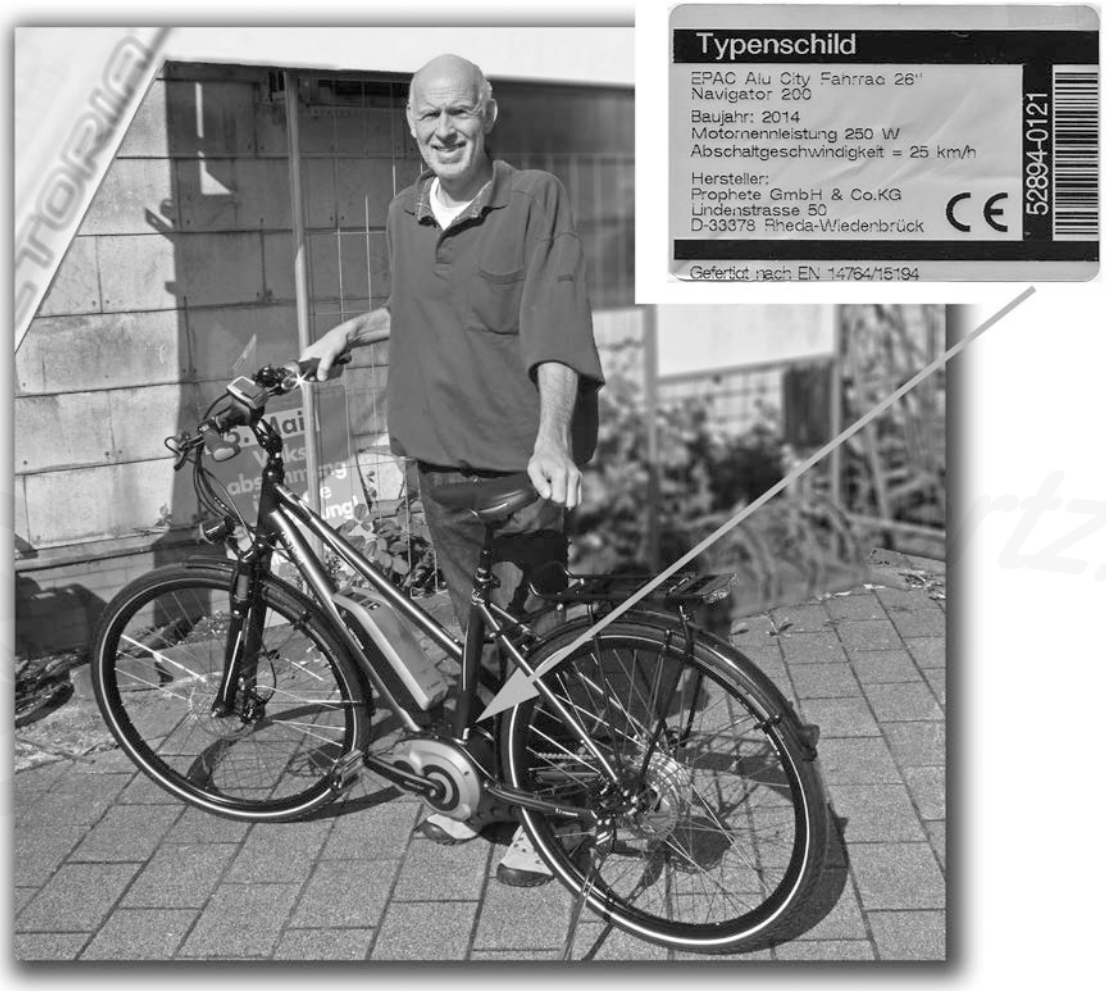
Das getunte Pedelec

Der Fahrradfahrer (B_1) fährt mit seinem Elektrofahrrad auf der B 55 freudig winkend in eine Geschwindigkeitskontrolle und wird mit Tempo 50 geblitzt.



Bei der anschließenden Kontrolle händigt der Pedelec-Fahrer (B_1) den einschreitenden Polizeibeamten seinen Führerschein aus. Für das Pedelec führt er keine „Papiere“ mit. Nach seiner Aussage braucht er das auch nicht, da es sich ja (übrigens auch nach Aussage des Herstellers auf dessen Website) um ein Fahrrad handelt.
Allerdings entdecken die Polizeibeamten an dem Pedelec eindeutige Tuningmaßnahmen. Das entsprechende Tuning-Kit sorgt dafür, dass der Controller, verantwortlich für die Messung von Trittfrequenz und Geschwindigkeit, dem Motor falsche Signale sendet, wodurch der Motor seine bbH von 25 km/h auf 50 km/h steigert, ehe er sich automatisch abschaltet wie es sonst bereits bei 25 km/h üblich ist.

Aufgabe: Beurteilen Sie den Sachverhalt aus fahrerlaubnisrechtlicher Sicht.

II. Prüfung aus fahrerlaubnisrechtlicher Sicht

1 Vorprüfung

Zunächst ist zu prüfen, ob die FeV in der seit 24.08.2017 geltenden Fassung Anwendung findet?

Hierzu ist das Erteilungsdatum des vorgelegten Führerscheins zu ermitteln. Im vorliegenden Fall wurden die Fahrerlaubnisklassen am 16.10.2017 erteilt. Das Ausstellungsdatum lautet: 18.04.2017. Das Führerscheinmuster entspricht der FeV in der seit 19.01.2013 geltenden Fassung. Aufgrund des Erteilungsdatums ergibt sich, dass die FeV_{2017} einschlägig ist.

Bei neuen Scheckkartenführerscheinen (also solchen, die wie im vorliegenden Fall ab 19.01.2013 ausgegeben werden), ergibt sich der aktuelle Berechtigungsumfang aus dem vorgelegten Führerscheindokument. Entscheidend ist also die dortige Eintragung der Fahrerlaubnisklassen ggf. mit Schlüsselzahl(en).

Fraglich ist, ob die Fahrerlaubnisklassen AM und B i.S.d. FeV_{2017} für das Führen des genannten Elektrofahrrades ausreichend sind?

2 Grundsatz der Fahrerlaubnispflicht

Gemäß § 2 I Nr. 1 StVG bedarf derjenige, der auf öffentlichen Straßen(2.1) ein Kfz(2.2) führt(2.3) der Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Behörde (Fahrerlaubnisbehörde).

2.1 Öffentlicher Verkehrsraum

Definition

Öffentlich i.S.d. Straßenverkehrsrechts sind zum einen alle nach dem Wegerecht des Bundes und der Länder dem allgemeinen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze (= öffentlich-rechtlicher Verkehrsraum); zum anderen gehören auch die Verkehrsflächen dazu, auf denen ohne Rücksicht auf eine verwaltungsrechtliche Widmung oder auf die Eigentumsverhältnisse (Privatgrundstück) auf Grund ausdrücklicher oder stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten die Benutzung durch einen unbestimmten Personenkreis zugelassen ist (= tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum).
Öffentlicher Verkehrsraum ist gegeben, wenn die Benutzung der in Rede stehenden Fläche zu Verkehrszwecken für jedermann oder einer allgemein bestimmten Personengruppe dauernd oder zeitweise möglich ist und auch tatsächlich und nicht nur gelegentlich von jedermann oder einer allgemein bestimmten Personengruppe benutzt wird.

(B_1) wird im Rahmen einer Geschwindigkeitskontrolle auf der B 55 angehalten und überprüft. Aufgrund dieser Formulierung ist die Annahme öffentlichen Verkehrsraums hinreichend gerechtfertigt.

2.2 Kraftfahrzeug

Definition *Als Kfz gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (Legaldefinition § 1 II StVG).*

Fraglich ist, ob es sich bei dem Pedelec um ein Kfz handelt, denn Pedelecs werden nicht allein durch Motorkraft angetrieben. Nach der hier verbauten Technik muss immer Muskelkraft hinzukommen, damit die Tretunterstützung des Motors wirksam wird. Sie erfüllen aber alle Begriffsmerkmale des Kfz i.S.d. § 1 II StVG.[1]
Demgegenüber ist nach Artikel 1 lit. l) WÜ und § 63a StVZO ein Fahrrad jedes Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich(!)[2] durch Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere von Pedalen, angetrieben wird.[3]
Das Pedelec verfügt aber zusätzlich über einen Elektromotor mit einer Nenndauerleistung von 250 Watt; die Ausschließlichkeit der Muskelkraft ist nicht mehr gegeben. Somit ist ein Pedelec ein Kfz.

Pedelec unterfallen gemäß Artikel 4 i.V.m. Anhang I der seit 1.1.2017 einschlägigen VO (EU) Nr. 168/2013 als Kfz der Klasse L1e „zweirädrige Fahrzeuge mit Antriebsystem einschließlich zweirädriger Fahrräder mit Antriebsystem, zweirädriger Kleinkrafträder und Krafträder mit zwei Rädern“.
Die Unterklasse L1e-A definiert das „Fahrrad mit Antriebsystem“ für „Räder, die für den Pedalbetrieb ausgelegt und mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet sind, dessen Hauptzweck die Unterstützung der Pedalfunktion ist und deren Leistung des Hilfsantriebs beim Erreichen einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen wird und deren maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung nicht mehr als 1000 W beträgt.“
Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum leichter Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z.B. Fahrräder mit Antriebsystem, zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder und Krafträder mit Beiwagen sowie leichte vierrädrige Fahrzeuge, z.B. Straßen-Quads, Gelände-Quads und Vierradmobile.[4]
Leistungsschwächere Pedelec sind nach Artikel 2 II lit. h) VO (EU) Nr. 168/2013 von der Anwendung der Verordnung ausgenommen:

> „*Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 W ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer mit dem Treten einhält, und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht*.“

Die zitierte Verordnung ersetzte zum 1.1.2016 die ex-Richtlinie 2002/24/EG über die Typgenehmigung für zwei- oder dreirädrige Kfz.[5] Elektrofahrräder, die bis zum

---

1 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 22 zu § 1 StVG; *Karneth/Koehl*, Rn. 5c zu § 4 FeV.
2 *Bachmeier/Müller/Rebler*, Rn. 1 zu § 64a StVZO; *Braun/Damm/Konitzer*, Rn. 1 zu § 63 StVZO; BVerwG NZV 2001, 493.
3 So auch OLG Oldenburg NZV 1999, 390.
4 Definition nach dem Erwägungsgrund 1 der delegierten VO (EU) Nr. 134/2013.
5 Vgl. Art. 81 über die Aufhebung der Richtlinie 2002/24/EG und Art. 82 über das Inkrafttreten der VO (EU) Nr. 168/2013.

1.1.2017 eine Typgenehmigung nach dieser Richtlinie erhalten haben, unterliegen auch weiterhin den Anforderungen dieser Richtlinie.[6]
Gemäß Artikel 1 I lit. h) ex-Richtlinie 2002/24/EG waren die vorgenannten leistungsschwächeren Pedelecs ebenfalls von der Anwendung gerade dieser Typgenehmigungsrichtlinie ausgenommen:

> „*Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektronischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird.*“

Der nationale Gesetzgeber übernahm die vorgenannte gemeinschaftsrechtliche Definition und stellt die Pedelecs im Sinne einer juristischen Fiktion[7] in dem neu geschaffenen § 1 III StVG[8] den Fahrrädern gleich:

> „*Keine Kfz im Sinne des StVG sind Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird*“.

§ 1 III StVG stützt sich in Wortlaut und amtlicher Begründung[9] auf die Definition der ex-Richtlinie 2002/24/EG. Der nationale Gesetzgeber war nicht gehindert, die so definierten Pedelecs von der Anwendung verkehrsrechtlicher, insbesondere zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlicher Vorschriften freizustellen, da sie ja der zitierten Typgenehmigungsrichtlinie gar nicht unterfielen. Das gilt aufgrund der Ausnahmevorschrift des Artikels 2 II lit. h) VO (EU) Nr. 168/2013 auch weiterhin.
Die Vorschrift des § 1 III StVG entfaltet wie § 1 II StVG (Definition Kfz)[10] Geltung für das StVG und alle darauf beruhenden Rechtsverordnungen.[11]

Denn nur durch die Ausnahme von der vorgenannten Richtlinie und dem gesetzlichen Ausnahmetatbestand und eben nicht qua definitionem sind die Pedelecs verkehrsrechtlich allein den Fahrrädern zuzuordnen.[12]
Das gilt jedoch nur soweit die erwähnten Pedelecs bauartbedingt keine höhere Geschwindigkeit als 25 km/h und/oder keine höhere Leistung als 250 W erbringen.

Das hier in Rede stehende Elektrofahrrad erreicht aufgrund der durchgeführten Tuningmaßnahmen eine bbH von 50 km/h und unterfällt damit nicht mehr der begünstigenden Vorschrift des § 1 III StVG.

Deshalb muss es nunmehr als leistungsstärkeres (bis 1000 W) Fahrzeug der Klasse L1e-A oder als zweirädriges Kleinkraftrad der Fahrzeugklasse L1e-B, ggf. als Kraft-

---

6 Vgl. Art. 77 VO (EU) Nr. 168/2013.
7 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 17 zu § 316 StGB.
8 Art. 5 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17.6.2013 (BGBl. 2013 I 1558). Nach Art. 7 trat das Gesetz am 21.6.2013 in Kraft.
9 BT-Drs. 17/12856, 11 v. 20.3.2013 zu Art. 5 Nr. 1 des Gesetzes zur Änderung des GüKG und anderer Gesetze v. 17.6.2013 (BGBl. 2013 I 1558).
10 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 15 zu § 21 StVG.
11 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 17 zu § 316 StGB.
12 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 23 zu § 1 StVG; Im Ergebnis zustimmend, aber mit abw. Begr.: *Jaeger* ZfS 2011, 663.

rad der Fahrzeugklasse L3e und damit als Kfz angesehen und entsprechend seiner bbH und weiterer Merkmale klassifiziert werden:

- Entscheidendes Kriterium für die Zuordnung von Elektrofahrrädern zu den Krafträdern verschiedener Ausprägung ist die bbH.
  Gemeinhin wird die bbH nach § 30a StVZO definiert. Danach handelt es sich um die Geschwindigkeit, die von einem Kfz nach seiner vom Hersteller konstruktiv vorgegebenen Bauart […] nicht überschritten wird. Das bezieht sich jedoch lediglich auf Kfz und kann deshalb nicht für die Berechnung der bbH von Pedelecs (= Fahrrad) herangezogen werden.
  Die bbH von Pedelecs wird deshalb nach der EN 15194:2009[13] (EPAC[14]) ermittelt. Diese stellt auf die Geschwindigkeit ab, die vom Fahrer durch Muskelkraft und der elektromotorischen Unterstützung durch den Hilfsmotor (Trethilfe) in Summe erreicht wird, hier: 25 km/h (vor dem Umbau).
  Da an der elektromotorischen Unterstützung als solcher im Zuge der Tuning-Maßnahme nichts verändert wurde (immer noch besteht eine Abhängigkeit zwischen Muskelkraft und Motorkraft), handelt es sich nunmehr um ein (ugs.) S-Pedelec. Deren bbH wird ebenso nach der EN 15194:2009 ermittelt. Das geht aus Artikel 2 IV VO (EU) 168/2013 i.V.m. der delegierten VO (EU) 134/2013[15] hervor. Dann also beträgt die bbH nach Umbau 50 km/h.

- Aufgrund seiner bbH von 50 km/h handelt es sich nicht um ein Fahrrad mit Antriebsystem i.S.d. Fahrzeugklasse L1e-A. Im Übrigen ist diese Fahrzeugklasse nicht in nationales Recht übernommen worden.

- Gleiches gilt für die Fahrzeugklasse L1e-B. Bei dieser Fahrzeugklasse liegt die bbH bei maximal 45 km/h. Die Fahrzeugklasse umfasst die in der FZV und FeV so bezeichneten Kleinkrafträder [siehe § 2 Nr. 11 lit. a) FZV und § 6 I FeV zu Klasse AM].

- Es handelt sich vielmehr um ein Zweirad i.S.d. Fahrzeugklasse L3e-A1 (Kraftrad mit niedriger Leistung). In der FZV bzw. FeV wird es als Leichtkraftrad bezeichnet (siehe § 2 Nr. 10 FZV und § 6 I FeV zu Klasse A1). Die für die Klassifizierung einschlägigen Kriterien sind die maximale Leistung von 11 kW und das Leistungsgewicht ≤ 0,1 kW/kg. Beides wird im vorliegenden Fall eingehalten.

2.3 Führen eines Kfz

Definition

Ein Fahrzeug führt, wer es selbst unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt, um es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung durch den Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil zu leiten. Minimalbewegung ist erforderlich.

[13] Europäische Norm für elektromotorisch unterstützte Räder vom 01.06.2009 i.d.F. 2015.
[14] Electrically Power Assist Cycle.
[15] Delegierte Verordnung (EU) der Kommission vom 16.12.2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

Im vorliegenden Sachverhalt lenkt (B_1) das Elektrofahrrad unter bestimmungsgemäßer Anwendung der Antriebskräfte dieses Fahrzeugs. Da er alleine unterwegs ist, führt er es zudem in Alleinverantwortung. (B_1) führt das Kfz i.S.d. Definition.

2.4 Erlaubnis- und Ausweispflicht

Inwieweit zum Führen eines Kfz eine Fahrerlaubnis erforderlich ist, ergibt sich aus § 2 StVG und den ihn ausführenden Vorschriften der §§ 4 ff. FeV. Danach bedarf grundsätzlich jeder, der auf öffentlichen Straßen ein Kfz führt, der (Fahr-) Erlaubnis der zuständigen Behörde. Wer das Kfz einer Klasse führt, für die seine Fahrerlaubnis nicht gilt, führt es i.S.d. § 21 StVG ohne Fahrerlaubnis.

Die hier einschlägigen Tatbestandsmerkmale wurden bereits oben zutreffend geprüft.

In „Umkehr“ der Vorschrift des § 2 I StVG stellt § 1 FeV klar, dass zum Verkehr auf öffentlichen Straßen jeder zugelassen ist, soweit nicht für die Zulassung zu einzelnen Verkehrsarten eine Erlaubnis vorgeschrieben ist.

3 Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht

Letzteres ergibt sich aus § 4 I FeV. Gleichzeitig beschreibt diese Vorschrift abschließend die Ausnahmetatbestände (§ 4 I Satz 2 Nr. 1-3 FeV).

Im vorliegenden Fall liegt jedoch allein aufgrund der bbH von 50 km/h ersichtlich kein Ausnahmetatbestand des § 4 I FeV (also auch nicht nach § 4 I Nr. 1b FeV) vor.

4 Einteilung der Fahrerlaubnisklassen

Die Klasseneinteilung ergibt sich aus § 6 I FeV. Danach berechtigt die Fahrerlaubnisklasse AM zum Führen von leichten zweirädrigen Kfz der Klasse L1e-B. Darunter sind gemeinhin Kleinkrafträder mit einer bbH ≤ 45 km/h und einer Nenndauerleistung ≤ 4 kW zu verstehen. Im vorliegenden Fall wird jedoch die bbH überschritten:

Das in Rede stehende Elektrofahrrad verfügt nach Umbau über eine bbH von 50 km/h und eine Nenndauerleistung von 250 Watt. Das Leistungsgewicht beträgt 0,01 kW/kg.

Daher ist hier die Fahrerlaubnisklasse A1 erforderlich, denn diese berechtigt zum Führen von Krafträdern mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm, einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW, bei denen das Verhältnis der Leistung zum Gewicht 0,1 kW/kg nicht übersteigt.

Somit ist (B_1) nicht im Besitz der zum Führen dieses Elektrofahrrades erforderlichen Fahrerlaubnisklasse.

5 Mitführ- und Aushändigungspflicht des Führerscheines

Die Fahrerlaubnis ist gemäß § 4 II FeV durch eine gültige amtliche Bescheinigung (Führerschein) nachzuweisen.

Der Führerschein ist beim Führen von Kfz mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Allgemeiner Hinweis	Wird der Führerschein nicht mitgeführt oder zuständigen Personen auf Verlangen nicht zur Prüfung ausgehändigt, begeht der Kraftfahrzeugführer lediglich eine Ordnungswidrigkeit i.S.d. § 4 II FeV i.V.m. § 75 Nr. 4 FeV i.V.m. § 24 StVG (BKat Nr. 168; TBNR 204100 bzw. 204106; VG 10,- €); die Fahrerlaubnis selbst bleibt unangetastet.

Dieser Verpflichtung ist (B_1) nachgekommen.

6 Besonderheiten

Entfällt

7 Ergebnis

(B_1) ist somit nicht im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis Klasse A1.

8 Strafbarkeit des (B_1) nach § 21 StVG

8.1 Obersatz

Aus der Vorprüfung ergibt sich, dass (B_1) im Verdacht steht, sich durch das Führen der genannten Fahrzeugkombination i.S.d. § 21 I Nr. 1 StVG – Fahren ohne Fahrerlaubnis - strafbar gemacht zu haben.

8.2 Objektiver Tatbestand

Dazu müsste er im öffentlichen Straßenverkehr ein Kfz geführt haben, ohne im Besitz der dazu erforderlichen Fahrerlaubnis zu sein.

Die einschlägigen Tatbestandsmerkmale wurden bereits sämtlich mit folgendem Ergebnis geprüft:

(B_1) hat den objektiven Tatbestand des § 21 I Nr. 1 StVG erfüllt.

8.3 Subjektiver Tatbestand

Der subjektive Tatbestand des § 21 I Nr. 1 StVG ist erfüllt, wenn der Täter vorsätzlich gehandelt hat. Vorsatz ist der Wille zur Verwirklichung eines Straftatbestandes in Kenntnis aller seiner objektiven Tatumstände.

Im Falle des § 21 II Nr. 1 StVG genügt jedoch bereits die fahrlässige Tatbestandsverwirklichung.

8.4 Rechtswidrigkeit und Schuld

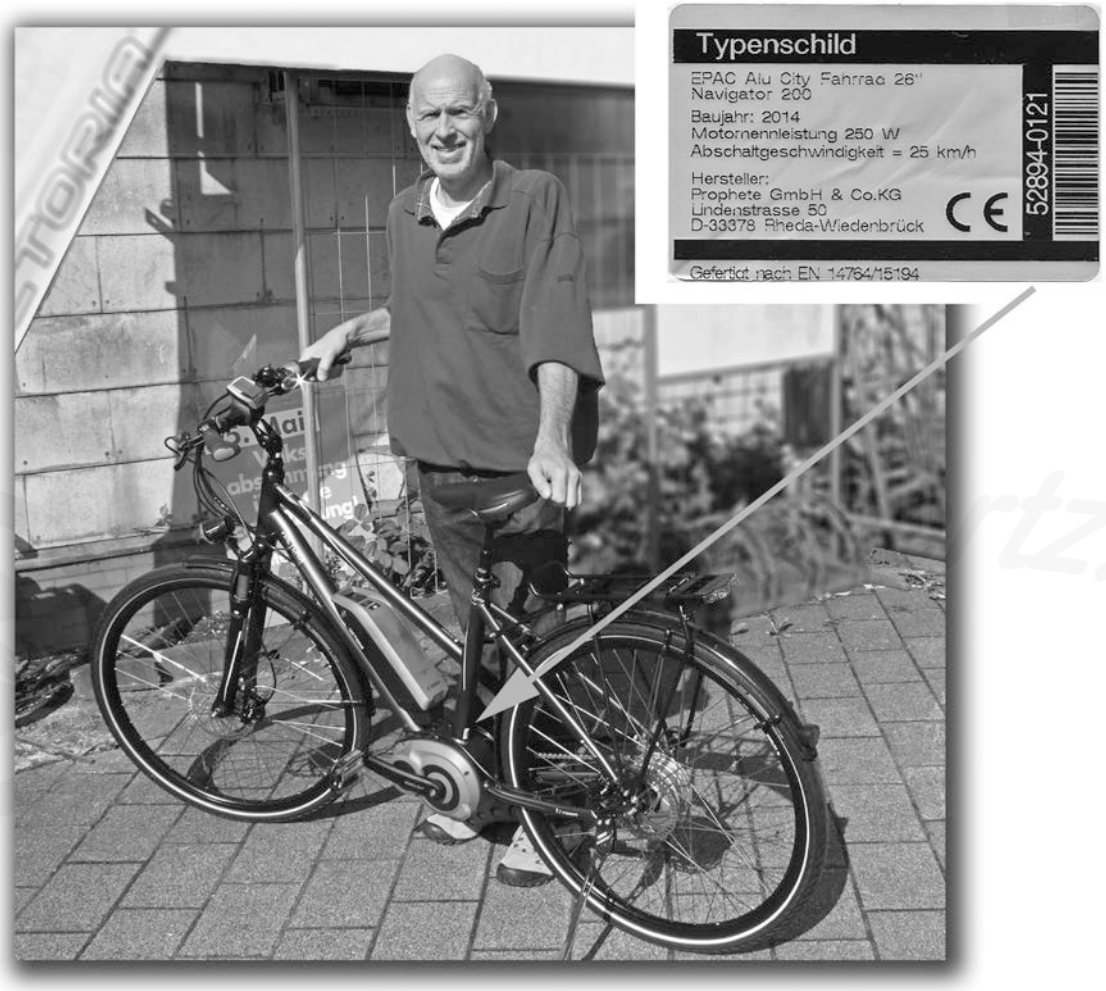
Rechtfertigungs- und Schuldausschließungsgründe sind im Sachverhalt nicht erkennbar.

8.5 Schlusssatz (Ergebnis)

Somit hat sich (B_1) i.S.d. § 21 I Nr. 1 StVG strafbar gemacht. Dies ist ein Vergehen und Offizialdelikt.

Das getunte Pedelec

Der Fahrradfahrer (B_2) fährt mit seinem Elektrofahrrad auf der B 55 freudig winkend in eine Geschwindigkeitskontrolle und wird mit Tempo 50 geblitzt.



Bei der anschließenden Kontrolle händigt der Pedelec-Fahrer (B_2) den einschreitenden Polizeibeamten seinen Führerschein aus. Für das Pedelec führt er keine „Papiere“ mit. Nach seiner Aussage braucht er das auch nicht, da es sich ja (übrigens auch nach Aussage des Herstellers auf dessen Website) um ein Fahrrad handelt.
Allerdings entdecken die Polizeibeamten an dem Pedelec eindeutige Tuningmaßnahmen. Das entsprechende Tuning-Kit sorgt dafür, dass der Controller, verantwortlich für die Messung von Trittfrequenz und Geschwindigkeit, dem Motor falsche Signale sendet, wodurch der Motor seine bbH von 25 km/h auf 50 km/h steigert, ehe er sich automatisch abschaltet wie es sonst bereits bei 25 km/h üblich ist.

Herr
~~Frau~~ HUPPERTZ, Bernd
Fräulein

erhält die Erlaubnis, nach Ablegung der Prüfung *)
ein Kraftfahrzeug mit Antrieb durch

Verbrennungsmaschine

der Klasse ~~eins~~ - zwei - drei - vier *) zu führen.

Köln, den Tag der Aushändigung:

Stempel

Stadt Köln
Der Oberstadtdirektor

Liste Nr. 5-2613/77
*) Nichtzutreffendes ist zu streichen

(Unterschrift)

Vermerk des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr *) **)
Nach bestandener Prüfung ausgehändigt.

Köln, den 5. Dezember 1977

Der amtlich anerkannte Sachverständige/
Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr

(Unterschrift)

Liste Nr.
**) Nichtzutreffendes ist zu streichen.
**) Bei Führerscheinen der Klasse 4, bei erneuter Erteilung nach Entziehung der Fahrerlaubnis und in den Fällen des § 10 Abs. 3 und § 14 Abs. 3 StVZO ist dieser Vermerk gegebenenfalls zu streichen.

Eigenhändige Unterschrift des Inhabers

Aufgabe: Beurteilen Sie den Sachverhalt aus fahrerlaubnisrechtlicher Sicht.

II. Prüfung aus fahrerlaubnisrechtlicher Sicht

1 Vorprüfung

Zunächst ist zu prüfen, ob die FeV in der seit 24.08.2017 geltenden Fassung Anwendung findet?

Hierzu ist das Erteilungsdatum des vorgelegten Führerscheins zu ermitteln. Im vorliegenden Fall erwarb der Fahrerlaubnisinhaber die aufgeführten Fahrerlaubnisklassen am 05.12.1977. Daraus und aus der Vorlage des sog. „Grauen Lappens" ergibt sich, dass die Regelungen der StVZO in der bis 31.12.1998 geltenden Fassung einschlägig sind.

Gemäß § 6 VI FeV_{2017} bleiben Fahrerlaubnisse, die bis zum Ablauf des 23.08.2017 erteilt worden sind (Fahrerlaubnisse alten Rechts) im Umfang der bisherigen Berechtigung, wie er sich aus Anlage 3 ergibt, bestehen und erstrecken sich vorbehaltlich der Bestimmungen in § 76 FeV_{2017} auf den Umfang der ab dem 24.08.2017 geltenden Fahrerlaubnisse nach § 6 I FeV_{2017}.

Fraglich ist, ob die Fahrerlaubnisklasse 2, 3 und 4 für das Führen des genannten Kraftrades ausreichend ist?

2 Grundsatz der Fahrerlaubnispflicht

Gemäß § 2 I Nr. 1 StVG bedarf derjenige, der auf öffentlichen Straßen(2.1) ein Kfz(2.2) führt(2.3) der Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Behörde (Fahrerlaubnisbehörde).

2.1 Öffentlicher Verkehrsraum

Definition

Öffentlich i.S.d. Straßenverkehrsrechts sind zum einen alle nach dem Wegerecht des Bundes und der Länder dem allgemeinen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze (= öffentlich-rechtlicher Verkehrsraum); zum anderen gehören auch die Verkehrsflächen dazu, auf denen ohne Rücksicht auf eine verwaltungsrechtliche Widmung oder auf die Eigentumsverhältnisse (Privatgrundstück) auf Grund ausdrücklicher oder stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten die Benutzung durch einen unbestimmten Personenkreis zugelassen ist (= tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum).
Öffentlicher Verkehrsraum ist gegeben, wenn die Benutzung der in Rede stehenden Fläche zu Verkehrszwecken für jedermann oder einer allgemein bestimmten Personengruppe dauernd oder zeitweise möglich ist und auch tatsächlich und nicht nur gelegentlich von jedermann oder einer allgemein bestimmten Personengruppe benutzt wird.

(B_2) wird im Rahmen einer Geschwindigkeitskontrolle auf der B 55 angehalten und überprüft. Aufgrund dieser Formulierung ist die Annahme öffentlichen Verkehrsraums hinreichend gerechtfertigt.

2.2 Kraftfahrzeug

Definition *Als Kfz gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (Legaldefinition § 1 II StVG).*

Fraglich ist, ob es sich bei dem Pedelec um ein Kfz handelt, denn Pedelecs werden nicht allein durch Motorkraft angetrieben. Nach der hier verbauten Technik muss immer Muskelkraft hinzukommen, damit die Tretunterstützung des Motors wirksam wird. Sie erfüllen aber alle Begriffsmerkmale des Kfz i.S.d. § 1 II StVG.[1]
Demgegenüber ist nach Artikel 1 lit. l) WÜ und § 63a StVZO ein Fahrrad jedes Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich(!)[2] durch Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere von Pedalen, angetrieben wird.[3]
Das Pedelec verfügt aber zusätzlich über einen Elektromotor mit einer Nenndauerleistung von 250 Watt; die Ausschließlichkeit der Muskelkraft ist nicht mehr gegeben. Somit ist ein Pedelec ein Kfz.

Pedelec unterfallen gemäß Artikel 4 i.V.m. Anhang I der seit 1.1.2017 einschlägigen VO (EU) Nr. 168/2013 als Kfz der Klasse L1e „zweirädrige Fahrzeuge mit Antriebsystem einschließlich zweirädriger Fahrräder mit Antriebsystem, zweirädriger Kleinkrafträder und Krafträder mit zwei Rädern“.
Die Unterklasse L1e-A definiert das „Fahrrad mit Antriebsystem“ für „Räder, die für den Pedalbetrieb ausgelegt und mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet sind, dessen Hauptzweck die Unterstützung der Pedalfunktion ist und deren Leistung des Hilfsantriebs beim Erreichen einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen wird und deren maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung nicht mehr als 1000 W beträgt.“
Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum leichter Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z.B. Fahrräder mit Antriebsystem, zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder und Krafträder mit Beiwagen sowie leichte vierrädrige Fahrzeuge, z.B. Straßen-Quads, Gelände-Quads und Vierradmobile.[4]
Leistungsschwächere Pedelec sind nach Artikel 2 II lit. h) VO (EU) Nr. 168/2013 von der Anwendung der Verordnung ausgenommen:

> „*Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 W ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer mit dem Treten einhält, und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht*.“

Die zitierte Verordnung ersetzte zum 1.1.2016 die ex-Richtlinie 2002/24/EG über die Typgenehmigung für zwei- oder dreirädrige Kfz.[5] Elektrofahrräder, die bis zum

---

1 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 22 zu § 1 StVG; *Karneth/Koehl*, Rn. 5c zu § 4 FeV.
2 *Bachmeier/Müller/Rebler*, Rn. 1 zu § 64a StVZO; *Braun/Damm/Konitzer*, Rn. 1 zu § 63 StVZO; BVerwG NZV 2001, 493.
3 So auch OLG Oldenburg NZV 1999, 390.
4 Definition nach dem Erwägungsgrund 1 der delegierten VO (EU) Nr. 134/2013.
5 Vgl. Art. 81 über die Aufhebung der Richtlinie 2002/24/EG und Art. 82 über das Inkrafttreten der VO (EU) Nr. 168/2013.

1.1.2017 eine Typgenehmigung nach dieser Richtlinie erhalten haben, unterliegen auch weiterhin den Anforderungen dieser Richtlinie.[6]
Gemäß Artikel 1 I lit. h) ex-Richtlinie 2002/24/EG waren die vorgenannten leistungsschwächeren Pedelecs ebenfalls von der Anwendung gerade dieser Typgenehmigungsrichtlinie ausgenommen:

> „*Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektronischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird.*“

Der nationale Gesetzgeber übernahm die vorgenannte gemeinschaftsrechtliche Definition und stellt die Pedelecs im Sinne einer juristischen Fiktion[7] in dem neu geschaffenen § 1 III StVG[8] den Fahrrädern gleich:

> „*Keine Kfz im Sinne des StVG sind Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird*“.

§ 1 III StVG stützt sich in Wortlaut und amtlicher Begründung[9] auf die Definition der ex-Richtlinie 2002/24/EG. Der nationale Gesetzgeber war nicht gehindert, die so definierten Pedelecs von der Anwendung verkehrsrechtlicher, insbesondere zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlicher Vorschriften freizustellen, da sie ja der zitierten Typgenehmigungsrichtlinie gar nicht unterfielen. Das gilt aufgrund der Ausnahmevorschrift des Artikels 2 II lit. h) VO (EU) Nr. 168/2013 auch weiterhin.
Die Vorschrift des § 1 III StVG entfaltet wie § 1 II StVG (Definition Kfz)[10] Geltung für das StVG und alle darauf beruhenden Rechtsverordnungen.[11]

Denn nur durch die Ausnahme von der vorgenannten Richtlinie und dem gesetzlichen Ausnahmetatbestand und eben nicht qua definitionem sind die Pedelecs verkehrsrechtlich allein den Fahrrädern zuzuordnen.[12]
Das gilt jedoch nur soweit die erwähnten Pedelecs bauartbedingt keine höhere Geschwindigkeit als 25 km/h und/oder keine höhere Leistung als 250 W erbringen.

Das hier in Rede stehende Elektrofahrrad erreicht aufgrund der durchgeführten Tuningmaßnahmen eine bbH von 50 km/h und unterfällt damit nicht mehr der begünstigenden Vorschrift des § 1 III StVG.

Deshalb muss es nunmehr als leistungsstärkeres (bis 1000 W) Fahrzeug der Klasse L1e-A oder als zweirädriges Kleinkraftrad der Fahrzeugklasse L1e-B, ggf. als Kraft-

---

6 Vgl. Art. 77 VO (EU) Nr. 168/2013.
7 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 17 zu § 316 StGB.
8 Art. 5 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17.6.2013 (BGBl. 2013 I 1558). Nach Art. 7 trat das Gesetz am 21.6.2013 in Kraft.
9 BT-Drs. 17/12856, 11 v. 20.3.2013 zu Art. 5 Nr. 1 des Gesetzes zur Änderung des GüKG und anderer Gesetze v. 17.6.2013 (BGBl. 2013 I 1558).
10 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 15 zu § 21 StVG.
11 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 17 zu § 316 StGB.
12 *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 23 zu § 1 StVG; Im Ergebnis zustimmend, aber mit abw. Begr.: *Jaeger* ZfS 2011, 663.

rad der Fahrzeugklasse L3e und damit als Kfz angesehen und entsprechend seiner bbH und weiterer Merkmale klassifiziert werden:

- Entscheidendes Kriterium für die Zuordnung von Elektrofahrrädern zu den Krafträdern verschiedener Ausprägung ist die bbH.
  Gemeinhin wird die bbH nach § 30a StVZO definiert. Danach handelt es sich um die Geschwindigkeit, die von einem Kfz nach seiner vom Hersteller konstruktiv vorgegebenen Bauart […] nicht überschritten wird. Das bezieht sich jedoch lediglich auf Kfz und kann deshalb nicht für die Berechnung der bbH von Pedelecs (= Fahrrad) herangezogen werden.
  Die bbH von Pedelecs wird deshalb nach der EN 15194:2009[13] (EPAC[14]) ermittelt. Diese stellt auf die Geschwindigkeit ab, die vom Fahrer durch Muskelkraft und der elektromotorischen Unterstützung durch den Hilfsmotor (Trethilfe) in Summe erreicht wird, hier: 25 km/h (vor dem Umbau).
  Da an der elektromotorischen Unterstützung als solcher im Zuge der Tuning-Maßnahme nichts verändert wurde (immer noch besteht eine Abhängigkeit zwischen Muskelkraft und Motorkraft), handelt es sich nunmehr um ein (ugs.) S-Pedelec. Deren bbH wird ebenso nach der EN 15194:2009 ermittelt. Das geht aus Artikel 2 IV VO (EU) 168/2013 i.V.m. der delegierten VO (EU) 134/2013[15] hervor. Dann also beträgt die bbH nach Umbau 50 km/h.

- Aufgrund seiner bbH von 50 km/h handelt es sich nicht um ein Fahrrad mit Antriebsystem i.S.d. Fahrzeugklasse L1e-A. Im Übrigen ist diese Fahrzeugklasse nicht in nationales Recht übernommen worden.

- Gleiches gilt für die Fahrzeugklasse L1e-B. Bei dieser Fahrzeugklasse liegt die bbH bei maximal 45 km/h. Die Fahrzeugklasse umfasst die in der FZV und FeV so bezeichneten Kleinkrafträder [siehe § 2 Nr. 11 lit. a) FZV und § 6 I FeV zu Klasse AM].

- Es handelt sich vielmehr um ein Zweirad i.S.d. Fahrzeugklasse L3e-A1 (Kraftrad mit niedriger Leistung). In der FZV bzw. FeV wird es als Leichtkraftrad bezeichnet (siehe § 2 Nr. 10 FZV und § 6 I FeV zu Klasse A1). Die für die Klassifizierung einschlägigen Kriterien sind die maximale Leistung von 11 kW und das Leistungsgewicht ≤ 0,1 kW/kg. Beides wird im vorliegenden Fall eingehalten.

2.3 Führen eines Kfz

Definition

Ein Fahrzeug führt, wer es selbst unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt, um es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung durch den Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil zu leiten. Minimalbewegung ist erforderlich.

[13] Europäische Norm für elektromotorisch unterstützte Räder vom 01.06.2009 i.d.F. 2015.
[14] Electrically Power Assist Cycle.
[15] Delegierte Verordnung (EU) der Kommission vom 16.12.2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

Im vorliegenden Sachverhalt lenkt (B_2) das Elektrofahrrad unter bestimmungsgemäßer Anwendung der Antriebskräfte dieses Fahrzeugs. Da er alleine unterwegs ist, führt er es zudem in Alleinverantwortung. (B_2) führt das Kfz i.S.d. Definition.

2.4 Erlaubnis- und Ausweispflicht

Inwieweit zum Führen eines Kfz eine Fahrerlaubnis erforderlich ist, ergibt sich aus § 2 StVG und den ihn ausführenden Vorschriften der §§ 4 ff. FeV. Danach bedarf grundsätzlich jeder, der auf öffentlichen Straßen ein Kfz führt, der (Fahr-) Erlaubnis der zuständigen Behörde. Wer das Kfz einer Klasse führt, für die seine Fahrerlaubnis nicht gilt, führt es i.S.d. § 21 StVG ohne Fahrerlaubnis.

Die hier einschlägigen Tatbestandsmerkmale wurden bereits oben zutreffend geprüft.

In „Umkehr“ der Vorschrift des § 2 I StVG stellt § 1 FeV klar, dass zum Verkehr auf öffentlichen Straßen jeder zugelassen ist, soweit nicht für die Zulassung zu einzelnen Verkehrsarten eine Erlaubnis vorgeschrieben ist.

3 Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht

Letzteres ergibt sich aus § 4 I FeV. Gleichzeitig beschreibt diese Vorschrift abschließend die Ausnahmetatbestände (§ 4 I Satz 2 Nr. 1-3 FeV).

Im vorliegenden Fall liegt jedoch allein aufgrund der bbH von 50 km/h ersichtlich kein Ausnahmetatbestand des § 4 I FeV (also auch nicht nach § 4 I Nr. 1b FeV) vor.

4 Einteilung der Fahrerlaubnisklassen

Die Klasseneinteilung ergibt sich aus § 6 I FeV. Danach berechtigt die Fahrerlaubnisklasse AM zum Führen von leichten zweirädrigen Kfz der Klasse L1e-B. Darunter sind gemeinhin Kleinkrafträder mit einer bbH ≤ 45 km/h und einer Nenndauerleistung ≤ 4 kW zu verstehen. Im vorliegenden Fall wird jedoch die bbH überschritten:

Das in Rede stehende Elektrofahrrad verfügt nach Umbau über eine bbH von 50 km/h und eine Nenndauerleistung von 250 Watt. Das Leistungsgewicht beträgt 0,01 kW/kg.

Daher ist hier die Fahrerlaubnisklasse A1 erforderlich, denn diese berechtigt zum Führen von Krafträdern mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm, einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW, bei denen das Verhältnis der Leistung zum Gewicht 0,1 kW/kg nicht übersteigt.

Somit ist (B_2) nicht im Besitz der zum Führen dieses Elektrofahrrades erforderlichen Fahrerlaubnisklasse.

5 Mitführ- und Aushändigungspflicht des Führerscheines

Die Fahrerlaubnis ist gemäß § 4 II FeV durch eine gültige amtliche Bescheinigung (Führerschein) nachzuweisen.

Der Führerschein ist beim Führen von Kfz mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Allgemeiner Hinweis	Wird der Führerschein nicht mitgeführt oder zuständigen Personen auf Verlangen nicht zur Prüfung ausgehändigt, begeht der Kraftfahrzeugführer lediglich eine Ordnungswidrigkeit i.S.d. § 4 II FeV i.V.m. § 75 Nr. 4 FeV i.V.m. § 24 StVG (BKat Nr. 168; TBNR 204100 bzw. 204106; VG 10,- €); die Fahrerlaubnis selbst bleibt unangetastet.

Dieser Verpflichtung ist (B_2) nachgekommen.

6 Besonderheiten

hier: Fahrerlaubnis nach altem Recht (§ 6 VI FeV_{2017}; § 5 I StVZO-alt)

Fahrerlaubnisse alten Rechts bleiben im Umfang ihrer bisherigen Berechtigung, wie er sich aus Anlage 3 FeV_{2017} ergibt, bestehen und erstrecken sich vorbehaltlich der Bestimmungen des § 76 FeV_{2017} auf den Umfang der ab 24.08.2017 geltenden Fahrerlaubnisse nach § 6 I FeV_{2017}.

Der Berechtigungsumfang alter Fahrerlaubnisse richtet sich nach der Formulierung des § 6 VI FeV_{2017} jetzt nicht mehr alleine nach den in der FeV_{2005}, FeV_{1999}, StVZO oder den Vorschriften der ehemaligen DDR dort beschriebenen alten Fahrerlaubnisklassen sondern zusätzlich auch nach dem Ergebnis der Umrechnung in die neuen Fahrerlaubnisklassen entsprechend Anlage 3 FeV_{2017}. Dadurch werden sowohl die Besitzstandsmehrungen erfasst als auch den geänderten Klassenzuschnitten Rechnung getragen. Letzteres wird durch Zuweisung entsprechender Schlüsselzahlen der Anlage 9 erreicht. Der neue Berechtigungsumfang ist in Anlage 3 Fev_{2017} unter „Fahrerlaubnisklassen (neu)“ ggf. i.V.m. den zugehörigen Schlüsselzahlen ausgewiesen.

Damit erlangt die Anlage 3 zentrale Bedeutung für die Besitzstandsregelungen, denn sie legt den zumeist erweiterten Umfang der alten Fahrerlaubnis durch Zuweisung der entsprechenden neuen Klassen nach der FeV_{2017} fest.

Im vorliegenden Fall ist (B_2) im Besitz der Fahrerlaubnisklassen 2, 3 und 4.

Gemäß § 6 VI FeV_{2017} Anlage 3 erstreckt sich der Berechtigungsumfang sowohl auf die in der Tabelle (linke Spalte) aufgeführten einschlägigen alten Fahrerlaubnisklassen als auch zusätzlich auf die in der rechten Spalte gelisteten neuen Fahrerlaubnisklassen wie folgt (Kap. A, Tab. I, lfd. Nr. 12):

Alte Fahrerlaubnisklasse	Fahrerlaubnisklasse i.S.d. FeV_{2017}
2	A (79.03), A (79.04), A1 (79.05), AM, B, BE (79.06), C1, C1E, C (172), CE, L, T

Danach darf der Inhaber der vorgenannten alten Fahrerlaubnis sowohl die Rechte in Anspruch nehmen, die ihm die neue FeV_{2017} bietet als auch diejenigen, die ihm unter der Regelung der StVZO zustanden.

Danach ist er also u.a. im Besitz der Fahrerlaubnisklasse A (79.03 und 79.04). Das jedoch reicht nicht aus, da die vorgenannten Schlüsselzahlen lediglich das Führen dreirädriger Kfz gestatten. Die erwähnte Klasse A1 (79.05) reicht jedoch im vorliegenden Fall aus, denn sie gestattet das Führen von Kfz der Klasse A1 sogar mit einem Leistungsgewicht von mehr als 0,1 kW/kg.

7 Ergebnis

(B_2) ist somit im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis Klasse A1.