

Holzrückefahrzeuge als selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Im Zuge der 56. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften¹ hat der Ordnungsgeber „eine Klarstellung vorgenommen, unter welchen Voraussetzungen Holzrückefahrzeuge unter den Begriff selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SAM) fallen“.² Er beendet damit eine jahrelange Diskussion um die Anerkennung von Holzrückefahrzeugen als SAM. Von EPHK a.D. Bernd Huppertz

Begriff Holzrückefahrzeug

Als Holzrückefahrzeug (syn.: Forwarder, Rückezug, Tragrückeschlepper, Tragschlepper, Klemmbankschlepper) wird in der Forstwirtschaft ein Fahrzeug bezeichnet, das bei der Holzernte das Holz aus dem Bestand rücken, aufladen und zu meist über Rückegassen zum Holzlagerplatz an nahe gelegenen befahrbaren Waldwegen transportiert. Wird Kurzholz ausgehalten, findet der Transport im Rungenkorb statt, der auf dem Forwarder aufgebaut ist. Alternativ kann mit dem Forwarder auch Langholz gerückt werden. Hierzu wird auf den Rungenkorb verzichtet und statt dessen eine Klemmbank montiert.³

Selbstfahrende Arbeitsmaschine

SAM sind Kfz, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Leistung von Arbeit, nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind (Legaldefinition § 2 Nr. 17 FZV). Die Definition orientiert sich an der unionsrechtlichen Definition des Art. 2 III VO (EU) 2018/858. Danach handelt es sich um ein Fahrzeug mit eigenem Antrieb, das speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert und gebaut und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet ist.

Die vom BMV als solche in der Vergangenheit bereits anerkannten bisher 90 SAM sind der Dienst-anweisung zu § 18 II StVZO in der bis 28.2.2007 geltenden Fassung (a.F.)⁴ bzw. der Neufassung im Verkehrsblatt⁵ zu entnehmen. Braun/Konitzer/Krautscheid⁶ weisen darauf hin, dass

„Klemmbankschlepper als sogenannte Holzrückezüge/-fahrzeuge als SAM i.S.v. § 18 II Nr. 1 StVZO a.F. eingestuft werden. [...] Insgesamt geht es also beim üblichen Einsatz von Tragschleppern einschließlich seiner Sonderausstattungen regelmäßig um das Verrichten von bestimmten Arbeiten im Wald mit einem Nutzlastanteil von bis zu 14t.“

Sie verweisen dabei auf die Dienst-anweisung Nr. 65 zu § 18 II StVZO a.F. (Maschinen, die für lof Arbeiten bestimmt sind⁷). Allerdings weisen sie auch darauf hin, dass

„die Einstufung bzw. Zulassung von Tragschleppern als SAM nur im Zeitraum zwischen November 1995 bis Januar 1997 vorgenommen wurde.“

Die Begründung lieferte der Bund-Länder-Fachausschuss-Fahrzeugzulassung:

„Schon seit 1997 hatte der Bund-Länder-Fachausschuss-Fahrzeugzulassung (BLFA-Zs) nach

einigem hin und her einhellig entschieden, dass Tragschlepper als Transportfahrzeuge bzw. Lkw anzusehen sind und eine Anerkennung als selbstfahrende Arbeitsmaschine abzulehnen ist. In der Praxis hat sich das seltsamerweise nie durchgesetzt. Das Bundesverkehrsministerium hat diesen Beschluss elf Jahre später sogar ein weiteres Mal an die Technischen Prüfstellen geschickt. Bis heute finden die Händler trotzdem immer noch einen Weg, um die gewünschte Zulassung zu erhalten. Zuletzt ist das aber schwieriger geworden. Auch der TÜV und die Dekra tragen das nicht mehr unbedingt ein.“⁸

Dagegen haben die Forstmaschinenhersteller 2016 das Karlsruher Institut für Technologie mit einem Gutachten beauftragt.

„Es stellte wenig überraschend fest, dass Forwarder zu einem weit überwiegenden Teil ihrer Betriebsstunden mit dem Laden und Entladen von Holz beschäftigt sind. Wegen ihrer Bauart eigneten sie sich schon technisch nicht für Transportfahrten über weitere Entfernungen. Wirtschaftlich hätten sie gegen den Lkw ohnehin keine Chance. Dem Gutachten zufolge könnte man sie mit Mähdreschern, selbstfahrenden Futtermischwagen oder Rübenrotern in der Landwirtschaft vergleichen, die als selbstfahrende Arbeitsmaschinen zugelassen sind.“

Allerdings bestätigte der BLFA im März 2019 seine alte Entscheidung erneut. Auch das BMV hielt an seiner Auffassung fest.

Das verwundert allerdings mit Blick auf die 2017 in den Definitionskalender des § 2 Nr. 17 FZV als SAM eingestuften selbstfahrenden Futtermischwagen.⁹ Ob selbstfahrende Futtermischwagen tatsächlich SAM sind, war lange Zeit umstritten. Denn bei ihnen ist die Fahrzeugtechnik nicht unbedingt vorrangig auf die Arbeitsleistung, sondern auch auf den Transport und die Verteilung von Viehfutter ausgerichtet. Mit der dort geschaffenen juristischen Fiktion hat der Ordnungsgeber für die notwendige Klarheit gesorgt. Der Ordnungsgeber stellt dabei die Futterentnahme (vorrangig Selbstbefüller mit

Wiegeeinrichtung) und den Futteraustrag, also die Arbeitsleistung, in den Vordergrund:

„Die Abgrenzung gegenüber dem Gütertransport erfolgt über die für die Zuordnung maßgebliche Geschwindigkeitsgrenze, über die der Einsatzzweck indirekt abgegrenzt werden kann; eine Abgrenzung ausschließlich über die Fahrzeugtechnik kann nicht effektiv erfolgen, weil die technische Beurteilung nicht dazu geeignet ist, den Gütertransport zu verhindern. Somit musste eine Geschwindigkeitsgrenze definiert werden, die die Verwendung für den Gütertransport unattraktiv macht.“¹⁰

Hier wird bereits deutlich: Bei den SAM muss der Arbeitszweck und nicht der Beförderungszweck im Vordergrund stehen. Die Größe des Kfz, seine Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit (bbH) oder die zulässige Gesamtmasse (zGM) spielen dagegen keine Rolle. Es kommt allein auf die herstellereits vorgegebene Bestimmtheit und Geeignetheit an. Darauf hat das BMV anlässlich der Aufnahme der Stapler in den Katalog der zulassungsfreien Kfz hingewiesen (Umkehrschluss)¹¹:

„Ein Stapler ist [...] ein Flurförderzeug [...]. 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.“¹²

Die Beförderung von Personen oder Gütern muss also hinter die Arbeitsleistung zurücktreten: „Nur ein Fahrzeug, das nicht befördert, ist eine SAM“.¹³ Was „Beförderung“ ist, sagt die Definition des § 2 Nr. 17 FZV allerdings nicht. Nach § 1 I GüKG ist es die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern mit Kfz. Dagegen abzugrenzen sind diejenigen Beförderungen, bei denen „es sich vielmehr schwerpunktmäßig um einen Arbeitsvorgang handelt.“¹⁴

Holzrückefahrzeuge als SAM – alles nur eine Fiktion?

Holzrückefahrzeuge erfüllen die Kriterien der genannten Legaldefinition: entsprechend der

herstellereits vorgegebenen Bestimmtheit ist das Kfz so konzipiert, dass es Holz aus dem Bestand heraus zieht und zum Holzladeplatz transportiert. Allein technisch sind sie für Transportfahrten über weitere Entfernungen nicht geeignet.

Dementsprechend fällt ein HolzrückeFahrzeug auch nach dem Willen des Gesetzgebers (§ 2 Satz 3 FZV) unter den Begriff der SAM. Allein diese Formulierung kann als untrügliches Zeichen für die Annahme einer juristischen Fiktion erhalten. Im Bereich des Rechts begreift man nämlich die Fiktion insbesondere als gewollte Gleichsetzung eines als ungleich Gewußten¹⁵ bzw. als rechtliche Gleichbewertung zweier verschiedener Tatbestände¹⁶. Die Fiktion ist eine im Gesetz festgelegte Annahme eines Sachverhalts, der in Wirklichkeit nicht besteht.¹⁷

Das setzt also voraus, dass es sich bei dem in Rede stehenden HolzrückeFahrzeug eben nicht um eine SAM handelt, denn sonst hätte es dieser Fiktion nicht bedurft. Juristisch tut man ja nur so als Ob.¹⁸ Und gerade diese Grundannahme ist nach hier vertretener Auffassung falsch. Das

HolzrückeFahrzeug ist á priori eine SAM, gleich in welcher Größe, mit welcher bbH oder zGM es daherkommt.

Will man z.B. die 25 km/h schnellen HolzrückeFahrzeuge zulassungsfrei stellen oder Differenzierungen in der Kennzeichnung vornehmen, bedarf es keiner Einvernahme im Definitionskatalog des § 2 FZV. Die Ausformulierungen können und müssen in § 4 FZV vorgenommen werden. §§



Der Autor: Polizeihauptkommissar a. D. Bernd Huppertz war bis 2008 beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdzernat tätig. Bis 2023 war er hauptamtlicher Dozent an der Hochschule für Polizei [...] Köln, wo er Verkehrsrecht unterrichtete. Seit 2023 ist er dort weiterhin als Lehrbeauftragter tätig. Darüber hinaus ist er Autor zahlreicher Publikationen zum Straßenverkehrsrecht.

1. V. 10.6.2024 (BGBl. I Nr. 191).
2. Amtl. Begr. (BR-Drs. 159/24, S. 87) zu Art. 4 Nr. 1 der 56. ÄndVO (BGBl. I Nr. 191).
3. Bay. Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft (LWF), Holzrückung. Abrufbar unter: Holzrückung (bayern.de)
4. Vkl. 1961, 439; 1990, 161; 2004, 228.
5. Vkl. 2007, 696ff.
6. StVZO (Losebl. 9/2023), Rn. 1 zu § 2 FZV.
7. Vkl. 1958, 203.
8. Zitiert nach: Gabriel, Forwarder: SAM oder Lkw? 1.9.2021, Abrufbar unter: Forwarder: Selbstfahrende Arbeitsmaschine oder Lkw? | Forstpraxis
9. Art. 1 Nr. 2 der 2. ÄndVO-FZV (BGBl. I, S. 30390).
10. Amtl. Begr. (BR-Drs. 408/2017, S. 22) zu Art. 1 Nr. 2 der 2. ÄndVO-FZV v. 31.7.2017 (BGBl. I, S. 3090).
11. 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 22.10.2003 (BGBl. I 2085).
12. Amtl. Begr. [Vkl. 2003, 734 (744)] zur 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 22.10.2003 (BGBl. I 2085).
13. Rebler VD 2021, 274 (275).
14. Amt. Begr. (BT-Drs. 13/9314 v. 1.12.1997, S. 16) zu § 2 I GüKG (BGBl. I 1998, 1485).
15. Larenz, Methodenlehre, S. 262
16. Esser, Wert und Bedeutung der Rechtsfiktionen, S. 27.
17. Groh in: Weber, Rechtswörterbuch, „Fiktion“.
18. Vaihinger, Die Philosophie des Als Ob, S. 172ff.