

# Klassifizierung: Elektro-Tretroller

Selbstbalancierende Fahrzeuge wie der Segway, Fahrzeuge ohne Sitz wie das Monowheel, das Hoverboard oder zwei- oder dreirädrige Kickboards sowie vergleichbare Fahrzeuge mit Sitz können bei entsprechender Motorisierung unter dem Begriff Elektrokleinstfahrzeuge zusammengefasst werden. Sie werden neben ihrer Freizeitznutzung zunehmend mit dem Last-Mile-Konzept in Verbindung gebracht. Das aus der Logistikbranche herrührende Konzept der Bündelung und Verkürzung von Transportwegen wird mit den Anforderungen an einen ökologisch nachhaltigen Nahverkehr verbunden. Das Thema wird also um eine urbane City-Logistik erweitert und schließt jetzt auch Überlegungen mit ein, wie die Menschen zum Beispiel zu ihren Arbeits- und Ausbildungsplätzen kommen. Hierauf zielt auch das von BMW entwickelte Elektrokleinstfahrzeug X2City ab. *Von Bernd Huppertz*



Der Tretroller BMW X2City

© BMW

Dieses Beispiel emissionsfreier Mobilität auf zwei Rädern zeigt jedoch sehr schnell, dass die bestehenden, insbesondere nationalrechtlichen Vorschriften den neuen Antriebsformen nicht gerecht werden. Dabei hat die richtige Kategorisierung dieser Fahrzeuge nicht nur Auswirkungen auf die technischen Anforderungen, die Schutzausrüstung, die Nutzerakzeptanz und die Verkehrsflächenwahl. Sie wirkt sich auch auf alle Teilgebiete des Straßenverkehrsrechts aus.

Der genannte Kick-Scooter X2City mit Motorunterstützung bringt seinen Fahrer bis auf eine Geschwindigkeit von 25 km/h. Der Motor setzt dabei erst ab einer Geschwindigkeit von 6 km/h ein und beschleunigt mit der zuvor festgelegten Unterstützungsstufe. Während der Fahrt muss dann immer nach 5 m Wegstrecke der Taster (Impulspedal) am hinteren Teil des Trittbretts betätigt werden; ansonsten schaltet der Motor (Abschaltweg nach DIN EN 15194) ab. Am höhenverstellbaren Lenker befinden sich auch zwei Bremshebel, die den Tretroller nicht nur wirksam abbremsen, sondern dabei ebenfalls die Motorunterstützung abschalten. BMW weist in seiner Presseerklärung auf „die Einstufung als Pedelec25 sogar ohne Helmpflicht und Motorradführerschein für alle ab 14 Jahren“ hin.<sup>1</sup>

Der Artikel beschreibt die Schwierigkeiten bei der verkehrsrechtlichen Klassifizierung dieser Fahrzeuge. Das wird erst recht deutlich bei der Abgrenzung gegenüber Fahrrädern und solchen Tretrollern mit tretunabhängiger Motorisierung. Die Ergebnisse sind dabei „überraschend“, wenn man sich alleine nur die sich daraus ergebenden zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlichen Konsequenzen vor Augen hält.

### 1. Definition Fahrrad

#### 1.1 Definition des Fahrrades im WÜ

Nach Artikel 1 lit. 1) des Übereinkommens über den Straßenverkehr (WÜ)<sup>2</sup> handelt es sich bei einem Fahrrad um ein Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich mit Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mithilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird.

Unstrittig ist, dass es sich um ein Fahrzeug handeln muss, welches ohne Motorkraft ausschließlich mit Muskelkraft angetrieben wird.<sup>3</sup> Bei allen Fahrzeugen mit irgendwelcher, auch nur hilfsweiser Motorkraft handelt es sich grundsätzlich um Kfz. Unstrittig ist auch, dass es nicht auf die Anzahl der Sitzplätze oder die Anzahl der auf ihm befindlichen Personen ankommt.<sup>4</sup> Die Legaldefinition schreibt überhaupt keinen Sitzplatz vor; Bezeichnungen wie „einsitzig“, „zweisitzig“, „mehrsitzig“ oder Umschreibungen wie „mit einem Sitz“ sind nicht vorhanden.

Fraglich ist jedoch, ob ein nicht motorisierter Tretroller ohne Pedale, ohne Handkurbel und auch sonst ohne mechanischen Durchtrieb unter die Definition „Fahrrad“ zu subsumieren ist.

Bei dem Einschub „insbesondere mithilfe von Pedalen oder Handkurbeln“ handelt es sich um eine Apposition<sup>5</sup> (nachgestellte Erläuterung). Dabei kommt es auf die hauptwörtliche Beifügung „insbesondere“ an. Diese bezieht sich auf die Muskelkraft. Die Hauptaussage der Definition stellt also darauf ab, dass das Fahrzeug ausschließlich durch Muskelkraft angetrieben wird.<sup>6</sup> „Insbesondere“ hat die Bedeutung von „besonders“, „vor allem“ oder „im Besonderen“. „Insbesondere“ lässt also neben den erwähnten Pedalen oder Handkurbeln auch andere Antriebsformen zu. Damit ist andererseits aber nicht vorgeschrieben, eine andere Antriebsart benutzen zu müssen; der gänzliche Verzicht auf eine andere Antriebsunterstützung ist dem Wortsinn nach durchaus möglich.<sup>7</sup> Danach unterfällt ein nicht motorisierter Tretroller ohne Sitz und ohne mechanischen Durchtrieb ebenfalls dieser Definition.

#### 1.2 Definition des Fahrrades im Sinne des nationalen Rechts

Da die Bundesrepublik Deutschland das Wiener Übereinkommen ratifiziert hat<sup>8</sup>, ist es als höherrangiges Recht verbindlich.

Bis zur Einführung von § 63a StVZO<sup>9</sup> war das Fahrrad in der StVO bzw. StVZO nicht definiert. Der Verordnungsgeber hat die Definition aus dem WÜ jedoch nicht wörtlich übernommen. Im Ge-

gensatz zum WÜ wird hier nämlich die Antriebsform „Pedale“ oder „Handkurbel“ vorgeschrieben – das „insbesondere“ fehlt. Nach dem Wortlaut der Legaldefinition ist ein Verzicht auf Antriebsunterstützung hier also nicht vorgesehen. Eine Begründung für diese Abweichung zum WÜ liefert der Verordnungsgeber nicht.<sup>10</sup>

Der Verordnungsgeber hat allerdings ganz offensichtlich an den Definitionen der Richtlinie 2002/24/EG [dortiger Artikel 1 I lit. h)] und insbesondere der VO (EU) 168/2013 [dortiger Artikel 2 II lit. h)] sowie der daraus entwickelten Legaldefinition des § 1 III StVG Maß genommen. In der Zusammenschau der vorgenannten Bestimmungen und der amtlichen Begründung<sup>11</sup> zu § 1 III StVG wird man davon ausgehen dürfen, dass sowohl der Gemeinschaftsrechtsgeber als auch das BMVI unter dem Begriff „Trethilfe“ die Pedalhilfe bzw. unter „Tretten“ das Pedalieren eines Elektrofahrrades versteht.

Tretten hat (gerade auch im übertragenen Sinne) vielfältige Bedeutung: „einen Schritt in eine bestimmte Richtung machen; sich mit einem Schritt an eine bestimmte Stelle bewegen“, „seinen Fuß auf oder in etwas setzen“, „jemandem oder einer Sache einen Tritt versetzen“, „jemanden oder etwas mit einem Tritt an einer bestimmten Stelle treffen“, „einen Tritt in eine bestimmte Richtung ausführen“.<sup>12</sup> Das Universalwörterbuch<sup>13</sup> führt aber gerade mit Blick auf das Pedalieren („die Pedale treten“) auf: „einen mit dem Fuß zu bedienenden Mechanismus o. Ä. durch [wiederholtes]

Niederdrücken in Gang setzen bzw. halten“.

Das Pedal (lat.: pedalis = zum Fuß gehörig) wird wiederum als „mit dem Fuß zu bedienender Teil an der Tretkurbel des Fahrrads“ beschrieben. Daraus folgt: Bei Fahrrädern und insbesondere bei Elektrofahrrädern wird jedenfalls im Sinne des nationalen Rechts auf die Antriebsform „Pedale“ oder „Handkurbel“ abgestellt.

Selbstverständlich ist „in die Pedale treten“ in den ständigen Sprachgebrauch eingegangen. Diese Verkürzung wird aber der Bedeutung des Wortes „treten“ nicht gerecht. Tretten setzt nicht einen zu bedienenden Mechanismus oder gar eine Tretkur-

bel des Fahrrades voraus. „Einen Schritt in eine bestimmte Richtung machen“ oder einen „Tritt in eine bestimmte Richtung ausführen“ reicht aus. Dagegen spricht zunächst die Worterklärung „Tretroller“. Dabei soll es sich um einen „Roller, der mittels eines Fußhebels fortbewegt wird“, handeln. Der Fußhebel selbst wird als Pedal umschrieben. Das Pedal (lat.: pedalis = zum Fuß gehörig) wird wiederum als „mit dem Fuß zu bedienender Teil an der Tretkurbel des Fahrrads“ beschrieben. Eine Tretkurbel ist jedoch an einem Tretroller nicht vorhanden. Hier tritt also wieder das oben beschriebene Dilemma zutage: Nach § 63 a StVZO handelt es sich nicht um ein Fahrrad, weil es an der Pedale fehlt. Der Gesetzgeber ist aufgerufen, durch entsprechende Formulierung die Wortbedeutung „treten“ einzugrenzen und so für Klarheit zu sorgen.

### 1.3 Fazit: Der Tretroller ist ein Fahrrad

Nach den nationalrechtlichen Vorschriften handelt es sich nur dann um ein Fahrrad, wenn dieses über eine Pedale, das heißt, über einen mit dem Fuß zu bedienenden Teil an der Tretkurbel verfügt. Das steht im Widerspruch zur Definition des Artikels 1 lit. I) WÜ. Danach ist eine Pedale nicht konstitutives Merkmal eines Fahrrades. Das WÜ geht als höherrangiges Recht jedoch vor. Ein Tretroller ist also doch ein Fahrrad!

## 2. Elektro – Tretroller BMW X2City

Bei diesem Elektro-Tretroller handelt es sich jedoch nicht um ein Fahrrad. Er wird ja nicht ausschließlich durch die Muskelkraft der auf ihm befindlichen Person angetrieben. Darin sind sich Artikel 1 lit. I) WÜ und § 63 a StVZO einig. Vielmehr handelt es sich um ein Kfz.<sup>14</sup>

Damit sind auch Überlegungen hinfällig, den Roller als Besonderes Fortbewegungsmittel im Sinne des § 24 I StVO bzw. § 16 II StVZO ganz „aus dem Verkehr zu ziehen“. Der früher bisweilen vertretenen Meinung<sup>15</sup>, auch motorisierte besondere Fortbewegungsmittel (z. B.: Kinderautos, -dreiräder und -fahrräder mit Elektroantrieb, Skateboards und Bobbycars mit Motorantrieb) seien als Spielzeuge keine Landfahrzeuge und somit auch keine

Kfz, kann nicht gefolgt werden.<sup>16</sup> Mit zunehmender Höchstgeschwindigkeit fehlt diesen Fahrzeugen die spezifische Ungefährlichkeit eines Spielzeugs. Sie sind teilweise schneller als Leichtmofas und Mofas.<sup>17</sup> Die „Besonderen Fortbewegungsmittel“ sind jedenfalls dann als Kfz zu bewerten, wenn sie mit einem Motorantrieb ausgerüstet sind.<sup>18</sup>

Zulassungsrechtliche Vorschriften des Gemeinschaftsrechts sind nicht einschlägig. Aufgrund der Ausnahmenvorschrift des Artikels 2 II lit. j) VO (EU) 168/2013 gilt diese nicht für Fahrzeuge ohne Sitz. Im Übrigen gilt die Verordnung über Artikel 2 II lit. h) auch dann nicht, wenn es sich um ein Fahrrad mit Pedalantrieb mit Trethilfe und entsprechender Motorisierung handelt. Wird eine Typgenehmigung und damit die Zulassungsvoraussetzung wie im Falle der Fahrzeuge ohne Sitz gemeinschaftsrechtlich vorgeschrieben, unterstreicht der Gemeinschaftsrechtsgeber damit, dass er hier keinen Harmonisierungsbedarf sieht. Eine Kompetenz-Kompetenz etwa den Mitgliedstaaten vorzuschreiben, ebenfalls auf eine entsprechende Typgenehmigung zu verzichten, steht ihm dagegen nicht zu. Vielmehr steht dem nationalen Gesetzgeber ein weiter Gestaltungsspielraum als Teil seiner nationalen Verfahrensautonomie zu.<sup>19</sup>

Von dieser Möglichkeit hat der nationale Gesetzgeber aber im Falle der Fahrzeuge ohne Sitz noch keinen Gebrauch gemacht, obwohl der Bundesrat in diesem Zusammenhang die Bundesregierung aufgefordert hat, schnellstmöglich die verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, im öffentlichen Verkehr zu regeln.<sup>20</sup> Der nationale Gesetzgeber ist jedoch auch nicht gehindert, die in Rede stehenden Tretroller im Zutreffensfalle unter die juristische Fiktion<sup>21</sup> des § 1 III StVG als Fahrräder zu subsumieren. In der amtlichen Begründung zum § 1 III StVG stellt der Gesetzgeber auf die „verkehrsrechtliche Einordnung von Elektrofahrrädern“<sup>22</sup> ab. Nach dem oben zu 1) erarbeiteten Ergebnis handelt es sich bei einer Pedale um den „mit dem Fuß zu bedienenden Teil an der Tretkurbel des Fahrrads“; unter „Tretten“ wird das Pedalieren verstanden.

Die allgemein bekannten (auch Elektro-)Tretroller verfügen jedoch über keine Tritturbel. Das hier zu untersuchende Mensch-Maschine-System BMW X2City verfügt über eine Impulssteuerung. Die Maschinenkraft wird durch den per Fuß ausgelösten Druck auf ein Pedal abgerufen.

Da ist es dann auch schon wieder, das Pedal. Bei Kfz wird es als „mit dem Fuß zu bedienender Hebel für Gas, Kupplung und Bremse“ beschrieben.<sup>23</sup> Auch bei dem in Rede stehenden CityRoller handelt es sich, da motorbetrieben, um ein Kfz. Das gilt, auch wenn es – wie die bekannten Pedelecs – durch die juristische Fiktion nach § 1 III StVG den Fahrrädern gleichgestellt werden sollte. Und das kann es aufgrund seiner technischen Daten sehr wohl. Mit einer Nenndauerleistung von 250 W und einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h ist es mit einem Pedelec im Sinne des § 1 III StVG vergleichbar. Auch regelt der Motor bei Erreichen der Höchstgeschwindigkeit – bzw. wenn der Fahrer nicht mehr die Impulssteuerung betätigt – automatisch ab. Nur dass hierzu keine Pedale im Sinne einer Tretkurbel, sondern eine solche benutzt wird, die gemeinhin in Kfz Verwendung findet. In beiden Fällen muss der Fahrer jedoch treten, um die Motorkraft zuzuschalten. Allerdings ist die Kategorisierung unter § 1 III StVG aufgrund des weiterhin bestehenden Widerspruchs zwischen Artikel 1 lit. 1) WÜ und § 63a StVZO bzw. der unterschiedlichen Auslegungen der Begrifflichkeiten „Pedale“ und „Tretten“ noch nicht umgesetzt, wird aber vonseiten des Herstellers<sup>24</sup> unterstellt und offenbar unwidersprochen angenommen.

Folgt man jedoch der ganz offensichtlich vom BMVI vertretenen gegenteiligen Meinung über die Auslegung der Begriffe „Pedale“ und „Tretten“, hat das zur Folge, dass der genannte CityRoller kein Elektrofahrrad im Sinne des Artikels 2 II lit. h) VO (EU) 168/2013 bzw. § 1 III StVG ist. Aufgrund der Ausnahmenvorschrift nach Artikel 2 II lit. j) VO (EU) 168/2013 handelt es sich als Fahrzeug ohne Sitz auch nicht um ein Kfz der Fahrzeugklasse L. Dennoch finden die zulassungsrechtlichen Bestimmungen der FZV (vgl. § 1 FZV)

sowie die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO (vergleiche § 16 I 2. Halbsatz) Anwendung. Daher bedarf es einer Typgenehmigung, eines amtlichen Kennzeichens und einer Zulassungsbescheinigung. Auch fahrerlaubnisrechtlich handelt es sich nicht um ein Kfz der Fahrzeugklasse L1e und damit auch nicht um ein nach § 4 I Nr. 1b FeV fahrerlaubnisfreies geschwindigkeitsreduziertes Kleinkraftfahrzeug. Ebenso scheiden FmH, Mofas und Leichtmofas aus. Sie sind gemeinschaftsrechtlich nicht definiert und nationalrechtlich wurden sie nur bis zum 30.9.2005 beschrieben;<sup>25</sup> eine Umschlüsselung ist nicht zulässig.<sup>26</sup> Die übrigen Zweiradklassen sind ebenfalls nicht einschlägig, da sie im Falle der Fahrerlaubnisklasse AM auf die Fahrzeugklasse L1e verweisen bzw. im Umkehrschluss zu Artikel 2 II lit. j) VO (EU) 168/2013, auf den Artikel 4 der 3. Führerscheinrichtlinie verweist, einen Sitz verlangen. So bleibt nur der Rückgriff auf Fahrerlaubnisklasse B. Außerdem wäre der Tretroller auf die Fahrbahn verbannt. Ein zumindest unbefriedigendes und auch nicht zielführendes Ergebnis.

### 3. Kickboards mit tretunabhängigem Motor

Andere Hersteller bieten neben den „klassischen“ nichtmotorisierten Tretrollern diverse zunehmend elektrobetriebene Modelle mit unterschiedlicher Motorisierung an. Diese erreichen bei bis zu 750 W Leistung bis zu 30 km/h; auch die Modelle mit Verbrennungsmotor erreichen mit 1,2 PS bei 29 ccm diese Höchstgeschwindigkeit. Andere gehen sogar noch darüber hinaus. Bei den verbauten Motoren handelt es sich um tretunabhängige Hilfsmotoren. Die vorhin geführte Diskussion um die Definition „Pedal“ muss hier nicht geführt werden: Die in Rede stehenden Kickboards verfügen über kein solches. Aufgrund ihrer Motorisierung sind sie als Kfz<sup>27</sup> den motorisierten Zweirädern zuzuschlagen.

Die bereits erwähnte VO (EU) Nr. 168/2013 gilt jedoch über Art. 2 II lit. j) nicht für Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitz haben. Daraus folgt im Umkehrschluss, dass die in Anhang I genannten Fahrzeuge der Klasse L1e (vgl.: Kleinkraftfah-

der) über einen Sitz verfügen müssen mit der Folge, dass es sich bei den Kickboards nicht um Kleinkraftfahrzeuge handeln kann. Das war unter der Richtlinie 2002/24/EG noch anders, da hier Fahrzeuge ohne Sitz nicht ausgenommen waren. Da keine Ausnahmeregelung in Sicht ist, bedarf es einer Typgenehmigung, eines amtlichen Kennzeichens und einer Zulassungsbescheinigung.

Darüber hinaus ist eine Fahrerlaubnis erforderlich, da die Ausnahmen aus § 4 I FeV nicht greifen: Aufgrund des fehlenden Sitzes ist die VO (EU) Nr. 168/2013 nicht anwendbar. Somit handelt es sich auch nicht um ein (geschwindigkeitsreduziertes) Kleinkraftfahrzeug der Fahrzeugklasse L1e-B. Dadurch scheidet auch die Fahrerlaubnisklasse AM aus. Da eine nationalrechtliche Regelung weiter auf sie warten lässt, bleibt nur der Rückgriff auf die Fahrerlaubnisklasse B. §§



**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. BMW Pressemitteilung vom 07.07.2017, in: <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0272359DE/bmw-motorrad-x2city-mobilitaet-mit-kick-%E2%80%93-vielseitig-und-missionsfrei?language=de>
2. Vom 08.11.1968 [BGBl. II (1977), S. 811]
3. BVerwG NZV 2001, 493 [vorgehend VGH Mannheim VBIBW 2001, 100 (= VM 2001, 16)]; VGH Mannheim NZV 2003, 301
4. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, Rn. 14 zu § 21 StVO § 21; Huppertz NZV 2012, 23; Kettler, Recht für Radfahrer, 3. Aufl. 2013, S. 147; BVerwG DAR 2012, 654 (alle: Bierbike)
5. Amtl. Regeln für die Rechtschreibung und Zeichensetzung § 77 IV
6. BVerwG NZV 2001, 493
7. Duden, Deutsches Universalwörterbuch, 5. Aufl., Erläuterung zu „insbesondere“
8. Art. 1 II Ratifikationsgesetz vom 21.09.1977 zu dem Wiener Übereinkommen [BGBl. II (1977), S. 809]
9. Eingefügt durch die 52. ÄndVO vom 18.05.2017 (BGBl. I 1282)
10. BR-Drs. 771/2016, S. 22
11. BR-Drs. 31/2013 vom 18.01.2013, S. 2, 9 und 18f
12. Duden, Deutsches Universalwörterbuch, 5. Aufl., Erläuterung zu „treten“
13. Duden, Deutsches Universalwörterbuch, 5. Aufl., Erläuterung Nr. 4 zu „treten“
14. Umkehrschluss: Bachmeier/Müller/Rebler (Hrsg.), Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2016, § 64a StVZO Rn. 1; Braun/Damm/Konitzer, StVZO (Losebl.), § 63 StVZO Rn. 1; BVerwG NZV 2001, 493
15. Hentschel/König/Dauer, a.a.O., (Fn. 4) (42. Aufl.), Rn. 2 zu § 1 StVG; Ternig VD 2001, 32
16. So auch Bouska/Laevenenz, Fahrerlaubnisrecht, 3. Aufl. 2004, Rn. 5 zu § 1 StVG; Huppertz VD 2004, 42; Unter Aufgabe der früher vertretenen gegenteiligen Meinung: Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 4), Rn. 3 zu § 16 StVZO
17. Huppertz VD 2003, 184
18. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 4), Rn. 3 zu § 16 StVZO; Bouska/Laevenenz, a.a.O. (Fn. 16), Rn. 5 zu § 1 StVG; Burmann/Hefß/Hühnermann/Janker, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, Rn. 8b zu § 1 StVG
19. EuGH NJW 2013, 1415 (C-617/10 Rechtssache Fransson)
20. BR-Drs. 332/1/2016 vom 09.09.2016, S. 9f
21. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 4), Rn. 17 zu § 316 StGB
22. BR-Drs. 31/2013 vom 18.01.2013, S. 2, 9 und 18f
23. Duden, Deutsches Universalwörterbuch, 5. Aufl., Erläuterung Nr. 2 zu „Pedale“
24. BMW Pressemitteilung vom 07.07.2017, in: <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0272359DE/bmw-motorrad-x2city-mobilitaet-mit-kick-%E2%80%93-vielseitig-und-missionsfrei?language=de>
25. KBA (Hrsg.), Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz (Stand: 5/2016)
26. Amtl. Begr. zur 10. ÄndVO-FeV (BR-Drs. 78/14, S. 54f)
27. Grams NZV 1994, 172; Huppertz VD 2003, 184