

Minisattelzüge – eine verkehrsrechtliche Einordnung

Von Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz, Köln

Minisattelzüge¹ sind eine Kombination aus einer Sattelzugmaschine mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) $\leq 3,5$ t und einem solchen Sattelanhänger; dass der gesamte Zug eine zGM $\leq 7,5$ t erreicht. Als Sattelzugmaschine wird zumeist ein umgebauter und abgelasteter DC Sprinter, VW LT oder Iveco Daily mit kurzem oder langem Führerhaus eingesetzt² (Abb. 1).

Entwicklung und Einsatz dieser Fahrzeuge nehmen erst in jüngster Zeit Fahrt auf; in der täglichen Verkehrsüberwachungspraxis sind sie bislang eher selten anzutreffen.

Der Artikel untersucht insbesondere die fahrerlaubnisrechtliche Einordnung. Darüber hinaus nimmt er Bezug auf die Bestimmungen bezüglich der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten, des Sonntagsfahrverbots und der Lkw-Maut.

I. Betriebswirtschaftliche Vorteile

Obwohl der Anschaffungspreis sowohl der Kleinzugmaschine und auch des leichten Alu-Aufliegers gegenüber einem z.B. herkömmlichen Zwölftonner deutlich höher liegt, werden die Vorzüge der Minisattelzüge allenthalben hoch gelobt. Die anfänglichen Mehrausgaben sollen sich einer Untersuchung der DEKRA³ zufolge schnell amortisieren. Dazu wird u.a. angeführt:

- Flexibler Einsatz von Zugmaschine und Auflieger (z.B.: Pendelverkehr von Depot zu Depot)
- Ausrüstung der Zugmaschine auch mit Wechsellpritsche

- Nutzlastgewinn von bis zu 500 kg
- Zugmaschine unterliegt nicht den Lkw-Bestimmungen
- Weniger Kraftstoffverbrauch
- Minderaufwand bei Versicherung und Steuer
- Keine Autobahnmaut, da unter 12 t
- auch bei Auslandseinsatz nur geringe Mautgebühren
- Personalflexibilität, da der Minisattelzug mit Fahrerlaubnisklasse BE oder 3-alt gefahren werden darf
- Einsatz auch an Sonn- und Feiertagen

Während für die Transportbranche also der Kostenfaktor im Zentrum des Interesses steht, dürften bei den mit Verkehrsüberwachungsaufgaben betrauten Behörden allein Aspekte der Verkehrssicherheit im Vordergrund stehen, wie

- Fahrerlaubnisrecht
- zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Sonntagsfahrverbot
- Lkw-Maut

II. Fahrerlaubnis

Fahrerlaubnisklasse BE

Gemäß § 6 I FeV benötigt der Fahrer eines Kfz (hier: Sattelzugmaschine) mit einer zGM $\leq 3,5$ t lediglich die Klasse B. Darüber hinaus dürfen mit diesem Führerschein auch Anhänger mitgeführt werden, die folgende Bedingungen erfüllen:

- zGM ≤ 750 kg
- zGM Anhänger \leq Leermasse des Zugfahrzeuges und gleichzeitig zGM des gesamten Zuges $\leq 3,5$ t.

Werden jedoch, wie bei den hier in Rede stehenden Fällen, schwerere (hier: bis zu 6,4 t zGM) Anhänger mitgeführt, so ist bei Verwendung eines Zugfahrzeuges von nicht mehr als 3,5 t zGM die Fahrerlaubnisklasse BE erforderlich⁴. Da bei der Klasse BE die zGM des Anhängers fahrerlaubnisrechtlich keine Rolle spielt, dürfen unbegrenzt schwere Anhänger mitgeführt werden; nur die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO setzen hier technische Grenzen. Dem entspricht die Einlassung des BMV⁵ auf eine entsprechende Anfrage der Redaktion⁶: Sattelkraftfahrzeuge stellen „fahrerlaubnisrechtlich eine Fahrzeugkombination bestehend aus Sattelzugmaschine und Sattelanhänger“ dar. Daher sind nunmehr die Sattelzugmaschine und der Sattelanhänger getrennt zu behandeln.

Damit wird das Fahrerlaubnisrecht jedoch in einem entscheidenden Punkt unterlaufen: Der Verordnungsgeber hat bei der Frage nach der erforderlichen Fahrerlaubnis für Sattelkraftfahrzeuge mit Verweisung auf die in Anlage 7, Nr. 2.2.7 FeV genannten Prüfungsfahrzeuge ganz offensichtlich die Fahrerlaubnisklasse CE im Auge gehabt. Dort nämlich wird ein mindestens 12 m langes Sattelkraftfahrzeug mit einer zGM von mindestens 18 t vorgeschrieben. Kirchner et al.⁷ gehen hier noch einen Schritt weiter: „Alle Fälle des Aufliegens eines Anhängers sind (deshalb) gleich zu behandeln. Dadurch wird auch die Verbindung eines Kfz mit einem nur gering aufliegenden Anhänger von der Gesamtgewichtsgrenze „3,5 t“ erfasst“. Daraus könnte gefolgert werden, dass für die Führung eines Sattelkraftfahrzeuges, wie international üblich, die Klasse CE erforderlich ist⁸.

Diese letztlich der Verkehrssicherheit dienende Maßnahme erreicht jedoch Inhaber der Fahrerlaubnisklasse BE nicht. Er wird dafür in der Fahrschule schlichtweg nicht ausgebildet. Dort sind lediglich Übungsstunden auf einem Pkw und gerade einmal sechs Sonderfahrten mit einem kleinen Pkw-Anhänger vorgeschrieben. Die Fahrpraxis für den Minisattelzug gibt es also nicht in der Fahrschule, sondern allein auf der Straße im stressigen Speditionsalltag.

Fahrerlaubnisklasse 3

Darüber hinaus kann der Minisattelzug auch von Inhabern der Fahrerlaubnisklasse 3-alt gefahren werden.

Für die bis 31.12.1998 erteilten Fahrerlaubnisse (= Fahrerlaubnisse alten Rechts) wird gemäß § 6 VI FeV grundsätzlich Besitzstandsrecht geschützt gewährleistet⁹. Die Fahrerlaubnisse alten Rechts bleiben im Umfang der bisherigen Berechtigung bestehen. Die bisherigen Fahrerlaubnisse behalten ihre bisherige Bezeichnung bei und müssen auch nicht umgetauscht werden¹⁰. Das gilt sowohl für den „grauen Lappen“ wie auch für die rosa Ausgabe entsprechend der 1. EG-Führerscheinrichtlinie¹¹.



Abb. 1

Weist sich der Fahrer mit einem (alten) Führerschein aus, unterfällt er also dem alten Fahrerlaubnisrecht. Die Sachverhaltslösung ist allein über § 5 StVZO-alt¹² zu führen. Das gilt auch, obwohl u.a. diese fahrerlaubnisrechtliche Vorschrift der StVZO-alt mit Wirkung vom 31.12.1998 aufgehoben wurde. Da aber aufgrund der Besitzstandsregelungen altes und neues Fahrerlaubnisrecht somit nebeneinander gültig sind, hat das BMV die Einteilung der alten Fahrerlaubnisklassen gemäß § 5 StVZO-alt im Verkehrsblatt wieder bekannt gegeben¹³. Eine Umrechnung etwa anhand der Anlage 3 FeV ist nicht vorzunehmen; diese wird nur dann angewendet, wenn der Fahrerlaubnisinhaber seinen alten Führerschein gegen einen neuen Scheckkartenführerschein eintauscht. Für die polizeiliche Kontrollpraxis ist die Anlage 3 FeV nicht einschlägig.

Nach § 5 I StVZO-alt berechtigt die Fahrerlaubnis der Klasse 3 auch heute noch zum Führen¹⁴ von

- Kfz bis zu 7500 kg
- Sattelkraftfahrzeugen bis zu 7500 kg (einschließlich dem aufgesattelten Anhänger)
- Zügen mit nicht mehr als 3 Achsen

Der Gesetzgeber hat keine fahrerlaubnisrechtliche Definition des Begriffes Sattelkraftfahrzeuge eingestellt: Nach Artikel 1 lit. u) des WÜ¹⁵ handelt es sich bei Sattelkraftfahrzeugen um miteinander verbundene Fahrzeuge, die aus einem Kfz [ein Fahrzeug, welches üblicherweise zur Beförderung von Personen oder Gütern oder zum Ziehen von Fahrzeugen dient

(Artikel 1 lit. p)] und einem damit verbundenen Sattelanhänger bestehen¹⁶. Sattelkraftfahrzeuge sind Fahrzeugkombinationen bestehend aus einer Zugmaschine und einem Anhänger. Beide Komponenten müssen getrennt voneinander zugelassen sein. Sattelzugmaschinen sind Zugmaschinen, die eine besondere Vorrichtung zum Mitführen von Sattelanhängern haben, wobei ein wesentlicher Teil des Gewichtes des Sattelanhängers von der Sattelzugmaschine getragen wird¹⁷. Sattelanhänger sind Anhänger, die zum Aufsatteln auf eine Sattelzugmaschine bestimmt sind, wobei ein wesentlicher Teil ihres Gewichtes von der Sattelzugmaschine getragen wird¹⁸.

§ 5 I StVZO-alt schränkt die Verwendung von Sattelkraftfahrzeugen auf eine zGM von maximal 7500 kg einschließlich dem aufgesattelten Anhängers ein. Soweit die Kombination eine höhere zGM erreicht, muss der Fahrzeugführer nämlich im Besitz der Fahrerlaubnisklasse 2 sein.

Die zGM errechnet sich bei Sattelkraftfahrzeugen nach der Formel des § 34 VII Nr. 3 StVZO. Danach sind die zGM der Sattelzugmaschine und des Sattelanhängers zu addieren. Von dieser Summe muss nun der höhere Wert entweder der zulässigen Sattellast der Sattelzugmaschine oder der zulässigen Aufliegebelastung des Sattelanhängers (bei gleichen Werten dieser Wert) abgezogen werden. Die Berechnung der zGM führt dazu, dass das Gesamtgewicht unter Umständen niedriger sein kann, als die Summe der Gewichte von Zugmaschine und Anhänger.

Die Last, die die Sattelzugmaschine vom Sattelanhänger aufnimmt, wird Sattellast genannt. Sie ist im Fahrzeugschein der Sattelzugmaschine unter Nr. 9 (Nutzlast) eingetragen.

Die Last, die durch den Sattelanhänger auf die Sattelzugmaschine übertragen wird, wird mit dem Begriff Aufliegebelastung bezeichnet. Sie wird im Fahrzeugschein des Sattelanhängers unter Nr. 16 (Achslast vorne) eingetragen.

Bei den ab 01.10.2005 zu verwendenden neuen Zulassungsbescheinigungen findet sich die zulässige maximale Achslast unter Nr. 8. Die Nutzlast (ehemals Nr. 9) wird zukünftig unter Nr. 13 als Stützlast angegeben.

Die genannten Muster wurden im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 1999/37/EG¹⁹ eingeführt²⁰. Allerdings bleiben die bisher gebräuchlichen Muster gültig, bis eine Neuausstellung ohnein erforderlich wird (z.B.: bei Halterwechsel, Wechsel des Zulassungsbezirks, Verlust, sonstige Änderungen)²¹.

Beispiel²²: Bei den hier in Rede stehenden Fällen handelt es sich um Sattelzugmaschinen mit einer zGM von 3,5 t. Die zGM des Aufliegers beträgt 6,4 t. Von der zGM des gesamten Sattelzuges (= 9,9 t) muss nun entsprechend der Formel des § 34 VII Nr. 3 StVZO die Aufliegebelastung von 2,4 t abgezogen werden, was einem zGM des gesamten Sattelzuges von 7,5 t entspricht.

Darüber hinaus zwingt das alte Fahrerlaubnisrecht im Gegensatz zur neuen Fahrerlaubnisverordnung zur Benutzung von Zügen mit ma-



Sei auf alles vorbereitet!

ABC-Schutzanzüge Made in Germany

**Besuchen Sie uns auf der Messe
Interschutz Interpolice Halle 27 - Stand D23**

BLÜCHER GmbH
Mettmanner Str. 25 • 40699 Erkrath • Germany • Tel: +49 211 9244 0 • Fax: +49 211 9244 211 • Email: info@bluecher.com



Abb. 2

ximal nur drei Achsen. Dabei ist zu beachten, dass Achsen mit einem Abstand von weniger als 1 m voneinander als eine Achse gelten.

III. Höchstgeschwindigkeiten

Sattelkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung gelten nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 3 StVO als Lkw. Dieser Verweis gilt für die gesamte StVO und ist daher sowohl auf § 3 StVO als auch auf § 18 StVO anwendbar. Es fehlt jedoch auch hier an einer Definition des Begriffs Lkw. Die obergerichtliche Rechtsprechung stellt aber auf § 4 IV Nr. 3 PBefG ab, wonach es sich bei Lkw um Kfz handelt, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind²³. Die „Gleichsetzung“ von Sattelkraftfahrzeugen mit Lkw bringt des Weiteren mit sich, dass es sich dabei um eine Fahrzeugeinheit und eben nicht um einen Zug handelt.

Demzufolge beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Minisattelzüge auf Autobahnen entsprechend der Vorschrift des § 18 V Nr. 1 StVO 80 km/h.

Auch auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften gilt eine zHG von 80 km/h. Nach § 3 III Nr. 2a StVO ist diese Grenze für Kfz mit einer zGM über 3,5 t bis 7,5 t und für Lkw mit einer zGM ≤ 3,5 t mit Anhänger einschlägig. Minisattelzüge (i.S.d. angegebenen Verwaltungsvorschrift also Lkw) erreichen eine zGM ≤ 7,5 t.

Vorsicht ist allerdings beim Einsatz nur der Sattelzugmaschine geboten. Da deren zGM unter 3,5 t liegt, gilt die Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h nach § 18 V Nr. 1 StVO für sie ebenso wenig wie i.S.d. § 3 III Nr. 2a StVO.

IV. Sonntagsfahrverbot

An Sonntagen und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr gemäß § 30 III StVO Lkw mit einer zGM über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lkw nicht verkehren.

Das Sonntagsfahrverbot betrifft neben Lkw (einschließlich: Leerfahrzeuge) auch Sattelkraftfahrzeuge zur Güterbeförderung, Züge und alle Anhänger ohne Rücksicht auf das Gewicht des ziehenden Lkw²⁴. Für die Auslegung des Begriffs Lkw i.S.d. § 30 III StVO ist die dazu ergangene Allgemeine Verwaltungsvorschrift heranzuziehen: „Vom Sonntagsfahrverbot sind nicht betroffenen Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zu ziehen (...)“.

Zugmaschinen sind Kfz, deren wirtschaftlicher Wert im Wesentlichen in der Zugleistung besteht und bei denen schon die äußere Gestaltung erkennen lässt, dass der etwa vorhandene Laderaum in seiner wirtschaftlichen Bedeutung hinter der Zugleistung weit zurücksteht²⁵. Diese Definition umfasst auch Sattelzugmaschinen ohne Sattelanhänger²⁶.

Fraglich bleibt, ob neben den Sattelzugmaschinen auch der Einsatz von Sattelzügen, also einer Kombination von Sattelzugmaschine zuzüglich Sattelanhänger an Sonn- und Feiertagen möglich ist. Sattelzüge werden in der StVO entsprechend der bereits genannten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 3 StVO als Lkw behandelt. Die zGM dieses „Lkw“ errechnet sich nach der Formel des § 34 VII Nr. 3 StVZO. Danach beträgt die zGM in den hier untersuchten Fällen jedoch nur maximal 7,5 t und damit fällt der Sattelzug nicht unter das Sonntagsfahrverbot²⁷.

Hier wird also seitens der Fahrzeugindustrie eine weitere Gesetzeslücke ausgenutzt. Der Werbeslogan für den „Sattelzug für sonntags“ (Abb. 2) hat also durchaus seine Richtigkeit²⁸.

V. Lkw-Maut

Seit Beginn des Jahres 2005 besteht auf Bundesautobahnen Mautpflicht für Kfz oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zGM einschließlich Anhänger mindestens 12 t beträgt²⁹.

Allein unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten lohnt es sich ganz offensichtlich, einen „Mautkiller“ wie den Minisattelzug einzusetzen, der mit seinem zGM von lediglich 7,5 t unter dem Grenzwert bleibt.

VI. Fazit

Betriebswirtschaftliche Erfordernisse und bestehende Gesetzeslücken lassen den Einsatz so genannter Minisattelzüge lohnenswert erscheinen. Diese Fahrzeuge können nämlich mit „kleinem Führerschein“ auch sonntags mit 80 km/h und unter Umgehung der Lkw-Maut eingesetzt werden. Man wird zukünftig verstärkt mit ihnen rechnen müssen.

Fußnoten:

- 1 Bildnachweis: Fa. Erich Pagenkopf.
- 2 Herstellerangaben nach www.fahrzeugaufbau-pagenkopf.de (Stand: 20.02.2005).
- 3 www.dekra.net (Stand: 20.02.2005)
- 4 Verfasser, Fahrerlaubnisrecht, 1. Aufl. 2004, Seite 165 f.; Bouska/Laeveren, Fahrerlaubnisrecht, 3. Aufl. 2004, Rn. 11 zu § 6 FeV.
- 5 Schreiben vom 24.11.1999 – S 31 (S2)/36.10.00-01/30 P 99.
- 6 Kullik, Das Sattelkraftfahrzeug, in: PVT 2000, 39.
- 7 Kirchner, Die neue Fahrerlaubnisverordnung, 1. Aufl. 2002, Rn. 13 zu § 6 FeV; so auch Lütke/Ferner/Kramer, Straßenverkehrsrecht, Losebl. (Stand 10/2004), Rn. 13 zu § 6 FeV.
- 8 Mindorf, Verkehrsrecht, Losebl. (Stand: 05/2004), Kap. 3.2, S. 22/7.
- 9 Bouska/Laeveren, aaO [Fn. 4], Rn. 28 zu § 6 FeV.
- 10 Bouska/Laeveren, aaO [Fn. 4], Rn. 29 zu § 6 FeV.
- 11 Rili 80/1263/EWG des Rates vom 04.12.1980.
- 12 StVZO in der vor dem 01.01.1999 geltenden Fassung.
- 13 VkB 2003, 588.
- 14 Aus diesem Grunde hat das BMW die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen gemäß § 5 StVZO a.F. im VkB 2003, 588 nochmals bekannt gegeben.
- 15 Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 08.11.1968, BGBL II (1977), 809.
- 16 Jagow, FeV/StVZO, Losebl. (Stand: 09/2004), Rn. 8 zu § 32 StVZO.
- 17 DIN 70010; Meyer, Was ist Wie StVZO-EG/ECE, Losebl. (Stand 10/2004), Kap. 5.4r, Anm. 1a.
- 18 DIN 70010; Meyer, aaO [Fn. 17], Kap. 5.4r, Anm. 1b.
- 19 Richtlinie 199/37/EG vom 29.04.1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. EG Nr. L 138, S. 57 geändert durch Richtlinie 2003/127/EG vom 23.12.2003 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. EU Nr. L 10, S. 29).
- 20 38. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24.09.2004 (BGBL I, 2374).
- 21 Übergangsvorschrift § 72 II zu den Mustern 2a und 2b StVZO.
- 22 Nach Schmidt, Hessische Polizeirundschau 12/2004, S. 5.
- 23 BayObLGSt 1997, 69; OLG Hamm DAR 1976, 217 (= VRS 56, 127); OLG Düsseldorf NZV 99 I, 483; OLG Karlsruhe DAR 2004, 715.
- 24 Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, Rn. 10 zu § 30 StVO.
- 25 Braun/Konitzer/Kretschmann, StVZO, Losebl. (Stand 12/2004), Rn. 6 zu § 18 StVZO; OLG Düsseldorf NZV 1991, 483.
- 26 BayObLG DAR 1993, 369.
- 27 Wiederhold PVT 2005, 26.
- 28 Ausgabe 3/2003.
- 29 Aufgrund des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen i.d.F. vom 02.12.2004 (BGBL I, 3122) und der Lkw-MautVO vom 24.06.2003 (BGBL I, 1003); entspricht Artikel 2 lit. d) der Rili 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.06.1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG L 187/42).

PVT – die Informationsquelle für Polizei, Behörden und Verwaltung