Einstufung: Leichtkrafträder mit Elektroantrieb

Die Zweiradindustrie wirbt bei Leichtkrafträdern mit Elektroantrieb mit dem Hinweis auf die Fahrerlaubnisklasse A1 und möchte so die Zielgruppe der Heranwachsenden für diese neuen Elektrozweiräder begeistern. Immerhin gibt es den Führerschein A1 ja bereits ab dem 16. Lebensjahr. Dem aber steht die derzeitige Rechtslage entgegen. *Von Bernd Huppertz*

© Volker Witt/Fotolia

Elektro-Leichtkrafträder setzen mindestens den Besitz der Fahrerlaubnisklasse A2 voraus

Zulassungsrechtlich wird bei Leichtkrafträdern der Klasse L3e nicht zwischen Elektrobikes und solchen mit Verbrennungsmotoren unterschieden (vgl. § 2 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)). Fahrerlaubnisrechtlich dagegen werden Leichtkrafträder mit Elektromotor gar nicht erfasst. In § 6 Abs. 1 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zu Klasse A1 wird lediglich auf Leichtkrafträder mit Verbrennungsmotor abgestellt. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der 3. Führerscheinrichtlinie (vgl. dortiger Artikel 4).

Die Wechselwirkungen zwischen Zulassungs- und Fahrerlaubnisrecht

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) enthält in § 6 einen Ermächtigungskatalog für das Bundesmi-

nisterium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über die dortigen Regelungen zu erlassen. Dem ist das Fachministerium vor allem durch Erlass der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), FZV und FeV einschließlich zugehöriger Ausnahmeverordnungen nachgekommen. Bis zur Neuordnung des Zulassungs- und Fahrerlaubnisrechts durch Erlass der FZV und der FeV waren zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Bestimmungen der StVZO zu entnehmen.

Bereits hier war fraglich, ob die ausweislich der Typgenehmigung oder der Übereinstimmungsbescheinigung erfolgte Bewertung zum Beispiel eines Kraftfahrzeugs als Leichtkraftrad auch für andere Rechtsgebiete, namentlich das Fahrerlaubnisrecht, bindend und insofern ein Rückgriff auf die Beschaffenheits- und Ausrüstungsvorschriften der StVZO zulässig ist.

Seither wird sowohl das Zulassungs- als auch das Fahrerlaubnisrecht zunehmend durch das Gemeinschaftsrecht bestimmt. Die Verkehrssicherheit ist als Gemeinschaftsaufgabe in den EG-Vertrag aufgenommen worden. Gemäß Artikel 288 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV, ex-Artikel 249 EG-Vertrag) erlassen die Organe Verordnungen, Richtlinien, Beschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen. Hierbei kommt insbesondere der 3. Führerscheinrichtlinie sowie der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG und der Richtlinie 2002/24/EG über die Typgenehmigung für zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge Bedeutung zu. Denn die Richtlinie ist für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet wird, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel. So verweist Artikel 4 Abs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie bezüglich der Kleinkrafträder, Artikel 4 Abs. 3 bezüglich der Krafträder und Artikel 4 IV bezüglich der vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge auf die Richtlinie 2002/24/EG und macht das Fahrerlaubnisrecht zulassungsrechtlichen Bestimmungen zugänglich: Gemäß Artikel 4 Abs. 3 der 3. Führerscheinrichtlinie gilt als Kraftrad jedes zweirädrige Kraftfahrzeug im Sinne des Artikels 1 Abs. 2 lit. b) der Richtlinie 2002/24/EG. Danach handelt es sich um zweirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 50 Kubikzentimetern (ccm) im Falle von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von mehr als 45 km/h.

Aber auch unter der Ägide der FZV und der FeV gilt: 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.[1]

Zulassungsrechtliche Einstufung

Die genannten Krafträder werden der EG-Fahrzeugklasse L3e zugeschlagen und in den Zulassungsdokumenten als „2rädr.KR o.BW > 45 km/h“ bezeichnet. Eine nähere Unterscheidung in Krafträder und Leichtkrafträder findet grundsätzlich nicht statt.

Der nationale Gesetzgeber definiert in § 2 Nr. 10 FZV Leichtkrafträder als „Krafträder mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW und im Falle von Verbrennungsmotoren mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm, aber nicht mehr als 125 ccm.“

Sowohl die gemeinschaftsrechtliche als auch zulassungsrechtliche Definition nach § 2 Nr. 10 FZV lassen die Verwendung von Leichtkrafträdern mit Verbrennungsmotoren als auch Elektromotoren zu.

© krsmanovic/Fotolia

Wer Elektro-Leichtkrafträder fahren will, muss mindestens 18 Jahre alt sein

Fahrerlaubnisrechtliche Einstufung

Obwohl die 3. Führerscheinrichtlinie in Artikel 4 Abs. 3 auf die einschlägige Definition der Richtlinie 2002/24/EG verweist, beschränkt Artikel 4 Abs. 3 lit. a) der 3. Führerscheinrichtlinie die Fahrerlaubnisklasse A1 auf „Krafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm, mit einer Motorleistung von bis zu 1 kW und einem Leistungsgewicht von bis zu 0,1 kW/kg.“ Leichtkrafträder mit Elektroantrieb sind darin nicht erfasst. Dem entspricht die Klasseneinteilung gemäß § 6 I FeV: „Krafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW, bei denen das Verhältnis der Leistung zum Gewicht 0,1 kW/kg nicht übersteigt.“ Aufgrund der verwendeten Formulierung kommt es auch hier zwingend auf das Vorhandensein eines Verbrennungsmotors an.

Der Verordnungsgeber[2] stellt nach entsprechender Anfrage des Verfassers eine zeitnahe Anpassung durch Änderung der FeV in Aussicht. Nach hier vertretener Ansicht setzt dies jedoch auch eine Änderung des Artikel 4 Abs. 3 lit a. der 3. Führerscheinrichtlinie voraus.

Fazit

Zulassungsrechtlich wird bei Leichtkrafträdern nicht zwischen Elektrobikes und solchen mit Verbrennungsmotoren unterschieden. Fahrerlaubnisrechtlich wird bei den Leichtkrafträdern der Klasse A1 ein Verbrennungsmotor vorausgesetzt. Elektro-Leichtkrafträder setzen mindestens den Besitz der Fahrerlaubnisklasse A2 voraus. Diese jedoch kann erst mit 18 Jahren erworben werden. §§

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 ist. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

1. Sandherr, Anm. zu OLG München DAR 2010, 653 (=NZV 2010, 527); vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, Rn. 2d zu § 1 StVG
2. Scheiben des BMV vom 22.12.2014 (Az.: K16 – TH24147)