

# Der besondere Fall

„Alles Müll(auto) oder was?“

Die Blinklicht-Entscheidung des Verwaltungsgerichts Oldenburg (Oldenburg)

Dr. Christoph Goos\*

## I. Einleitung

Die Bochumer Polizei soll kürzlich einen Studenten, der zuerst im Stau stecken- und dann mit seinem Wagen in der Bochumer Innenstadt liegegeblieben war, »mit Blaulicht« zu einer wichtigen Prüfung chauffiert haben – »gerade noch rechtzeitig« und sogar »kostenlos«, wie die Süddeutsche Zeitung berichtet.<sup>1</sup> »Das ist doch mal bürgernah« kommentiert einer der Leser der Online-Ausgabe begeistert. Allerdings treibt ihn die – nicht ganz unberechtigte – Frage um, »ob die Zulassung der Sonderrechte (Fahrt mit Blaulicht) durch die Vorschriften in diesem Fall gedeckt sind.«<sup>2</sup> Auch die Frage, welche Fahrzeuge überhaupt mit Blaulicht ausgestattet werden dürfen, beschäftigt die Rechtsprechung immer wieder. Die Fahrzeuge des kommunalen Ordnungsdienstes der Stadt Wuppertal zählten nicht dazu, entschied das *OVG Münster* im September 2009.<sup>3</sup> Vor dem *VG Mainz* war einen

\* Der Autor, der in Heidelberg Rechtswissenschaften studiert und sein Rechtsreferendariat im Bezirk des Oberlandesgerichts Bamberg absolviert hat, wurde in Bonn promoviert und ist dort Wissenschaftlicher Assistent am Institut für Öffentliches Recht (Lehrstuhl Prof. Dr. Christian Hillgruber). Er dankt seinem ehemaligen Kollegen, Herrn Richter am Verwaltungsgericht Dr. Christian Maierhöfer, herzlich für den Hinweis auf die hier zu besprechende Entscheidung.

<sup>1</sup> Süddeutsche Zeitung (Online-Ausgabe) vom 8. Februar 2010, <http://www.sueddeutsche.de/jobkarriere/297/502529/text/>.

<sup>2</sup> Kommentar des Lesers »RJagusch« vom 8. Februar 2010, 18:28:47 Uhr, ebd. Die Frage, die hier offen bleiben kann, erweist sich als nicht hinreichend differenziert: Ob das Blaulicht allein (vom Einsatzhorn ist in dem Artikel nicht die Rede) eingesetzt werden durfte, ergibt sich aus § 38 Abs. 2 StVO, ob Sonderrechte in Anspruch genommen werden durften, aus § 35 Abs. 1 und 8 StVO. Erst die Verwaltungsvorschrift zu § 35 StVO (VwV-StVO, abrufbar unter [http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund\\_26012001\\_S3236420014.htm](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm)) stellt einen Zusammenhang zwischen der Inanspruchnahme von Sonderrechten und Blaulichtgebrauch her: »Bei Fahrten, bei denen nicht alle Vorschriften eingehalten werden können, sollte, wenn möglich und zulässig [!, cg], die Inanspruchnahme von Sonderrechten durch blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn angezeigt werden.«

<sup>3</sup> *OVG Münster*, 8 A 1531/09 vom 29. September 2009 (juris); ebenso bereits *VG Düsseldorf* NWVB1 2009, 402ff.

Monat zuvor ein Privatmann gescheitert, der ein ausgesondertes Feuerwehrauto mit Blaulicht erworben hatte. Selbst sein Hinweis »auf mindestens drei mit Blaulicht versehene historische Feuerwehrfahrzeuge mit Straßenzulassung im Landkreis Mainz-Bingen« und das Angebot, mittels eines Schalters im Motorraum eine Betätigung des Blaulichts während der Fahrt unmöglich zu machen, konnten das Gericht nicht gnädig stimmen: Das Blaulicht musste abgenommen werden.<sup>4</sup> Genauso war es einige Jahre zuvor einem bayerischen Feuerwehrautoliebhaber ergangen, der sogar die Glühbirne entfernt und erklärt hatte, »dass es sich bei der beanstandeten Leuchte nur um ein blaues Stück Glas ohne Lichtquelle«, also gerade nicht um ein blaues »Rundumlicht« handle: »Nach Brockhaus-Wahrig, Deutsches Wörterbuch in sechs Bänden, 4. Band 1982«, belehrte ihn das *VG München* streng, »handelt es sich bei einer Leuchte um ein Gerät, das eine Lichtquelle enthält. Damit ist nach allgemeinem Sprachgebrauch nicht nur die Glühbirne gemeint, die die eigentliche Lichtquelle enthält, sondern die gesamte Vorrichtung in der die Glühbirne sich befindet, einschließlich der Fassung und des Abdeckglases.« Durch eine restriktive Beschränkung der Zulässigkeit von Kennleuchten für Blaulicht solle verhindert werden, dass Privatfahrzeugen »der Anschein der Amtlichkeit zukommt.«<sup>5</sup> Um diesen »Anschein der Amtlichkeit« mag es auch der Klägerin in einem Fall gegangen sein, den das *VG Oldenburg (Oldenburg)* im März 2009 zu entscheiden hatte.<sup>6</sup> Hier ging es – ausnahmsweise<sup>7</sup> – einmal

(Vorinstanz).

<sup>4</sup> *VG Mainz*, 3 K 552/08.MZ vom 19. August 2009 (juris).

<sup>5</sup> *VG München*, M 31 K 01.1060 vom 16. Mai 2001 (juris).

<sup>6</sup> *VG Oldenburg (Oldenburg)*, 7 A 2050/08 vom 20. März 2009 (nicht rechtskräftig), hier zitiert nach juris. Die Universitätsstadt Oldenburg ist ehemalige Residenz- bzw. Hauptstadt der Grafschaft, des Herzogtums, des Großherzogtums, des Freistaates und des Landes Oldenburg – daher der Klammerzusatz »Oldenburg« bzw. »Oldb.« im Namen der Stadt.

<sup>7</sup> Vgl. aber *VG Hamburg*, DAR 1966, 139 und *AG Regensburg*, VerkMitt 1968, Nr. 133 sowie *OLG Düsseldorf*, VRS 67, 289ff. (1984).

nicht um ein blaues<sup>8</sup>, sondern »nur« um ein gelbes Blink- bzw. Rundumlicht. Aus dem Rahmen fällt die Entscheidung auch insoweit, als die klagende Schrottsammlerin Recht bekam<sup>9</sup>: Sie sei berechtigt, ihren LKW mit einem gelben Blinklicht auszurüsten, entschied das Gericht. Die Blinklicht-Entscheidung des *VG Oldenburg (Oldenburg)* gehört zu den unzähligen interessanten erstinstanzlichen Entscheidungen, die – wenn überhaupt – nur in Rechtsprechungsdatenbanken zu finden sind<sup>10</sup> und daher in der Ausbildung praktisch keine Rolle spielen<sup>11</sup>. Da sie einen prozessual, materiellrechtlich und methodisch sehr lehrreichen »Fall« abgibt, soll sie in dieser Reihe vorgestellt werden.

## II. Sachverhalt

Die Klägerin sammelt Altmetalle und Schrott, die sie zur Verwertung an ein zertifiziertes Entsorgungsunternehmen weiterverkauft. Per Postwurfsendung bittet sie darum, den Schrott am Abholtag am Straßenrand bereit zu stellen. Am Abholtag fährt sie dann mit ihrem Lkw von Grundstück zu Grundstück und lädt den Schrott auf. Der Lkw ist durch rot-weiße Warnmarkierungen gemäß DIN 30710 gekennzeichnet; die Arbeiter tragen Warnwesten. Da es bei der Schrottsammlung trotzdem häufig zu gefährlichen Situationen durch Fahrzeuge kam, die sich zu schnell und ohne angemessenem Seitenabstand näherten, beantragte die Klägerin bei der Beklagten, einer kreisfreien niedersächsischen Stadt, die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zum Führen einer gelben Rundumleuchte auf ihrem Lastwagen.

Die Beklagte jedoch lehnte den Antrag ab: Die Tätigkeit der Klägerin sei nicht als »Müllabfuhr« im Sinne des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO zu qualifizieren, da sie

<sup>8</sup> S. dazu neben den in Fn. 3–5 genannten Entscheidungen insbes. *BVerwG*, 3 B 63/08 vom 18. Februar 2009 (juris) und *OVG Münster*, NWVB1 2008, 427ff. (Vorinstanz).

<sup>9</sup> Eine juris-Recherche mit dem Suchwort »§ 52 StVZO (Norm)« zeigt, dass Gerichte und Behörden die Vorschrift, die die Zulässigkeit der Ausrüstung von Fahrzeugen mit blauen und gelben Blinklichtern regelt, insgesamt eher restriktiv handhaben, um die Zahl von Fahrzeugen, die mit solchen Leuchten ausgerüstet sind, möglichst klein zu halten.

<sup>10</sup> Im vorliegenden Fall: <http://www.dbovg.niedersachsen.de/> und <http://www.juris.de/>.

<sup>11</sup> Ausnahmen bestätigen die Regel: So zählt beispielsweise das in der NJW 2001, 628ff. veröffentlichte Urteil des *VG Sigmaringen*, mit dem die baden-württembergische Stadt Hechingen dazu verurteilt wurde, das Bronzegeßicht des Anführers einer Szene über die Vertreibung und Vernichtung jüdischer Mitbürger auf ihrem Marktplatzbrunnen zu beseitigen – es zeigte eines der amtierenden Gemeinderatsmitglieder –, längst zum festen Bestandteil verwaltungsrechtlicher Lehrveranstaltungen (vgl. etwa *v. Barga*, VBIBW 2002, Beilage in Nr. 4, 3ff.).

gewerblich mit Metallen handle, die kein Müll seien. Fahrzeuge der Müllabfuhr hätten Sonderrechte, z. B. das Recht, auch auf der entgegengesetzten Fahrspur vor jedem Haus zu halten.<sup>12</sup> Um auf die damit verbundenen Gefahren aufmerksam zu machen, dürften sie ein gelbes Blinklicht führen und benutzen. Da die Klägerin die Möglichkeit habe, mit ihren Kunden Termin und Ort der Abholung zu vereinbaren, werde dadurch keine Gefährdung des Verkehrs verursacht. Die Klägerin rief daraufhin das zuständige *VG Oldenburg (Oldenburg)* an und beantragte, den ablehnenden Bescheid der Beklagten aufzuheben und festzustellen, dass sie ihren Lkw mit einem gelben Blinklicht ausrüsten dürfe, hilfsweise, die Beklagte unter Aufhebung ihres ablehnenden Bescheides zu verpflichten, ihren Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zum Ausrüsten des Lkws mit einem gelben Blinklicht unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden. Die Beklagte beantragte, die Klage abzuweisen.

## III. Vorüberlegungen

Im Staat des Grundgesetzes darf die Klägerin gem. Art. 2 Abs. 1 GG grundsätzlich<sup>13</sup> genehmigungsfrei tun und lassen, was immer sie möchte.<sup>14</sup> Wenn sie ein beruflich genutztes Fahrzeug mit einem gelben Blinklicht ausstatten will, kann sie sich dafür sogar auf ihre in Art. 12 Abs. 1 GG gewährleistete Berufsfreiheit berufen.<sup>15</sup> Zu prüfen ist also, ob es (verfassungsgemäße) gesetzliche Regelungen gibt, die ihr die Anbringung des Blinklichts untersagen oder diese unter Genehmigungsvorbehalt stellen.

<sup>12</sup> Vgl. § 35 Abs. 6 S. 1 StVO: »Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen und durch weiß-rot-weiße Warneinrichtungen gekennzeichnet sind, dürfen auf allen Straßen und Straßenteilen und auf jeder Straßenseite in jeder Richtung zu allen Zeiten fahren und halten, soweit ihr Einsatz dies erfordert, zur Reinigung der Gehwege jedoch nur, wenn das zulässige Gesamtgewicht bis zu 2,8 t beträgt.«

<sup>13</sup> S. zur Unterscheidung von prinzipiellem und definitivem Grundrechtsschutz *Cornils*, in: Isensee/Kirchhof (Hrsg.), *Handbuch des Staatsrechts VII* (32009), § 168 Rn. 13.

<sup>14</sup> Grundlegend *BVerfGE* 6, 32ff. (Elfes) und *BVerfGE* 80, 137ff. (Reiten im Walde); vertiefend zur letztgenannten Entscheidung statt aller *Pabel*, in: Menzel (Hrsg.), *Verfassungsrechtsprechung* (2000), 413ff.

<sup>15</sup> Vgl. nur *BVerfG-K* NJW 2000, 1326 (Verbot politischer und religiöser Werbung an Taxen berührt als Berufsausübungsregelung den Schutzbereich des Art. 12 Abs. 1 GG) und *BVerwG* NJW 2005, 3510 (Unwirksamkeit des Verbots der Eigenwerbung an Taxen): »Zu der nach Art. 12 Abs. 1 S. 1 GG geschützten Freiheit der Berufsausübung gehört nicht nur die berufliche Praxis selbst, sondern auch jede Tätigkeit, die mit der Berufsausübung zusammenhängt und dieser dient.«

Straßenverkehr und Kraftfahrwesen gehören gem. Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG zu den Gebieten, auf die sich die konkurrierende Gesetzgebung des Bundes erstreckt.<sup>16</sup> Gem. § 1 Abs. 1 S. 1 StVG müssen Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden sollen, von der Zulassungsbehörde als zuständiger Behörde zum Verkehr zugelassen sein. In § 6 Abs. 1 Nr. 2 StVG wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr einschließlich der Ausrüstung der Fahrzeuge. Der Ordnungsgeber hat von dieser Ermächtigung durch den Erlass der StVZO Gebrauch gemacht und in § 52 Abs. 4 StVZO geregelt, welche Kraftfahrzeuge mit einer oder mehreren »Kennleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht)« ausgerüstet sein dürfen:

»1. Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung von Straßen oder von Anlagen im Straßenraum oder die der Müllabfuhr dienen und durch rot-weiße Warnmarkierungen (Sicherheitskennzeichnung), die dem Normblatt DIN 30 710, Ausgabe März 1990, entsprechen müssen, gekennzeichnet sind,

2. Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart oder Einrichtung zur Pannenhilfe geeignet und nach dem Fahrzeugschein als Pannenhilfsfahrzeug anerkannt sind. Die Zulassungsbehörde kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidung die Beibringung des Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr darüber anordnen, ob das Kraftfahrzeug nach seiner Bauart oder Einrichtung zur Pannenhilfe geeignet ist. Die Anerkennung ist nur zulässig für Fahrzeuge von Betrieben, die gewerblich oder innerbetrieblich Pannenhilfe leisten, von Automobilclubs und von Verbänden des Verkehrsgewerbes und der Autoversicherer,

3. Fahrzeuge mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung, sofern die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat,

4. Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Ausrüstung als Schwer- oder Großraumtransport-Begleitfahrzeuge ausgerüstet und nach dem Fahrzeugschein anerkannt sind. Andere Begleitfahrzeuge dürfen mit abnehmbaren Kennleuchten ausgerüstet sein, sofern die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat.«

Gem. § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO können die höheren Verwaltungsbehörden<sup>17</sup> zudem in bestimmten Einzel-

<sup>16</sup> Die Inanspruchnahme dieser Kompetenz steht unter dem Vorbehalt des Art. 72 Abs. 2 GG.

<sup>17</sup> Diese zur Genehmigungserteilung zuständigen »höheren Verwaltungsbehörden« werden gem. § 68 Abs. 1 S. 2 StVZO von den zuständigen obersten Landesbehörden bestimmt. Allerdings werden die Landesregierungen in § 70 Abs. 5 S. 1 StVZO ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass an Stelle der höheren Verwaltungsbehör-

fällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller Ausnahmen von § 52 StVZO genehmigen.

Zunächst ist also zu klären, ob die Klägerin gem. § 52 Abs. 4 Nr. 1–4 StVZO berechtigt ist, ihren Lkw mit einem gelben Blinklicht auszurüsten. Nur wenn dies nicht der Fall ist, ist weiter zu prüfen, ob die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung durch die Beklagte nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO in Betracht kommt.<sup>18</sup> § 38 Abs. 3 StVO hingegen spielt für die Lösung des Falles keine Rolle – er regelt »nicht, welche Fahrzeuge mit einem gelben Blinklicht ausgerüstet werden dürfen, sondern wann die[se] Fahrzeuge [...] dieses Licht benutzen dürfen«.<sup>19</sup>

#### IV. Zulässigkeit der Klage

Das *VG Oldenburg (Oldenburg)* ermittelt zunächst das in den Klageanträgen und dem gesamten Parteivorbringen zum Ausdruck kommende Rechtsschutzziel der Klägerin, über das es gem. § 88 VwGO nicht hinausgehen darf: Sie »begehrt, ein gelbes Blinklicht deshalb führen zu dürfen, weil ihr LKW unter den Tatbestand des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO fällt«. Anschließend wird die für dieses Begehren statthafte Klageart bestimmt: »[D]ie Feststellungsklage [ist] die statthafte Klageart.« Da die Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens eines Rechtsverhältnisses (§ 43 Abs. 1 1. Fall VwGO) gem. § 43 Abs. 2 VwGO nicht begehrt werden kann, soweit der Kläger seine Rechte seine Rechte durch Gestaltungs- oder Leistungsklage verfolgen kann, erläutert das Gericht, warum es der

den andere Behörden zuständig sind. Von dieser Ermächtigung hat die niedersächsische Landesregierung Gebrauch gemacht und in § 3 Abs. 2 Nr. 3 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr vom 3. August 2009 (Nds.GVBl. Nr. 17/2009, 316; ber. Nr. 18/2009, 329; auch abrufbar unter <http://www.recht-niedersachsen.de/20120/zustvo-verkehr.htm>) geregelt, dass die Landkreise und die kreisfreien Städte zuständig sind für die Genehmigung von Ausnahmen nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO, wobei das Benehmen der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erforderlich ist, wenn die Genehmigung erteilt werden soll, ohne dass vom für Verkehr zuständigen Ministerium allgemein festgelegte Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen.

<sup>18</sup> Sollte auch die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nicht in Betracht kommen, wäre schließlich die Verfassungsmäßigkeit der Vorschriften, die es der Klägerin verbieten, ihren Lkw mit einem gelben Blinklicht auszustatten, zu prüfen.

<sup>19</sup> *VG Oldenburg (Oldenburg)*, 7 A 2050/08 vom 20. März 2009, Rn. 26. Die Vorschrift lautet: »Gelbes Blinklicht warnt vor Gefahren. Es kann ortsfest oder von Fahrzeugen aus verwendet werden. Die Verwendung von Fahrzeugen aus ist nur zulässig, um vor Arbeits- oder Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.«

hilfsweise, also für den Fall der Unzulässigkeit oder Unbegründetheit des Hauptantrags erhobenen<sup>20</sup> Verpflichtungsklage mit dem Ziel, eine Genehmigung zur Führung eines gelben Blinklichts zu erhalten, hier nicht bedarf: »[E]in Fahrzeug, dass unter § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO fällt, ist unmittelbar aufgrund dieser Vorschrift berechtigt, ein gelbes Blinklicht zu führen. Eine Genehmigung durch Verwaltungsakt ist nicht erforderlich.«

Anders als bei den Nummern 2 bis 4 derselben Vorschrift gibt der Wortlaut des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO in der Tat keinen Anhaltspunkt für ein Genehmigungserfordernis: Fahrzeuge, die zu den in Nr. 1 genannten gehören, müssen weder amtlich als Straßenbau-, Straßenunterhaltungs-, Straßenreinigungs- oder Müllabfuhrfahrzeuge anerkannt worden sein – anders als die Pannenhilfsfahrzeuge nach Nr. 2 und die Schwer- oder Großraumtransport-Begleitfahrzeuge nach Nr. 4 –, noch muss die zuständige Behörde das Blinklicht – anders als bei den überbreiten oder überlangen Fahrzeugen nach Nr. 3 und den anderen Begleitfahrzeugen nach Nr. 4 – vorgeschrieben haben. Die in Nr. 1 genannten Fahrzeuge dürfen vielmehr, so das Gericht, »ipso facto« mit einem gelben Blinklicht ausgerüstet sein.

Aus § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO ergibt sich nichts anderes: Nach dieser Vorschrift könnten die höheren Verwaltungsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller u.a. von der Vorschrift des § 52 StVZO Ausnahmen genehmigen. Eine Genehmigung nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO stellt also nicht fest, dass in einem konkreten Einzelfall die Voraussetzungen des § 52 StVZO gegeben sind, sondern sie erlaubt die Führung zusätzlicher Scheinwerfer und Leuchten ausnahmsweise, obwohl die Voraussetzungen des § 52 StVZO nicht gegeben sind: »Einer Ausnahmegenehmigung bedarf zum Führen eines gelben Blinklichts somit nur, wer nicht unter § 52 Abs. 4 StVZO fällt.«

Da die Klägerin der Ansicht ist, dass ihr LKW der »Müllabfuhr« dient, kann sie ihr Recht auf Ausstattung desselben mit einem gelben Blinklicht nicht durch eine Verpflichtungsklage verfolgen: Was sie tun will, ist – wenn der LKW tatsächlich der »Müllabfuhr« dient – genehmigungsfrei. Ihr Feststellungsinteresse (§ 43 Abs. 1 VwGO) ergibt sich daraus, dass die Beklagte ausweislich ihres ablehnenden Bescheids davon ausgeht, dass die Klägerin nicht zur Installation eines gelben Blinklichts auf ihrem LKW berechtigt ist. Da die Feststellungsklage nicht fristgebunden ist, verliert das Gericht zu dem Wiederein-

setzungsantrag, den die Klägerin gestellt hatte<sup>21</sup>, kein Wort: Eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand kommt gem. § 60 Abs. 1 VwGO überhaupt nur dann in Betracht, wenn jemand ohne Verschulden verhindert war, eine gesetzliche Frist einzuhalten.

Auch auf den Antrag der Klägerin, den ablehnenden Bescheid der Beklagten aufzuheben, geht das Gericht nicht ein, da es gem. § 88 VwGO nur an das erkennbare Rechtsschutzziel, nicht jedoch an die Fassung der gestellten Anträge gebunden ist: Wenn der LKW der Klägerin der »Müllabfuhr« dient, wie sie vorträgt, braucht sie für die Ausrüstung desselben mit einem gelben Blinklicht überhaupt keine Genehmigung. Dann aber kann sie der Bescheid, mit dem die Beklagte die Erteilung einer Genehmigung abgelehnt hat, auch nicht in ihrem Recht auf Ausrüstung des LKWs mit einem gelben Blinklicht verletzen: Sie hat keinen Aufhebungsanspruch, den sie mit der Anfechtungsklage (§ 42 Abs. 1 1. Fall VwGO) durchsetzen könnte. Ihr Rechtsschutzziel kann sie auch ohne Aufhebung des ablehnenden Bescheids erreichen.

### V. Begründetheit der Klage

Nach Ansicht des *VG Oldenburg (Oldenburg)* ist die Feststellungsklage auch begründet: »Die Klägerin ist gemäß § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO berechtigt, ein gelbes Blinklicht auf ihrem LKW [...] zu führen.« Dieses Ergebnis wird anschließend – wie es der Urteilstchnik entspricht<sup>22</sup> – geradezu mustergültig begründet: Das Fahrzeug der Klägerin ist mit rot-weißen Warnmarkierungen nach DIN 30710 ausgestattet, und es dient auch der »Müllabfuhr«, denn dieses Tatbestandsmerkmal ist nach Sinn und Zweck der Normen des Straßenverkehrsrechts weit auszulegen. Es umfasst nicht nur die Abfuhr unverwertbaren Abfalls, sondern auch die Abfuhr wiederverwertbarer Stoffe, die von den Haushalten der Entsorgung zugeführt werden.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> Ihr Prozessbevollmächtigter hatte – vgl. *VG Oldenburg (Oldenburg)*, 7 A 2050/08 vom 20. März 2009, Rn. 9 – die Klageschrift am Tag des Fristablaufs, einem Freitag, gefertigt. Eine ansonsten wohl zuverlässige und erfahrene Angestellte hatte sich erboten, die Klageschrift noch am selben Abend beim VG einzuwerfen, dies jedoch – geradezu lehrbuchmäßig – »aufgrund eines Streits mit ihrem Freund« vergessen, so dass die Klageschrift erst einige Tage später beim VG einging. Das Verschulden der Dame wäre der Klägerin wohl nicht zuzurechnen gewesen, so dass ihr die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gem. § 60 Abs. 1 VwGO zu gewähren gewesen wäre (s. dazu allgemein *Kopp/Schenke*, VwGO [162009], § 60 Rn. 21).

<sup>22</sup> S. zur Unterscheidung von Urteils- und Gutachtentechnik die klärende Anmerkung von *Fahl*, JuS 1996, 280 zu *Wolf*, JuS 1996, 30ff.

<sup>23</sup> In § 3 Abs. 1 S. 2 KrW-/AbfG werden »Abfälle zur Verwertung« und »Abfälle zur Beseitigung« unterschieden. »Abfälle« sind gem. § 1 Abs. 1 S. 1 KrW-/AbfG alle be-

<sup>20</sup> Dies ist zulässig, da nicht die Klageerhebung als solche, sondern nur einer von mehreren Anträgen bedingt ist, vgl. *Kopp/Schenke*, VwGO (162009), § 82 Rn. 9.

Der »Müllabfuhr« dient »jedes Fahrzeug, mit dem (verwertbare oder unverwertbare) Abfälle im Sinne des KrW-/AbfG rechtmäßig in solcher Weise von Haushalten eingesammelt und abtransportiert werden, dass die nach allgemeiner Anschauung »müllabfuhrtypischen« Gefahren für den Straßenverkehr entstehen. Zu diesen Gefahren zählen insbesondere das langsame Fahren von einer Aufladestelle zu der meist nicht sehr weit entfernten nächsten Aufladestelle, verbunden mit häufigem Anhalten am Straßenrand sowie dem häufigen Auf- und Absteigen von Arbeitern, die am Straßenrand abgestellte Gegenstände auf das Fahrzeug verladen.«

Anschließend setzt sich das Gericht mit den von der Beklagten vorgebrachten Einwänden gegen diese eher weite Deutung des »Müllabfuhr«-Begriffs auseinander. Es weist darauf hin, dass § 13 KrW-/AbfG sowohl die Abfuhr von Abfällen zur Verwertung durch öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger (§ 13 Abs. 1 Nr. 1 KrW-/AbfG) als auch durch gewerbliche Sammlungen zulässt (§ 13 Abs. 3 Nr. 3 KrW-/AbfG) und dass die für den Straßenverkehr entstehenden Gefahren in beiden Fällen dieselben sind: »Sie hängen allein von der Art und Weise ab, in der der Entsorger seine Fahrzeuge und Arbeitskräfte bei der Abfallsammlung einsetzt, nicht aber von der Rechtsform des Entsorgers.«

Auch die systematische Interpretation des § 52 Abs. 4 StVZO zeigt, dass der Ordnungsgeber die Ausstattung mit gelben Blinklichtern nicht auf Fahrzeuge beschränken wollte, mit denen ein Hoheitsträger öffentlich-rechtliche Aufgaben erfüllt: So können auch Pannenhilfsfahrzeuge (Nr. 2), ungewöhnlich lange oder breite Fahrzeuge (Nr. 3) und Begleitfahrzeuge nach Nr. 4 mit gelben Blinklichtern ausgestattet werden, obwohl sie nicht von Hoheitsträgern eingesetzt werden.<sup>24</sup> Auch die Regelung der StVO über die Verwendung und Bedeutung des gelben Blinklichts ergeben nach Ansicht des Gerichts keinerlei Anhaltspunkte für einen Hoheitsträger-Vorbehalt: Das gelbe Blinklicht hat – anders als das blaue – keinerlei hoheitlichen Befehlscharakter, sondern warnt schlicht vor Gefahren, insbesondere vor Gefahrenstellen und

weglichen Sachen, die unter die im Anhang I aufgeführten Gruppen fallen (bspw. Abfallgruppe Q 14: »Produkte, die vom Besitzer nicht oder nicht mehr verwendet werden«) und deren sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss.

<sup>24</sup> Zweifelhaft ist indes, ob diese Beobachtung wirklich etwas für die Deutung der Nr. 1 hergibt – es wäre zumindest denkbar, dass in Nr. 1 nur behördliche, in den Nrn. 2–4 auch nichtbehördliche Fahrzeuge erfasst werden sollten. Die Vorläuferfassungen der Vorschrift zeigen auch, dass diese zumindest zeitweise so konzipiert war (s. dazu die Ausführungen unter [VI.], insbesondere zu der ab 1960 gültigen Fassung).

ungewöhnlich langsamen Fahrzeugen.<sup>25</sup>

Auch aus den Sonderrechten, die der Müllabfuhr dienenden Fahrzeugen in § 35 Abs. 6 S. 1 StVO eingeräumt werden<sup>26</sup>, folgt nicht, dass nur die Fahrzeuge öffentlich-rechtlicher Müllentsorger »Müllabfuhrfahrzeuge« im Sinne des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVO sind. Ob diese Sonderrechte nur den Müllabfuhrfahrzeugen öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger zustehen, lässt das Gericht offen: Schon das langsame Fahren von Haus zu Haus und die Aufladetätigkeit im öffentlichen Straßenraum rufen nämlich – auch ohne Inanspruchnahme der Sonderrechte – so viele »müllabfuhrtypische« Verkehrsgefahren hervor, dass die Ausstattung dieser Fahrzeuge mit gelbem Blinklicht gerechtfertigt ist.<sup>27</sup> Dass das gelbe Blinklicht *nur* bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten eingesetzt werden darf, lässt sich weder der StVO noch der StVZO entnehmen. Seine Verwendung ist gem. § 38 Abs. 3 S. 3 StVO auch zulässig, um vor »ungewöhnlich langsam fahrenden« Fahrzeugen zu warnen, und »[u]ngewöhnlich langsam« fährt ein Müllsammel-fahrzeug« nach Ansicht des Gerichts »auch dann, wenn es keine Sonderrechte nach § 35 Abs. 6 Satz 1 StVO in Anspruch nimmt.«

Eine Einschränkung formuliert das Gericht aber doch: Da ein öffentliches Interesse daran, eine verbotene Tätigkeit durch eine besondere Fahrzeugausstattung leichter und sicherer zu machen, nicht ersichtlich ist, kann ein Fahrzeug nicht als »Müllabfuhrfahrzeug« im Sinne des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO gelten, wenn es zu einer Abfallsammlung eingesetzt werden soll, die nach dem KrW-/AbfG offensichtlich rechtswidrig

<sup>25</sup> Ganz präzise ist die Entscheidung an dieser Stelle freilich nicht: Nicht allein, sondern nur zusammen mit dem Einsatzhorn ordnet das blaue Blinklicht gem. § 38 Abs. 1 S. 2 StVO an: »Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen.« Das blaue Blinklicht darf gem. § 38 Abs. 2 StVO aber auch allein eingesetzt werden, etwa zur Warnung an Unfall- und sonstigen Einsatzstellen. Richtig ist, dass nur das blaue Blinklicht Befehlscharakter erlangen *kann* – wenn es zusammen mit dem Einsatzhorn eingesetzt wird.

<sup>26</sup> S.o. (Fn. 12).

<sup>27</sup> Hier könnte man freilich fragen, ob das langsame von-Haus-zu-Haus-Fahren nicht gegen § 3 Abs. 2 StVO (kein verkehrsflussbehinderndes Langsamfahren ohne »triftigen« Grund) verstößt, so dass bereits darin eine Inanspruchnahme der Sonderrechte des § 35 Abs. 6 S. 1 StVO zu sehen ist. Ausweislich der amtlichen Begründung zu § 3 Abs. 2 StVO (vgl. König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht [<sup>40</sup>2009], § 3 StVO Rn. 7) ist ein Grund für verkehrsflussbehinderndes Langsamfahren »triftig« i.S.d. § 3 Abs. StVO, »wenn er subjektiv oder objektiv das Langsamfahren rechtfertigt, z.B. wegen mangelhafter Motorleistung oder weil es gegen Autokrankheit empfindlichen Mitfahrern bei schnellerem Fahren übel wird«.

ist.<sup>28</sup> Abschließend legt das Gericht dar, warum das Fahrzeug der Klägerin den herausgearbeiteten Anforderungen entspricht und daher als »der Müllabfuhr dienen[des]« Fahrzeug im Sinne des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO anzusehen ist: Sie sammelt und transportiert Abfälle im Sinne des § 3 Abs. 1 S. 1 KrW-/AbfG, sie führt diese Sammlungen in einer Art Weise durch, bei der »müllabfuhrtypische Gefahren« entstehen, und ihre Tätigkeit ist nach § 13 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 KrW-/AbfG genehmigungsfrei zulässig.<sup>29</sup>

## VI. Zusammenfassende Bewertung und weiterführende Hinweise

Das *VG Oldenburg (Oldenburg)* hat sich also mit nachvollziehbarer Begründung für eine eher weite Deutung des Begriffs »Müllabfuhr« in § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO entschieden, der Klägerin Recht gegeben und die von der Beklagten geltend gemachten Einwände zurückgewiesen. Ob Sinn und Zweck der straßenverkehrsrechtlichen Normen *nur* diese Deutung des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO zulassen – davon geht das Gericht aus<sup>30</sup> –, ist indes fraglich. Mit § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO jedenfalls verfolgt der Ordnungsgeber – und das sieht das Gericht auch – einen doppelten oder präziser: zwei tendenziell gegenläufige Zwecke: »§ 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO will es im Interesse der Verkehrssicherheit einerseits ermöglichen, dass gelbes Blinklicht zur Warnung vor Gefahrenstellen eingesetzt werden kann, soll andererseits aber zur Vermeidung eines »Gewöhnungseffektes« auch einen übermäßigen Gebrauch dieses Warnsignals verhindern.«<sup>31</sup> Zur Verwirklichung des letztgenannten Zwecks ließe sich durchaus auch ein restriktives Verständnis des Müllabfuhr-Begriffs vertreten. Dient das Fahrzeug der klagenden Schrottsammlerin der Müllabfuhr? Ein Blick in den Standardkommentar zum Straßenverkehrsrecht, den das Gericht natürlich herangezogen hat<sup>32</sup>, hilft nicht weiter: Er widmet dem gesamten § 52 Abs. 4 StVZO ganze dreieinhalb Zeilen und verliert kein Wort zur »Müllabfuhr«.<sup>33</sup> Was

also tun? Möglicherweise führt die historische Interpretation der Vorschrift<sup>34</sup>, genauer: ein Vergleich der heutigen Fassung der Vorschrift mit den Vorläuferfassungen des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO weiter<sup>35</sup>:

§ 52 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr vom 13. November 1937 hatte nur drei Absätze, und der dritte lautete: »Kenn-Scheinwerfer (Scheinwerfer mit farbigem Licht zur Kennzeichnung besonderer Fahrzeuge) dürfen nur mit Genehmigung des Reichsführers SS und Chefs der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern geführt werden.«<sup>36</sup> Ursprünglich durften solche Leuchten also nur mit behördlicher Genehmigung geführt werden.<sup>37</sup>

1956 wurde § 52 StVZO dann um einen vierten Absatz ergänzt, der die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit orangefarbenen Blinkleuchten folgendermaßen regelte: »Kraftfahrzeuge des Straßenwinterdienstes der öffentlichen Verwaltungen dürfen mit einer nach vorn gerichteten Blinkleuchte für orangefarbenes Licht ausgerüstet sein.«<sup>38</sup> Hier musste es sich also um behördliche Fahrzeuge handeln, die dann aber keiner gesonderten Genehmigung für die Ausrüstung mit orangefarbenen Blinkleuchten mehr bedurften.<sup>39</sup>

1960 wurde gelb als Farbe bestimmt, aus den nach vorn gerichteten Blinkleuchten wurden ein bis zwei von allen Seiten erkennbare »Rundumlichter«, und der Kreis der berechtigten Fahrzeuge wurde erheblich erweitert: Zu den Kraftfahrzeugen des öffentlichen Straßendienstes, nun unter Buchstabe a) geführt, gesellten sich »b) Weichenreinigungswagen, Kurvenschmierwagen und Turmwagen für Oberleitungen der Straßenbahnen und der Oberleitungsomnibusse, c) Abschleppwagen und d) Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 2,50 m, sofern die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat.«<sup>40</sup> In der amtlichen Begründung hieß es dazu: »Solche Leuchten durften bisher nur an Kraftfahrzeugen des Straßenwinterdienstes der öffentlichen Verwaltungen verwendet werden. Eine entsprechende

<sup>28</sup> Das Gericht hält hier mit Recht nur eine Evidenzkontrolle für angebracht, da es in der Tat »nicht Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde sein kann, bei der Anwendung des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO den betreffenden Sachverhalt bis ins Detail abfallrechtlich zu beurteilen«.

<sup>29</sup> S. dazu näher *VG Oldenburg (Oldenburg)*, 7 A 2050/08 vom 20. März 2009, Rn. 38ff.

<sup>30</sup> *VG Oldenburg (Oldenburg)*, 7 A 2050/08 vom 20. März 2009, Rn. 30: »Der Begriff der »Müllabfuhr« ist im Straßenverkehrsrecht entsprechend dem Sinn und Zweck dieser Normen weit auszulegen [...]«.

<sup>31</sup> *VG Oldenburg (Oldenburg)*, 7 A 2050/08 vom 20. März 2009, Rn. 31.

<sup>32</sup> Vgl. *VG Oldenburg (Oldenburg)*, 7 A 2050/08 vom 20. März 2009, Rn. 26 u. 30.

<sup>33</sup> *Dauer*, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht (40/2009), § 52 StVZO Rn. 8.

<sup>34</sup> Allgemein zur Bedeutung der historischen Interpretation *Looschelders/Roth*, Juristische Methodik im Prozess der Rechtsanwendung (1996), 155ff.

<sup>35</sup> Das Reichsgesetzblatt ist unter <http://alex.onb.ac.at/>, das Bundesgesetzblatt unter <http://www.bgbl.de> auch im Internet leicht zugänglich.

<sup>36</sup> RGBI 1937, 1215 (1231).

<sup>37</sup> Gelbes Blinklicht wurde durch Runderlasse aus den Jahren 1939, 1949 und 1954 zugelassen; Fundstellen bei *Rüth*, in: Müller, Straßenverkehrsrecht I (22/1969), § 52 StVZO Rn. 13 m. Fn. 29–31.

<sup>38</sup> Verordnung zur Änderung der Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 14. März 1956, BGBl. I, 199 (202).

<sup>39</sup> Vgl. *Rüth*, in: Müller, Straßenverkehrsrecht I (22/1969), § 52 StVZO Rn. 13.

<sup>40</sup> Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960, BGBl. I, 485 (508f.).

Sicherung ist aber auch für andere Fahrzeuge erforderlich, die die Fahrbahn der Zweckbestimmung der Fahrzeuge entsprechend abweichend von § 8 StVO in Anspruch nehmen oder die aus anderen Gründen besonders auffällig kenntlich gemacht werden müssen.<sup>41</sup> Mit gelben Blinklichtern durften nun also auch bestimmte Fahrzeuge besonders kenntlich gemacht werden, die nicht der öffentlichen Verwaltung gehörten.<sup>42</sup> In Buchstabe a) allerdings, dem Vorläufer des heutigen § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO, blieb es bei der Beschränkung auf Kraftfahrzeuge des öffentlichen Straßendienstes.<sup>43</sup>

1973 erhielt § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO dann im Wesentlichen seine heutige Fassung: »Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung von Straßen oder von Anlagen im Straßenraum oder die der Müllabfuhr dienen und durch einen weiß-roten Anstrich oder durch weiß-rot-weiße Warnfähnen gekennzeichnet sind«<sup>44</sup>, durften künftig mit einer oder zwei Kennleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) ausgerüstet sein. In der amtlichen Begründung hieß es dazu: »Die Änderung umfasst den durch § 35 Abs. 6 StVO bevorrechtigten Kreis der Fahrzeuge und schließt die in den bisherigen Nummern 1 und 2 aufgeführten Fahrzeuge ein. Die vom Text der StVO abweichende Formulierung muss gewählt werden, um die Fahrzeuge der bisherigen Nr. 2 mitzuerfassen.«<sup>45</sup> Der Verordnungsgeber wählte also eine Formulierung, die die Kraftfahrzeuge des öffentlichen Straßendienstes, die nicht zwingend von öffentlichen Trägern betriebenen Straßenbahn- und Omnibuswartungsfahrzeuge der bisherigen Nr. 2 und die in § 35 Abs. 6 StVO aufgeführten Fahrzeuge einschließen sollte, darunter auch die »der Müllabfuhr dienen[den]« Fahrzeuge.

Es kann also, da der Verordnungsgeber, was die »der

Müllabfuhr dienen[den] Fahrzeuge« angeht, offenbar einen Gleichklang zwischen § 35 Abs. 6 StVO (Sonderrechte) und § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO (Ausrüstung mit gelben Blinklichtern) herstellen wollte, wohl entgegen der Ansicht des *VG Oldenburg (Oldenburg)*<sup>46</sup> doch nicht offenbleiben, ob die Sonderrechte des § 35 Abs. 6 S. 1 StVO nach dem Willen des Verordnungsgebers nur den Müllabfuhrfahrzeugen öffentlichrechtlicher Entsorgungsträger zustehen sollen. Dafür ist jedoch nichts ersichtlich. Insbesondere ergeben sich weder aus der amtlichen Begründung<sup>47</sup> noch aus der Verwaltungsvorschrift<sup>48</sup> zu § 35 Abs. 6 S. 1 StVO<sup>49</sup> irgendwelche Anhaltspunkte dafür, dass nur behördliche Fahrzeuge als »der Müllabfuhr dienen[d]« anzusehen sein sollen: »Neben den eigentlichen Wegdienstfahrzeugen sind in Abs. 6 auch noch Fahrzeuge aufgeführt, die der Müllabfuhr dienen. Das beschränkte Vorrecht steht auch diesen Fahrzeugen nur zu, wenn sie entsprechend gekennzeichnet sind. Dass es sich um gemeindliche Müllabfuhr handeln muss, ist dagegen nicht Voraussetzung.«<sup>50</sup>

Anders als in dem eingangs erwähnten Wuppertaler Blaublichtfall, in dem die Gerichte ihre tendenziell enge Deutung des Polizeibegriffs auch historisch begründen konnten<sup>51</sup>, dürfte die Entwicklungsgeschichte des § 52 Abs. 4 Nr. 1 StVZO eher für die weite Deutung des Müllabfuhr-Begriffs sprechen, die das *VG Oldenburg (Oldenburg)* seiner Entscheidung zugrundegelegt hat. Wie das *OVG Lüneburg* in dieser Frage entscheiden wird – die Beklagte hat Berufung eingelegt –, bleibt abzuwarten.

<sup>46</sup> *VG Oldenburg (Oldenburg)*, 7 A 2050/08 vom 20. März 2009, Rn. 36.

<sup>47</sup> VkB1 1970, 797 (816f.).

<sup>48</sup> VkB1 1970, 758 (767f.).

<sup>49</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970, BGBl. I, 1565 (1578). Ausweislich der amtlichen Begründung zu § 35 (vgl. Fn. 47) sollten in § 35 »die Vorschriften des § 48 Abs. 1 und 2, des § 46 Abs. 1 S. 1 und 2 und des § 41a StVO (alt) zusammengefasst« werden. Auch zu § 41a StVO (Kennzeichnungspflicht, Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 14. März 1956, BGBl. I, 199 [208]) noch zu § 46 Abs. 1 S. 1 StVO (Sonderrechte, Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 24. August 1953, BGBl. I, 1131 [1149]) lassen sich keinerlei Indizien dafür finden, dass nur behördliche Fahrzeuge »der Müllabfuhr dienend[e]« sein sollten.

<sup>50</sup> *Möhl*, in: Müller, Straßenverkehrsrecht III (221973), § 35 StVO Rn. 10.

<sup>51</sup> Sowohl das *OVG Münster* als auch das *VG Düsseldorf* (Fn. 3) begründen eingehend, warum die »Entstehungsgeschichte« der Norm (präziser: deren Entwicklungsgeschichte, zur Terminologie näher *Looschelders/Roth*, Juristische Methodik im Prozess der Rechtsanwendung [1996], 155ff. [historische Interpretation] und 157ff. [genetische Interpretation]) eine enge Auslegung des Polizeibegriffs in § 52 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 StVZO nahelegt.

<sup>41</sup> VkB1 1960, 454 (470). Das »Verkehrsblatt« (abgekürzt: VkB1) ist das Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland (Signatur im Juristischen Seminar der Universität Bonn: Oa 49).

<sup>42</sup> Vgl. *Rüth*, in: Müller, Straßenverkehrsrecht I (221969), § 52 StVZO Rn. 16 zu den unter b) genannten Fahrzeugen: »Hier kommt es nicht darauf an, ob sie Fahrzeuge der öffentlichen Verwaltung sind.« 1963 schon musste der Bundesverkehrsminister (VkB1 1963, 163) darum bitten, »gegen den Missbrauch des gelben Blinklichts [durch Abschleppwagen, etwa bei der Leerfahrt zu einer Unfallstelle, cg.] einzuschreiten, da dessen vermehrtes Auftreten die Warnwirkung verringert.«

<sup>43</sup> Vgl. *Rüth*, in: Müller, Straßenverkehrsrecht I (221969), § 52 StVZO Rn. 15: »Gelbes Blinklicht dürfen aber nur die Straßendienstkraftfahrzeuge der öffentlichen Verwaltung führen, d.h. soweit diese Halter der genannten Kraftfahrzeuge sind.«

<sup>44</sup> Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 20. Juni 1973, BGBl. I, 638 (649).

<sup>45</sup> VkB1 1973, 399 (410).