

Verkehrsrechtliche Beurteilung frasierter Mofas

Im Zuge polizeilicher Verkehrsüberwachung können bei entsprechenden Zweiradkontrollen fast alltäglich manipulierte Mofas festgestellt werden. Vor allem Jugendliche „frisieren“ durch mehr oder weniger geschickte technische Eingriffe die (Motor-)Leistung, zumeist, um eine höhere Endgeschwindigkeit zu erreichen. *Von Bernd Huppertz*

Das aber wirft **zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche sowie versicherungs- und steuerrechtliche Fragen** auf. Mit der Einführung des neuen Fahrerlaubnisrechts zum 1.1.1998 und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zum 1.3.2006 sowie einer geänderten Eingruppierung in das „Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz und ihren Anhängern“ bedürfen solche Sachverhalte einer **den neuen Bestimmungen angepassten Beurteilung**.

Das Mofa

Mofas sind einspurige, einsitzige FmH - auch ohne Tretkurbel - mit einer bbH ≤ 25 km/h. Die meisten Mofas kommen als geschwindigkeitsreduzierte Roller auf den Markt. Das sind Kleinkrafträder, die ohne Knieschluss gefahren werden und keine Tretkurbel haben. Nach dem amtlichen „Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz und ihren Anhängern“ werden Mofas den **Kleinkrafträdern (Schlüssel-Nr.: 2402)** zugeordnet. Daher wird ihnen als geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder eine Betriebserlaubnis als KKR Mofa (SchlüsselNr.: 2412) erteilt. Dem-

entsprechend werden sie unter die Definition des Kleinkraftrades gemäß § 3 II Nr. 1d) FZV i.V.m. § 2 Nr. 11 FZV subsumiert. **Die weiteren Bedingungen ergeben sich aus der Betriebserlaubnis:**

- Das Mofa muss einspurig sein. Da Krafträder allgemein als einspurige Kfz gelten, bleibt es auch nach Anbau eines Beiwagens bei der Fahrzeugart.
- Einsitzigkeit liegt vor, wenn die Sitzfläche nicht länger als 45 cm ist oder diese durch Aufbau eines entsprechenden Koffers auf der Sitzbank hergestellt wird. Der Austausch des Sitzes gegen eine Sitzbank oder der Abbau des Koffers bewirkt eine Mehrsitzigkeit; das Mofa muss dann als Kleinkraftrad angesehen werden. Der Einsitzigkeit steht allerdings die Anbringung eines besonderen Sitzes für die Mitnahme von Kindern unter sieben Jahren nicht entgegen.
- Die bbH ist auf 25 km/h festgelegt. Durch die Vorschrift des § 30a StVZO soll einer Änderung der bbH durch Manipulationen entgegen gewirkt werden.
- Die hier verbindliche Richtlinie

97/24/EG enthält Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an zweirädrigen Kleinkrafträdern und Krafträdern (z.B. Drosselung).

Übergangsvorschriften

Tretkurbel und Drehzahlbegrenzung sind nicht mehr vorgeschrieben, jedoch weiterhin zulässig.

Abgrenzungen

Elektroroller mit einem Sitz und einer bbH von zumeist ≤ 20 km/h bzw. ≤ 25 km/h werden gemeinhin als **eScooter** bezeichnet. Diese werden mit und ohne „Straßenzulassung“ zum Verkauf angeboten. Sie kommen jedoch zunehmend als **zulassungsfreie Kleinkrafträder** (§ 3 II Nr. 1d FZV) mit einer Betriebserlaubnis als Mofa 25 oder Leichtmofa auf den Markt (= Fahrzeugart-Schlüssel-Nr.: 2412 bzw. 2422).

Bei den **Kickboards** (u.a.: GoPeds®) handelt es sich um leichtgewichtige tragbare Tretroller mit Motorantrieb und ohne Sitz. Wegen **Fehlens der Fahrradmerkmale** sind sie den

Kleinkrafträdern zuzuordnen. Das Fehlen auch eines Sitzes hindert diese Einstufung nicht, da weder die Kraffraddefinition des § 2 Nr. 9 FZV und des § 6 I FeV noch Artikel 3 der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie einen Sitz als konstitutives Merkmal fordern. Doch ist die **Einsitzigkeit Voraussetzung für die Einstufung als Mofa** entsprechend der Schlüssel-Nr. 2412 und der Legaldefinition des § 4 I Nr. 1 FeV. **Daher können die Kickboards nicht den Mofas zugeordnet werden.**

Betriebserlaubnis

Die Reduzierung der bbH des als Kleinkraftrad hergestellten, aber als Mofa in Betrieb genommenen Zweirades auf 25 km/h wird zumeist mittels einer Drossel als Black Box bewirkt. So problemlos ihr Einbau ist, **so einfach gelingt es selbst Laien, diese Drossel durch Umstecken oder Abklemmen bestimmter Kabel zeitweise oder dauerhaft zu überbrücken.** Dabei wird der Magnetdrehzahlbegrenzer immer beliebter, weil er in der Kleidung versteckt werden kann und bei einer Überprüfung nur des Mofas nicht aufgefunden wird. Die Drossel ist dann zwar noch vorhanden, aber abschaltbar, zeitweise nicht mehr betriebsfähig und somit wirkungslos; das Mofa ist fahrerlaubnisrechtlich als Kleinkraftrad zu beurteilen.

Auch **Änderungen an der Auspuffanlage können sich positiv auf die Endgeschwindigkeit auswirken.** Als eine wei-

tere Möglichkeit zur Erhöhung der Geschwindigkeit bietet sich das sog. **Ritzeltuning** an. Hierbei wird die Übersetzung zwischen Antriebswelle und Hinterachse entweder im Sinne einer höheren Endgeschwindigkeit oder einer besseren Beschleunigung durch Austausch der Ritzel verändert.

Da die in Rede stehende Geschwindigkeit in der Regel ohne Hubraumveränderung erreicht wird, handelt es sich nunmehr um ein Kraffrad mit einem Hubraum ≤ 50 ccm und einer bbH > 25 km/h und ≤ 45 km/h [= Kleinkraftrad (FmH)], ggf. aber auch darüber: bei den polizeilichen Kontrollen werden nicht selten Höchstgeschwindigkeiten von über 100 km/h gemessen. Im letzteren Fall ist aus dem ohne Hubraumvergrößerung technisch manipulierten und in seiner bbH (> 45 km/h) veränderten Mofa ein **Kraffrad** geworden. **Dies gilt sowohl für den Fall technischer Veränderungen, als auch ohne Vornahme solcher Handlungen.** Entscheidend ist die dabei erreichte bbH; keinen Einfluss auf die zulassungsrechtliche Bewertung hat die tatsächlich gefahrene Betriebsgeschwindigkeit.

Allerdings führt die ebenso bestehende Möglichkeit, den **Zylinder auszutauschen oder aufzubohren**, zu einer Hubraumvergrößerung mit der Folge, dass nunmehr selbst die in § 3 II Nr. 1d FZV vorgegebene Grenze von 50 ccm für Kleinkrafträder überschritten wird und das Mofa

dadurch als Leichtkraftrad anzusehen ist. In den genannten Fällen ist die Betriebserlaubnis nach § 19 II Nr. 1 StVZO (Änderung der Fahrzeugart) erloschen. Das gilt im Übrigen auch beim Abbau des Gepäckkoffers, wodurch das Mofa zweisitzig und dadurch zum Kleinkraftrad wird.

Bedingt durch den drastischen Geschwindigkeitsüberschuss gegenüber dem Normwert sind **negative Folgen hinsichtlich der Fahrstabilität und bei der Bremsleistung** des für eine so hohe Geschwindigkeit nicht ausgelegten Fahrzeugs nicht auszuschließen. Geschwindigkeitsreduzierte Roller sind allerdings bereits für Geschwindigkeiten bis 45 km/h ausgelegt; insofern gilt das hier Gesagte für sie nur eingeschränkt. Bei entsprechend höheren Geschwindigkeiten ist allerdings eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten (§ 19 II Nr. 2 StVZO). Des Weiteren indiziert der Austausch einer Auspuffanlage regelmäßig eine **Verschlechterung des Abgas- und Geräuschverhaltens.** Insofern könnte auch ein Verstoß gegen § 19 II Nr. 3 StVZO vorliegen.

Konsequenzen

Gemäß § 1 I StVG müssen Kfz und ihre Anhänger zugelassen sein, wenn sie auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden. Diese Forderung nach allgemeiner Zulassungspflicht wird in § 3 I FZV wiederholt. Dort wird zwar allgemein von der Zulassungspflicht von Fahrzeugen

gesprochen, nach näherer Maßgabe des § 1 FZV sind die Vorschriften dieser Verordnung jedoch nur auf Kfz mit einer bbH > 6 km/h und deren Anhänger anzuwenden. **Da ein Mofa entsprechend der Legaldefinition aus § 1 II StVG (vgl. auch § 2 Nr. 1 FZV) als motorbetriebenes Landfahrzeug und damit als Kfz gilt, dessen bbH den Schwellenwert übersteigt, unterfällt es grundsätzlich der Zulassungspflicht.**

Gleichwohl ist es auf der Grundlage des § 3 II Nr. 1d FZV als Kleinkraftrad von der Zulassungspflicht ausgenommen, wenn und solange die dortigen Bedingungen eingehalten werden: Hierzu muss es sich um ein u.a. zweirädriges Kfz mit einer bbH von nicht mehr als 45 km/h und einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm handeln. **Daraus folgt: solange die durchgeführten technischen Veränderungen bei gleich bleibendem Hubraum „nur“ eine Geschwindigkeitserhöhung bis zu einer bbH von 45 km/h zum Ergebnis haben, bleibt das Mofa als Kleinkraftrad weiterhin zulassungsfrei.** Das Gleiche gilt bei einem Umbau in ein zweisitziges Kleinkraftrad. In den vorgenannten Fällen liegt dann auch keine Ordnungswidrigkeit i.S.d. § 3 I FZV i.V.m. § 48 Nr. 1a FZV vor.

Gemäß § 4 I FZV dürfen zulassungsfreie Kfz auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie einem

genehmigten Typ entsprechen oder eine Einzelgenehmigung erteilt ist. Gemeinhin liegt diese Genehmigung in Form einer Betriebserlaubnis vor. Allerdings entspricht das Mofa nach den wie oben beschriebenen technischen Veränderungen nicht mehr dem genehmigten Typ.

Da sich in den beschriebenen Fällen zumeist die Fahrzeugart i.S.d. § 19 II Nr. 1 StVZO ändert, ist die Betriebserlaubnis erloschen. Damit darf ein solcherart verändertes Fahrzeug nicht mehr auf öffentlichen Straßen betrieben werden. Im Zuwiderhandlungsfalle liegt eine Ordnungswidrigkeit i.S.d. § 4 I FZV i.V.m. § 48 Nr. 1a FZV vor.

Nicht mehr von der Definition als Kleinkraftrad gedeckt ist allerdings eine Erhöhung des Hubraums auf über 50 ccm und/oder der bbH auf über 45 km/h. In solchen Fällen handelt es sich bei dem Fahrzeug dann grundsätzlich um ein Leichtkraftraftrad i.S.d. § 2 Nr. 10 FZV. Dabei handelt es sich um Krafträder mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW und im Falle von Verbrennungsmotoren mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm, aber nicht mehr als 125 ccm. Diese Legaldefinition steht in Abhängigkeit zu der des Kraftrades i.S.d. § 2 Nr. 9 StVO.

Der Wortlaut dieser Vorschrift definiert das Kraftrad alternativ als zweirädriges Kfz mit einem Hubraum von mehr

als 50 ccm und/oder mit einer bbH von mehr als 45 km/h und entspricht damit der Definition aus Artikel 1 II lit. b) der Richtlinie 2002/24/EG. Durch die Einbindung der Definition des Leichtkraftrades aus § 2 Nr. 10 FZV in diese Definition sind Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm bis 125 ccm Leichtkrafträder und damit ein Unterfall des zulassungspflichtigen Kraftrades.

Da aber auch Leichtkrafträder gemäß § 3 II Nr. 1c FZV zulassungsfrei sind, liegt im **Zuwiderhandlungsfall ebenfalls (nur) ein Verstoß gegen § 4 I FZV und damit eine Ordnungswidrigkeit i.S.d. § 48 Nr. 1a FZV vor.** Die Erhöhung allein der bbH auf mehr als 45 km/h ohne Hubraumveränderung führt allerdings zu dem Ergebnis, dass dann ein zulassungspflichtiges Kraftrad gegeben ist.

Fahrerlaubnisrecht

Gemäß § 2 I StVG dürfen Kfz auf öffentlichen Straßen nur dann geführt werden, wenn die erforderliche Fahrerlaubnis vorhanden ist. Diese grundsätzliche Erlaubnispflicht ergibt sich des Weiteren aus § 4 I FeV. Mofas sind gemäß § 4 I Nr. 1 FeV allerdings von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen. Für das Führen eines Mofa ist jedoch nach § 5 I FeV eine Prüfbescheinigung nach dem Muster der Anlage 2 FeV (= Prüfbescheinigung nur für Mofas) erforderlich. Mofa-Prüfbescheinigungen, die

nach den bis zum 31.12.1998 vorgeschriebenen Mustern entsprechend § 4a StVZO a.F. ausgefertigt worden sind, bleiben ebenso

gültig (§ 76 Nr. 5 FeV) wie solche, die nach den bis zum 01.09.2002 vorgeschriebenen Mustern (= Prüfbescheinigung zum Führen

von Mofas und Krankenfahrrädern) ausgefertigt worden sind. Letztere wurden noch bis zum 31.12.2002 ausgefertigt.

	≤ 25 km/h ≤ 50 ccm	≤ 45 km/h ≤ 50 ccm	> 45 km/h ≤ 50 ccm	≤ 45 km/h > 50 ccm	> 45 km/h > 50 ccm
Mofa	x				
Kleinkraftrad		x			
Leichtkraftrad				x	x
Kraftrad			x		

Keiner Prüfbescheinigung bedürfen Führer von Mofas, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind ferner auch Führer von Mofas, die vor dem 01.04.1980 das 15. Lebensjahr vollendet haben (§ 76 Nr. 4 FeV). Die fahrerlaubnisrechtliche Freistellung endet jedoch, sobald das Mofa infolgeder wie vor beschriebenen technischen Änderungen nunmehr als Kleinkraftrad, Leichtkraftrad oder Kraftrad angesehen werden muss. Gemäß § 6 I FeV ist bei Vorliegen eines zweirädrigen Kraftrades mit einer bbH von nicht mehr als 45 km/h und einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm (Kleinkraftrad) Fahrerlaubnisklasse M einschlägig.

Die Definition des Leichtkraftrades steht wie im Zulassungsrecht auch in § 6 I FeV in Abhängigkeit zur Definition des Kraftrades i.S.d. Fahrerlaubnisklasse A. Auch hier setzt das Leichtkraftrad in jedem Fall einen Hubraum von mehr als 50 ccm als begriffsbestimmendes Merkmal voraus mit dem Ergebnis, dass es sich auch im Fahrerlaubnisrecht immer dann um ein Leichtkraftrad handelt, wenn dieses Zweirad einen Hubraum von mehr als 50 ccm bis 125 ccm aufweist. Gleichzeitig ist die Fahrerlaubnisklasse A1 einschlägig. **Auch hier führt die Erhöhung allein der bbH auf mehr als 45 km/h zum Ergebnis, dass in diesen Fällen ein zulassungs-**

pflichtiges Kraftrad gegeben und damit die Fahrerlaubnisklasse A einschlägig ist.

Übergangsvorschriften

Gemäß § 76 Nr. 8 FeV unterfallen auch Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm und einer bbH von mehr als 45 km/h und nicht mehr als 50 km/h, wenn sie bis zum 31.12.2001 erstmals in den Verkehr gekommen sind als Kleinkrafträder oder als FmH der Fahrerlaubnisklasse M. Hier ist bei entsprechender Erhöhung der bbH auf die bis zum erwähnten Stichtag gültige Geschwindigkeitsobergrenze von 50 km/h zu achten.

	≤ 25 km/h ≤ 50 ccm	≤ 45 km/h ≤ 50 ccm	> 45 km/h ≤ 50 ccm	≤ 45 km/h > 50 ccm	> 45 km/h > 50 ccm
Mofa	Prüfbescheinigung				
Kleinkraftrad		M			
Leichtkraftrad				A1	A1
Kraftrad			A		

Versicherungsrecht

Nach § 1 PflVG ist der Halter eines Kfz oder Anhängers mit

regelmäßigem Standort in der Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine

Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personen-, Sach- und

sonstigen Vermögensschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen verwendet wird.

Den Rahmen für die Beurteilung kraftfahrtversicherungsrechtlicher Fragen bildet das Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (PflVG). § 1 PflVG schreibt das Bestehen eines Versicherungsvertrages für den Fall des Gebrauchs eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr vor.

Durch das Versicherungskennzeichen und den entsprechenden Versicherungsnachweis hierüber wird nachgewiesen, dass für das Fahrzeug eine dem PflVG entsprechende Haftpflichtversicherung besteht. Das vom Versicherer ausgegebene Versicherungskennzeichen ist für die Dauer eines Verkehrsjahres, jeweils vom 01.03. bis zum Ablauf des darauf folgenden Februars gültig. Danach besteht weder Versicherungsschutz noch ein Vertrag (Vergehen nach § 6 PflVG).

Durch Veränderungen an Kolben, Zylinderkopf, Antriebsritzel und Vergaser von Zweirädern, vornehmlich an Mofas, FmH, Kleinkrafträdern und Leichtkrafträdern, zur Erzielung einer höheren Fahrgeschwindigkeit erlischt zwar die Betriebserlaubnis der in Rede stehenden Fahrzeuge, der Versicherungsvertrag aber wird nicht ohne Weiteres hinfällig. Der Versi-

cherer kann lediglich den Versicherungsvertrag kündigen.

Kraftfahrzeugsteuer

Fahrzeuge, die von der Steuerpflicht befreit sind, sind in § 1 I Nr. 4 KraftStG und in § 3 KraftStG aufgeführt. Zu Letzteren gehören u.a. Fahrzeuge, die von den Vorschriften des Zulassungsverfahrens ausgenommen sind [§ 3 Nr. 1 KraftStG (= u.a. Mofa)].

Fällt bei einem Fahrzeug eine Voraussetzung für die Steuerbefreiung weg, so beginnt die Steuerpflicht mit dem Wegfall dieser Voraussetzung. Die Steuerpflicht ergibt sich also aus der Zulassungspflicht. Bewirkt aber die vom Betroffenen durchgeführte technische Veränderung, dass das Mofa zulassungsrechtlich nunmehr den Kleinkrafträdern oder Leichtkrafträdern zuzuordnen ist, bleibt es bei der beschriebenen Steuerbefreiung, da auch diese beiden Fahrzeugarten zulassungsfrei gestellt sind. Nur wenn sich durch die technischen Veränderungen die Fahrzeugart hin zum zulassungspflichtigen Kraftrad ändert, beginnt die Steuerpflicht.

Dann liegt auch eine widerrechtliche Benutzung i.S.d. § 1 I Nr. 3 i.V.m. § 2 V KraftStG vor, da das Mofa nunmehr auf öffentlichen Straßen im Inland ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung als Kraftrad benutzt wird. Als Rechtsfolge kommen

die Tatbestände des § 370 AO (vorsätzliche Steuerhinterziehung) und § 378 AO (fahrlässige Steuerverkürzung) in Betracht. **Danach wird bestraft, wer**

- den Finanzbehörden oder anderen Behörden über steuerlich erhebliche Tatsachen unrichtige oder unvollständige Angaben macht,
- die Finanzbehörden pflichtwidrig über steuerlich erhebliche Tatsachen in Unkenntnis lässt (...) und dadurch Steuern verkürzt (...).

Allein durch den Gebrauch des nicht zugelassenen und damit widerrechtlich benutzten Fahrzeugs macht er jedoch i.S.d. Alternative 1 noch keine unwahren Angaben. **Eine Pflichtwidrigkeit (Nr. 2) hinsichtlich der Bekanntgabe steuerlich relevanter Tatbestände liegt nur dann vor, wenn eine ausdrücklich gesetzlich normierte Steuererklärungsspflicht besteht.** Nach § 3 I DV-KraftStG ist grundsätzlich eine Steuererklärung bei der Zulassungsstelle abzugeben. Das gilt nicht für die widerrechtliche Benutzung. **Übrig bleibt danach nur die durch die widerrechtliche Benutzung hervorgerufene Steuerschuld auf der einen und die Mitteilungspflicht der Polizei gegenüber den Finanzbehörden aufgrund § 116 AO auf der anderen Seite.** ■

Der Autor: Bernd Huppertz,
Polizeihauptkommissar, Köln