Der Clixtar – (k)ein fahrerlaubnisrechtliches Problem

EPHK a.D. Bernd Huppertz, Köln

Vorwort

[…]

Sachverhalt

Der Fahrer eines Clixtars wird im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle angehalten und überprüft. Der Clixtar ist in den Niederlanden ordnungsgemäß zugelassen; der Fahrer händigt den einschreitenden Polizeibeamten die beiden nachstehend abgebildeten Zulassungsbescheinigungen aus.

Zulassungsbescheinigung (Auszug) der Sattelzugmaschine:

Kleur	R	n.v.t.			
Typegoedkeuringsnummer	K	-			
Milieuklasse EG-goedkeuring	V.9	-			
Technische max. massa	F.1	3500 kg	Massa rijklaar	G	2110 kg
Toegestane max. massa	F.2	3500 kg	Max. snelheid	T	n.v.t.
Toegestane max. massa comb.	F.3	n.v.t.	Zitplaatsen	S.1	3
Cilinderinhoud	P.1	2998 cm3	Staanplaatsen	S.2	n.v.t.
Vermogen	P.2	130,00 kW			

Zulassungsbescheinigung (Auszug) des Sattelanhängers:

Kleur	R	n.v.t.			
Typegoedkeuringsnummer	K	-			
Milieuklasse EG-goedkeuring	V.9	n.v.t.			
Technische max. massa	F.1	5480 kg	Massa rijklaar	G	1610 kg
Toegestane max. massa	F.2	4890 kg	Max. snelheid	T	100 km/h
Toegestane max. massa comb.	F.3	n.v.t.	Zitplaatsen	S.1	n.v.t.
Cilinderinhoud	P.1	n.v.t.	Staanplaatsen	S.2	n.v.t.

Der Fahrer weist sich des Weiteren durch seinen Führerschein aus; er ist im Besitz einer gültigen niederländischen Fahrerlaubnis der Klasse BE. Der Fahrer ist bei einer niederländischen Speditionsfirma angestellt und wohnt auch selbst in den Niederlanden.

Die Polizeibeamten haben den Verdacht auf Vorliegen einer Straftat i.S.d. § 21 I Nr. 1 StVG („Fahren ohne Fahrerlaubnis“).

1. Das Sattelkraftfahrzeug

[…]

2. Clixtar

Der Erfinder des Clixtar ist Pieter Veldhuizen aus dem niederländischen Groenekan. Er erdachte ein System, bei dem ein Auflieger starr an einen Schlepper gekoppelt wird. So erklärt sich auch der Name Clixtar: Der Auflieger wird fest angeklickt. Im Prinzip handelt es sich um eine Untersetzachse, die mittels Kupplung und Rahmenabstützung am Zugfahrzeug befestigt wird.

Hierzu werden Lkw mit einer zGM ≤ 3500 kg (bevorzugt Renault Master, Peugeot Boxer, Mercedes Sprinter, Citroen Jumper, MAN TGE, Volkswagen Crafter, Iveco Daily) zu Sattelzugmaschinen (towing vehicle with a coupling hitch) umgebaut. Diese können nun mit einem Sattelanhänger mit verschiedenen Aufbauten kurzgekuppelt werden.

Die Fahrzeugkombination sieht genauso aus wie ein einzelner Lkw und bewegt sich auch so. Aber die Fahrzeugkombination besteht aus einer Sattelzugmaschine und einem Sattelauflieger.
Die Sattelzugmaschine hat jedoch im Gegensatz zu einer herkömmlichen Sattelzugmaschine ein langes Fahrgestell. Diese wird dann so umgebaut, dass im vorderen Teil die Sattelplatte montiert wird. Zusätzlich befinden sich am hinteren Ende des Fahrgestells der Sattelzugmaschine zwei Zapfen (jeweils einer rechts- und linksseitig), welche passgenau mit den entsprechenden Aufnahmevorrichtungen am Sattelanhänger übereinstimmen.
Der Sattelanhänger wird dann auf das lange Fahrgestell der Sattelzugmaschine aufgeschoben und liegt zum großen Teil auf dem Fahrgestell der Sattelzugmaschine auf. Wie bei herkömmlichen Sattelzügen auch, wird die Verbindung über die Sattelplatte und den Königszapfen hergestellt. Zusätzlich sichern die am hinteren Ende des Fahrgestells der Sattelzugmaschine befindlichen Zapfen die Verbindung der beiden Fahrzeuge ab. Durch diese Rahmenabstützungen am Zugfahrzeug wird eine starre Verbindung zwischen Sattelzugmaschine und Sattelanhänger hergestellt. Die bei Anhängern geforderte „Drehbarkeit um einen Kupplungspunkt“ ist zwar noch vorhanden, kann aber nicht abgerufen werden. Dennoch ist die Fahrzeugkombination auch in Kurven frei lenkbar; dies wird nämlich ggf. durch die lenkbare letzte Achse (= Achse des Anhängers) gewährleistet.
Sowohl die Sattelzugmaschine als auch der Sattelanhänger sind mit den wie vor beschriebenen Umbauten typgenehmigt und zugelassen (worden). Die im Bedarfsfall hergestellte Zugverbindung wird ohne zusätzliche Umbauten erreicht und kann jederzeit durch den Fahrer bewirkt und auch wieder gelöst werden. Verfügt der Unternehmer über mehrere Sattelzugmaschinen und/oder -anhänger können die einzelnen Komponenten auch wechselweise genutzt werden. So werden die Vorteile eines Sattelzuges mit der Möglichkeit verknüpft, denselben mit der Fahrerlaubnisklasse C1E fahren zu können. Weitere Vorteile sind hinsichtlich der Berufskraftfahrerqualifikation, bei Steuer und Versicherung sowie Maut vorhanden. Aus diesem Grunde werden bevorzugt Lkw der Fahrzeugklasse N1, also solche mit einem zGM ≤ 3500 kg zu Sattelzugmaschinen umgebaut.

Copyright Bernd Huppertz

3. Zulassungsrecht

Bei dem Clixtar handelt es sich juristisch um zwei Fahrzeuge, nämlich einem Kfz (Sattelzugmaschine) und einem Sattelanhänger (Sattelanhänger, Auflieger, Semi-Trailer) jeweils mit eigener Zulassung, also eigenem Kennzeichen und eigener Zulassungsbescheinigung.

[…]

4 Fahrerlaubnisrecht

4. 1 Richtlinie 2006/126/EG

Mit Inkrafttreten der Richtlinie 2006/126/EG[1] (3. Führerscheinrichtlinie) zum 19.01.2013 wurde in den einzelnen Mitgliedstaaten – so auch in Deutschland und den Niederlanden - auch der Zuschnitt u.a. der Klasse BE geändert. Die bis dahin in der Klasse BE bestehende Möglichkeit, auch eine Fahrzeugkombination bestehend aus einem Kfz der Klasse B und einem Anhänger ohne Geichtsbegrenzung fahren zu dürfen[2], wurde aufgegeben[3]. Übrig geblieben ist hier nur noch die Besitzstandswahrung für Fahrerlaubnisse mit einem Erteilungsdtum vor dem 19.01.2013, im Führerschein zumeist durch die Schlüsselzahl 79.06 dokumentiert.

Doch wird dies nicht in allen Mitgliedstaaten umgesetzt:[4]

> *In den Niederlanden gelten nur die infolge des Inkrafttretens er Richtlinie 2006/126/EG erworbenen Rechte. Nach Angaben der Europäischen Kommission können erworbene Rechte durch harmonisierte Codes vermerkt werden, doch ist dies nicht zwingend vorgeschrieben. Diese Rechte können auch auf andere Art und Weise auf dem Führerschein vermerkt werden.*
> *Da es sich um erworbene Rechte handelt, die in der gesamten EU gelten, haben sich die Niederlande dafür entschieden, die Codes nicht zu verwenden. Die erworbenen Rechte können aus dem Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für diese Klasse abgeleitet werden. Liegt das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung vor dem 19.01.2013, so gilt das erworbene Recht.*
> *Das betrifft folgende erworbene Rechte:*
> 1. *[…]*
> 2. *Das erworbene Recht, einen Anhänger der Klasse BE von mehr als 3500 kg zu ziehen, wenn die erste Fahrerlaubnis für die Klasse vor dem 19.01.2013 erteilt wurde (hierfür kann der harmonisierte Code 79.06 verwendet werden).*

Für Fahrerlaubnisse, die in den Niederlanden ab dem 19.01.2013 in der Klasse BE erteilt werden, gilt jedoch die Begrenzung der zGM des Anhängers oder Sattelanhängers auf 3500 kg.

---

1 Richtlinie vom 20.12.2006 über den Führerschein (ABl. L 403 v. 30.12.2006, S. 18).
2 Richtlinie 91/439/EWG vom 29.07.1991 (ABl. L 237, S. 1 vom 24.8.1991)
3 6. ÄndVO-FeV vom 7.1.2011 (BGBl. 2011 I, S. 3).
4 Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission v. 14.10.2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinen (ABl. EU vom 9.11.2016 Nr. L 302, 62), S. 120.

Für Sattelanhänger und Zentralachsanhänger gibt es jedoch in Art. 15 Nr. 1 lit. k) Reglement Rijbewijzen[5] eine Ausnahme. Diese Ausnahme stellt eine Erweiterung der Klasse BE dar und wird ohne zusätzliche Prüfung erteilt und im Führerschein ohne Einschränkung etwa durch eine Schlüsselzahl dokumentiert. Die an die Ausnahme geknüpten Bedingungen sind unten beschrieben.
Da die Erweiterung Teil der harmonisierten Klasse BE ist, unterliegt sie der allgemeinen Anerkennungspflicht aus Art. 2 I der Richtlinie 2006/126/EG:

> *„Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine werden gegenseitig anerkannt".*

4.2 FeV

Fahrerlaubnisrechtlich handelt es sich um einen Minisattelzug.[6] Die Fahrzeugkombination bestehend aus einer Sattelzugmaschine mit einer zGM 3500 kg und einem Sattelanhänger mit einer zGM ≤ 3500 kg erfordert gemäß § 6 I FeV die Fahrerlaubnisklasse BE:

> *„Fahrzeugkombiantionen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger oder Sattelanhänger bestehen, sofern die zGM des Anhängers oder sattelanhängers 3500 kg nicht übersteigt."*

Die Fahrzeugkombination bestehend aus einer Sattelzugmaschine mit einer zGM 3500 kg und einem Sattelanhänger mit einer zGM > 3500 kg (hier: 4890 kg) erfordert gemäß § 6 I FeV (zu Klasse C1E, 2. Spiegelstrich) die Fahrerlaubnisklasse C1E:

> *„Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger oder Sattelanhänger mit einer zGM von mehr als 3500 kg bestehen, sofern die zGM der Fahrzeugkombination 12000 kg nicht übersteigt."*

[…]

4.3 Reglement Rijbewijzen

Die Niederlande sind Unterzeichnerstaat des Übereinkommen über den Straßenverkehr.[7] Zugleich sind sie Mitgliedstaat der EU.

[…]

Das Fahrerlaubnisrecht wird durch die Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) bestimmt. Die Richtlinie ist für jeden Mitgliedstaat, an den sie

---

5 Besluit van 30 mei 1996, houdende uitvoering van de Wegenverkeerswet 1994 (Reglement Rijbewijzen).

6 Huppertz PVT 3/2005, 104; ders. NZV 2005, 351; ders. VD 2006, 206; ders. PVT 2006, 105; ders. NZV 2013, 529.

7 Siehe: UN Treaty Collection „Convention on Road Traffic", abrufbar unter: **https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=en**

Copyright Huppertz

gerichtet wird, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel. Richtlinien müssen innerhalb eines vorgegebenen Zeitrahmens in nationales Recht übernommen werden. Dem ist die Niederlande nachgekommen.

Die Regelungen zum niederländischen Fahrerlaubnisrecht finden sich im dortigen „Reglement Rijbewijzen“. Dort sind die sog. harmonisierten Fahrerlaubnisklassen entsprechend den Vorgaben aus Art. 4 der Richtlinie 2006/126/EG abgebildet:

- Art. 15 Nr. 1 lit. a) bis i)

Darüber hinaus werden die nicht harmonisierten Klassen beschrieben:
- Art. 15 Nr. 1 lit. j) bzgl. Klasse T („lof Klasse“)

In Art. 15 Nr. 1 lit. k) schließlich wird die Besonderheit der in Rede stehenden fahrzeugkombination (des Clixtar) beschrieben, u.z. getrennt nach der zGM des ziehenden Fahrzeugs:
- Falls dieses eine zGM ≤ 3500 kg hat, in Absatz I
- Falls dieses eine zGM > 3500 kg hat, in Absatz II

Die recht komplizierte Regelung ist hier „im Original“ wiedergegeben:

§ 6 Art. 15 Nr. 1 lit. k) Reglement Rijbewijzen

Motorrijtuigen van een van de rijbewijscategorieën B, C1, C, D1 of D voor het besturen waarvan de bestuurder in het bezit is van een rijbewijs, met een andere aanhangwagen of oplegger dan op grond van dat rijbewijs mag worden voortbewogen (rijbewijs E), mits:

I. in het geval van een motorrijtuig van de rijbewijscategorie B

1. de toegestane maximum massa van de aanhangwagen of oplegger niet meer bedraagt dan 3500 kg, dan wel

2. de toegestane maximum massa van de oplegger of middenasaanhangwagen meer bedraagt dan 3500 kg, mits:

a. de toegestane maximumlast onder de koppeling van de oplegger of middenasaanhangwagen niet meer bedraagt dan het verschil tussen de toegestane maximum massa van het trekkend motorrijtuig en de massa in rijklare toestand, bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, van het trekkend motorrijtuig, en
b. de toegestane maximum aslast respectievelijk de som van de toegestane maximum aslasten van de oplegger of middenasaanhangwagen niet meer bedraagt dan 3500 kg.

Für den Fall, das

1. als ziehendes Kfz ein solches der Fahrerlaubnisklasse BE (zGM ≤ 3500 kg) verwendet wird und
2. die zGM des Sattelanhängers mehr als 3500 kg beträgt

müssen folgende Bedingungen erfüllt werden:

3. Die zulässige Achslast des Sattelanhängers darf nicht mehr als 3500 kg betragen.
4. Die Aufliegelast des Sattelanhängers berechnet sich aus der zGM des Sattelanhängers abzüglich der zul. Achslast desselben.
5. zGM Sattelzugmaschine abzüglich der Leermasse derselben ergibt eine Differenz
6. Diese Differenz darf nicht größer sein als die errechnete Aufliegelast.

Im streitbefangenen Fall wurde

1. eine Sattelzugmaschine mit einer zGM von 3500 kg eingesetzt und
2. der zugehörige Sattelanhänger verfügte über eine zGM von 4890 kg.

Entsprechend den Vorgaben des Art. 15 Nr. 1 lit. k) Reglement Rijbewijzen konnte über den Kentekencheck[8] des RDW[9]

3. eine zulässige Achslast von 3500 kg ermittelt werden.
   Der Kentekencheck bietet online tatsächlich für Jedermann die Möglichkeit, (fehlende) Fahrzeugdaten zu einem beliebigen niederländischen Kennzeichen abzurufen.

4. Die Aufliegelast berechnet sich aus der Differenz der zGM des Sattelanhängers (hier: 4890 kg) und seiner zulässigen Achslast (hier: 3500 kg) und betrug 1390 kg.
5. Die zGM der Sattelzugmaschine betrug 3500 kg. Abzüglich ihrer Leermasse (hier: 2110 kg) ergab sich ein Wert von 1390 kg.
6. Die Bedingungen des Art. 15 Nr. 1 lit. k) Reglement Rijbewijzen sind dann eingehalten, wenn die errechnete Aufliegelast des Sattelanhängers (hier: 1390 kg) den unter 5. ermittelten Wert (hier: 1390 kg) nicht übersteigt.

Im Ergebnis wurden die Bedingungen eingehalten mit der Folge, dass für die in Rede stehende Fahrzeugkombination die Fahrerlaubnisklasse BE ausreicht. Das gilt gemäß Art. 15 Nr. 1 lit. k) Reglement Rijbewijzen zumindest für die Niederlande.

4.4 Die Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse in Deutschland

Die Berechtigung, mit einer ausländischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland Kfz zu führen, erwächst aus der Vorschrift des § 29 I Satz 1 FeV sowohl für Inhaber einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis als auch sonstiger ausländischer Fahrerlaubnisse (Drittstaaten). Zentraler Anknüpfungspunkt ist die Begründung eines ordnetlichen Wohnsitzes in der Bundesrepublik Deutschland. Erst wenn der begründet ist, wird danach unterschieden, ob der Betroffene Inhaber einer EU-/EWR-

[8] Abrufbar unter: https://ovi.rdw.nl
[9] Rijksdienst Wegverkeer

Copyright Bernd Huppertz

Fahrerlaubnis oder eines Drittstaates ist. Darauf allerdings ist hier nicht näher einzugehen, da der Betroffene seinen Wohnsitz in den Niederlanden hat.

Innerhalb der EU werden die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gemäß Art. 2 I der Richtlinie 2006/126/EG gegenseitig anerkannt. In Umsetzung dieser Richtlinie hat der nationale Verordnungsgeber in § 29 I FeV verfügt:

> „Inhaber einer ausländischen [hier: niederländischen] Fahrerlaubnis dürfen im Umfang ihrer Berechtigung im Inland [Deutschland] Kfz führen, wenn sie hier keinen ordentlichen Wohnsitz nach § 7 FeV haben".

In der amtlichen Begründung[10] dazu heist es:

> *„§ 28 Absatz 1 stellt Inhaber von EU- und EWR-Fahrerlaubnissen Inhabern inländischer Fahrerlaubniss gleich und erlaubt ihnen auf Dauer die Teilnahme am Straßenverkehr im Inland mit ihrer ausländischen Erlaubnis. Der Umfang ihrer Berechtigung richtet sich grundsätzlich nach dem im Heimatstaat erteilten Recht.*
>
> [Erst] *mit Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes ins Inland finden aus Gründen der Gleichbehandlung mit hier lebenden Inhabern deutscher Fahrerlaubnisse grundsätzlich die innerstaatlichen Vorschriften Anwendung."*

Die Fahrberechtigung nach § 29 I FeV hat also den gleichen Inhalt und Umfang wie die anzuerkennende ausländische Fahrerlaubnis („im Umfang ihrer Berechtigung" [mitgebrachtes Recht]). *Hentschel/König/Dauer*[11] beschreiben dies in ihrem Kommentar mit:

> „*Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis dürfen im Umfang der durch die ausländischen Fahrerlaubnis verliehenen Berechtigung im Inland Kfz führen*"
> und:
> „*Der Umfang der Berechtigung aus § 29 I FeV bestimmt sich nach der durch die ausländische Fahrerlaubnis verliehenen Berechtigung zum Führen von Kfz*".

Die Fahrbrerechtigung ist im Umfang der ausländischen Fahrerlaubnis anzuerkennen. Entscheidend ist dabei formal, welche Berechtigung die ausländische Fahrerlaubnis beinhaltet und nicht, welches Recht in Deutschland Inhabern einer deutschen vergleichbaren Klasse eingeräumt wird. § 29 I Satz 1 FeV legt fest, dass die ausländische Berechtigung auch vom Umfang her im Inland grundsätzlich gilt, ohne dass es eine Umschreibung erforderlich ist. Der Betroffene darf demnach mit seiner Fahrerlaubnis (hier:) der Klasse BE auch in Deutschland all diejenigen Kfz führen, die er im Ausstellerstaat (Niederlande) führen darf. § 29 I Satz 1 FeV implementiert also das Fahrerlaubnisrecht des jeweiligen Ausstellerstaates. Das setzt bei den Überwachungsorganen profunde Kenntnisse der im Ausstellerstaat geltenden fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen voraus. Im streitbefangenen Fall ist dabei auf Art. 15 Nr. 1 lit. k) Reglement Rijbewijzen abzustellen.

Aus der Zusammenschau der wie vor zitierten Kommentierungen ergibt ich, dass der vom Betroffenen vorgelegte niederländische Führerschein und damit die sich daraus

---

10 Amtl. Begr. v. 7.5.1998 zum damligen § 28 FeV (BR-Drs. 443/1998, 283).

11 Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2020, Rn. 8 u. 11 zu § 29 FeV; so auch: Hahn/Kalus in: MüKo-StVR, Rn. 12f. zu § 29 FeV; Karneth/Koehl, Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (Losebl.), Rn. 1 zu § 29 FeV; so auch: *Neu* in: *Freymann/Wellner*, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 29 FeV (Stand: 01.12.2021).

Copyright Bernd Hertz

ergebende Fahrberechtigung anerkannt werden muss. Dem vorgelegten Führerschein ist zu entnehmen, dass er im Besitz u.a. der Fahrerlaubnisklasse BE ist; Einschränkungen derselben ergeben sich aus dem Sachverhalt nicht. Der Umfang der Berechtigung der jeweiligen Fahrerlaubnisklassen ergibt sich zudem aus der sog. Äquivalenztabelle.[12] Auch dort ist vermerkt, dass die Fahrerlaubnisklasse BE der hiesigen Klasse BE entspricht.

5. Fazit

Der Clixtar ist eine Fahrzeugkombination bestehend aus einer Sattelzugmaschine mit einer zGM ≤ 3500 kg (N1) und einem Sattelanhänger (O3).

Zum Führen der geannten Fahrzeugkombination ist gemäß § 6 I FeV die Fahrerlaubnisklasse C1E erforderlich.

Aufgrund der besonderen Regelung in Art. 15 Nr. 1 lit. k) Reglement Rijbewijzen genügt in den Niederlanden die Fahrerlaubnisklasse BE.

Aufgrund der Richtlinie 2006/126/EG werden die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine in der EU gegenseitig anerkannt. Die Überleitung dieses Grundsatzes hat zur Folge, dass die fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen des jeweiligen Ausstellerstaates auf dem Umweg über § 29 I FeV auch in Deutschland zur Anwendung kommen. Etwaige Abweichungen sind dem Unionsrecht geschuldet.

Copyright Bernd Huppertz

[12] Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14.10.2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABl. L 302 v. 9.11.2016, S. 62).