

# Die 6 km/h-Grenze in der neuen Fahrerlaubnis-Verordnung

Bernd Huppertz

Seit 1.1.1999 ist die Fahrerlaubnis-Verordnung<sup>1)</sup> in Kraft. Sie löst unter anderem die §§ 1 bis 15 I StVZO ab, welche aufgehoben wurden<sup>2)</sup>. Die bisherige allgemeine Fahrerlaubnisfreiheit für Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von nicht mehr als 6 km/h entfällt. Das hat direkte Auswirkungen auf sogenannte gedroselte Pkw. Die Schaffung neuer nationaler Fahrerlaubnisklassen, die nicht unter die EG-Richtlinie fallen (hier Klasse L und T), bringt zusätzlich neue Geschwindigkeitsgrenzwerte für selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Zugmaschinen und Flurförderzeuge (Stapler und ähnliche).

## 1. Fahrerlaubniszwang und Fahrerlaubnisfreiheit

Wer auf öffentlichen Straßen ein Kfz führt, bedarf nach § 2 I StVG<sup>3)</sup> der Fahrerlaubnis (= § 4 I FeV). Nach dem Wegfall der allgemeinen Fahrerlaubnisfreiheit für Fahrzeuge mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h sind künftig nur noch – jeweils mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h –

- ▶ selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
- ▶ Zugmaschinen, die nach ihrer Bauart für

die Verwendung für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke bestimmt sind,

- ▶ Flurförderzeuge, sowie
- ▶ einachsige Zug- und Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden, fahrerlaubnisfrei (§ 4 I Nr. 3 FeV)<sup>4)</sup>.

Eine etwa bestehende Zulassungsfreiheit kann nicht mehr als Kriterium für Fahrerlaubnisfreiheit herangezogen werden.

## 2. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SAM) sind nach der Legaldefinition des § 18 II Nr. 1 StVZO Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Leistung von Arbeit und nicht zur Beförderung von Personen und Gütern bestimmt und geeignet sind. Die Zulassungsfreiheit besteht jedoch nur, wenn die SAM vom BMV als solche anerkannt ist. Eine Übersicht über die bisher als SAM anerkannten 90 Fahrzeugarten<sup>5)</sup> sowie über nicht als solche anerkannten Fahrzeuge<sup>6)</sup> findet sich in der einschlägigen Kommentarliteratur. Stapler zum Beispiel sind nicht als SAM anerkannt<sup>7)</sup>.

<sup>1)</sup> FeV vom 18.8.1998, BGBI. I (1998), 2214 (= VkB1. 1998, 982).

<sup>2)</sup> Art. 2 Nr. 2 der VO über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, BGBI. I (1998), 2214 (= VkB1. 1998, 982).

<sup>3)</sup> I.d.F. des StVG-ÄnderungsG vom 24.4.1998, BGBI. I (1998), 747.

<sup>4)</sup> Amtl. Begr. VkB1. 1998, 982 (1052).

<sup>5)</sup> Jagusch/Hentschel, Rz. 14 zu § 18 StVZO; Jagow, § 18 StVZO; Ditsch/Konitzer/Wehrmeister, § 18 StVZO.

<sup>6)</sup> Ditsch/Konitzer/Wehrmeister, Rz. 5 zu § 18 StVZO.

<sup>7)</sup> Ditsch/Konitzer/Wehrmeister, Rz. 2, 5 zu § 18 StVZO, amtl. Begr. zu § 6 I FeV, VkB1. 1998, 982 (1062).

**Daraus folgt:**

- ▶ Fahrerlaubnisfrei sind jedoch nur SAM mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h.
- ▶ SAM mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h (auch mit Anhänger) bedingen die Fahrerlaubnisklasse L.
- ▶ Solche mit einer bbH 40 km/h (auch mit Anhänger), die nach ihrer Bauart zur Verwendung für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke bestimmt sind und für solche Zwecke eingesetzt werden, bedingen die Fahrerlaubnisklasse T.
- ▶ Andere unterliegen der Fahrerlaubnispflicht und bedingen die Fahrerlaubnisklasse B bzw. C/C1, im Anhängerbetrieb zusätzlich gegebenenfalls E.

Aufgrund der Besitzstandsschutzregelung des § 6 VI, VII und Anlage 3 FeV können diese Fahrzeuge jedoch auch weiterhin mit der Fahrerlaubnisklasse 3 (bei einem zGG  $\leq 7,5$  t) beziehungsweise 2 (bei einem zGG  $> 7,5$  t) beziehungsweise den entsprechenden DDR-Fahrerlaubnisklassen gefahren werden. Ebenso berechnen die „alten“ Fahrerlaubnisklassen 4 und 5 zum Führen von Fahrzeugen der Fahrerlaubnisklasse L<sup>9)</sup>: die Ausweitung geht über die Besitzstandsschutzregelung des § 5 III Nr. 5 StVZO a. F. hinaus. Diese Regelung gilt im übrigen auch für Zugmaschinen und Flurförderzeuge in gleicher Weise.

**3. Zugmaschinen**

Zugmaschinen sind ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Anhängern gebaute Kfz, wobei eine Hilfsfläche zulässig ist. Die auf ihr zu befördernde Nutzlast darf nicht mehr als das 0,4fache des zulässigen Gesamtgewichts

betragen<sup>9)</sup>. Die Einordnung als Zugmaschine ist also an den Verwendungszweck gebunden. Elektrokarren (Fahrerstand-/Fahrersitzkarren), deren Ladefläche größer als bei Zugmaschinen üblich ist, sind als Lkw zu behandeln.

**Daraus folgt:**

- ▶ Fahrerlaubnisfrei sind nur Zugmaschinen unter den oben genannten Prämissen mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h.
- ▶ Zugmaschinen mit einer bbH von nicht mehr als 32 km/h und Kombinationen aus diesen Fahrzeugen und Anhängern, wenn sie mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h geführt werden und, sofern die bbH des ziehenden Fahrzeugs mehr als 25 km/h beträgt, sie für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h in der durch § 58 StVZO vorgeschriebenen Weise gekennzeichnet sind, bedingen die Fahrerlaubnisklasse L<sup>10)</sup>.
- ▶ Solche mit einer bbH von nicht mehr als 60 km/h (auch mit Anhänger), die nach ihrer Bauart zur Verwendung für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke bestimmt sind und für solche Zwecke eingesetzt werden, bedingen die Fahrerlaubnisklasse T.
- ▶ Andere unterliegen der Fahrerlaubnispflicht und bedingen die Fahrerlaubnisklasse B beziehungsweise C/C1, im Anhängerbetrieb zusätzlich gegebenenfalls E.

**4. Flurförderzeuge**

Unter die Flurförderzeuge fallen unter anderem Stapler. Das sind Kfz mit für Stapelvorgänge lotrecht oder nahezu lotrecht

<sup>9)</sup> Siehe Anlage 3; aml. Begr. Vkb1. 1998, 982 (1065).

<sup>9)</sup> Vkb1. 1962, 309 (vgl. auch Vkb1 1980, 386), Jagusch/Hentschel, Rz. 19 zu § 18 StVZO; Lütkes/Meier/Wagner/Ferner, Rz. 18 zu § 18 StVZO; Jagow, Rz. 8 zu § 18 StVZO.

<sup>10)</sup> Vgl. 2. AusnVO von straßenverkehrs. Vorschriften, BGB1. I (1989), 481 i.d.F. vom 1.1.1999 (BGB1. I 1999), 2306.

bewegbarem Lastträger<sup>11)</sup>. Sie dienen also der Beförderung von Gütern und sind nicht ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Anhängern gebaut, aber auch nicht selbstfahrende Arbeitsmaschinen<sup>12)</sup>.

Daraus folgt:

- ▷ Fahrerlaubnisfrei sind nur Flurförderzeuge mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h.
- ▷ Solche mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h (auch mit Anhänger) bedingen die Fahrerlaubnisklasse L.
- ▷ Andere unterliegen der Fahrerlaubnispflicht und bedingen die Fahrerlaubnisklasse B beziehungsweise C/C1, im Anhängerbetrieb zusätzlich gegebenenfalls E.

Stapler sind grundsätzlich für einen innerbetrieblichen Einsatz bestimmt. Bei ausnahmsweisem Betrieb auf öffentlichen Straßen sind sie als Lkw zu behandeln<sup>13)</sup>; hierzu können Ausnahmegenehmigungen durch die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach dem Landesrecht zuständigen Stellen erteilt werden (§ 74 I Nr. 1 FeV). Diese Befreiungen von der Fahrerlaubnispflicht sind jedoch im Sinne der Gewährleistung der Verkehrssicherheit regelmäßig an Auflagen gebunden [zum Beispiel ausreichende Haftpflichtversicherung, Befristung, Besitz des Fahrausweises für motorisch angetriebene Flurförderzeuge (Staplerschein)].

## 5. Einachsige Zug- und Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden

Derartige Maschinen werden in der Regel ohnehin nicht schneller als 6 km/h fahren. Die Fahrerlaubnisfreiheit gilt jedoch nur, wenn sie von einem Fußgänger geführt werden.

## 6. „Gedrosselte“ Pkw

Darunter sind Kfz zu verstehen, die ursprünglich nach ihrer Bauart zwar eine höhere Geschwindigkeit fahren konnten, jedoch durch technische Veränderungen auf das Limit von 6 km/h fixiert wurden<sup>14)</sup>. Dabei muß jedoch sichergestellt sein, daß diese baulichen Änderungen die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h dauerhaft unmöglich machen<sup>15)</sup>.

Aufgrund dieser Regelung sind übliche Pkw auf 6 km/h gedrosselt worden, um sie ohne Fahrerlaubnis fahren zu können. Diese Fahrzeuge behinderten den Verkehr. Wegen ihres äußeren Erscheinungsbildes sind sie nicht als langsamfahrende Fahrzeuge zu erkennen. Daraus können sich gefährliche Situationen ergeben.

Aufgrund der in § 76 Nr. 1 FeV beschriebenen Übergangsregelung bleiben diese Fahrzeuge jedoch noch bis zum 31.12.2000 weiterhin fahrerlaubnisfrei. Danach ist auch hier die Fahrerlaubnis der Klasse B erforderlich<sup>16)</sup>.

<sup>11)</sup> VkB1. 1980, 784.

<sup>12)</sup> Ditsch/Konitzer/Wehrmeister, RZ. 2 und 5 zu § 18 StVZO unter Hinweis auf BMV StV 2 - 2057 V / 66 vom 28.9.1966; amtl. Begr. zu § 6 I FeV, VkB1. 1998, 982 (1062).

<sup>13)</sup> VkB1. 1980, 774 (785).

<sup>14)</sup> Roos/Krause DAR 1989, 97.

<sup>15)</sup> BayObLG DAR 1980, 376 (= VM 1981, 28); OVG Münster NVWB1. 1996, 72 („durch die Bauart bestimmt ist die Höchstgeschwindigkeit indes nur dann, wenn sie ihren Grund in der konstruktionsbedingten Beschaffenheit derjenigen Bauteile hat, die die Fortbewegung ermöglichen“); Mindorf, Verkehrsrecht, S. 143; Jagusch/Hentschel, RZ. 5 zu § 18 StVZO („wenn sichergestellt ist, daß weder der Fahrer noch ein geübter Monteur die blockierende Einrichtung ohne langwierige Arbeit beseitigen kann“).

<sup>16)</sup> Amtl. Begr. VkB1. 1998, 982 (1052).