

Rote Kennzeichen für professionelle Fahrzeugüberführungen

Ein Vorschlag zur Ergänzung von § 41 Abs. 2 FZV für eine einheitliche Handhabung

Die **Bahn Express GmbH** ist ein Unternehmen, das den Prozess der **Fahrzeugüberführung modernisiert**. Statt Fahrzeuge auf großen Autotransportern zu bündeln, überführen wir sie einzeln auf eigener Achse im Auftrag von Autohäusern, Herstellern, Werkstätten, Leasinggesellschaften und Flottenbetreibern. So verkürzen sich Lieferzeiten von üblicherweise zwei bis vier Wochen auf wenige Tage. Händler, Hersteller und Flottenbetreiber profitieren von kürzeren Standzeiten, einer spürbar effizienteren Logistik. Seit Januar 2026 sind wir auch in Deutschland tätig. Im Rahmen unserer Tätigkeit stoßen wir auf eine **strukturelle Lücke in § 41 Abs. 2 FZV**, die nach unserer Erfahrung zu erheblichem Verwaltungsaufwand und uneinheitlichen Vollzugslösungen führt.

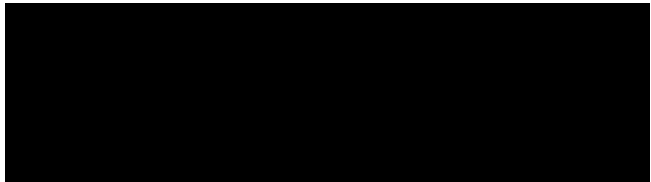
Für die Überführung nicht zugelassener oder abgemeldeter Fahrzeuge werden rote Kennzeichen nach § 41 Abs. 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung benötigt (sogenannte 06-Kennzeichen). Die Vorschrift benennt als Empfänger zuverlässige Kraftfahrzeughersteller, Teilehersteller, Werkstätten, Händler sowie, seit 2024, Hersteller zulassungspflichtiger Anhänger. Spezialisierte Überführungsunternehmen sind darin nicht explizit erfasst.

Das entspricht der Entstehungszeit der Vorschrift, in der die gewerbliche Einzelüberführung auf eigener Achse als eigenständige Dienstleistung noch nicht vorgesehen war.

Die Folge tragen heute vor allem die Zulassungsstellen. Ein wiederkehrender, gleichförmiger Sachverhalt lässt sich nur über Einzelanträge und Ausnahmelösungen abbilden, die jeweils vollständig geprüft werden müssen. Den Bearbeitungsaufwand dafür veranschlagt das Bundesverkehrsministerium selbst mit rund zwei Stunden je Antrag (BR-Drs. 70/23).

Wir haben auch geprüft, ob das bestehende Kurzzeitkennzeichen nach § 42 FZV hier bereits eine Lösung böte. Das ist aus unserer Sicht nicht der Fall: Es setzt eine bestandene Hauptuntersuchung voraus, die bei abgemeldeten Handelsfahrzeugen in aller Regel noch nicht vorliegt, und deckt ohne sie ausschließlich Fahrten zur Prüfstelle ab, nicht die eigentliche Überführung. Zudem ist es fahrzeuggebunden, nur fünf Tage gültig und erfordert je Fahrzeug einen eigenen, persönlich vorzunehmenden Zulassungsvorgang, was den Bearbeitungsaufwand der Zulassungsstellen bei wiederkehrenden gewerblichen Vorgängen eher vervielfacht als verringert.

Weil wir an einer Lösung interessiert sind, die diese Belastung für alle Beteiligten verringert, möchten wir einen konkreten Regelungsvorschlag zur Diskussion stellen. Kern des Vorschlags ist, § 41 Abs. 2 FZV um die Kategorie „**zuverlässige gewerbliche Fahrzeugüberführungsunternehmen**“ zu ergänzen. Eine solche Ergänzung entspräche dem **Muster und Präzedenzfall aus dem Jahr 2024**, in dem das Bundesverkehrsministerium die Hersteller zulassungspflichtiger Anhänger in die Verordnung aufgenommen hat. Die amtliche Begründung zur damaligen Erweiterung stellte insbesondere darauf ab, dass die bis dahin erforderlichen Ausnahmegenehmigungen eine bürokratische Hürde darstellten und sowohl auf Seiten der Behörden als auch der Antragsteller Ressourcen banden. Aus unserer Sicht weist die Situation gewerblicher Fahrzeugüberführungsunternehmen eine vergleichbare Struktur auf.



Zwei Punkte sind uns dabei wichtig. **Erstens** schlagen wir **keine Absenkung des Prüfmaßstabs** vor: Das Tatbestandsmerkmal der Zuverlässigkeit bliebe unverändert erhalten, ebenso die Möglichkeit der Zulassungsbehörde, die Zuteilung zu befristen und bei Verstößen zu widerrufen. Auch die Nachweispflichten des § 41 Abs. 3 FZV gälten für die neue Kategorie unmittelbar; insoweit müssten keine neuen Vorschriften geschaffen werden.

Zweitens halten wir eine **trennscharfe Abgrenzung** für notwendig, damit die Kategorie nicht zu Umgehungsgestaltungen einlädt. Sinnvoll erscheint uns eine **gewerberechtlich anknüpfende Begriffsbestimmung**, die auf die Überführung als tatsächlichen Gegenstand des Gewerbebetriebs abstellt.

Der wesentliche Vollzugsvorteil läge darin, dass die **Zuverlässigkeit einmalig auf Unternehmensebene geprüft** würde, so wie heute bereits bei Herstellern, Händlern und Werkstätten, statt für jeden einzelnen Überführungsvorgang oder jeden einzelnen Fahrer erneut bewertet werden zu müssen. Die fahrtenbezogenen Dokumentationspflichten des § 41 Abs. 3 FZV blieben dagegen vollständig erhalten. Die Zulassungsbehörde hätte damit einen dauerhaft verantwortlichen und überprüften Kennzeicheninhaber als Ansprechpartner, während jede einzelne Nutzung nachvollziehbar bliebe.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Aus unserer Sicht entstünde auf diese Weise ein **Rahmen, der den praktischen Anforderungen moderner professioneller Fahrzeuglogistik Rechnung trägt** und zugleich den **berechtigten Interessen der Behörden an Kontrolle, Rückverfolgbarkeit und Missbrauchsschutz entspricht**.