

Bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit von Elektrofahrrädern

Elektrofahrräder erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Allerdings können sich hier, je nach der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit, einige zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Besonderheiten ergeben.

Von Bernd Huppertz



© autofocus67/foaliala

Pedelecs sind leistungsschwächer und gelten daher offiziell als Fahrräder. E-Bikes werden fahrerlaubnis- und zulassungsrechtlich als Kraftfahrzeuge eingestuft

Seit dem 21.6.2013¹ gelten Pedelecs auch offiziell als Fahrräder. E-Bikes hingegen werden weiterhin als Kfz eingestuft.² Dabei lässt sich jedoch feststellen, dass die in der jeweiligen Fahrzeuggenehmigung ausgewiesene bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit (bbH) regelmäßig niedriger angesetzt ist als die mit Tretunterstützung tatsächlich erreichte Höchstgeschwindigkeit.

1. Bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit

Die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die von einem Kfz nach seiner Bauart auf ebener Bahn bei bestimmungsgemäßer Benutzung nicht überschritten werden kann (§ 30a Abs. 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung).

Entgegen der in dieser Legaldefinition verwendeten Begrifflichkeit benutzt der Unionsrechtsgeber in den einschlägigen Richtlinien³ durchgängig den Begriff der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit. Diese Begrifflichkeit findet sich bisweilen auch in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)⁴, der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)⁵, der EG-Fahrzeug-genehmigungsverordnung (EG-FGV)⁶, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)⁷ und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)⁸. Dem Ordnungsgeber sei aufgegeben, die sprachlichen Unterschiede zu beseitigen und eine EG-konforme Lösung im Sinne einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit zu finden.

Bei der bbH kommt es alleine auf die vom Hersteller des Fahrzeugs konstruktionsbedingt vorgegebene Geschwindigkeit an, gegen deren Überschreitung der Fahrzeugführer durch vom Hersteller angebrachte technische Vorkehrungen abgesichert ist.⁹ Durch die Bauart bestimmt ist die Höchstgeschwindigkeit nur, wenn sie ihren Grund in der konstruktionsbedingten Beschaffenheit derjenigen Bauteile hat, die die Fortbewegung des Fahrzeugs ermöglichen. Dies gilt demnach insbesondere für Fahrgestell, Bereifung, Motor und Getriebe.¹⁰

Die bbH ist ein wichtiges technisches Abgrenzungsmerkmal speziell für die zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Zuordnung des jeweiligen Fahrzeugs. Daher versuchen die Hersteller, diese Zuordnung durch entsprechende Technik in die jeweils gewünschte Richtung zu beeinflussen. Ähnliches geschieht auch durch nachträgliche Manipulationen, insbesondere im Rahmen des Zweiradtunings.

2. Elektrofahrräder: Kfz oder Fahrrad?

Die rechtliche Einordnung von Elektrofahrrädern war lange Zeit nicht abschließend geklärt.¹¹ Die Produktpalette bei diesen Fahrzeugen ist so breit gefächert, dass eine eindeutige Zuordnung unerwartete Probleme aufwirft: Die einschlägigen verkehrsrechtlichen Definitionen zum Kfz¹² und zum Fahrrad¹³ schließen nämlich die

jeweils andere Antriebsart generell aus. Dies stößt bei Fahrzeugen mit wahlweisem Antrieb naturgemäß auf Schwierigkeiten. Genau darum geht es aber bei den elektrounterstützten Fahrrädern.

3. Festlegung der bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit

Hinzu kommt, dass die bbH sowohl unionsrechtlich als auch durch den Ordnungsgeber nur für Kfz festgelegt wird. Dies lässt sich dem Titel der Richtlinie 95/1/EG¹⁴ ebenso entnehmen wie der Legaldefinition des § 30a Abs. 1 StVZO.

Gemäß § 30a Abs. 3 StVZO sind bei Kfz nach Art. 1 der Richtlinie 2002/24/EG¹⁵ zur Ermittlung der bbH die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzuwenden. Im Zuge der Übernahme der für zwei- oder dreirädrige Kfz geltenden EG-Richtlinien wurde auch die Richtlinie 95/1/EG als Anhang zu § 30a StVZO in nationales Recht überführt.¹⁶

Letztgenannte Richtlinie legt als bbH nur die rein durch Motorkraft erzielte Geschwindigkeit und nur für die Kfz fest, die unter die Richtlinie 2002/24/EG fallen. Dabei handelt es sich um zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder einschließlich Leichtmofas, Mofas und Fahrräder mit Hilfsmotor (Klasse L1e und L2e) sowie Leichtkrafträder und Krafträder (Klasse L3e). Die Richtlinie gilt gemäß ihrem Art. 1 Abs. 1 lit. a) und h) allerdings nicht für Fahrzeuge mit einer bbH von bis zu sechs km/h sowie für Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 Kilowatt 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 (Pedelects).

Dementsprechend ist bei den vorgenannten Fahrzeugen nach Art. 1 Abs. 1 lit. a) und h) der Richtlinie 2002/24/EG (also bei Pedelects) für die Typgenehmigung keine Prüfung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Hier wird die vom



© ferkelraggae/fotolia

Bei Elektrofahrrädern gibt es zwei unterschiedliche Kategorien: E-Bikes, bei denen die Kraftunterstützung wie bei einem Mofa aus dem Drehgriff am Lenker kommt, und Pedelecs, die lediglich eine Tretunterstützung haben

Hersteller im Beschreibungsbogen nach Anhang II der Richtlinie 2002/24/EG angegebene Höchstgeschwindigkeit übernommen.¹⁷ Daraus folgt: Bei Pedelecs ist die Richtlinie 95/1/EG zur Ermittlung der bbH nicht heranzuziehen. In diesem Fall wird die bbH nach § 30a Abs. 1 StVZO als die Geschwindigkeit definiert, die mit Tretunterstützung maximal erreicht werden kann.¹⁸

Die vorgenannte Problematik ist allerdings durch die gesetzliche Fiktion des neu eingeführten § 1 Abs. 3 StVG¹⁹ obsolet geworden: Auf Pedelecs, auch auf solche mit Anfahr- oder Schiebehilfe, sind die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden; die Festlegung einer bbH ist demnach nicht gefordert.²⁰ Bei E-Bikes hingegen ist die bbH nach den Grundsätzen der Richtlinie 95/1/EG zu ermitteln (§ 30a Abs. 3 StVZO). Hier gilt als bbH also nur die rein durch Motorkraft erzielte Geschwindigkeit.

4. Festlegung der bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit bei E-Bikes

Da die genannten E-Bikes keiner eigenen Fahrzeugklasse zuzuordnen sind, ist die insbesondere

zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Klassifizierung dieser Kfz nach den in der jeweiligen Fahrzeuggenehmigung ausgewiesenen technischen Kenngrößen vorzunehmen:

- E-Bikes²¹ (auch schnelle (Speed-)Pedelecs, S-Klasse (Schweizer Klasse) oder Power Bikes genannt) sind zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlich Kleinkraftmädrer. Diese erreichen mit Tretunterstützung eine Geschwindigkeit von bis zu 45 km/h und verfügen dabei gleichzeitig über eine spezielle Schaltung, mittels der man das Fahrrad auch ohne Muskelkraft, also nur mit Hilfe des Motors, bis zum Erreichen einer festgelegten Höchstgeschwindigkeit („Dauermegas bis 20 km/h“) fahren kann. Entsprechend der in der Fahrzeuggenehmigung festgelegten rein durch Motorkraft erzielten bbH von 20 km/h unterfallen sie grundsätzlich der Leichtmofa-Ausnahmeverordnung²². Zwar wird in der Anlage zu dieser das Vorhandensein eines Hubraums von nicht mehr als 30 Kubikzentimeter vorausgesetzt. Doch ist das Leichtmofa eine Unterart des Mofas und somit des Fahrrades mit Hilfsmotor (Legaldefinition des § 4 Abs. 1 Nr. 1 FeV). Unter

Berücksichtigung der Richtlinie 2002/24/EG handelt es sich aber um ein Fahrzeug der Klasse L1e und kann somit auch mit einem Elektromotor betrieben werden. Die genannten E-Bikes sind daher betriebserlaubnis- und versicherungskennzeichenpflichtig. Fahrerlaubnisrechtlich wird eine Mofa-Prüfbescheinigung vorausgesetzt.

- Des Weiteren gibt es E-Bikes, die sowohl mit Tretunterstützung eine höhere als die vorgenannte Geschwindigkeit erreichen, als auch über eine tretunabhängige und damit nur mit Motorkraft erreichte höhere bbH verfügen. Da es auch hier nur auf die rein durch Motorkraft erreichte Höchstgeschwindigkeit ankommt, wird es sich bei diesen E-Bikes zumeist um Kleinkrafträder handeln. So erreicht beispielsweise das Dutybike²³ bei einer bbH von 32 km/h eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h. Diese E-Bikes sind zulassungsfrei (§ 3 Abs. 2 Nr. 1 lit. d) FZV), aber betriebserlaubnis- und versicherungskennzeichenpflichtig. Hierfür benötigt man eine Fahrerlaubnis der Klasse AM.
- Bei E-Bikes, die über einen tretunabhängigen Motor verfügen, mit dem eine bbH von über 45 km/h hinaus erreicht werden kann, handelt es sich zulassungsrechtlich um zulassungsfreie (§ 3 Abs. 2 Nr. 1 lit. c) FZV), aber betriebserlaubnis- und kennzeichenpflichtige Leichtkrafträder. Die unter zulassungsrechtlichen Gesichtspunkten erfolgte Bestimmung der Fahrzeugart hat jedoch keine Auswirkungen auf die Fahrerlaubnisklasse.²⁴ Daher kann es hier durchaus zu unterschiedlichen Beurteilungen kommen: Fahrerlaubnisrechtlich setzt ein Leichtkraftrad nämlich entgegen § 2 Nr. 11 FZV einen Verbrennungsmotor voraus. Daher benötigt man im vorliegenden Fall eine Fahrerlaubnis der Klasse A.

Problematisch ist jedoch die Frage, wie die bbH von Kfz ermittelt wird, die nicht über eine tretunabhängige Motorkraft („Eigenantrieb“) verfügen? Denn dann handelt es sich zwar um Kfz, diese haben aber nach der Richtlinie 95/1/EG eine bbH von null km/h. Da dies offensichtlich absurd ist, muss die bbH umgehend als

diejenige Geschwindigkeit definiert werden, bis zu der die Tretunterstützung gewährt wird.²⁵ Denn derlei Fahrzeuge sind bereits auf dem Markt erhältlich:

- Beim Blacktrail gibt der Radfahrer seine Pedalkraft an einen Generator ab, der die erzeugte Energie an einen Motor weiterleitet. So werden Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h erreicht.²⁶
- Das von einer Berliner Firma hergestellte eRockit ist als Leichtkraftrad zugelassen und erreicht eine Leistung von neun Kilowatt (= 12 PS) und eine Geschwindigkeit von 81 km/h. Die Technologie erlaubt eine Multiplikation der eigenen Muskelkraft durch einen Elektromotor. Das Treten erzeugt eine Spannung im Generator, welche dem Motor Controller signalisiert, wie stark der Motor beschleunigen soll.²⁷

5. Fazit

Pedelecs, auch solche mit Anfahr- oder Schiebehilfe sind Fahrräder. Es erfolgt daher keine Festlegung einer bbH. E-Bikes sind Kfz. Die Festlegung der bbH erfolgt gemäß § 30a Abs. 3 StVZO in Verbindung mit der Richtlinie 95/1/EG. Als bbH wird die rein durch Motorkraft erzielte Geschwindigkeit zugrunde gelegt. Diese kann durchaus unterhalb der mit Tretunterstützung erzielten Höchstgeschwindigkeit liegen. ■



Der Autor: Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz ist seit 2008 hauptamtlicher Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln. Hier unterrichtet er Verkehrsrecht und ist außerdem Autor zahlreicher Publikationen zum Straßenverkehrsrecht. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

1. Art. 5 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17.6.2013 (BGBl. I, S. 1558). Gemäß Art. 7 trat das Gesetz am 21.6.2013 in Kraft.
2. Verfasser, DAR 2011, 561
3. Richtlinie 95/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2.2.1995 über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit [...] von zweirädrigen oder dreirädrigen Kfz (ABl. L 052 vom 8.3.1995, S. 1) i.d.F der Richtlinie 2006/27/EG der Kommission vom 3.3.2006 (ABl. L 66 vom 8.3.2007, S. 7); Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.3.2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kfz (ABl. EG L 124, S. 1); Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kfz und Kfz-Anhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge vom 5.9.2007 (ABl. Nr. L 263 vom 9.10.2007, S. 1); Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.12.2006 über den Führerschein [3. Führerscheinrichtlinie (ABl. EG Nr. L 403 vom 30.12.2006, S. 18)]
4. § 4 Abs. 1 Nr. 2 FeV und § 6 Abs. 1 (Klassen A1 und A) FeV
5. § 1 FZV; § 2 Nr. 9, 11, 12 und 13 FZV; § 4 Abs. 2 Nr. 1 FZV; § 4 Abs. 4 FZV; § 13 Abs. 1 Nr. 4 und 5 FZV
6. § 3 Abs. 1 Nr. 1 EG-FGV
7. § 47 Abs. 1 StVZO; § 47a Abs. 1 Nr. 1 StVZO a.F.; Anlagen VIII, XVI, XXIII, XXIV; XXV und XXIX
8. § 2 Abs. 3a StVO; § 21 Abs. 2 StVO
9. Brötel, NZV 1997, 381 (383); BGH, NZV 1997, 390; OLG Brandenburg, NZV 2002, 142
10. Jagow, Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (Losebl.), Rn. 1d zu § 30a StVZO; Braun/Konitzer, StVZO (Losebl.), Rn. 9 zu § 30a StVZO
11. Vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, Rn. 3 zu § 1 StVG
12. Art. 1 lit. o) WÜ; § 1 Abs. 2 StVG
13. Art. 1 lit. l) WÜ
14. [Fn. 3]
15. [Fn. 3]
16. Art. 1 der 31. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23.3.2000 (BGBl. I, S. 310; BR-Drucks. 720/99, S. 51)
17. Anhang I Nr. 7 der Richtlinie 95/1/EG [Fn. 3]
18. Hentschel/König/Dauer [Fn. 11], Rn. 3 zu § 1 StVG
19. [Fn. 1]
20. Umkehrschluss zu § 30a StVZO, der auf Kfz abstellt. Die Aussage von Hentschel/König/Dauer [Fn. 11], Rn. 3 zu § 1 StVG [vgl. Fn. 19] ist damit überholt.
21. Eine Übersicht findet sich unter anderem bei Grett/Neupert/Köstle, E-Bikes und Pedelecs, 2. Aufl. 2013, S. 42 ff. und unter <http://extraenergy.org/main.php?language=de&category=information&subcateg=99> (Stand: 19.5.2013).
22. Vom 26.3.1993 (BGBl. I, S. 394) i.d.F vom 18.8.1998 (BGBl. I, S. 2214)
23. Beispiel: www.dutybike.de Bei diesem Elektrofahrrad handelt es sich um ein Kleinkraftrad mit einer bbH von 32 km/h und einer tretunterstützten Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h.
24. Sandherr, Anm. zu OLG München, DAR 2010, 653 (= NZV 2010, 527); vgl. Hentschel/König/Dauer, Rn. 2d zu § 1 StVG
25. So auch die Forderung von Siegfried Brockmann (UDV) auf dem VGT 2012 Arbeitskreis VI
26. www.pg-bikes.com (Stand: 22.6.2013)
27. www.rockit.net (Stand: 22.6.2013)