

### Wohnmobile:

# Fahrpersonalrechtliche Betrachtung

## I. Einleitung:

**Wohnmobile oder Wohnmobilkombinationen (Wohnmobil + Anhänger) dienen grundsätzlich nicht der Güterbeförderung, sondern der individuellen Fortbewegung zu einem bestimmten Reiseziel und dienen zugleich als Unterkunft. Der Wohnbereich – sowie gegebenenfalls vorhandene Lademöglichkeiten – schließen jedoch eine Güterbeförderung nicht vollständig aus.**

**Seit Beginn des Jahres 2025 sind in den unterschiedlichsten Fachzeitschriften, Foren und Videoportalen vermehrt Veröffentlichungen hinsichtlich einer Verpflichtung zum Einbau und der Nutzung von Fahrtenschreibern in Wohnmobilen und zur Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten auszumachen.**

Dabei wird diese Thematik vielfach als „neue Aufzeichnungspflicht“ beschrieben.

Bereits an dieser Stelle möchten wir anmerken, dass es sich hierbei keineswegs um eine neue rechtliche Bewertung handelt. Diese Fragestellung und die damit verbundene Diskussion besteht bereits seit in Kraft treten der VO (EG) Nr. 561/2006 am 15.06.2006.

Neu hingegen ist der Umstand, dass – sofern ein nachweispflichtiges Fahrzeug (siehe dazu nachfolgend) im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird – impliziert durch das sogenannte Mobilitätspaket, VO (EU) 2020/1054 – eine Verpflichtung zum Neueinbau bzw. zur Umrüstung zu sogenannten intelligenten Fahrtenschreibern der G2V2 (siehe dazu auch BERUFSKRAFTFAHRER-Zeitung 1/2-2025) besteht.

In den Fällen, in denen ein Wohnmobil unter den Anwendungsbereich der EG-Sozialvorschriften fällt, sind Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten uneingeschränkt nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 561/2006 zu beachten und konsequenterweise weitere **Verpflichtungen** zu prüfen:

- Einbau und Nutzung eines Fahrtenschreibers gemäß den Vorgaben der VO (EU) Nr. 165/2014
- Regelmäßige Kalibrierung (alle zwei Jahre)
- Nachweispflicht über einen Zeitraum von 1 + 56 Tagen
- Einsatz einer Fahrerkarte (und Unternehmenskarte)
- Manuelle Nachträge
- Eingabe von Positionsdaten (z. B. Länderkennung bei Beginn/Ende des Tages)
- Aufbewahrung und Archivierung der Daten, etc.

Die vorgenannten gesetzlichen Maßgaben würden dazu führen, dass die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, nicht in dem Wohnmobil verbracht werden dürften. Solche Ruhezeiten müssten in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen verbracht werden.

Somit müsste der nachweispflichtige Wohnmobilmfahrer, der mehrere Tage am Gardasee verbringt, außerhalb des Fahr-

zeuges in einem Hotel übernachten, während der Rest der Familie im Wohnmobil nächtigen dürfte.

Aus den vorangegangenen Ausführungen ist bereits ersichtlich, dass sowohl erheblicher Diskussionsbedarf als auch zahlreiche Unsicherheiten bestehen und die Thematik (noch) europäinheitlich klar und praxisnah zu regeln ist.

Im Nachfolgenden möchten auch wir uns diesem speziellen Thema annehmen und dieses praxisnah – orientiert am derzeit in Deutschland geltendem Recht – darstellen.

## II. Abgrenzungskriterien

Wohnmobile sind Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung. Zur Klärung der rechtlichen Einordnung hinsichtlich des Einbaus und der Nutzung von Fahrtenschreibern in Wohnmobilen ist stets der **Einzelfall zu prüfen**.

Dabei kann es zu völlig unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Abhängigkeitsfaktoren sind in diesem Zusammenhang:

- Gewerbliche oder private Nutzung
- Personenbeförderungsmöglichkeiten (S1+S2 der Zulassungsdokumente)
- Zulässige Höchstmasse (zHM) des Fahrzeuges bzw. der Fahrzeugkombinationen
- Einsatz mit oder ohne Anhänger
- Tatsächlich vorhandener spezieller Laderaum
- Individueller Fahrzeugeinsatz und damit verbundene internationale bzw. nationale Ausnahmen
- Individuelle Regelungen bzw. Auslegungen in den einzelnen Mitgliedstaaten.

## III. Europäisches Recht und Zulassungsverfahren

Im EU-Recht gibt es keine gesetzliche Regelung, die sich speziell mit einem Wohnmobil befasst.

Die VO (EG) Nr. 561/2006 gilt – sofern kein Ausnahmetatbestand vorliegt – gemäß Artikel 2 für Beförderungen im Straßenverkehr:

- a) **Güterbeförderung** mit Fahrzeugen, deren zHM einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger **3,5 t übersteigt**,
  - aa) ab dem 1. Juli 2026 bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungen oder bei Kabotagebeförderungen mit Fahrzeugen, deren zHM einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt, oder
- b) **Personenbeförderung** mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von **mehr als neun Personen** einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.

*Artikel 4 Buchstabe a) der VO (EG) Nr. 561/2006 definiert:*

„**Beförderung im Straßenverkehr**“ jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs.

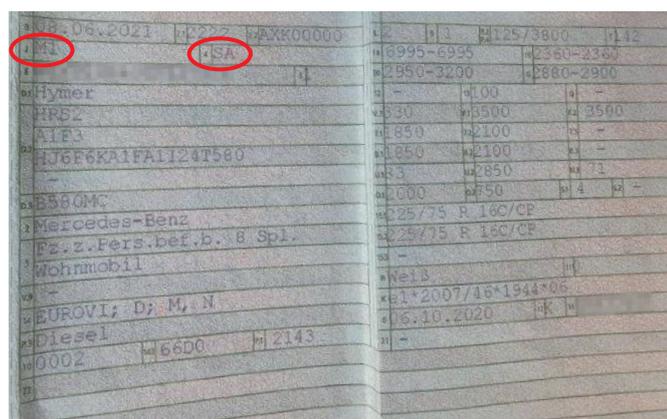
Artikel 4 Buchstabe b) der VO (EG) Nr. 561/2006 definiert:

„Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug, eine Zugmaschine, einen Anhänger oder Sattelanhänger oder eine Kombination dieser Fahrzeuge gemäß den nachstehenden Definitionen:

- „Kraftfahrzeug“: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das normalerweise zur Personen- oder Güterbeförderung verwendet wird, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
- „Zugmaschine“: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das speziell dafür ausgelegt ist, Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder zu bewegen, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
- „Anhänger“: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder eine Zugmaschine angehängt zu werden;
- „Sattelanhänger“: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, dass ein beträchtlicher Teil seines Eigengewichts und des Gewichts seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;

Innerhalb dieser Verordnung wird jedoch keine Unterscheidung nach speziellen Fahrzeugklassen gemacht.

Daher ist zunächst ein Blick in die Zulassungsbescheinigung (bei einem Solofahrzeug) bzw. in die Zulassungsbescheinigungen (bei Kombinationen Zugfahrzeug und Anhänger) erforderlich.



Zulassungsbescheinigung Teil I aus Deutschland.

Feld 3: M1 Fahrzeug, das für die Personenbeförderung ausgelegt und gebaut ist, mit mindestens vier Rädern und höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz

Feld 4: SA Wohnmobil



Nach dem bundeseinheitlichen Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern werden –

basierend auf der VO (EU) 2018/858 zur Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge – Wohnmobile wie folgt zugelassen:

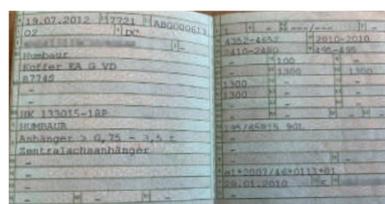
|     | Bezeichnung | Code | Begriffsbestimmung   |
|-----|-------------|------|--|
| 5.1 | Wohnmobil   | SA   | Fahrzeug der Klasse M mit Platz für die Unterbringung von Personen, das mindestens die folgende Ausrüstung umfasst:<br>a) Sitze und Tisch,<br>b) Sitze, die zu Schlafgelegenheiten geändert werden können,<br>c) Kochmöglichkeit,<br>d) Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen.<br>Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen.<br>Jedoch kann der Tisch so gebaut sein, dass er leicht zu entfernen ist. |

| Identifications et caractéristiques techniques du véhicule |                        | Nombre de places                            |                      |
|--|------------------------|---|----------------------|
| K N° de réception  | 01*2018/858*00184102   | S.1 Places assises                          | 4                    |
| K Catégorie  | VEHICULE SPECIAL M1    | S.2 Places debout                           |                      |
| Z.1 Forme carrosserie                                      | SA                     | Nombre et type d'essieux                    |                      |
| D.1 Marque   | WEINBERG               | L Nombre essieux                            | simples 2            |
| D.1 Variante   | R53                    | tandem                                      |                      |
| D.2 Version  | 530770SABC84           | idem  |                      |
| D.3 Dénomination   | R53                    | Données moteur                              |                      |
| Masse en ordre de marche                                   |                        | P.1 Cylindricité                            | 1950 cm <sup>3</sup> |
| G Masse en ordre de marche                                 | 2890 kg                | P.2 Puissance                               | 125 kW               |
| Masses maximales autorisées (MMA)                          |                        | P.3 Carburant                               | DIESEL               |
| F.1 Technique  |                        | Q Puissance / Poids                         |                      |
| F.2 Nationale  | 3500 kg                | Emission et classe environnementale         |                      |
| F.3 Ensemble   |                        | V.7 CO <sub>2</sub>                         | 346 g/km             |
| MMA Essieux  |                        | V.9 Norme euro                              | EURO VI E            |
| N.1 essieu 1   | 1850 kg                | Caractéristiques techniques supplémentaires |                      |
| N.2 essieu 2   | 2100 kg                | Dimensions                                  |                      |
| N.3 essieu 3   |                        | minimale maximale                           |                      |
| N.4 essieu 4   |                        | Z.2 Longueur                                |                      |
| N.5 essieu 5   |                        | Z.3 Largeur                                 |                      |
| Masses maximales autorisées remorquables                   |                        | Z.4 Hauteur                                 |                      |
| O.1 Avec freins  |                        | Pneumatiques                                |                      |
| O.2 Sans freins  |                        | essieu 1                                    |                      |
| Z.6 Point d'attelage                                       |                        | essieu 2                                    |                      |
| Niveau sonore  |                        | essieu 3                                    |                      |
| U.1 A l'arrêt  | 81 dB(A)               | essieu 4                                    |                      |
| U.2 Vitesse du moteur                                      | 2850 min <sup>-1</sup> | essieu 5                                    |                      |
| U.3 En marche  | 70 dB(A)               |   |                      |

Zulassungsbescheinigung aus Luxemburg.

Somit handelt es sich bei den Wohnmobilen (Solofahrzeuge) grundsätzlich um Fahrzeuge zur Personenbeförderung, welche nicht über mehr als acht Fahrgastsitzplätze verfügen.

Eine andere rechtliche Betrachtung ergibt sich jedoch, wenn sich am ziehenden Fahrzeug ein Anhänger befindet (Klasse O = Anhänger und damit ein Fahrzeug zur Güterbeförderung). Solche Kombinationen sind in der Praxis recht häufig anzutreffen, wenn beispielsweise auf einem Anhänger ein zusätzlicher Klein-Pkw, Zweiräder, E-Bikes, Boote oder Pferde mitgeführt werden.



Zulassungsbescheinigungen aus Deutschland.



Bei solchen „Anhängereinsätzen“ sind die zHM beider Fahrzeuge (Feld F2 der Zulassungsdokumente) zu addieren.

Eine europaweite Ausnahme gilt gemäß Artikel 3 Buchstabe h der VO (EG) Nr. 561/2006 in solchen Fällen, sofern es sich um Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zHM von **nicht mehr als 7,5 t handelt, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung** (also einer reinen Privatfahrt) verwendet werden.

Seit dem EuGH Urteil vom 2.2.2023, Rechtssache C-666/2, kann unseres Erachtens bei der rechtlichen Beurteilung nicht allein auf die zulassungsrechtliche Einordnung abgestellt werden. Vielmehr ist eine sehr differenzierte Betrachtung inklusive der tatsächlichen Nutzung erforderlich.

Im benannten Rechtsstreit wurden im Laderaum eines Fahrzeuges mit sechs Sitzplätzen für Fahrgäste zwei Motorschlitten zu einem Motorschlittenwettkampf befördert. Besagtes Fahrzeug verfügte daneben auch über einen zu Wohnzwecken ausgestatteten Bereich.

Der EuGH führt in seinem Urteil weiter aus: (...) „Güterbeförderung im Straßenverkehr im Sinne der erstgenannten Bestimmung die Beförderung umfasst, die mit einem Fahrzeug erfolgt, dessen zHM im Sinne von Artikel 4 Buchstabe m der Verordnung Nr. 561/2006 in geänderter Fassung 7,5 t übersteigt, und zwar auch dann, wenn das Fahrzeug seiner Ausstattung nach nicht nur als gelegentlicher privater Wohnbereich, sondern auch der Beladung mit Gütern zu nichtgewerblichen Zwecken dienen soll, **ohne dass es dabei auf die Frage ankommt, wie schwer das Fahrzeug beladen werden darf und unter welcher Kategorie es im nationalen Straßenverkehrsregister eingetragen ist**“.

#### IV. Deutsche (nationale) Anwendungshinweise zu den Sozialvorschriften

In den aktuellen nationalen Hinweisen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Stand: Februar 2025) finden sich hinsichtlich der fahrpersonalrechtlichen Einordnung von Wohnmobilen unter Ziffer 1.6 nachfolgende Aussagen:



Wohnmobile ohne Anhänger dienen üblicherweise nicht der Güterbeförderung und haben i. d. R. weniger als acht Fahrgastplätze. Sie unterliegen deshalb auch regelmäßig nicht den Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Aber!

Besitzt ein Wohnmobil bzw. ein Wohnmobil mit **Anhänger** (Wohnmobilkombination) neben dem Wohnbereich **Lade-**

**möglichkeiten** für Güter, beispielsweise für Pferde oder Motorschlitten, so dient es regelmäßig der Güterbeförderung.

Das Vorhandensein eines Wohnbereichs steht der Zweckbestimmung für die Güterbeförderung nicht entgegen. Auch der Umstand, dass das Fahrzeug der Beladung mit Gütern zu nichtgewerblichen Zwecken dienen soll, steht der Anwendung der Sozialvorschriften grundsätzlich nicht entgegen.

Dient das Wohnmobil oder die Wohnmobilkombination der **Güterbeförderung**, so ist bei der Frage der Anwendung der Sozialvorschriften im Einzelnen zu **unterscheiden**:

##### 1. Gewerbliche Güterbeförderung:

Hier finden die Sozialvorschriften nach denselben Kriterien Anwendung wie bei anderen Fahrzeugen. Die Ausnahmeregelungen nach Artikel 3 VO (EG) Nr. 561/2006 und den §§ 1 Absatz 2, 18 FPersV sind zu **beachten**.

*Anmerkung:*

In einer solchen Fallkonstellation könnten etwa weitere Ausnahmetatbestände, z. B. die sogenannte „Handwerkerregelung“, zum Tragen kommen.

**2. Nichtgewerbliche Güterbeförderung** (Artikel 4 Buchstabe r VO (EG) Nr. 561/2006) mit Wohnmobilen bzw. Wohnmobilkombinationen **bis einschließlich 7,5 t zHM**:

Hier finden aufgrund der Ausnahmeregelung des Artikel 3 Buchstabe h VO (EG) Nr. 561/2006 die Sozialvorschriften **keine** Anwendung.

**3. Nichtgewerbliche Güterbeförderung** mit Wohnmobilen bzw. Wohnmobilkombinationen **über 7,5 t zHM**:

Hier finden die Sozialvorschriften Anwendung, soweit keine Ausnahmeregelungen nach Artikel 3 VO (EG) Nr. 561/2006 oder §§ 1 Absatz 2, 18 FPersV vorliegen.

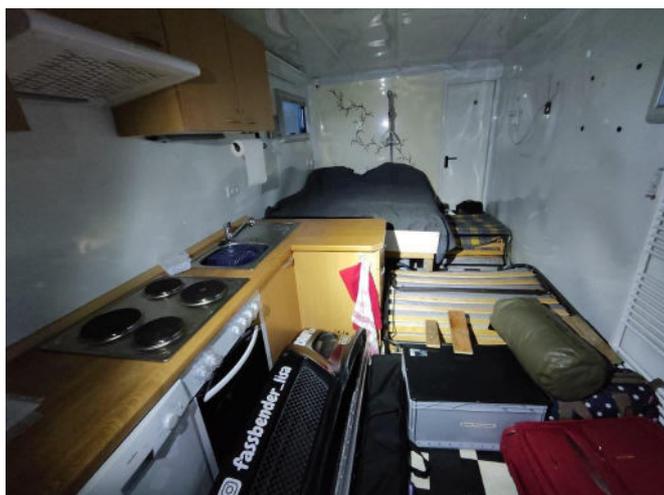


*Anmerkungen:*

Auch der Umstand, dass das Fahrzeug zum Laden von nicht kommerziellen Gütern genutzt werden soll, steht der Anwendung der Sozialvorschriften grundsätzlich nicht entgegen.

Eine Güterbeförderung im Sinne dieser Verordnung dürfte nicht vorliegen, wenn Gegenstände des täglichen Gebrauchs mitgeführt bzw. transportiert werden. Bei Gegenständen des täglichen Gebrauchs handelt es sich um solche, die dem Werteverzehr unterliegen und/oder kein Wertsteigerungspotenzial aufweisen bzw. die üblicherweise zur Nutzung und nicht zur Veräußerung angeschafft werden, wobei eine Nutzung an jedem Tag nicht erforderlich ist.

Und es ist nichts undenkbar – in der Praxis sind unterschiedlichste Nutzungskonstellationen anzutreffen:



### V. Fazit:

Aus den zuvor genannten Gründen dürften die bei Kontrollen auf der Straße angetroffenen Wohnmobile überwiegend unter Ausnahmetatbestände fallen.

Findet jedoch im Ladebereich oder auf einem mitgeführten Anhänger ein gewerblicher Gütertransport statt, oder

überschreiten die Fahrzeuge die zHM von 7,5 t, ist Vorsicht geboten. Die rechtliche Auffassung in Deutschland wurde von uns zuvor dargestellt.

**Da es – wie eingangs erwähnt – europaweit weder eine spezielle Regelung noch eine einheitliche Auslegung für diesen individuellen Fahrzeugeinsatz gibt, empfehlen wir, sich vor einem Urlaubsbeginn ins Ausland genauso mit den jeweiligen nationalen Regeln des Reiselandes auseinanderzusetzen.**

**Um den Wohnmobilmfahrern einen rechtskonformen Einsatz ihrer Fahrzeuge zu ermöglichen, wäre eine europaweit einheitliche und praxisbezogene Auslegung wünschenswert.**

### Quellen:

- *Bundesamt für Mobilität und Logistik: Hinweisen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Stand Februar 2025)*
- *VO (EG) Nr. 561/2006*
- *VO (EU) 2020/1054*
- *VO (EU) Nr. 165/2014*
- *Bundeseinheitlichen Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen/Anhängern*
- *VO (EU) 2108/858*
- *EuGH Urteil vom 02.02.2023, Rechtssache C-666/2*

Jörg Eiden / Willy Dittmann