Anmerkungen zur 2. ÄndVO-FeV

In Ausgabe 3/2015[1] habe ich an dieser Stelle über die Ausnahmeverordnung für Elektro-Kleintransporter berichtet. Seinerzeit hatte der Verordnungsgeber ganz offensichtlich versäumt, die entsprechende Schlüsselzahl in die FeV einzustellen. Des Weiteren habe ich in Ausgabe 7/2015[2] über die Einstufung von Leichtkrafträdern mit Elektroantrieb berichtet. Hier fehlte bislang die gesetzliche Grundlage, diese mit der Fahrerlaubnisklasse A1 fahren zu können. Der Verordnungsgeber hat dies jetzt im Zuge der Veröffentlichung der 2. ÄndVO-FeV[3] (scheinbar) berichtigt.
Von Bernd Huppertz

© Gordon Bussiek/Fotolia

Nach dem gesetzgeberischen Willen sollen Elektrobikes ausdrücklich vom modifizierten § 6 Abs. 1 FeV miterfasst werden. Ob dies gelungen ist, erscheint weiter fraglich

1 Ausnahmeverordnung für Elektro-Kleintransporter

Mit dem Elektromobilitätsgesetz[4] (EmoG) werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Teilnahme elektrisch betriebener Fahrzeuge am Straßenverkehr ermöglicht, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere von klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern (§ 1 EmoG). Unter anderem soll dies durch freie Fahrt auf Busspuren, Aufhebung von Zufahrtsverboten und reservierte Parkplätze begünstigt werden (§ 3 Abs. 4 EmoG). Elektroautos sollen dafür mit Sonderkennzeichen ausgestattet werden (§ 4 EmoG).

„Im Fahrerlaubnisrecht kommt es bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen immer häufiger zu der Konstellation, dass Fahrzeuge, für die eigentlich aufgrund ihrer Fahrzeugkonstruktion eine Fahrerlaubnis der Klasse B erforderlich wäre, lediglich aufgrund des Gewichtes des Elektroantriebs die dortige Gewichtsgrenze überschreiten und somit nur mit einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 geführt werden dürfen. Dies hat neben den höheren Kosten zum Erwerb der Fahrerlaubnisklasse C1 auch die zeitlichen und finanziellen Aufwendungen für die damit erforderlichen Pflichten aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht zur Folge. Aufgrund dieser Belastungen wird der Umstieg auf Elektrofahrzeuge für mögliche Interessenten erschwert und unattraktiv.“[5]

Durch die Ausnahmeverordnung[6] (AusnVO-FeV) wird daher der Umfang der Fahrerlaubnisklasse B bei Elektrofahrzeugen auf eine zulässige Gesamtmasse von nicht mehr als 4250 Kilogramm erweitert. Um von der Ausnahmeregelung Gebrauch machen zu können, muss der Fahrerlaubnisinhaber nach näherer Maßgabe der Anlage 1 an einer zusätzlichen Fahrzeugeinweisung teilnehmen. Die darüber ausgestellte Teilnahmebescheinigung ist Grundlage für die Neuausfertigung eines Kartenführerscheins. Denn: Der Nachweis des erweiterten Umfangs der Fahrberechtigung erfolgt durch die in Spalte 12 der Klasse B betreffenden Zeile des Führerscheins eingetragene Schlüsselzahl 192 (§ 2 Abs. 1 AusnVO-FeV).

Der Kartenführerschein enthält dann den Eintrag „192.31.12.2019“. Das Datum ist identisch mit dem Ablaufdatum der Ausnahmeverordnung (§ 4 Abs. 2 AusnVO-FeV). Die erwähnte Schlüsselzahl war jedoch bislang nicht in Anlage 9 aufgeführt. Dieses Defizit wurde durch die Ausnahmeverordnung behoben.

2 Einstufung von Leichtkrafträdern mit Elektroantrieb

Gemäß Artikel 4 Abs. 3 der 3. Führerscheinrichtlinie gilt jedes zweirädrige Kfz mit oder ohne Beiwagen im Sinne des Artikels 1 Abs. 2 lit. b der Richtlinie 2002/24/EG als Kraftrad. Danach handelt es sich bei Leichtkrafträdern um Krafträder (Klasse L3e beziehungsweise L4e) mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm, mit einer Motorleistung von bis zu 11 kW und einem Leistungsgewicht bis zu 0,1 kW/kg.

Zulassungsrechtlich wird bei den Leichtkrafträdern der Klasse L3e nicht zwischen Elektrobikes und solchen mit Verbrennungsmotoren unterschieden (vergleiche § 2 Nr. 10 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)). Fahrerlaubnisrechtlich dagegen wurden Leichtkrafträder mit Elektromotor gar nicht erfasst. In § 6 I FeV (zu Klasse A1) wurde lediglich auf Leichtkrafträder mit Verbrennungsmotor abgestellt. Dennoch warb die Zweiradindustrie mit dem Hinweis auf die Fahrerlaubnisklasse A1 und wollte so auch die Zielgruppe der Heranwachsenden für diese neuen Elektrozweiräder begeistern. Den Führerschein A1 gibt es ja ab dem 16. Lebensjahr. Dem aber stand nach hier vertretener Ansicht[7] die derzeitige Rechtslage entgegen.[8]

Der Verordnungsgeber hat daraufhin die hier einschlägige Vorschrift des § 6 Abs. 1 FeV geändert.[9] In der amtlichen Begründung[10] heißt es dazu:

„Während also nach der 3. Führerscheinrichtlinie für Krafträder der Klasse A1 die Merkmale Hubraum und Motorleistung nur durch ein Komma getrennt sind, müssen nach der Umsetzung in der FeV [hier: § 6 Abs. 1 FeV in der bis zum 20.10.2015 geltenden Fassung] beide Merkmale Hubraum und [sic!] Motorleistung erfüllt sein. Mit der Änderung erfolgt eine Anpassung an die Definition der Richtlinie 2006/126/EG. In der Folge fallen auch sog. Elektro-Leichtkrafträder, bei denen lediglich eine Nenndauerleistung in kW, nicht jedoch ein Hubraum definiert werden kann, unter diese Bestimmung.“

Nach § 6 I FeV in der ab dem 21.10.2015 geltenden Fassung umfasst die Klasse A1

- Krafträder (auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm, einer Leistung

von nicht mehr als 11 kW, bei denen das Verhältnis der Leistung zum Gewicht 0,1 kW/kg nicht übersteigt,
- dreirädrige Kfz mit symmetrisch angeordneten Rädern und einem Hubraum von mehr als 50 ccm bei Verbrennungsmotoren oder einer bbH von mehr als 45 km/h und einer Leistung von bis zu 15 kW.

Nach dem in der amtlichen Begründung vorgetragenen gesetzgeberischen Willen sollen die Elektrobikes ausdrücklich miterfasst werden. Ob durch die Änderung aber tatsächlich die Einvernahme von Elektrobikes gesichert ist, erscheint dennoch weiter fraglich. Zwar hat der Verordnungsgeber nunmehr den Text der 3. Führerscheinrichtlinie [dortiger Artikel 4 Abs. 3 lit. a)] übernommen. Das setzt aber voraus, dass der Gemeinschaftsrechtsgeber die elektromotorbetriebenen Leichtkrafträder ebenfalls unter die Klasse A1 fassen wollte. Man wird hier vom Gegenteil ausgehen müssen. Artikel 4 III der 3. Führerscheinrichtlinie verweist auf Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG. Dort aber wird nach Leichtkrafträdern mit Verbrennungsmotoren und Elektromotoren unterschieden [Artikel 1 II lit. b].

Auch lässt der Wortlaut des geänderten Textes bei grammatikalischer Auslegung keine andere Deutung zu: Bei dem in Rede stehenden Verordnungstext handelt es sich um eine Aufzählung mit der Folge, dass die aufgeführten Bedingungen kumulativ erfüllt sein müssen. Dann aber bedarf es weiterhin eines Hubraums von bis zu 125 ccm, über den Elektrobikes nicht verfügen. Die Ersetzung des Wortes „und" durch ein „oder" hätte hier für Klarheit im Sinne des gesetzgeberischen Willens gesorgt. Gleichwohl hätte er sich dabei aber gegen die 3. Führerscheinrichtlinie gestellt. Es bleibt also alles beim Alten.

3 Die Übergangbestimmung des § 76 Nr. 6b FeV

Konsequenterweise hätte auch die Vorschrift des § 76 Nr. 6b FeV geändert werden müssen. Elektro-Leichtkrafträder, die bis zum 18.1.2013 erstmals in den Verkehr gekommen sind, werden nämlich durch diese Regelung immer noch nicht erfasst. §§

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

1. Huppertz VD 2015, 79
2. Huppertz VD 2015, 190
3. 2. Verordnung zur Änderung der FeV vom 02.10.2015 (BGBl. I S. 1674)
4. Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (BR-Druck. 46/2014)
5. Amtl. Begr. zur 4. AusnVO-FeV (BR-Drucks. 46/2014)
6. 4. Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der FeV vom 22.12.2014 (BGBl. I S. 2432)
7. Fn. 2
8. Zust.: Schreiben des BMVI vom 22.12.2014 (Az.: K 16-TH24147)
9. Fn. 3
10. BR-Drucks. 338/2015 vom 07.08.2015