

Flurförderzeuge: zulassungs- und fahrerlaubnis- rechtliche Einordnung

Flurförderzeuge finden nicht gerade oft Eingang in die verkehrsrechtliche Fachliteratur. Darunter fallen Stapler ebenso wie Elektrokarren, Plattform- und Hubwagen. Der vorliegende Artikel möchte mit folgendem Beispiel auf die sich aus der zulassungsrechtlichen Klassifizierung möglicherweise ergebenden fahrerlaubnisrechtlichen Auswirkungen aufmerksam machen: Ein Sammler ist im Besitz der Fahrerlaubnisklasse B und L und möchte damit einen als „Lkw Plattform“ zugelassenen Elektrokarren mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von 3800 kg und einer Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von 20 km/h führen.
Von Bernd Huppertz



© Bernd Huppertz

Flurförderzeuge seien verkehrsrechtlich nicht definiert, stellt VERKEHRSDIENST-Autor Bernd Huppertz klar. Der Verordnungsgeber bedient sich deshalb Definitionen außerhalb des Verkehrsrechts.

Definition Flurförderzeug

Der Begriff „Flurförderzeuge“ fand erstmals 1999 im Zuge der Novellierung des Fahrerlaubnisrechts überhaupt Eingang in das Verkehrsrecht. Bis dahin war dieser Begriff hier unbekannt. Auch in der verkehrsrechtlichen Literatur wird diese Fahrzeugart nur vereinzelt besprochen: VERKEHRSDIENST-Autor Peter Lippert fragte etwa: „Sind Flurförderzeuge eine neue Fahrzeugart?“¹

Erst recht werden Flurförderzeuge in den einschlägigen verkehrsrechtlichen Vorschriften nicht definiert. Das gilt auf europäischer Ebene für die Richtlinie 2007/46/EG² und die VO (EU) 678/2011³ sowie die Dritte Führerscheinrichtlinie⁴ ebenso wie auf nationaler Ebene insbesondere für die FZV und die FeV einschließlich der zugehörigen amtlichen Begründungen. Außerhalb des Straßenverkehrsrechts definieren einschlägige Richtlinien⁵, die DIN ISO 5053-1:2015⁶ und Unfallverhütungsvorschriften⁷ der Industrie, Flurförderzeuge insgesamt als

„Fördermittel, die nach ihrer Bauart dadurch gekennzeichnet sind, dass sie:

1. mit Rädern auf Flur laufen und frei lenkbar,
2. zum Befördern, Ziehen oder Schieben von Lasten eingerichtet und
3. zur innerbetrieblichen Verwendung bestimmt sind. (§ 2 Abs. 1 BGV D27)“

„Flurförderzeuge mit Hubeinrichtung i.S.d. Unfallverhütungsvorschrift sind zusätzlich zu Absatz 1 dadurch gekennzeichnet, dass sie

1. zum Heben, Stapeln oder In-Regale-Einlagern von Lasten eingerichtet sind und
2. Lasten selbst aufnehmen und absetzen können. (§ 2 Abs. 2 BGV-D27)“

Bei Flurförderzeugen handelt es sich um Drei- oder Vierradfahrzeuge mit Hand- oder Motorbetrieb; Antrieb durch Elektro-, Diesel- oder Ottomotor. Flurfördermittel gibt es für Fahrerbegleitung oder mit Fahrerstand oder -sitz mittels Kabel und/oder als Schaltsteuerung von Flur aus.⁸

Dem Themenkreis Flurförderzeuge muss man sich mangels verkehrsrechtlicher Definitionen und Erläuterungen über die Stapler nähern. Stapler sind nämlich nach den einschlägigen berufsgenossenschaftlichen Vorschriften eine Untergruppe der Flurförderzeuge. Was zu den Staplern gesagt wird, kann also auf die Flurförderzeuge entsprechend adaptiert werden.

Zulassungsrechtliche Definition Stapler

Auch sie sind nach ihrer Bauart dadurch gekennzeichnet, dass sie mit Rädern auf Flur laufen und frei lenkbar, zum Befördern, Ziehen oder Schieben von Lasten eingerichtet und zur innerbetrieblichen Verwendung bestimmt sind. Zusätzlich können sie mit einer Hubeinrichtung zum Heben, Stapeln oder In-Regale-Einlagern von Lasten eingerichtet sein und Lasten selbst aufnehmen und absetzen (§ 2 II BGV-D27).

Die DIN ISO 5053-1:2015 definiert Stapler als Flurförderzeuge, die mit einer Gabel, einer Plattform oder einem anderen Lastenträger ausgerüstet sind und zum Befördern, Heben und Stapeln von Lasten eingerichtet sind.

Das aktuelle Merkblatt des BMVI für Stapler⁹ definiert sie als zulassungsfreie Kfz, *„die speziell für das Aufnehmen, Heben, Bewegen und Positionieren von Lasten, z.B. mittels Gabelzinken, vordergründig für den innerbetrieblichen Gebrauch gebaut sind“*.

Übernimmt man diese Einteilung, so findet sich jedenfalls für einen Teil der Flurförderzeuge, nämlich die Stapler, eine zulassungsrechtliche Legaldefinition in § 2 Nr. 18 FZV: *„Kfz, die nach ihrer Bauart für das Aufnehmen, Heben, Bewegen und Positionieren von Lasten bestimmt und geeignet sind.“*

Stapler sind, weil sie im weitesten Sinne der Beförderung von Gütern dienen, keine SAM.¹⁰ In Abgrenzung zu den Staplern definiert der Verordnungsgeber die SAM in § 2 Nr. 17 FZV als *„Kfz, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung*

von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind.“

Bis 2003 wurden Stapler beim Einsatz im öffentlichen Verkehrsraum als „normale“ Kfz behandelt und bedurften daher einer behördlichen Zulassung. Im Zuge der 36. ÄndVO¹¹ wurden Stapler zum 1.11.2003 den bereits zulassungsfreien SAM gleichgestellt.

„Es hat sich herausgestellt, dass diese Einstufung, insbesondere auch vor dem Hintergrund der einschlägigen europäischen Vorschriften, nicht zweckmäßig ist. Ein Stapler ist [...] ein Flurförderzeug [...]. Der Streckentransport von Lasten steht bei Staplern im Hintergrund. [...] Gleichwohl ist unstrittig, dass mit Staplern im weitesten Sinne eine Beförderung von Gütern vorgenommen wird, so dass sich aus systematischen Gründen eine Einstufung als SAM verbietet. Vielmehr soll auch weiterhin die Anerkennung von Fahrzeugen als SAM, insbesondere aufgrund der Privilegierung dieser Fahrzeuge im Kfz-Steuerrecht und im Zulassungsverfahren restriktiv gehandhabt werden. Aus diesem Grunde erscheint es zweckmäßig, den Stapler nicht [...] als SAM anzuerkennen, sondern diese Fahrzeuge [...] den SAM gleichzustellen.“¹²

Diese Regelung wurde dann bei der Novellierung des Zulassungsrechts¹³ ohne inhaltliche Änderungen in die FZV übernommen. Aus den dargestellten Legaldefinitionen in § 2 FZV ergibt sich der grundlegende Unterschied zwischen einem Stapler (Nr. 18) und einer SAM (Nr. 17). Der Stapler ist nach seiner Bestimmung und Bauart dazu bestimmt, Lasten von einem Ort zu einem anderen Ort zu bewegen. Die SAM hingegen verrichtet Lastbewegungen nur an „stationären“ Örtlichkeiten.¹⁴

Fahrerlaubnisrechtliche Definition Stapler

In § 4 Abs. 1 Nr. 3 FeV werden Stapler und andere Flurförderzeuge jeweils mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h fahrerlaubnisfrei gestellt. Die Formulierung „Stapler und andere Flurförderzeuge“ bestätigt, das es sich bei beiden um ein und dieselbe Fahrzeugkategorie handelt. Die amtliche Be-

gründung zur FeV¹⁵ nimmt hier sogar nur Bezug auf die Flurförderzeuge. „Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen daher künftig nur noch SAM, lof Zugmaschinen und Flurförderzeuge bis 6 km/h [...] fahrerlaubnisfrei sein.“

Das war nicht immer so: Bis zum 31.12.1988 umfasste die Klasse 5 unter anderem „Krankenfahrstühle (§ 18 Abs. 2 Nr. 5 StVZO) und [alle (Anm. d. Verf.)] Kfz mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.“

Im Zuge der 15. ÄndVO-StVZO¹⁶ erhielt die Beschreibung der Klasse 5 folgende Fassung:

„Krankenfahrstühle (§ 18 Abs. 2 Nr. 5 StVZO) und Zug- oder Arbeitsmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.“

Nach der amtlichen Begründung¹⁷ sollte diese Gesetzesänderung bewirken, „dass künftig Kfz [nämlich: Klein-Pkw mit bbH 25 km/h (Anm. d. Verf.)], die von ihrem Erscheinungsbild her eine höhere Geschwindigkeit vermuten lassen, nicht mehr von Personen gefahren werden können, die erst das 16. Lebensjahr vollendet [...] haben.“

In § 6 Abs. 1 FeV werden SAM, Stapler und andere Flurförderzeuge jeweils mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h seit 1999 mit nachfolgender Begründung der Klasse L zugewiesen.

„Bis zum 1. Januar 1989 fielen sämtliche Kfz mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h in die Klasse 5. Seitdem gilt dies nur noch für SAM und lof Zugmaschinen. Damit gehörten auch Flurförderzeuge zur Klasse 2 oder 3 (je nach ihrem zGG), da sie keine SAM im strengen Sinne sind. Wegen ihrer vergleichbaren Eigenschaften werden sie nun wieder in die Klasse L eingeordnet.“¹⁸

Bereichsspezifische Normenwirkung

Bereits in einem „Merkblatt für Stapler mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h“ aus dem Jahr

1990¹⁹ wurden diese unter Hinweis auf die DIN ISO 5035 als Lkw-Stapler definiert und im Verzeichnis des KBA zur Systematisierung von Kfz mit der Schlüsselzahl 10 0100 als (damals noch) zulassungspflichtiges Kfz geführt. In der Neufassung dieses Merkblattes²⁰ werden sie als zulassungsfreie (§ 18 Abs. 2 Nr. 1b StVZO a.F.), aber betriebslaubnispflichtige Kfz mit der Schlüsselzahl 18 8900 als So.Kfz.Stapler geführt. Das BMVI nimmt auch hier wieder ausdrücklich Bezug²¹ auf die DIN ISO 5053²² und macht das Zulassungsrecht dieser außerhalb des Verkehrsrechts liegenden Bestimmungen zugänglich.

Hier drängt sich die Frage auf, ob die zulassungsrechtliche Klassifizierung auch für die fahrerlaubnisrechtliche Zuordnung maßgeblich ist. Falls ja, benötigt der Führer des Flurförderzeugs die Fahrerlaubnisklasse C1 (mit Anhänger womöglich C1E), ansonsten bleibt es auch bei Anhängerbetrieb bei der Fahrerlaubnisklasse L.

Zu beachten ist dabei, dass das Zulassungsrecht die Fahrzeugart „Flurförderzeug“ gar nicht kennt; der Begriff taucht weder in der FZV noch im Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz auf. Das Fahrerlaubnisrecht wiederum kennt den Begriff erst seit Einführung der FeV im Jahre 1999.

Beide Verordnungen bilden eigenständige Rechtsgebiete ab und geben bereichsspezifische Regelungen vor. Die Übernahme von Regelungen und/oder Definitionen der jeweils anderen Verordnung scheidet zumeist am Analogieverbot. Der objektivierte Wille des Gesetzgebers zur strikten Trennung beider Rechtsgebiete lässt sich alleine aus der Tatsache ableiten, dass nunmehr alle diesbezüglichen Einzelvorschriften in dem jeweiligen Gesetzeswerk aufgenommen wurden. Die systematische Einbettung in das europäische Fahrerlaubnisrecht auf der einen und in das europäische Zulassungsrecht auf der anderen Seite geben einen weiteren Hinweis.

Dennoch sind beide Rechtsgebiete miteinander verwoben. So verweist Artikel 4 Abs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie bezüglich der Kleinkraftäder,

Artikel 4 Abs. 3 bezüglich der Krafträder und Artikel 4 Abs. 4 bezüglich der vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge auf die VO (EU) 168/2013 (ex-Richtlinie 2002/24/EG) und macht das Fahrerlaubnisrecht zulassungsrechtlichen Bestimmungen zugänglich. In der FeV nehmen § 4 Abs. 1 und § 6 Abs. 1 entsprechend Bezug auf die genannte EU-Verordnung. Einen weiteren Hinweis auf die Abhängigkeit des Fahrerlaubnisrechts vom Zulassungsrecht gibt die EU-Kommission in ihrer Erläuterung zur Abgrenzung der Fahrerlaubnisklasse C1 gegen D1, indem sie auf die Zweckbestimmung der Kfz gemäß der VO (EU) Nr. 678/2011 abstellt.²⁵

Die Überlegungen führen indes nicht weiter, weil die 3. Führerscheinrichtlinie weder Flurförderzeuge und Stapler noch die SAM den Regelungen dieser Richtlinie unterwirft; die Richtlinie 2007/46/EG stellt es den Mitgliedstaaten in Artikel 2 Abs. 3 frei, die Vorschriften auch auf SAM oder Flurförderzeuge einschließlich der Stapler anzuwenden.

Dennoch gilt nach hier vertretener Auffassung: „Die Zulassung enthält die fahrzeugbezogene Genehmigung, am Straßenverkehr teilzunehmen. Eine darüber hinausgehende, die Fahrerlaubnisklassen betreffende konstitutive Bestimmung der Fahrzeugart ist ihr abzusprechen. Das unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr prioritäre Fahrerlaubnisrecht kann nicht dem Zulassungsrecht unterworfen werden. Der überragenden ordnungsrechtlichen Bedeutung des Fahrerlaubnisrechts liefe es zuwider, wenn eine (fehlerhaft) erteilte Zulassung auch für das übrige Recht Geltung beanspruchen und auf die Fahrerlaubnisklassen gewissermaßen durchschlagen könnte.“²⁶

Rebler²⁷ weist allerdings unter Hinweis auf einen Beschluss des BVerwG²⁸ darauf hin, dass „Begriffe, die in einer Teilmaterie des Straßenverkehrsrechts definiert werden, in gleicher Ausprägung für das gesamte Straßenverkehrsrecht gelten, dass also die Begriffsbestimmungen der FZV auch im Rahmen der StVZO oder der FeV anwendbar sind“.

Die wie vor zitierte Entscheidung des BVerwG führte dazu allerdings nur aus: „Es liegt auf der

Hand, dass der Fahrzeugbegriff der StVO derselbe ist wie der der – ebenfalls dem Straßenverkehrsrecht zugehörigen – FeV.“

Die straßenverkehrsrechtlichen Verordnungen finden ihre Rechtsgrundlage im StVG.²⁹ Dort aber ist nur der Begriff des Kfz legaldefiniert. Es gibt also keine vom StVG aus auch in die zweite Ebene ausstrahlenden bereichsübergreifenden Definitionen für die einzelnen Fahrzeugarten.

Im vorliegenden Sachverhalt steht zudem die Verwendung des Flurförderzeugs als ein solches Flurförderzeug infrage, da es nunmehr von einer Privatperson genutzt und nicht mehr zu gewerblichen oder betrieblichen (auch nicht innerbetrieblichen) Zwecken eingesetzt wird. Darauf kommt es jedoch nach Rebler³⁰ nicht an:

„Ein konkreter Verwendungszweck ist den o.g. Definitionen aber nicht zu entnehmen: Die [Flurförderzeuge] müssen für ihre vorgesehene Funktion bestimmt und geeignet sein. Das Wort bestimmt beinhaltet eine subjektive Komponente. Eine Bestimmung gibt man einer Sache; der Bestimmer ist hier der Fahrzeughersteller, der das Fahrzeug entsprechend konzipiert. Geeignet ist etwas, wenn es objektiv der Bestimmung entspricht – Etikettenschwindel ist also ausgeschlossen.“

Das Merkmal

„Fördermittel, die nach ihrer Bauart dadurch gekennzeichnet sind, dass sie:

- 1. mit Rädern auf Flur laufen und frei lenkbar,*
- 2. zum Befördern, Ziehen oder Schieben von Lasten eingerichtet und*
- 3. zur innerbetrieblichen Verwendung bestimmt sind.“*

setzt lediglich die durch konstruktive Maßnahmen erzielte und auf Dauer angelegte Einhaltung der [genannten (Anm. d. Verf.)] vorgeschriebenen Merkmale des Kfz voraus.³¹

Fazit

1. Flurförderzeuge sind verkehrsrechtlich nicht definiert. Der Ordnungsgeber bedient sich

Definitionen außerhalb des Verkehrsrechts. Anerkannt ist aber, dass Stapler eine Unterart der Flurförderzeuge sind („Stapler und andere Flurförderzeuge“). Damit haben alle Vorschriften für Stapler grundsätzlich mit gleicher Wirkung auch für die anderen Flurförderzeuge zu gelten.

2. Flurförderzeuge sind im Zulassungsrecht „unbekannt“. Daher handelt es sich grundsätzlich um „normale“ zulassungspflichtige Kfz („Lkw-Stapler“).
3. Fahrerlaubnisrechtlich unterfielen die Flurförderzeuge bis 1989 der alten Klasse 5. Mit Blick auf die oben genannten Definitionen ist es nur konsequent, dass Flurförderzeuge in der FeV nun wieder der Fahrerlaubnisklasse L und damit den ganz (SAM) oder teilweise (Stapler) arbeitsleistenden Kfz zugeschlagen sind, und das, obwohl sie ganz mehrheitlich ausschließlich der Güterbeförderung und nicht der Arbeit dienen. Dabei revidiert er ausdrücklich die Zugehörigkeit dieser Kfz zu den „normalen“ Fahrerlaubnisklassen, wie sie von 1989 bis 1998 vorherrschte.
4. Die zulassungsrechtliche Klassifizierung als Lkw hat aufgrund der bereichsspezifischen Normenwirkung keine Auswirkungen auf die fahrerlaubnisrechtliche Zuweisung zur Fahrerlaubnisklasse L. §§



Der Autor: Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz ist seit 2008 hauptamtlicher Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln, wo er Verkehrsrecht unterrichtet, und Autor zahlreicher Publikationen zum Straßenverkehrsrecht. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

1. VD 2000, 102
2. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.09.2007 (Rahmenrichtlinie), ABl. L Nr. 263 vom 09.10.2007, S. 1
3. Verordnung der Kommission vom 14.07.2011 zur Ersetzung des Anhangs II [...] der Rahmenrichtlinie, ABl. L 185 vom 15.07.2011, S. 30
4. Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein vom 20.12.2006, ABl. Nr. L 403 vom 30.12.2006, S. 30
5. Richtlinien der Fachgemeinschaft Fördertechnik für die bestimmungs- und ordnungsgemäße Verwendung von Flurförderzeugen
6. DIN ISO 5053-1:2015 (Stand: November 2015) „Flurförderzeuge – Terminologie und Klassifizierung“
7. § 2 der Berufsgenossenschaftlichen Vorschrift D27 (bisher: VBG 36)
8. Zimmermann, Flurförderzeuge auf öffentlichen Straßen, 2. Aufl. 2015
9. Vom 19.11.2004 (VkB. 2004, 604)
10. Braun/Damm/Konitzer, StVZO (Losebl. Stand 2017), Rn. 1 zu § 2 FZV; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, Rn. 8 zu § 4 FeV und Rn. 57 zu § 6 FeV; Huppertz PVT 1992, 225; OLG Koblenz, Beschluss vom 21.02.2011 - 10 U 1049/10- BeckRS 2011, 21052; OLG Hamm VR 1984, 125; DA zu § 18 II [VkB. 1961, 439 (VkB. 1990, 196)]; amtl. Begr. zu § 6 I FeV [VkB. 1998, 982 (1062)]
11. 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.10.2003 (BGBl. I, 2085)
12. Amtl. Begr. zur 36. ÄndVO (VkB. 22/2003, S. 734 (744))
13. Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen [...] vom 25.04.2006 (BGBl. I, 988)
14. Borzym/Bauer/Huppertz/Rebler, Stapler, 1. Aufl. 2011, Rn. 0111
15. BR-Drucks. 443/1998 vom 07.05.1998, S. 216
16. 15. Verordnung zur Änderung der StVZO vom 14.06.1988 (BGBl. I, 765)
17. VkB. 13/1988, S. 450 (467)
18. Amtl. Begr. zu § 6 FeV (BR-Drucks. 443/1998 vom 07.05.1998, S. 241)
19. VkB. 1980, 784 i.d.F. vom 02.10.1990 (VkB. 1990, 651)
20. VkB. 2004, 604
21. VkB. 2004, 604 Vorbemerkung
22. Hier allerdings auf die Ausgabe August 1994
23. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.01.2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. Nr. L 60 vom 02.03.2013, S. 52
24. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.03.2002 über die Typgenehmigung für zwei- oder dreirädrige Kfz, ABl. Nr. L 124 vom 09.05.2002, S. 1
25. Zitiert in der amtl. Begr. zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 IVa FeV) der 11. ÄndVO-FeV (BR-Drucks. 253/16 Beschluss vom 16.12.2016, S. 2)
26. Sandherr Anm. zu OLG München DAR 2010, 653
27. Die Bedeutung der tatsächlichen Verwendung eines Fahrzeugs, in: VD 4/2017, 77 (78)
28. Vom 20.06.2013 DAR 2013, 594
29. Vgl. König in Hentschel/König/Dauer, Rn. 17 zu § 316 StGB
30. Die Bedeutung der tatsächlichen Verwendung eines Fahrzeugs, in: VD 4/2017, 77 (78)
31. In Anlehnung an BVerwG NZV 2002, 246 für den Fall eines von einer nicht behinderten Person geführten Krankenfahrstuhls