

## Das manipulierte Pedelec

### Sachverhalt:

Der Rentner R. befährt mit seinem Elektrofahrrad mit auffallend hohem Tempo den Radweg der Bundesstraße B 55.

Bei der anschließenden Verkehrskontrolle stellen die einschreitenden Polizeibeamten fest, dass es sich um ein sog. Pedelec handelt. Diese Elektrofahrräder verfügen normalerweise über einen Hilfsmotor mit einer Höchstgeschwindigkeit von max. 25 km/h. Bei der näheren Inaugenscheinnahme des Pedelec entdecken die Beamten jedoch eine technische Manipulation an eben jenem Hilfsmotor. Dadurch erreicht das Elektrofahrrad nunmehr eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h.

Der Rentner gesteht die Manipulation. Weiterhin gibt er wahrheitsgemäß an, über keinerlei „Papiere“ zu seinem Elektrofahrrad zu verfügen.

### Aufgabe:

Beurteilen Sie den Sachverhalt aus zulassungsrechtlicher Sicht.

*Vorbemerkungen* Die nachfolgend erarbeitete Lösung stellt keine Musterlösung sondern nur die Meinung des Autors dar.

*Umfang und Beurteilungstiefe entsprechen den Anforderungen an eine Klausur, wie sie an der FHöV NRW im Fach Verkehrsrecht gestellt werden. Dabei wird regelmäßig auch die Nennung der hier wieder gegebenen Tatbestandsmerkmale und Definitionen sowie deren Subsumtion erwartet.*

*Die nachfolgend erarbeitete Lösung geht nicht auf etwa vorhandene Probleme im Zusammenhang mit dem PflVG und dem KraftStG ein. Sie sind im Regelfall jedoch Bestandteil einer zulassungsrechtlichen Prüfung.*

*Kursiv geschriebene Worte/Sätze sowie die Fußnoten sind nicht zwingend Teil des Lösungstextes.*

## 1 Zulassungsrechtliche Prüfung des Elektrofahrrades

### **Obersatz:**

Der Rentner könnte gegen § 3 I FZV verstoßen haben, indem er mit seinem Elektrofahrrad auf der Bundesstraße B 55 fuhr, ohne die erforderliche Zulassung hierfür zu besitzen.

*Alternativen* Fraglich ist, ob der Rentner gegen § 3 I FZV verstoßen hat, indem er mit seinem Elektrofahrrad auf der B 55 fuhr, ohne die erforderliche Zulassung für das Kfz zu besitzen.

Fraglich ist, ob das Elektrofahrrad des Rentners entgegen § 3 I FZV im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb gesetzt wurde.

*Hinweis* Die Bezeichnung „Elektrofahrrad“ stellt den Oberbegriff zu Pedelec und/oder E-Bike dar.

### 1.1 Grundsatz der Zulassungspflicht

Dazu müsste er zunächst sein Kfz im öffentlichen Verkehrsraum in Betrieb gesetzt haben.<sup>1</sup>

#### **Öffentlicher Verkehrsraum**

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.<sup>2</sup>

Im vorliegenden Sachverhalt fährt der Rentner mit seinem Elektrofahrrad über die Bundesstraße 55. Bei einer Bundesstraße handelt es sich zweifelsfrei um eine durch die zuständige Behörde gewidmete Straße. Auch ist sie durch Jedermann uneingeschränkt zu benutzen.

Es liegt ersichtlich öffentlicher Verkehrsraum vor.

<sup>1</sup> Forderung des § 1 I StVG.

<sup>2</sup> Definition nach BGH NZV 1998, 418 und NJW 2004, 1965.

## Kraftfahrzeug

Zudem müsste es sich um ein Kfz handeln.

Als Kfz gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.<sup>3</sup>

Jedoch ist fraglich, ob es sich bei einem Elektrofahrrad überhaupt um ein Kfz handelt.

Bei einem Fahrrad handelt es sich um ein „Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird“.<sup>4</sup>

Im Gegensatz zu diesen rein muskelkraftbetriebenen Fahrrädern stehen die ausschließlich mit Motorkraft angetriebenen Kleinkrafträder verschiedener Ausprägung (Leichtmofa, Mofa, FmH, Kleinkraftrad).

Bei den Elektrofahrrädern handelt es sich um jene intelligenten Kombinationen, die ein vollständig synchronisiertes Zusammenspiel von Motorkraft und Muskelarbeit erreichen.

In den oben zitierten Definitionen wird auf die eigene Kraft des Antriebsmotors des jeweiligen Fahrzeugs einerseits (= Kfz) und auf die ausschließliche Anwendung von Muskelkraft andererseits (= Fahrrad) abgestellt:

- Die Einordnung von Elektrofahrrädern als Kfz hängt davon ab, ob ein Betrieb ohne Muskelkraft, dafür aber mit eigener Antriebmaschine möglich ist. Hierbei ist –soweit ersichtlich- noch nicht thematisiert worden, ob es sich dabei *ausschließlich* um die Motorkraft handeln muss oder ob die Motorkraft eine zusätzliche Unterstützung durch Muskelkraft erfahren darf.
- Die Einordnung als Fahrrad wiederum hängt davon ab, ob ein Betrieb ausschließlich mit Muskelkraft und eben ohne Motorkraft möglich ist.

Beide Definitionen schließen also die Anwendung der jeweils anderen Antriebsart generell aus, was bei Fahrzeugen mit wahlweisem Antrieb naturgemäß auf Schwierigkeiten stößt. Genau darum geht es aber bei den elektrounterstützten Fahrrädern.

Mit Blick auf den bei Fahrrädern geforderten *ausschließlichen* Antrieb durch Muskelkraft<sup>5</sup> muss man zu dem Ergebnis kommen, dass es sich bei Elektrofahrrädern um Kfz handelt.<sup>6</sup> Die für ein Fahrrad maßgebliche rechtliche Qualität (= ausschließlicher Antrieb durch Muskelkraft) ist aufgegeben.<sup>7</sup>

Zwischenergebnis: Elektrofahrräder sind grundsätzlich Kfz.

<sup>3</sup> Legaldefinition nach § 1 II StVG; vgl. auch § 2 Nr. 1 FZV.

<sup>4</sup> Art. 1 lit. I) WÜ; OLG Oldenburg NZV 1999, 390; der Entwurf der Fahrrad-Ausrüstungs-Verordnung (BR-Drucks. 29/2006) definiert das Fahrrad als Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, die durch die Muskelkraft des Fahrers oder der Fahrer mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben werden.

<sup>5</sup> Art. 1 lit. I) WÜ.

<sup>6</sup> Hentschel/König/Dauer, Rn. 3 zu § 1 StVG; Huppertz DAR 2013, 487; Brockmann SVR 2012, 210.

<sup>7</sup> BVerwG NZV 2001, 493.

Dennoch könnte es sich bei dem in Rede stehenden Elektrofahrrad aufgrund der Regelung des § 1 III StVG um ein Fahrrad handeln. Aufgrund dieser juristischen Fiktion sind für bestimmte Elektrofahrräder die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden (§ 1 III Satz 3 StVG).

Dann aber dürfen diese jedoch nur mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb ausgestattet sein, der eine Nenndauerleistung von 0,25 kW besitzt und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und bei Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen wird.

Im vorliegenden Fall kann das Elektrofahrrad aber eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreichen. Somit wird es von der Definition des § 1 III StVG nicht mehr erfasst.

Zwischenergebnis: Das von R. geführte Elektrofahrrad ist ein Kfz.

### **In Betrieb setzen**

Darüber hinaus müsste das Fahrzeug in Betrieb gesetzt worden sein.

In Betrieb setzen bedeutet die bestimmungsgemäße Verwendung des Fahrzeugs als Fortbewegungsmittel. Danach ist ein Kfz in Betrieb, solange der Motor das Kfz oder eine seiner Betriebseinrichtungen bewegt.<sup>8</sup>

Das ist vorliegend der Fall: der Rentner fährt mit seinem Elektrofahrrad unter Zuhilfenahme der Motorkraft über die B 55.

*Hinweis* „In Betrieb setzen“ und „Führen“ sind im Straßenverkehrsrecht zwei unterschiedliche Dinge (beachte die abweichende Definition „Führen“ im Fahrerlaubnisrecht). Es ist aber der Einfachheit halber zulässig, von der Inbetriebnahme auf das Führen und umgekehrt zu schließen.

### **1.2 Grundregel der Zulassung**

Zum Verkehr auf öffentlichen Straßen sind gemäß § 16 I StVZO alle Fahrzeuge zugelassen, die den Vorschriften der StVZO und der StVO entsprechen, sofern nicht für die Zulassung einzelner Fahrzeugarten ein Erlaubnisverfahren vorgeschrieben ist.

Dieser Grundsatz der allgemeinen Verkehrsfreiheit wird jedoch durch die Vorschriften der FZV eingeschränkt.

### **1.3 Erlaubnis- und Ausweispflicht**

Inwieweit zur Inbetriebsetzung eines Fahrzeugs eine Zulassung erforderlich ist, ergibt sich aus § 1 I StVG und den ihn ausführenden Vorschriften der §§ 1, 3, 4 FZV.

---

<sup>8</sup> Hentschel/König/Dauer, Rn. 4 zu § 7 StVG.

Wer ein Kfz ohne die erforderliche Zulassung in Betrieb setzt, führt es entgegen den Bestimmungen des § 3 I FZV.

Da R. über keinerlei „Papiere“ für sein Elektrofahrrad verfügt, liegt der Verdacht nahe, er könnte sein Elektrofahrrad ohne die erforderliche Zulassung in Betrieb gesetzt haben.

#### **1.4 Ausnahmen von der Zulassungspflicht**

Im vorliegenden Fall könnte sich jedoch eine Ausnahme von der Zulassungspflicht ergeben.

Gemäß § 3 II Nr. 1 lit. d) FZV sind zweirädrige Kleinkrafträder von den Vorschriften über Zulassungsverfahren ausgenommen.

Dabei handelt es sich um zweirädrige Kfz mit einer bbH von nicht mehr als 45 km/h mit Elektromotor, dessen max. Nenndauerleistung nicht mehr als 4 kW beträgt [§ 2 Nr. 11 lit. a) FZV].

Bei dem von R. in Betrieb gesetztem Elektrofahrrad handelt es sich um ein zweirädriges Kfz mit einer bbH von 45 km/h und einer Nenndauerleistung von nicht mehr als 4 kW. Zwar weist der Sachverhalt lediglich auf einen Hilfsmotor von 250 Watt hin und lässt offen, wie hoch die Nenndauerleistung nach der Manipulation tatsächlich ist. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sie jedenfalls nicht über 4 kW liegt.

Somit handelt es sich bei dem Elektrofahrrad trotz der durchgeführten Manipulation (nur) um ein Kleinkraftrad i.S.v. § 3 II Nr. 1 lit. d) FZV. Es liegt deshalb auch eine Ausnahme von der Zulassungspflicht vor.

#### **1.5 Ergebnis:**

*Alternativen*      *Schlussatz, Fazit o.Ä.*

R. verstößt nicht gegen § 3 I FZV.

*Alternativen*      *Der Rentner hat somit durch das Befahren der B 55 mit seinem Elektrofahrrad nicht gegen § 3 I FZV verstoßen.*

#### **2 Verstoß gegen § 4 I FZV**

*Hinweis*      *Unter der Aufgabenstellung „Beurteilen Sie den Sachverhalt aus zulassungsrechtlicher Sicht“ ist zunächst die Einhaltung der Bestimmung des § 3 I FZV zu prüfen.*

*Liegt ein Verstoß gegen § 3 I FZV vor, ist die Prüfung der Bestimmungen nach § 4 FZV nicht*

angezeigt.

Liegt jedoch – wie hier – kein Verstoß gegen § 3 I FZV vor, müssen die weiteren Bedingungen aus § 4 FZV geprüft werden. Hier ist zunächst auf Absatz 1, also das Erfordernis einer Genehmigung (vulgo: Betriebserlaubnis) abzustellen. Danach sind erforderlichenfalls die weiteren Bedingungen aus den Absätzen 2 und 3 zu prüfen.

Die Prüfungsreihenfolge (zunächst § 3 I FZV und erst danach § 4 FZV) ist unbedingt einzuhalten, denn § 3 I FZV hat Sperrwirkung. Aufgrund dieser Sperrwirkung gibt es entweder nur einen Verstoß gegen § 3 I FZV oder § 4 FZV.

### **Obersatz:**

R. könnte jedoch gegen § 4 I FZV verstoßen haben, indem er sein Elektrofahrrad im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb gesetzt hat, ohne im Besitz der erforderlichen Typgenehmigung/Betriebserlaubnis zu sein.

Bestimmte zulassungsfreie Fahrzeuge, u.a. solche nach § 3 II Nr. 1 lit. d) FZV dürfen nämlich nur dann in Betrieb gesetzt werden, wenn sie einem genehmigten Typ entsprechen oder eine Einzelgenehmigung erteilt ist (§ 4 I FZV).

Fahrzeuge (s.o.)

Öffentlicher Straßenverkehr (s.o.)

Inbetriebsetzen (s.o.)

Bei dem hier streitgegenständlichen Elektrofahrrad handelt es sich zulassungsrechtlich um ein Kleinkraftrad (s.o.). Dann aber ist sein Betrieb nur dann gestattet, wenn es über eine Genehmigung i.S.d. § 4 I FZV verfügt. Das aber ist laut Aussage des Rentners selbst nicht der Fall.

### **Ergebnis:**

Somit verstößt R. gegen § 4 I FZV. Das ist eine Ordnungswidrigkeit nach § 48 Nr. 1 lit. b) FZV i.V.m. § 24 StVG.

*Hinweis* Obwohl der Rentner durch den vorgenannten Verstoß gegen § 4 I FZV eine Ordnungswidrigkeit gegen § 4 FZV begangen hat, sind auch die weiteren möglichen Verstöße gegen Bestimmungen des § 4 FZV zu prüfen.

### **3 Verstoß gegen § 4 III FZV**

#### **Obersatz:**

Des Weiteren könnte R. gegen § 4 III Satz 1 FZV verstoßen haben, indem er sein Elektrofahrrad ohne das erforderliche Versicherungskennzeichen im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb gesetzt hat.

Kfz (s.o.)

Öffentlicher Straßenverkehr (s.o.)  
Inbetriebsetzen (s.o.)

Gemäß § 26 I Satz 6 FZV hat der Fahrzeugführer die Bescheinigung über das Versicherungskennzeichen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Der Rentner hat jedoch wahrheitsgemäß angegeben, dass er nicht im Besitz irgendwelcher „Papiere für das Elektrofahrrad“ ist. Es wäre lebensfremd anzunehmen, der Rentner hätte ohne entsprechende Bestätigung einen Versicherungsvertrag abgeschlossen. Auch hätte er dann die zugehörigen Versicherungskennzeichen erhalten.

**Ergebnis:**

Da beides, Versicherungskennzeichen und –bestätigung fehlt, liegt verstößt R. gegen § 4 III Satz 1 FZV. Das stellt eine Ordnungswidrigkeit i.S.d. § 48 Nr. 3 FZV i.V.m. § 24 StVG dar.

*Hinweis Die Prüfung des subjektiven Tatbestands (Vorsatz / Fahrlässigkeit) sowie der Rechtswidrigkeit und der Schuld des Betroffenen kann –anders als im Strafrecht- bei Ordnungswidrigkeiten ggf. auch unterbleiben. Sie ist deshalb hier nicht aufgeführt.*

*Im Falle zulassungsrechtlicher Ordnungswidrigkeiten genügt regelmäßig bereits die fahrlässige Tatbestandsverwirklichung.*

*Rechtfertigungs- und Schuldausschließungsgründe liegen in den Sachverhalten regelmäßig nicht vor.*

*Die genannten Ordnungswidrigkeiten stehen in Tateinheit. Daher ist in der Praxis nur ein Verwarnungsgeld zu erheben.*

