Minisattelzüge – eine fahrerlaubnisrechtliche Betrachtung

Entwicklung und Einsatz so genannter Minisattelzüge nehmen erst in jüngster Zeit Fahrt auf; in der täglichen Verkehrsüberwachungspraxis sind sie bislang eher selten anzutreffen. Von Bernd Huppertz

Die mit der Verkehrsüberwachung betraute Polizei stößt hier immer wieder auf Probleme. Dies zeigt sich nicht nur in Auskunftsersuchen. Auch in einer TV-Sendung wurde jüngst das Problem thematisiert.

Als Minisattelzüge werden Fahrzeugkombinationen bezeichnet, die entweder bestehen aus

- einer Sattelzugmaschine mit einer zul. Gesamtmasse (zGM) ≤ 3,5 t und einem solchen Sattelanhänger, dass die Kombination eine zGM ≤ 7,5 t aufweist oder
- einer Sattelzugmaschine mit einer zGM ≤ 7,5 t und einem solchen Sattelanhänger, dass die Kombination eine zGM ≤ 12 t aufweist

Das führt zu unterschiedlichen Ergebnissen bei der erforderlichen Fahrerlaubnis. Die Ermittlung der zutreffenden Fahrerlaubnis hängt von der jeweils verwendeten Zugmaschine und der Berechnung der zGM der Fahrzeugkombination ab.

1. Minisattelzug zGM ≤ 7,5 t 1.1. Fahrerlaubnisklasse BE

Laut § 6 I FeV benötigt der Fahrer eines Kfz mit einer zGM \leq 3,5 t lediglich die Klasse B. Er darf mit dieser Fahrerlaubnis auch Anhänger mitführen, deren zGM \leq Leermasse des Zugfahrzeuges ist, wenn dabei die zGM des gesamten Zuges \leq 3,5 t beträgt.

Werden jedoch schwerere Anhänger mitgeführt, so
ist die Fahrerlaubnisklasse
BE erforderlich. Jenseits der
aufgezeigten Gewichtsgrenze spielt die zGM allein des
Anhängers fahrerlaubnisrechtlich dann keine Rolle
mehr; fahrerlaubnisrechtlich
können beliebig schwere Sattelanhänger geführt werden.

Damit aber werden die ursprünglichen Absichten des Gesetzgebers bei der Führerscheinnovelle unterlaufen: Dieser hat bei der Einteilung der neuen Fahrerlaubnisklassen bei der Frage nach der erforderlichen Fahrerlaubnis für Sattelkraftfahrzeuge ganz offensichtlich die Fahrerlaubnisklasse CE im Auge gehabt.

1.2. Fahrerlaubnisklasse 3

Zudem kann der Minisattelzug auch von Inhabern der Fahrerlaubnisklasse 3-alt gefahren werden. Für die bis 31:12.1998 erteilten Fahrerlaubnisse wird gemäß § 6 VI FeV grundsätzlich Besitzstandsschutz gewährleistet. Die bisherigen Fahrerlaubnisse bleiben im Umfang der bisherigen Berechtigung bestehen und behalten ihre bisherige Bezeichnung bei; sie müssen nicht umgetauscht werden. Das gilt sowohl für den "grauen Lappen" wie auch für die rosa Ausgabe.

Nach § 5 I StVZO-alt berechtigt die Fahrerlaubnis der Klasse 3 auch heute noch zum Führen von u.a. Sattelkraftfahrzeugen bis zu 7500 kg zGM, allerdings einschließlich dem aufgesattelten Anhänger. Die zGM der Fahrzeugkombination berechnet sich nach der Formel des § 34 VII Nr. 3 StVZO, z.B.: zGM Sattelzugmaschine (3500 kg) + zGM des Sattelanhängers (6400 kg) vermindert um die sog. höhere Aufliegelast (2400) = 7500 kg.

2. Minisattelzug zGM $\leq 12 \text{ t}$

Die unter der Bezeichnung "Mautkiller" eingesetzten Minisattelzüge sind eine Kombination aus einer Sattelzugmaschine mit einer zGM \leq 7,5 t und einem solchen Sattelanhänger, dass der gesamte Zug eine zGM \leq 12 t erreicht.

2.1. Die Berechnung der zulässigen Gesamtmasse

Hier stellt sich die Berechnung der zGM von Sattelzügen als Problem dar. Das BMV definierte auf eine entsprechende Anfrage der Redaktion PVT1 Sattelkraftfahrzeuge "fahrerlaubnisrechtlich als Fahrzeugkombinationen bestehend aus Sattelzugmaschine und Sattelanhänger". Nach diesem Einzelentscheid sind Sattelkraftfahrzeuge Fahrzeugkombinationen i.S.d. FeV. Daher sind die Sattelzugmaschine und der Sattelanhänger getrennt zu behandeln. Und weiter: "Bezüglich der technischen Parameter gelten die Vorschriften der StVZO. Insbesondere wird auf § 34 StVZO verwiesen".

Beispiel: Die zGM des Zuges von 14990 kg errechnet sich aus der Summe der zGM der Sattelzugmaschine (6000 kg) und der zGM des Sattelanhängers (8990 kg). Von

dieser zGM (14990 kg) muss nach der Formel des § 34 VII Nr. 3 StVZO die höhere Aufliegelast von 3000 kg abgezogen werden, was einer zGM des gesamten Sattelzuges von 11990kg entspricht. Die Subtraktion der sog.

höheren Aufliegelast bei der Ermittlung der zGM im Fahrerlaubnisrecht steht jedoch in der Kritik, weil das neue Fahrerlaubnisrecht einen Rückgriff auf Bestimmungen der StVZO als bereichsspezifische Norm nicht zulässt. Auch der Verfasser3 folgte den wie vor zitierten Ausführungen des BMV hinsichtlich der Anwendbarkeit der Berechnungsformel des § 34 VII Nr. 3 StVZO auch im Fahrerlaubnisrecht: Die zGM für das SattelKfz ist nach wie vor nach der o.g. Berechnungsformel zu berechnen. Die EU - Kommission allerdings teilte diesbezüglich auf entsprechende Anfrage mit:

"Die zGM einer Fahrzeugkombination ist so zu berechnen, dass die zulässigen Gesamtmassen des Zugfahrzeugs und des Anhängers zu addieren sind, egal ob es sich um einen Anhänger oder einen Sattelanhänger handelt".

Zwar schließt das Schreiben die Anwendung der Be-

rechnungsformel des § 34 VII Nr. 3 StVZO nicht expressiv verbis i.S.e Negativabgrenzung aus. Die gewählte Formulierung lässt jedoch nach hier vertretener Meinung keinen anderen Schluss zu.

2.2. Fahrerlaubnisklasse C1E

Gemäß § 6 I FeV benötigt der Fahrer eines Kfz mit einer zGM ≤ 7,5 t die Klasse C1. Mit der Klasse C1E dürfen dann auch Anhänger mitgeführt werden, deren zGM die Leermasse des Zugfahrzeuges und gleichzeitig die zGM des gesamten Zuges 12 t nicht übersteigt.

Der wie oben beschriebene Sattelzug erreicht eine zGM von 14990 kg. Da auch die zGM des Sattelanhängers (= 8990 kg) die Leermasse des Zugfahrzeuges (≈ 4000 kg) überschreitet, reicht die Fahrerlaubnisklasse C1E nicht aus. Der Fahrzeugführer muss daher im Besitz der Fahrerlaubnisklasse CE sein.

2.3. Fahrerlaubnisklasse 3

Fraglich ist auch, ob der Minisattelzug von Inhabern der Fahrerlaubnisklasse 3-alt gefahren werden darf. Hier gilt zunächst der wie oben beschriebene Besitzstandsschutz. § 5 I StVZO-alt schränkt aber die Verwen-

¹⁾ Kullik, Das Sattelkraftfahrzeug, in: PVT 2000, 39.

² Nach Schmidt, Hessische Polizeirundschau 12/2004, S. 5.

³⁾ Verfasser, Fahrerlaubnisrecht, 1. Aufl. 2004, S. 181; ders. PVT 3/2006, 105.

dung von Sattelkraftfahrzeugen auf eine zGM von maximal 7500 kg einschließlich dem aufgesattelten Anhänger ein. Soweit die Kombination eine höhere zGM erreicht, muss der Fahrzeugführer nämlich im Besitz der Fahrerlaubnisklasse 2 sein.

Die zGM errechnet sich im alten Fahrerlaubnisrecht bei Sattelkraftfahrzeugen immer noch nach der Formel des § 34 VII Nr. 3 StVZO: Danach erreicht die o.g. Fahrzeugkombination immer noch eine zGM von 11990 kg und ist für die Fahrerlaubnisklasse 3 zu schwer.

In diesen Fällen wäre also die Fahrerlaubnisklasse 2 einschlägig. Da diese Klasse jedoch unter die Übergangsbestimmung des § 76 Nr. 9 FeV fällt, dürfen entsprechende Fahrzeugkombinationen nur von Fahrerlaubnisinhabern geführt werden, die das 50. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Ältere Kraftfahrer sind nach entsprechender ärztlicher Untersuchung danach jedoch im Besitz eines Scheckkartenführerscheins der Klasse CE.

2.4. Fahrerlaubnisklasse CE * 79 (C1E > 12000 kg, L \leq 3).

Bei der Umstellung der Fahrerlaubnisklasse 3 erlangt der Inhaber die Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen der Klassen B, BE, C1 und C1E. Wie oben bereits festgestellt, reicht die Klasse C1E jedoch nicht aus. Darüber hinaus erhält der Inhaber der Klasse 3 aber auch die Klasse CE, allerdings nur eingeschränkt. Die Beschränkung ergibt sich aus der Eintragung der internationalen Schlüsselzahl 79.

Die dortige Definition der Anlage 9 FeV weist auf den bestehenden Besitzstandsschutz hin. Sie erwähnte in ihrer ursprünglichen Fassung jedoch nicht die aus dem alten Fahrerlaubnisrecht herrührende Besonderheit hinsichtlich der Verwendung von Sattelkraftfahrzeugen. Das führte zu Irritationen und verleitete Spediteure und Fahrer dazu, auch Sattelkraftfahrzeuge bestehend aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger wie oben beschrieben mit der beschränkten Klasse CE zu fahren.

Die Vorschrift wurde in der Folge geändert⁴. Nunmehr heißt sie: "Beschränkung der Klasse CE aufgrund der aus der bisherigen Klasse 3 resultierenden Berechtigung zum Führen von dreiachsigen Zügen mit Zugfahrzeug der Klasse C1 und mehr als 12000 kg Gesamtmasse und von Zügen mit Zugfahrzeug der Klasse C1 und zulassungsfreien Anhängern, wobei die Ge-

samtmasse mehr als 12000 kg betragen kann und von dreiachsigen Zügen aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger, bei denen die zGM des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs übersteigt. Die vorgenannten Berechtigungen gelten nicht für Sattelzüge mit einer zGM von mehr als 7,5 t". Damit ist klargestellt, dass sich die Fahrberechtigung exakt wieder an der Vorschrift des § 5 I StV-ZO-alt orientiert. Mithin dürfte der Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse u.a. CE «79 (C1E > 12000 kg, L ≤ 3)» einen solchen Minisattelzug nicht fahren, da die zGM des Zuges mit 11990 kg die hier gezogene Grenze von 7,5 t überschreitet.

3. Fazit

Die Berechnung der zGM von Sattelzügen erfolgt im alten und neuen Fahrerlaubnisrecht in unterschiedlicher Art und Weise. Minisattelzüge mit einer zGM ≤ 7500 kg dürfen von Inhabern der Fahrerlaubnisklasse BE oder 3 gefahren werden. Minisattelzüge mit einer zGM ≤12000 kg bedürfen grundsätzlich der Klasse C1E oder 2, ggf. CE.

DER AUTOR:

Bernd Huppertz, Polizeihauptkommissar, Köln

⁴ Artikel 1 Nr. 45 lit. b) Doppelbuchstabe aa) der FeVÄndVO vom 07.08.2002 (BGBl. I, 3267)