingeschränkt bestehen. Die freiwillige Teilnahme an einem neuen Fahreignungsseminar bei einem Punktestand von 1- 5 Punkten führt zu einem Rabatt von 1 Punkt; dies ist aber nur einmal innerhalb von 5 Jahren möglich. Auch ein Rabatt in den letzten 5 Jahren nach altem Recht steht einem erneuten Rabatt entgegen. Ein Punktabzug aufgrund eines Seminars erfolgt aber nur, wenn im Register maximal 5 Punkte zum Zeitpunkt der Ausstellung der Teilnehmerbescheinigung eingetragen waren. Führt ein neuer Verstoß vor der Ausstellung der Teilnehmerbescheinigung zur Überschreitung von 5 Punkten, gibt es keine Punktegutschrift.

5. Übernahme von Alteinträgen

- Maßgeblich für die Frage, ob die Punktebewertung nach altem oder neuem Recht erfolgt, war der Zeitpunkt der Eintragung, nicht des Verstoßes oder der Rechtskraft.
- Punkte für Delikte, die nach dem neuen System nicht mehr eingetragen werden, wurden mit Inkrafttreten der Reform automatisch gelöscht (z. B. Befahren einer Umweltzone).
- „Alte“ Punkte werden nach den bisher geltenden Vorschriften getilgt; nach Inkrafttreten der Reform hinzukommende Eintragungen führen aber nicht zu einer Tilgungshemmung.



© Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

C. Land- und Forstwirtschaftliche Fahrzeuge

1. Einführung

2. Fahrerlaubnisrecht

2.1. Fahrerlaubnis Klasse T

Die Fahrerlaubnis der Klasse T umfasst

- Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 60 km/h
- selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h
- jeweils auch mit Anhängern
- **die jeweils nach ihrer Bauart zur Verwendung für land- und forstwirtschaftliche Zwecke bestimmt sind und für solche Zwecke eingesetzt werden**
- Bei Klasse T ist zu beachten, dass diese zwar ab 16 Jahren erworben werden kann, allerdings gem. § 6 Abs. 2 FeV bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres nur Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h geführt werden dürfen. Mit Vollendung des 18. Lebensjahres entfällt die Einschränkung, die Fahrerlaubnis erweitert sich dann automatisch ohne weitere Maßnahmen
- Die Fahrerlaubnis der Klasse T umfasst auch die Klassen M, S und L

Unter Klasse T fällt (bei entsprechender Höchstgeschwindigkeit) auch das Führen eines Unimogs, allerdings nur dann, wenn der Unimog zur Verwendung im land- und forstwirtschaftlichen Bereich bestimmt ist. Hier wird eine entsprechende Schlüsselnummer bei der Zulassung zugeteilt. Ansonsten ist die Fahrerlaubnis Klasse C1 bzw. C erforderlich

2.2. Fahrerlaubnis Klasse L

Die Fahrerlaubnis der Klasse umfasst

- Zugmaschinen die **nach ihrer Bauart zur Verwendung für land- und forstwirtschaftliche Zwecke bestimmt sind und für solche Zwecke eingesetzt werden** mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 32 km/h

- Kombinationen aus diesen Fahrzeugen und Anhängern, wenn sie mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h geführt werden
 - selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Stapler und andere Flurförderfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h
 - Kombinationen aus diesen Fahrzeugen und Anhängern
 - Die Fahrerlaubnis der Klasse L umfasst auch die Klassen M und S
- Sowohl Klasse L als auch Klasse T sind nationale Fahrerlaubnisklassen. Dies bedeutet, dass diese Fahrerlaubnisklassen eigentlich nur im Inland gelten. Sofern mit diesen Fahrerlaubnissen im Ausland gefahren werden soll, muss ein Antrag bei der Fahrerlaubnisbehörde auf Ausstellung eines Führerscheins mit (entsprechend eingeschränkter) EU-Klasse gestellt werden

2.3. Definition der land- und forstwirtschaftlichen Zwecke

Gem. § 6 Abs. 5 FeV fallen unter land- und forstwirtschaftliche Zwecke:

- Betrieb von Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Weinbau, Gartenbau, Obstbau, Gemüsebau, Baumschulen, Tierzucht, Tierhaltung, Fischzucht, Teichwirtschaft, Fischerei, Imkerei sowie den Zielen des Natur- und Umweltschutzes dienende Landschaftspflege
- Park-, Garten-, Böschungs- und Friedhofspflege
- **landwirtschaftliche** Nebenerwerbstätigkeit und Nachbarschaftshilfe von Landwirten
- Betrieb von land- und forstwirtschaftlichen Lohnunternehmen und andere überbetriebliche Maschinenverwendung
- Betrieb von Unternehmen, die unmittelbar der Sicherung, Überwachung und Förderung der Landwirtschaft überwiegend dienen
- Betrieb von Werkstätten zur Reparatur, Wartung und Prüfung von Fahrzeugen und Probefahrten der Hersteller von Fahrzeugen, die zu den vorgenannten Zwecken eingesetzt werden
- Winterdienst

Nebenerwerbstätigkeiten sind nur umfasst, wenn es sich um landwirtschaftliche Nebenerwerbstätigkeiten handelt, nicht jedoch bei anderen (gewerblichen) Nebenerwerbstätigkeiten

Bei der fahrerlaubnisrechtlichen Beurteilung spielt es keine Rolle, ob eine Gewerblichkeit vorliegt oder nicht, auch dann, wenn es sich um eine land- und forstwirtschaftliche Tätigkeit handelt, die steuerrechtlich / gewerberechtlich als Gewerbe eingestuft wird, sind die Fahrerlaubnisklassen L und T ausreichend, wenn es sich um Fahrten zum Zwecke der Landwirtschaft handelt. Ob die Fahrt mit Klasse L / T durchgeführt werden darf, hängt daher vom Transportgut ab. Problematisch sind z. B. Transporte für ein Biomassekraftwerk, wenn es sich nicht um Produkte der landwirtschaftlichen Urproduktion (wie z. B. Gras usw.) handelt, so z. B. „Biomüll“, Biertreber aus Brauereien etc., dies wird auch nicht als „landwirtschaftliche Nebenerwerbstätigkeit“ angesehen. In diesem Fall ist die entsprechende „normale“ Fahrerlaubnis erforderlich.

Achtung: Wird ein Zug mit zulassungsfreien, unversicherten Anhängern mit mehr als den zulässigen 25 km / h gefahren, ist Klasse T oder CE bzw. Klasse 2 (alt) erforderlich!

2.4. Umschreibung alter Fahrerlaubnisklassen

Bezüglich der Umstellung existieren umfangreiche Vorschriften (Anlage 3 zur Fahrerlaubnisverordnung in Verbindung mit Anlage 9 zur Fahrerlaubnisverordnung – Schlüsselzahlen), die allerdings im Detail nicht referiert werden können. Grundsatz ist, dass der Besitzstand der Fahrerlaubnis nach altem Recht erhalten bleibt. Dieser ist auch vom Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung abhängig.

Der übliche Fall ist die Umschreibung der alten Fahrerlaubnisklassen 2 / 3. Klasse 2 umfasst im Prinzip sämtliche anderen Fahrerlaubnisklassen mit Ausnahme der Klassen A (Motorrad), D und DE (Bus), Klasse 3 und 5 umfasst auch die Klasse L, nicht jedoch die Klasse T.

Die Klasse L ersetzt die bisherige Klasse 5. Zu beachten ist, dass Inhaber alter Fahrerlaubnisse der Klasse 5 bzw. Klasse 3 eine weitergehende Berechtigung haben, als die Inhaber der jetzigen Klasse L / T. In der alten Klasse 3 / 5 war die Berechtigung zum Führen von Zugmaschinen bis 32 km/h nicht auf land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen beschränkt, vielmehr durften alle Zugmaschinen bis 32 km/h mit Klasse 3 / 5 geführt werden. Nach neuer Bestimmung fallen diese Fahrzeuge (je nach Gewicht) unter die Klassen B oder C. Mit den „neuen“ Fahrerlaubnissen L / T darf beispielsweise ein privat außerhalb der Landwirtschaft gehaltener Schlepper nicht nur mit Klasse L oder T geführt werden, es ist hier je nach Gewichtsklasse B oder C (bei Anhängerbetrieb BE bzw. CE) erforderlich.

Es ist darauf zu achten, dass beim Übertrag der alten Fahrerlaubnis 3 / 5 die Schlüsselzahlen 174 / 175 im Führerschein eingetragen werden, damit ist dokumentiert, dass auch außerhalb landwirtschaftliche Zugmaschinen bis 32 km/h geführt werden dürfen.

Altbesitzer der Klasse 3 erhalten, wenn die Fahrerlaubnis Klasse 3 erstmalig in eine neue Fahrerlaubnis umgeschrieben wird, auf Antrag auch Klasse T, wenn nachgewiesen wird, dass sie im Bereich der Land- und Forstwirtschaft tätig sind (Vorlage der Rechnung der LBG; Bestätigung des Betriebsinhabers o. ä.). Voraussetzung ist aber, dass der Bewerber am 31.12.1998 im Besitz der Kl. 3 war, dieser also zu diesem Zeitpunkt nicht z. B. entzogen war. **Wichtig:** Wurde die Fahrerlaubnis bereits umgeschrieben, ohne dass Klasse T eingetragen wurde (z. B. wenn zum Zeitpunkt der Erteilung die Voraussetzungen nicht vorlagen), und sind die Voraussetzungen später gegeben (z. B. Einheirat in landwirtschaftlichen Betrieb), kann Klasse T nicht nachträglich bestätigt werden!

2.5. Ahndung von Verstößen

Die Benützung eines fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs – bzw. im Falle des Fahrverbotes jedes Kraftfahrzeuges – ohne die erforderliche Fahrerlaubnis ist sowohl bei vorsätzlicher als auch bei **fahrlässiger** Tatbegehung strafbar. Nach § 21 StVG droht bei vorsätzlicher Begehung Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe, bei fahrlässiger Begehung Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen. Auch der Halter, der das Fahrzeug zur Verfügung stellt oder die Fahrt anordnet, macht sich strafbar. Bei vorsätzlicher Begehung kann unter bestimmten Voraussetzungen sogar das Fahrzeug eingezogen werden.

Ein erhebliches Risiko, den Tatbestand zu verwirklichen, besteht, wenn die **Grenzen einer vorhandenen Fahrerlaubnis** absichtlich oder aus Unkenntnis **missachtet** werden. Im landwirtschaftlichen Bereich kommen Verstöße häufig vor im Zusammenhang mit den Fahrerlaubnisklassen L und T, wenn Fahrzeuge ausserhalb der **land- oder forstwirtschaftliche Zwecke** verwendet werden, z.B. Transportfahrten für Dritte – oft auch nur aus Gefälligkeit – oder beim Einsatz für ein neben der Landwirtschaft betriebenes Gewerbe. Probleme tauchen auch immer wieder im Zusammenhang mit Unsicherheiten über den Umfang **"umgeschriebener" alter Fahrerlaubnisse** auf.

Ein weiteres Problem sind hier die versicherungsvertraglichen Folgen (fehlender Versicherungsschutz!) die bei Eintritt eines Schadens schwere wirtschaftliche Konsequenzen nach sich ziehen können. Beim Fahren ohne Fahrerlaubnis kann die Haftpflichtversicherung **Regress** nehmen, die Vollkaskoversicherung ist ggf. ganz oder teilweise leistungsfrei, da ein Verstoß gegen die versicherungsvertraglichen Verpflichtungen vorliegt, darüber hinaus besteht auch **kein Rechtsschutz**.

Strafbarkeit besteht auch dann, wenn auf Privatgrund gefahren wird, sofern dieser Privatgrund für – möglicherweise auch eingeschränkten – öffentlichen Verkehr zugänglich ist (z. B. Wege, die nur für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben sind).

3. Fahrzeugzulassung

Grundsätzlich sind gem. § 3 FZV Fahrzeuge, die **auf öffentlichen Straßen** in Betrieb gesetzt werden zum Verkehr zuzulassen. Auch hier ist unbedeutend, ob es sich um privaten oder öffentlichen Besitz handelt; maßgeblich ist, ob ein (auch nur eingeschränkter) öffentlicher Verkehr stattfindet.

3.1. Zulassungsfreie Fahrzeuge

Gem. § 3 Abs. 2 FZV sind von der Zulassungspflicht unter anderem ausgenommen:

- selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler,
- einachsige Zugmaschinen, wenn sie **nur für land- und forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden,**
- Anhänger in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben, wenn die Anhänger **nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet und mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h hinter Zugmaschinen oder selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mitgeführt werden,**
- land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte.

Anhänger sind nur dann von den Vorschriften des Zulassungsverfahrens ausgenommen, wenn sie für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h in der vorgeschriebenen Weise (Hinweisschild) gekennzeichnet sind.

Die Zulassungsfreiheit gilt z. B. auch für Gerätewagen in Lohndreschbetrieben, wenn sie nur für den Zweck dieser Betriebe verwendet und mit maximal 25 km/h hinter Zugmaschinen oder selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mitgeführt werden.

Die Regelung bezüglich einachsiger Zugmaschinen betrifft auch Zugmaschinen und Anhänger, die von land- und forstwirtschaftlichen Lohnunternehmen an andere Betriebe vermietet oder anders überlassen werden, sofern sie für land- und forstwirtschaftliche Zwecke in Betrieb gesetzt werden.

Anhänger mit einer der Bauart bedingten Höchstgeschwindigkeit von bis 6 km/h werden grundsätzlich nicht von der Fahrzeugzulassungsverordnung umfasst, Anhänger die mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 25 km/h nach § 58 StVZO festgestellter Weise gekennzeichnet sind, unterliegen auch nicht der Versicherungs- und Steuerpflicht. Es kommt nicht auf die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit an. Werden die zulassungsfreien Anhänger allerdings durch das Zugfahrzeug mit mehr als 25 km/h gezogen, entfällt die Zulassungs- und (daraus resultierende) Steuerfreiheit. Auch bei nicht ordnungsgemäßer Kennzeichnung nach § 58 StVZO



sowie **bei zweckfremder Verwendung** entfällt die Zulassungsfreiheit.

Diese Anhänger sind gem. § 2 Abs. 1 Nr. 6c PfIVG auch nicht versicherungspflichtig. Diese Vergünstigung entfällt allerdings grundsätzlich bei bestimmungswidriger (außerlandwirtschaftlicher) Verwendung.

Auch hier gibt es vor allem das Problem der gewerblichen Verwendung (beispielsweise in einem Nebenbetrieb wie z. B. Sägewerk, wenn es sich nicht um Verarbeitung der Urproduktion handelt). Betroffen sind auch hier Transporte z. B. für ein Biomassekraftwerk, wenn es sich nicht um Produkte der landwirtschaftlichen Urproduktion (wie z. B. Gras usw.) handelt, so z. B. „Biomüll“, Biertreber aus Brauereien etc., dies wird auch nicht als „landwirtschaftliche Nebenerwerbstätigkeit“ angesehen.

Hinzuweisen ist insbesondere auf das Problem, dass derartige Anhänger manchmal nicht oder nur mit erheblichen Schwierigkeiten (Einzelabnahme!) überhaupt regulär zum Verkehr zugelassen werden können, da für diese Fahrzeuge oft nicht einmal die notwendigen Zulassungsunterlagen (Fahrzeugpapiere) existieren.

Gem. § 4 FZV sind die von den Vorschriften des Zulassungsverfahrens ausgenommenen Fahrzeuge (o. g. Fahrzeuge und land- und forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte) mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 t, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden, wenn sie einem genehmigten Typ entsprechen oder eine Einzelgenehmigung erteilt ist. Entsprechende Bescheinigungen müssen aufbewahrt und auf Verlangen zur Prüfung vorgelegt werden.

3.2. Begriffsdefinitionen bei der Fahrzeugzulassung

§ 2 FZV definiert die Begriffe wie folgt:

- Zugmaschinen sind Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart überwiegend zum Ziehen von Anhängern bestimmt und geeignet sind.
- Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen sind Kraftfahrzeuge, deren Funktion im Wesentlichen in der Erzeugung einer Zugkraft besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zum Antrieb von auswechselbaren Geräten für land- oder forstwirtschaftliche Arbeiten, zum Ziehen von Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt und geeignet sind, auch wenn sie zum Transport von Lasten in Zusammenhang von land- und forstwirtschaftlichen Arbeiten eingerichtet oder mit Beifahrersitzen ausgestattet sind.
- selbstfahrende Arbeitsmaschinen sind Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind.

- Stapler sind Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart für das Aufnehmen Heben von Lasten bestimmt und geeignet sind.
- Land- und forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte sind Geräte zum Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft, die dazu bestimmt sind, von einer Zugmaschine gezogen zu werden und die Funktion der Zugmaschine verändern oder erweitern, sie können auch mit einer Ladeplattform ausgestattet sein, die für die Aufnahme der zur Ausführung der Arbeiten erforderlichen Geräte und Vorrichtungen oder für die zeitweise Lagerung der bei der Arbeit erzeugten und benötigten Materialien konstruiert und gebaut ist, unter den Begriff fallen auch Fahrzeuge die dazu bestimmt sind, von einer Zugmaschine gezogen zu werden und dauerhaft mit einem Gerät ausgerüstet oder für die Bearbeitung von Materialien ausgelegt sind, wenn das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse des Fahrzeugs weniger als 3,0 beträgt.

3.3. Erforderlichkeit einer Betriebserlaubnis

Unabhängig von der Frage der Zulassung benötigen folgende Fahrzeuge eine Betriebserlaubnis:

- KFZ mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit > 6 km / h
- Anhänger, die nach dem 01.07.1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind
- Angehängte Arbeitsgeräte mit > 3 t zGG, die ab dem 01.04.1976 erstmals in den Verkehr gekommen sind

Diese Fahrzeuge benötigen entweder eine allgemeine Betriebserlaubnis, eine Einzelfahrzeugbetriebserlaubnis oder eine EG - Übereinstimmungsbescheinigung

4. Kraftfahrzeugsteuer

4.1. Steuerpflicht - Ausnahmen

Grundsätzlich unterliegt gem. § 1 KraftStG das Halten von inländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen der Steuerpflicht. Auch hier ist entscheidend, ob ein (auch nur eingeschränkter) öffentlicher Verkehr stattfindet.

Gem. § 3 KraftStG ist das Halten bestimmter Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, nämlich insbesondere

- Fahrzeuge, die von den Vorschriften des Zulassungsverfahrens ausgenommen sind (also die oben erwähnten Fahrzeuge, die unter § 3 Abs. 2 FZV fallen),
- Zugmaschinen außer Sattelzugmaschinen, Sonderfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger oder Sonderfahrzeuge und einachsige Kraftfahrzeuganhänger - ausgenommen Sattelanhänger, aber einschließlich zweiachsiger Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als 1 m – solange diese Fahrzeuge
 - **ausschließlich** in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben
 - zur Durchführung von Lohnarbeiten für land- oder forstwirtschaftliche Betriebe
 - zur Beförderung für land- oder forstwirtschaftliche Betriebe, wenn diese Beförderung in einem land- oder forstwirtschaftlichen Betriebe beginnen oder enden
 - zur Beförderung von Milch, Magermilch, Molke oder Rahm
 - von Land- und Forstwirten zur Pflege von öffentlichen Grünflächen oder Straßenreinigung im Auftrag von Gemeinden oder Gemeindeverbändenverwendet werden.

Von der Steuerbefreiung erfasst sind auch

- Transporte von Land- und Forstwirten, die land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse von einer örtlichen Sammelstelle zu einem Verwertungs- oder Verarbeitungsbetrieb verbringen
- land- oder forstwirtschaftliche Bedarfsgüter vom Bahnhof zur örtlichen Lagereinrichtung oder Holz vom forstwirtschaftlichen Betrieb aus befördern

Die Steuerbefreiung wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass Untersuchungsproben zur Tierseuchenbekämpfung oder auf dem Rückweg von einer Molkerei Milcherzeugnisse befördert werden

Steuerrechtlich ist der Begriff der Zugmaschine nicht definiert, die Finanzämter folgen in der Regel der Einstufung durch die Zulassungsbehörden, sind jedoch hieran nicht zwingend gebunden. Die finanzgerichtliche Rechtsprechung sieht eine Zugmaschine nur dann als gegeben an, wenn es sich nach der Bauart und Ausstattung um ein Fahrzeug handelt, das nicht zur Beförderung von Personen und Gütern, sondern der Fortbewegung von Lasten durch Zug zu dienen bestimmt und geeignet ist, wobei eine Hilfsladefläche unschädlich ist. Nicht unter den Begriff der Zugmaschine fallen z. B. umgebaute Gelände-Pkw (Jeep), wenn ein Sitz ausgebaut wird und eine Zugvorrichtung und eine Ackerschiene angebracht werden. Derartige Fahrzeuge werden nach wie vor als Personenkraftwagen angesehen, außer wenn der Umbau dazu führt, dass ein völlig anderer Fahrzeugtyp entsteht.

Die Steuerbefreiung für die Fahrzeuge wird solange gewährt, wie die Fahrzeuge **ausschließlich** zu einem der o. g. Zwecke verwendet werden, Steuerbefreiung tritt nicht ein für Zeiträume, in denen das ansonsten von der Steuer befreite Fahrzeug eignungs- und bestimmungswidrig verwendet wird (Beispiel in der Literatur: Einsatz zum Transport einer Hochzeitsgesellschaft und von Hochzeitsgeschenken, realistisches Beispiel: Verwendung im Rahmen gewerblicher Tätigkeit, etc.). Zu beachten ist, dass ein zum öffentlichen Verkehr zugelassenes Fahrzeug, das nicht nur land- und forstwirtschaftlich, sondern auch anderweitig (gemischt) verwendet wird (in einem Gewerbebetrieb) nicht von der Kraftfahrzeugsteuer befreit ist, auch wenn es bei der anderweitigen Nutzung nicht auf öffentlichen Straßen benutzt wird.

Sonderfahrzeuge gem. § 3 Nr. 7 KraftStG

(Zugmaschinen, Sonderfahrzeuge, Anhänger hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen und einachsige Anhänger, solange diese Fahrzeuge ausschließlich

- a) in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben,*
- b) zur Durchführung von Lohnarbeiten für land- oder forstwirtschaftliche Betriebe,*
- c) zu Beförderungen für land- oder forstwirtschaftliche Betriebe, wenn diese Beförderungen in einem land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb beginnen oder enden,*
- d) zur Beförderung von Milch, Magermilch, Molke oder Rahm oder*
- e) von Land- oder Forstwirten zur Pflege von öffentlichen Grünflächen oder zur Straßenreinigung im Auftrag von Gemeinden oder Gemeindeverbänden verwendet werden)*

sind nur dann von der Steuer befreit, wenn sie **nur** für die bezeichneten steuerbefreiten Verwendungszwecke geeignet und bestimmt sind. Nicht befreit werden z. B. Transportfahrzeuge für Pferde, da diese nicht nur für den landwirtschaftlichen Betrieb geeignet sind. Nach Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs ist schon die Möglichkeit einer sinnvollen Verwendung in einem vergleichbaren gewerblichen Betrieb für die Einstufung als Sonderfahrzeug schädlich.

Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung auch in einem anderen Betrieb verwendet werden können, sind keine Sonderfahrzeuge für die Landwirtschaft, wobei auf die **übliche Nutzung** eines solchen Fahrzeugs abzustellen ist.

Die Begünstigung nach § 3 Nr. 7 KraftStG betrifft auch alle Anhänger, die hinter land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mitgeführt werden.

Die finanzgerichtliche Rechtsprechung legt die Formulierung „Verwendung in einem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb“ so aus, dass das Fahrzeug **tatsächlich in einem solchen Betrieb gehalten werden muss**. Die alleinige Nutzung eines solchen Fahrzeugs **wie** in einem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb, reicht nicht aus. Die Überlassung eines steuerbefreiten Fahrzeugs an Dritte zur Verwendung in einem anderen Betrieb der Land- und Forstwirtschaft führt nicht zur Unterbrechung der Steuerbefreiung, unschädlich ist auch, wenn der Landwirt mit dem Fahrzeug land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse für Dritte (auch Nichtlandwirte) von einer örtlichen Sammelstelle zu einem Verwertungsbetrieb transportiert. Schädlich ist auch nicht beispielsweise der Transport von Holz von einem forstwirtschaftlichen Betrieb z. B. zum Sägewerk, nicht jedoch z. B. der Transport von Schnittholz aus einem Sägewerk zu einem (nicht land- oder forstwirtschaftlichen) Empfänger, oder wenn Zugmaschine oder Anhänger z. B. nur zum Transport von Brennholz für den eigenen Bedarf des Halters verwendet werden, da es in diesem Fall an der Verwendung für einen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb fehlt.

Lohnarbeiten für land- oder forstwirtschaftliche Betriebe sind Arbeiten, die vertragsgemäß einem oder mehreren Landwirten zugutekommen, ob der Auftraggeber Landwirt ist, ist nicht entscheidend.

Die Beförderung für einen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb setzt voraus, dass die Beförderung tatsächlich in einem Betrieb der Land- und Forstwirtschaft beginnt oder endet. Es muss sich um eine reine Beförderungsleistung handeln.

Bei der Steuerbefreiung für Milchtransporte ist zu beachten, dass hier schon schädlich ist, wenn neben der Milch auch noch andere Güter transportiert werden, also beispielsweise Melkzubehör, Reinigungsmittel für Milchtanks, Ersatzteile, etc. Werden diese zugleich mit dem Milchfahrzeug transportiert, entfällt prinzipiell die Steuerbefreiung.

Gem. § 9 FZV sind Fahrzeuge, deren Halter von der Kraftfahrzeugsteuer befreit ist (auch zulassungsfreie Fahrzeuge), mit einem Kennzeichen mit grüner Beschriftung auf weißem Grund zu versehen.

4.2. Ahndung von Verstößen

In dem Moment, in welchem die Zulassungsfreiheit durch **bestimmungswidrige Verwendung** wegfällt, entfällt auch die die Steuerbefreiung gem. § 3 Abs. 1 Ziffer 1 KraftStG, so dass in diesen Fällen nicht nur ein Verstoß gegen die FZV, sondern auch eine strafbare Kraftfahrzeugsteuerhinterziehung vorliegt. Verstöße gegen die Bestimmungen des KraftstG sind entweder als Steuerhinterziehung – hier ist auch der Versuch strafbar – gem. § 370 AO mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe oder in Form der leichtfertigen Steuerverkürzung gem. § 378 AO als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße bis 50,000 € bedroht. Darüber hinaus wird die nicht entrichtete Steuer – ggf. mit Säumniszuschlägen – nachgefordert.

5. Pflichtversicherung

5.1. Versicherungspflicht - Ausnahmen

Gem. § 1 PflVG ist der Halter eines Kraftfahrzeugs verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und aufrecht zu erhalten, wenn das Fahrzeug **auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verwendet wird**. Auch hier ist entscheidend, ob ein (auch nur eingeschränkter) öffentlicher Verkehr stattfindet.

Gem. § 2 Abs. 1 Ziff. 6 PflVG sind hiervon befreit:

- Kraftfahrzeuge, deren bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit 6 km/h nicht übersteigt
 - selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 a der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV), wenn die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h nicht übersteigt, wenn diese Fahrzeuge den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen
 - Anhänger, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen
- Insoweit gelten die obigen Ausführungen zur Frage der Zulassungsfreiheit von Fahrzeugen.

5.2. Ahndung von Verstößen

In dem Moment, in welchem die Zulassungsfreiheit durch **bestimmungswidrige Verwendung** wegfällt, entfällt auch die Versicherungsfreiheit, so dass auch ein Verstoß gegen das Pflichtversicherungsgesetz vorliegt. Dieser kann bei vorsätzlicher Begehung mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe, bei fahrlässiger Begehung mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen bestraft werden. Bei vorsätzlicher Begehung kann auch das Fahrzeug eingezogen werden.

6. Fahrzeugabmessungen und Gewichte

6.1. Maximale Fahrzeugabmessungen

Fahrzeugart	max. Breite	max. Länge	max. Höhe
Arbeitsgeräte und Zugmaschinen mit auswechselbaren Anbaugeräten	3,0 m	12,0 m	4,0 m
Arbeitsgeräte und Zugmaschinen mit auswechselbaren Anhängegeräten	3,0 m	18,0 m (Einzelfahrzeug max. 12,0 m)	4,0 m
Arbeitsgeräte und Zugmaschinen mit auswechselbaren Anhängern	2,55 m	18,0 m	4,0 m
Fahrzeuge und Gespanne, die mit land- / forstwirtschaftlichen Erzeugnissen beladen sind bei land- / forstwirtschaftlichen Fahrten	3,00 m (mit Ladungs- überhang)	20,75 m (mit Ladungs- überhang)	über 4,0 m (wenn ladungsbe- dingt, auf Auto- bahnen und Kraft- fahrstraßen max. 4,0 m)

Ausnahmeregelungen bezüglich Fahrzeugbreite:

Fahrzeuge bis 3,10 m	Keine Erlaubnis erforderlich
Fahrzeuge von 3,11 m bis 3,30 m	Erlaubnis und Genehmigung erforderlich, kein Begleitfahrzeug
Fahrzeuge von 3,31 m bis 3,50 m	Erlaubnis und Genehmigung erforderlich, vorausfahrendes Begleitfahrzeug mit gelbem Rundumlicht und Warnschild erforderlich
Fahrzeuge über 3,50 m	Erlaubnis und Genehmigung erforderlich

- Höchstzulässige Breite gilt auch für Fahrzeuge mit Breitreifen
- Bei Überschreitung der Höchstmaße Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis erforderlich; bei Fehlen droht auch Verlust des Versicherungsschutzes
- Bei Transportstrecken > 5 km müssen Anbaugeräte, soweit ohne Werkstatthilfe möglich, abgebaut werden

6.2. Maximale Fahrzeuggewichte

Fahrzeugart	max. zul. Gesamtgewicht (zGG)	max. Achslast
Anhänger mit Gelenkdeichseln	Mit 2 Achsen 18 t 3 und mehr Achsen 24 t	
Anhänger mit Starrdeichseln	zGG Zumaschine + zGG Anhänger – zul. Stützlast Zugfahrzeug / Anhänger (höherer Wert)	Einachser 10 t Doppelachser 11 – 20 t Dreiachser 21 – 30 t (je nach Achsabstand)

7. Ausnahmenvorschriften und Ausrüstungsgegenstände

7.1. Ausnahmen für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge:

- Unterfahrschutz nicht erforderlich
- Seitliche Schutzvorrichtungen nicht erforderlich
- Erste – Hilfe – Material nicht erforderlich
- Sicherungseinrichtungen gegen unbefugtes Benutzen nicht erforderlich

7.2. Erforderliche Ausrüstungsgegenstände

Fahrzeuge bis zGG 3,5 t	1 Warndreieck
Fahrzeuge über zGG 3,5 t	1 Warndreieck und 1 Warnleuchte
selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Ackerschlepper > 4 t, mehrachsig Anhänger > 750 kg zGG	1 Unterlegkeil
Einachsige Anhänger > 750 kg	2 Unterlegkeile

8. Anbau- und Anhängegeräte

- Anbaugeräte: Fest mit der Zugmaschine verbundene Geräte, i. d. R. ohne eigene zur Verwendung im Straßenverkehr bestimmte Räder, z. B. Pflug, Düngerstreuer, Feldspritzen, Balken- oder Kreiselmähwerk u. a.
 - ⇒ Darf lichttechnische Anlagen der Zugmaschine nicht verdecken, ansonsten ist Beleuchtung anzubringen
- Anhängegeräte: i. d. R. eine oder mehrere Achsen, werden angehängt, nicht fest verbunden, z. B. Ballenpressen, Heuschwader (auch als Anbaugerät möglich!), Kartoffelvolerter usw.
 - ⇒ Zulassungsfreie Anhänger
 - ⇒ Kein Kennzeichen und Geschwindigkeitsschild erforderlich
 - ⇒ Beleuchtungsvorschriften wie Anhänger
- Schutz vor verkehrgefährdenden Teilen: Je nach Einstufung des Anbau- / Anhängegerät Schutz (z. B. Mähbalkenschutz) und / oder Kenntlichmachung durch Warntafeln erforderlich
- Sowohl Einstufung, ob Anbau – oder Anhängegerät als auch Einstufung bzgl. notwendiger Kenntlichmachung / Schutz erfolgt durch amtlich anerkannten Sachverständigen
- Warntafeln und Begrenzungs- / Schlussleuchten erforderlich, wenn Anbaugerät > 40 cm seitlich über Begrenzungsleuchten der Zugmaschine oder > 100 cm über Schussleuchten hinausragt
- Mindestachslast von 20 % des Fahrzeugleergewichts der Zugmaschine auf der Vorderachse erforderlich (ggf. Zusatzgewichte!), höchstzulässige Achslasten und zGG dürfen aber nicht überschritten werden

9. Anhänger

- Hinter landwirtschaftlicher Zug- / Arbeitsmaschine bis zu 2 Anhänger zulässig
- Am letzten Anhänger Kennzeichen erforderlich; wenn Anhänger zulassungsfrei, Wiederholungskennzeichen einer lw. Zugmaschine des Betriebs (muss nicht die eingesetzte Zugmaschine sein)
- Max. Gewichte / Geschwindigkeiten / Bremsanlagen:

1 Ungebremster Hänger hinter KFZ (nicht nur landw. Zugmaschinen)	Achslast bis zu ½ Leergewicht des Zugfahrzeugs, aber - max. 0,75 t Achslast oder - 3 t Achslast und bbH max. 30 km/h
1 Hänger mit Auflaufbremse hinter KFZ (nicht nur landw. Zugmaschinen)	- max. 8 t zGG - Höchstgeschwindigkeit max. 25 km/h - bbH max. 40 km/h und alle Räder gebremst - ohne bH alle Räder gebremst und zGG max. 3,5 t
2 Hänger mit Auflaufbremse hinter landw. Zugmaschine	- max. gefahrene Geschwindigkeit 25 km / h - nur in dieser Kombination zulässig; ansonsten darf in einem Zug nur ein Hänger mit Auflaufbremse mitgeführt werden

- Bestimmungen über Bremsanlagen gelten nicht für Zgm mit einem zGG < 4 t und bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit max. 8 km / h
- Bei Auflaufbremse: Abreißseil muss eingehängt sein, Mechanische Rückfahrsperrung darf beim Fahrbetrieb nicht aktiviert sein – nur zum Rückwärtsfahren!
- Ragt der Hänger seitlich > 40 cm über die Begrenzungsleuchten des Schleppers hinaus, müssen vorne am Hänger (weiße) Begrenzungsleuchten angebracht sein

10. Berufskraftfahrer – Qualifikations – Gesetz; Güterkraftverkehrsgesetz

- Die Anforderungen des Berufskraftfahrer – Qualifikations – Gesetzes (Ausbildungs-, Weiterbildungs- und Fortbildungsverpflichtungen) gelten nur für gewerblichen Güter- oder Personenverkehr, für den die Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE, D oder DE erforderlich sind
 - ⇒ Bei ausschließlich land- und forstwirtschaftlichen Fahrten keine Verpflichtungen nach dem BKrFQG
 - ⇒ Bei Fahrten außerhalb der Land- und Forstwirtschaft problematisch

- Genehmigungspflicht nach dem Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) besteht nicht, wenn Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bedarfsgütern für eigene Zwecke oder für andere Betriebe dieser Art erfolgt
 - ⇒ Unter den Begriff „Betriebe dieser Art“ fallen Nachbarschaftshilfe und Tätigkeit z. B. für Maschinenring o. ä. im Umkreis von 75 km um den Standort
 - ⇒ Problematisch kann der Transport sein, wenn für einen Dritten, der gewerblich handelt (Biogasanlage, Landhändler, der „ab Feld“ kauft), transportiert wird (umstritten, ob Erlaubnis nach dem GüKG erforderlich ist); Ausweg: Eigentumsübergang nicht „ab Feld“, sondern erst beim Adressaten
 - ⇒ Wenn Fahrzeug dem GüKG unterliegt, gilt
 - Steuerpflicht für Zugmaschine und Anhänger
 - GüKG – Erlaubnis erforderlich
 - Fahrerlaubnis Klasse L / T nicht ausreichend
 - Evtl. Pflicht zum Einbau eines EG – Kontrollgerätes (s. u.)

11. EG – Kontrollgerät, Sozialvorschriften

- Von der Verpflichtung, Fahrzeuge mit einem EG _ Kontrollgerät („Fahrtenschreiber“) auszurüsten, sind befreit
 - ⇒ Alle Fahrzeuge mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h
 - ⇒ Fahrzeuge mit zGG bis zu 7,5 t, die nicht im gewerblichen Güterverkehr eingesetzt sind
 - ⇒ Alle Fahrzeuge von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben für land- und forstwirtschaftliche Einsätze im Umkreis von 100 km um den Standort
 - ⇒ land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Anhänger, die für land- und forstwirtschaftliche Tätigkeiten im Umkreis von 100 km um den Standort eingesetzt werden – gilt auch für Lohnunternehmer
 - ⇒ wenn land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Anhänger nichtlandwirtschaftliche Transporte durchführen und keine andere Ausnahme (Geschwindigkeit, Gewicht) eingreift, **benötigen sie ein EG – Kontrollgerät**

- Von den Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Fahrpersonalgesetz / Fahrpersonalverordnung – FPersV) sind ausgenommen:
 - ⇒ Alle Fahrzeuge (auch Mietfahrzeuge ohne Fahrer) von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- und Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung (auch lebender Tiere) im Rahmen der unternehmerischen Tätigkeit im Umkreis von 100 km um den Standort
 - ⇒ Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (auch Mietfahrzeuge ohne Fahrer), die für land- und forstwirtschaftliche Tätigkeiten im Umkreis von 100 km um den Standort verwendet werden

12. Unfallverhütungsvorschriften

Technische Mängel können auch einen Verstoß gegen die Unfallverhütungsvorschriften der Landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft darstellen und auch hier zu massiven Konsequenzen führen. Die Gültigkeit der UVV ist im übrigen nicht – wie die verkehrsrechtlichen Vorschriften – auf die Teilnahme am öffentlichen Verkehr beschränkt!

13. Sonderfall Brauchtumsveranstaltungen

Eine besondere Fallkonstellation stellt die Teilnahme an „Brauchtumsveranstaltungen“ dar. Besonders landwirtschaftliche Fahrzeuge und ihre Anhänger sind regelmäßig beliebte Transportmittel bei gesellschaftlichen Veranstaltungen. Da es sich hier üblicherweise nicht um eine Verwendung des Fahrzeugs im land- und forstwirtschaftlichen Bereich handelt, wären hier grundsätzlich die allgemeinen Vorschriften über Fahrerlaubnis, Fahrzeugzulassung, Kraftfahrzeugsteuer und Versicherungsschutz anzuwenden. Der Gesetzgeber hat der Verwendung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu solchen Zwecken allerdings dadurch Rechnung getragen, dass zumindest in beschränktem Umfang eine Verwendung derartiger Fahrzeuge möglich ist.

Die nachfolgenden Regelungen gelten allerdings gemäß § 1 der 2. VO über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nur für

1. Brauchtumsveranstaltungen
2. nicht gewerbsmäßig durchgeführte Altmaterialsammlungen oder Landschaftssäuberungsaktionen
3. Feuerwehreinsätze oder Feuerwehübungen
4. An- oder Abfahrten zu Einsätzen nach Nummer 1 - 3.

Besonders die Ausnahme nach Ziffer 1 lässt Interpretationsspielraum. Während die anderen Einsatzzwecke relativ klar definiert sind, ist die Frage, was eine „Brauchtumsveranstaltung“ ist, nicht eindeutig definiert. Diese Veranstaltungen werden in der Kommentarliteratur und in der Rechtsprechung und auch in der Begründung im Gesetz nur mit Beispielen genannt, wie z.B. Faschingsumzüge, so genannte Felderfahrten, Schützen- und Feuerwehrfeste. Andere Feste werden nicht genannt, wobei z.B. Kirchweih- und Erntedankfeste, Trachtenumzüge oder Prozessionen wohl auch als Brauchtumsveranstaltungen zu sehen sind. Die Kommentarliteratur nimmt zumindest eine Abgrenzung dahin vor, dass beispielsweise die beliebten „Vatertagstour“ oder auch Abiturfeiern oder Feiern zum 1. Mai nicht unter diese Bestimmung fallen sollen. Eine klare, eindeutige Abgrenzung findet sich aber letztendlich im Gesetz nicht.

Offen ist insbesondere, ob hierzu beispielsweise Oldtimertreffen zählen – welche insbesondere bei Liebhabern alter Zugmaschinen immer beliebter werdenden –. Da es keine klare gesetzliche Definition gibt, ist man die auf eine Auslegung des Gesetzes angewiesen. Aufgrund der in der Kommentarliteratur und in der Gesetzesbegründung genannten Beispielfälle für den Ausnahmetatbestand „Brauchtumsveranstaltungen“ ist aber davon auszugehen, dass Oldtimertreffen nicht hierzu zählen. Bisher gibt es aber zu dieser Frage kaum Rechtsprechung. Wenn man allerdings davon ausgeht, dass es sich bei klassischen Oldtimertreffen nicht um Brauchtumsveranstaltungen im Sinne der Verordnung handelt, so bedeutet dies, dass die Fahrzeugführer jeweils die allgemeine Fahrerlaubnis für das jeweilige Fahrzeug (Klasse B oder C1, eventuell C) besitzen müssen und die Fahrzeuge entweder eine reguläre Zulassung (H-Kennzeichen!) oder ein rotes Kennzeichen führen müssen. Das „grüne“ Kennzeichen für landwirtschaftliche Fahrzeuge reicht nicht, ebenso müsste Kraftfahrzeugsteuer bezahlt werden und das Fahrzeug auch entsprechend versichert sein.

Die Ausnahmegesetzvorschrift ist darüber hinaus eng beschränkt:

- Die Vorschrift gilt nur für Zugmaschinen mit einer bbH von max. 60 km/h und Anhänger hinter diesen Zugmaschinen, mit Klasse L nur bis 40 km/h
- Die eingesetzten Fahrer müssen mindestens 18 Jahre alt sein
- Für jedes der eingesetzten Fahrzeuge muss eine Haftpflichtversicherung bestehen, die ausdrücklich auch die Risiken aus dem Einsatz des Fahrzeugs gemäß der Ausnahmegesetzvorschrift abdeckt
- Die Fahrzeuge dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, auf Brauchtumsveranstaltungen nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden
- Die Fahrzeuge müssen bei Verwendung für Altmaterialsammlungen oder Landschaftsäuberungsaktionen mit einem Geschwindigkeitsschild für 25 km/h ausgestattet sein

Lediglich wenn die genannten Voraussetzungen erfüllt sind, ist ein Einsatz land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge bei solchen Veranstaltungen möglich, ohne dass die Zulassungsvorschriften verletzt sind und ohne dass es einer gesonderten Fahrerlaubnis bedarf. Es reicht es in diesen Fällen, wenn für die Fahrzeuge die notwendige Zulassung für den land- und forstwirtschaftlichen Betrieb besteht und der Fahrer den für eine Verwendung im land- und forstwirtschaftlichen Bereich notwendige Fahrerlaubnis besitzt. Davon umfasst sind dann auch mitgeführte Anhänger.

Lediglich für die Teilnahme an Brauchtumsveranstaltungen gilt darüber hinaus: Sind die Voraussetzungen erfüllt, erlischt auch durch die Anbringung von An- oder Aufbauten die Betriebserlaubnis nicht, wenn die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs auf der Veranstaltung nicht beeinträchtigt wird. Es dürfen auch zulässige Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewicht überschritten werden, allerdings nur, wenn durch ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers bescheinigt wird, dass keine Bedenken gegen die Verkehrssicherheit bestehen. Auch Ausnahmen bezüglich der lichttechnischen Einrichtungen – sowohl ein verdecken der Einrichtungen als auch Anbringung zusätzlicher Einrichtungen – ist zulässig. Die Fahrzeugpapiere müssen hierzu nicht geändert werden. Darüber hinaus dürfen bei der Veranstaltung selbst, nicht jedoch auf den An- und Abfahrten Personen auf Anhängern befördert werden, wenn die Ladefläche eben, tritt- und rutschfest ist und für jeden Sitz- und Stehplatz eine ausreichende Sicherung gegen Verletzung und Herunterfallen besteht sowie die Aufbauten sicher gestaltet und am Anhänger fest angebracht sind.

Werden diese Voraussetzungen nicht erfüllt, können strafbare Verstöße sowohl gegen Zulassungsvorschriften, Steuer- und Versicherungsvorschriften, als auch ein Fahren ohne Fahrerlaubnis vorliegen.

Cham, den 01.03.2017

Rechtsanwalt Andreas Alt - Fachanwalt für Verkehrsrecht & Strafrecht

Freizeichnung:

Dieses Skript wurde in bestmöglicher Sorgfalt erstellt. Es kann aber nicht zukünftige Entwicklungen der Rechtsprechung und des Gesetzgebers vorhersehen. Der Autor übernimmt hinsichtlich Sach- und Vermögensschäden keinerlei Gewährleistung für evtl. vorhandene Unvollständigkeiten, ungenaue Angaben oder Fehler sowie hinsichtlich weiterer zukünftiger Änderungen. Die Verwendung dieses Skripts oder einzelner Teile davon geschieht ausschließlich auf eigene Verantwortung des Erwerbers oder Verwenders. Dieser vorstehende Haftungsausschluss gilt nicht, soweit die vorgenannten Mängel bzw. Risiken auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Autors zurückzuführen sind.