



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

Bundesleitung

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Referat StV 15- Straßenverkehrsrecht (Zulassung
von Personen zum Straßenverkehr), Fahrlehrer-
recht, Berufskraftfahrerqualifikation

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Friedrichstraße 169
10117 Berlin

Telefon (030) 47 37 81 23
Telefax (030) 47 37 81 25
dpolg@dbb.de
www.dpolg.de

03.06.2019

per E-Mail: ref-stv11@bmvi.bund.de

Verbändeanhörung zum Entwurf einer Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Hier: Antwortbeitrag zur Stellungnahme der DPoIG-Kommission Verkehr

Bezug: E-Post des BMVI (Referat StV 15) vom 22.05.2019 um 08:02 Uhr
(Az.: StV 15/7323.2/00-13)

1. Antwortbeitrag zum Entwurf einer 14. VO zur Änderung der FeV

1.1 Anmerkungen zu Ziffer 3 (§ 76 Nummer 8a FeV)

1.1.1 Regelungslage im Entwurf

Ausweislich der Ausführungen in Ziffer 3 des zugrundeliegenden Entwurfs plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Erweiterung der Übergangsbestimmungen zur Fahrerlaubnis der Klasse AM in § 76 Nr. 8a FeV, um die mit der Zwölften Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften umgesetzten Änderungen in der Fahrerlaubnis-Klasse AM auch konsequent im Übergangsrecht zu berücksichtigen.

Demnach sollen Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse AM, die bis zum Ablauf des 23. August 2017 erteilt wurde, neben dreirädrigen Kleinkrafträdern mit einer Leermasse von mehr als 270 kg und zweirädrigen Kleinkrafträdern mit Beiwagen auch zum Führen von

vierrädrigen Kraftfahrzeuge der Klasse L6e mit CI-Motor mit einem Hubraum von mehr als 500 cm³ berechtigt werden.

1.1.2 Anpassungsvorschläge

a) Übergangsbestimmung zum Kraftfahrzeug der Klasse L6e in § 76 Nr. 8a FeV:

Nach § 6 Abs. 6 S. 1 FeV bleiben Fahrerlaubnisse, die bis zum Ablauf des 23.08.2017 erteilt worden sind (Fahrerlaubnisse alten Rechts) im Umfang der bisherigen Berechtigungen bestehen (Besitzstandswahrung) und erstrecken sich vorbehaltlich der Bestimmungen in § 76 FeV auf den Umfang der ab dem 24.08.2017 geltenden Fahrerlaubnisse (Besitzstandsmehrung).

In Folge der Umsetzung der Zwölften Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und den damit verbundenen Bezugnahmen auf das europäische Typgenehmigungsrecht wurde das Hubvolumen im Falle von Selbstzündungsmotoren auf nicht mehr als 500 cm³ und die Leermasse von ursprünglich nicht mehr als 350 kg auf weniger als 425 kg begrenzt. Nach eingehender Betrachtung der nunmehr gültigen Tatbestandsvoraussetzung zur Klassifizierung eines leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugs der Klasse L6e wird ersichtlich, dass es sich bei den Anpassungen im Hubvolumen und der Leermasse um sog. „Besserstellungen“ im Vergleich zur ursprünglichen Begriffsdefinition handelt, die grundsätzlich der Besitzstandsmehrung unterfallen.

Unter Berücksichtigung der Formulierung in § 76 Nr. 8a FeV des vorliegenden Referentenentwurfs ist jedoch lediglich eine Ausweitung des Übergangsrechts auf das Hubvolumen von nicht mehr als 500 cm³ im Falle von Selbstzündungsmotoren für Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse AM, die bis zum Ablauf des 23.08.2017 erteilt wurde, vorgesehen. Vor diesem Hintergrund muss davon ausgegangen werden, dass der Verordnungsgeber lediglich eine Besitzstandsmehrung für das erhöhte Hubvolumen im Falle von Selbstzündungsmotoren vorsieht und eben nicht für die ebenfalls ausgeweiteten Leergewichtsangaben.

b) Übergangsbestimmung zum zweirädrigen Kleinkraftrad in § 76 Nr. 8a FeV:

Unabhängig hiervon wäre im Rahmen einer Anpassung der Übergangsbestimmungen in § 76 Nr. 8a FeV auch eine Ausweitung der Besitzstandswahrung für zweirädrige Kleinkrafträder auf Fahrräder mit Antriebssystem der Klasse L1e-A angezeigt, da etwaige Kraftfahrzeuge seit der Umsetzung der Zwölften Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung zum 24.08.2017 nicht mehr von dem Berechtigungsumfang der Fahrerlaubnis der Klasse AM erfasst werden.

Eine solche Übergangsbestimmung wäre jedoch entbehrlich, wenn Fahrräder mit Antriebssystem der Klasse L1e-A gemäß der Anregung in **Ziffer 2 der vorliegenden Stel-**

lungnahme in den Ausnahmetatbestand zur Fahrerlaubnispflicht in § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV aufgenommen würden.

c) Begründungen zu Nummer 3 (§ 76 Nr. 8a FeV) im Besonderen Teil des Entwurfs:

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Begründungen zur geplanten Ausweitung des Übergangsrechts in § 76 Nr. 8a FeV im Besonderen Teil des Entwurfs missverständlich formuliert wurden und den Eindruck entstehen lassen, dass sowohl zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge als auch leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L6e unterfallen. Hier heißt es:

„Änderungen bei der Klasse L6e hat es nicht nur beim zwei- und dreirädrigen Fahrzeugen, sondern auch bei vierrädrigen Fahrzeugen gegeben. Daher ist die Übergangsvorschrift für diese Änderungen zu erweitern, um Besitzstände zu wahren.“

Bekanntermaßen werden diese Fahrzeugkategorien jedoch in verschiedene Typgenehmigungsklassen (L1e, L2e und L6e) unterteilt. Darüber hinaus umfasst die im Entwurf befindliche Übergangsvorschrift keine Besitzstandswahrung sondern eine explizit ausgewiesene Besitzstandsmehrung, sodass sich zur Klarstellung die nachfolgende Formulierung in der Begründung anbietet:

„Mit Inkrafttreten der Zwölften Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum 24.08.2017 (BGBl. 2017 I Nr. 58, S. 3232) wurden nicht nur Änderungen in der tatbestandlichen Beschreibung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen vorgenommen, sondern auch von leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse L6e.“

2. Anregung zur Aufnahme von Fahrrädern mit Antriebssystem der Klasse L1e-A in § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV

2.1 Problembeschreibung:

Mit Inkrafttreten der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 16.04.2014¹ wurden geschwindigkeitsbeschränkte Kleinkrafträder aus den Bestimmungen zum Fahrrad mit Hilfsmotor (Mofa) herausgelöst und in einem eigenständigen Tatbestand gefasst:

§ 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV (Stand: 16.04.2014):

Kleinkrafträder bis 45 km/h der Klasse L1e nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a

¹ BGBl. 2014 I Nr. 15, S. 348 ff.

der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1), wenn ihre Bauart Gewähr dafür bietet, dass die Höchstgeschwindigkeit auf ebener Fahrbahn auf höchstens 25 km/h beschränkt ist.

Eine solche Ausgliederung war zum damaligen Zeitpunkt erforderlich, da eine Umschlüsselung eines EU-typgenehmigten Kleinkrafttrades auf eine nationale Schlüsselnummer (z.B. KKR MOFA BIS 25 KM/H mit der Schlüsselnummer 24/1200 oder MOFA mit der Schlüsselnummer 29/2500) unzulässig ist und die Beibehaltung der Angaben zur bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h in der Übereinstimmungsbescheinigung eines auf 25 km/h gedrosselten Kleinkrafttrades zu Missverständnissen in der rechtlichen Einordnung als fahrerlaubnisfreies Kraftfahrzeug geführt hat.²

Mit Implementierung dieser Vorschrift hat der Ordnungsgeber die tatbestandlichen Voraussetzungen zur Inbetriebnahme eines geschwindigkeitsbeschränkten Kleinkrafttrades zu diesem Zeitpunkt an die Leistungsmerkmale eines Kleinkrafttrades der Klasse L1e im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG geknüpft. Hiernach erfolgte jedoch keine Differenzierung in der Antriebsform, sodass etwaige Kleinkraftträder mit Pedalantrieb ebenfalls von dem Tatbestand in § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV erfasst wurden.

In der Zwischenzeit wurde diese Ausnahmegvorschrift jedoch mehrfach überarbeitet und u.a. an das Regelungsgefüge der seit 01.01.2016 gültigen Verordnung (EU) Nr. 168/2013 angepasst:³

§ 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV (Stand: 11.03.2019):

Zweirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L1e-B und dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klassen L2e-P und L2e-U nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52) oder nicht EU-typgenehmigte Fahrzeuge mit den jeweils gleichen technischen Eigenschaften, wenn ihre Bauart Gewähr dafür bietet, dass die Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn auf höchstens 25 km/h beschränkt ist.

Nach eingehender Betrachtung der nunmehr gültigen Vorschrift wird ersichtlich, dass sich der Ausnahmetatbestand nur noch auf zweirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L1e-B der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 bezieht und eben keine Fahrräder mit Antriebssystem der Klasse L1e-A erfasst.

² BR-Drucksache vom 26.02.2014, Nr. 78/14 S. 54, 55

³ Elfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 21.12.2016 (BGBl. 2016 I Nr. 64, S. 3083 ff.) und Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 11.03.2019 (BGBl. 2019 I Nr. 7, S. 218 ff.)

Hierdurch wird eine kaum begründbare Fahrerlaubnispflicht für Fahrräder mit Antriebssystem der Klasse L1e-A hervorgerufen, die jedoch nicht vom Ordnungsgeber gewollt sein kann, da es sich ebenfalls um zweirädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h handelt, die sich lediglich in der geringeren Nenndauerleistung (1000 W) und der Grundkonstruktion zum Fortbewegungsantrieb (Pedale) unterscheiden.⁴

Letztendlich muss auch von der Idee Abstand genommen werden, dass ein Fahrrad mit Antriebssystem aufgrund der bauarttechnischen Beschaffenheit als Mofa i.S.v. § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 FeV eingestuft werden kann, da eine Umschlüsselung eines EG-typgenehmigten Kraftfahrzeugs auf eine nationale Schlüsselzahl nach den Vorgaben des Ordnungsgebers unzulässig ist und dem eigentlichen Sinn der in der Zehnten Verordnung zur Änderung der FeV geregelten Unterteilung von EG-typgenehmigten Kleinkrafträdern zuwiderlaufen würde.

Insoweit dürften auch die Erklärungshinweise des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Fahrrad mit Antriebssystem (L1e-A) im Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern irreführend sein, da die Unterklasse in diesem Zusammenhang u.a. auch als Leichtmofa bezeichnet wird⁵, obwohl die noch immer gültige Leichtmofa-Ausnahmereverordnung teilweise geringere Grenzwerte im Vergleich zu den Leistungsdaten eines Fahrrads mit Antriebssystems gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 reglementiert. Eine Klassifizierung als Leichtmofa ist somit aus technischer Sicht nicht zweckdienlich und aufgrund der Unzulässigkeit einer Umschlüsselung von EG-typgenehmigten Kraftfahrzeugen in eine nationale Schlüsselnummer zum Leichtmofa (24/2200 und 29/2000) nicht möglich.⁶

2.2 Anpassungsvorschlag:

Zur Behebung dieses aus fahrerlaubnisrechtlicher Sicht gesehenen Wertungswiderspruches wäre eine Anpassung des Ausnahmetatbestandes in § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV angezeigt. Demnach ist die ausschließliche Beschränkung auf Kraftfahrzeuge der Unterklasse L1e-B ohne erkennbaren Grund erfolgt und sollte auf die Oberklasse L1e im Sinne des Anhangs I zur Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ausgeweitet werden. Hierdurch würden sowohl geschwindigkeitsbeschränkte Kleinkrafträder der Klasse L1e-B als auch Fahrräder mit Antriebssystem der Klasse L1e-A von der Befreiung der Fahrerlaubnispflicht erfasst werden.

Gleichzeitig würde hierdurch die fehlende Besitzstandswahrung in § 76 Nr. 8a FeV für Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse AM, die bis zum Ablauf des 23.08.2017 erteilt wurde, hinfällig werden (**vgl. Ziffer 1.1.1 Buchstabe b der Stellungnahme**).

⁴ Schäler: Mofas und zweirädrige Kleinkrafträder bis 25 km/h, S. 34, Boorberg-Verlag, 2. Auflage 2018

⁵ Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern, Teil A 1A - EG-Fahrzeugklassen

⁶ Huppertz: Fahrerlaubnisklasse AM im Wandel, NZV 2018, 513