

Manipulierte Mofas – Spezialfall: Austausch der Sitzbank

Zur verkehrsrechtlichen Beurteilung von manipulierten Mofas hatte unser Autor bereits in VD 8/2007, 191 nähere Ausführungen gemacht. Im vorliegenden Beitrag soll darüber hinaus der Frage nachgegangen werden, welche Auswirkungen ein Austausch der Sitzbank im Lichte der neuen Fahrerlaubnisverordnung¹ und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung² sowie des geänderten Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz und ihren Anhängern³ hat. *Von Bernd Huppertz*

Das Mofa als geschwindigkeits-reduziertes Kleinkraftrad

Mofas sind einspurige, einsitzige FmH - auch ohne Tretkurbel - mit einer bbH ≤ 25 km/h.

Der hier wiedergegebenen fahrerlaubnisrechtlichen Definition gemäß § 4 I Nr. 1 FeV steht keine zulassungsrechtliche Definition zur Seite.

Das war bis zur Novellierung des Fahrerlaubnis- und Zulassungsrechts durch Herauslösung der betreffenden Vorschriften aus der StVZO im Zuge der Umsetzung der einschlägigen EG-Richtlinien auch nicht angezeigt, waren doch fahrerlaubnis- und zulassungsrechtliche Bestimmungen in einer gemeinsamen Verordnung behandelt (hier: § 4 Nr. 1 und § 18 II Nr. 4 StVZO-alt).

Danach musste ein Mofa einspurig und einsitzig sein bei einer bbH ≤ 25 km/h.

Einsitzigkeit lag vor, wenn die Sitzfläche nicht länger als 45 cm ist⁴ oder diese durch Aufbau eines entsprechenden Koffers auf der Sitzbank hergestellt wird. Der Austausch der Sitzbank gegen eine größere Sitzbank oder der Abbau des Koffers bewirkt eine Mehrsitzigkeit; das Mofa

muss dann als Kleinkraftrad angesehen werden⁵. Bei den Zitaten handelt es sich nicht um eine Legaldefinition, sondern um das Besprechungsergebnis der 93. Sitzung des Fachausschusses Kraftfahrzeugtechnik aus dem Jahre 1978.

Im März 2002 erließ das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 2002/24/EG über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kfz⁶. In Artikel 1 II lit. a) werden Kleinkrafträder als zweirädrige Kfz der Klasse L1e mit einer bbH ≤ 45 km/h und einem Hubraum ≤ 50 cm beschrieben. In diese Definition fällt auch das erwähnte Mofa, auch wenn es selbst dort nicht genannt wird. Ebensowenig ist eine Definition der Einsitzigkeit vorhanden.

Desgleichen verhält es sich bei der 3. Führerscheinrichtlinie (dortiger Artikel 4). Hier wird in Bezug auf die Kleinkrafträder lediglich wieder auf die vorgenannte Richtlinie verwiesen.

Beide Richtlinien wurden im Zuge der Novellierung des Fahrerlaubnis- und Zulassungsrechts in die FeV und die FZV transformiert. Es bleibt bei der fahrerlaubnisrechtlichen Sonderstellung des

1) FeV vom 18.08.1998, BGBl. I, 2214 i.d.F. der Neubekanntmachung vom 13.12.2010 (BGBl. I, 1980)

2) FZV vom 25.04.2006, BGBl. I, 988 (= VkBl. 2006, 602) i.d.F. der Neubekanntmachung vom 03.02.2011 (BGBl. I, 139).

3) VkBl. 2005, 197.

4) Jagow, FeV/StVZO, Losebl., Rn. 5c zu § 4 FeV; Meyer, StVZO, Losebl., Kap. 1.1g, Anm. 24a; Braun/Konitzer/Kretschmann, StVZO, Losebl. Stand: 2004, Rn. 5 zu § 35a StVZO.

5) Wiederhold, VD 1986, 55; Beispielkatalog BMW, 6.38.

6) Vom 18.03.2002 (ABl. EG L 124,1).

Mofas. Zulassungsrechtlich jedoch stellt das Mofa eine Unterart des Kleinkraftrades dar. Eine Definition des Begriffs der Einsitzigkeit fehlt hier wie da.

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“⁸ werden Mofas den Kleinkrafträdern (SchlüsselNr.: 2402) zugeschlagen. Daher wird ihnen als geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder eine Betriebserlaubnis als KKR-Mofa (SchlüsselNr.: 2412) erteilt. Mofas stellen also eine Unterart des Kleinkraftrades dar.

Dementsprechend 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 dann aus der Betriebserlaubnis des Mofas.

Dazu zählt nach wie vor auch die Anzahl der Sitze. Diese ist bei Mofas mit „1“ angegeben.

Der Ordnungsgeber hat mehrfach betont, dass die Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum öffentlichen Straßenverkehr (lediglich) diesen Rechtsbereich zusammenfassen und damit übersichtlicher gestalten und die Anzahl der Vorschriften verringern soll⁹. In der neu gestalteten FZV werden alle Regelungen zur Zulassungspflicht der Fahrzeuge, zum Verfahren und den diesbezüglichen Pflichten der Fahrzeughalter und –eigentümer zusammengefasst¹⁰. Unter ausdrücklichen Hinweis auf § 18 StVZO-alt regelt § 3 FZV die Zulassungspflicht und entsprechende Ausnahmen davon¹¹.

Ebenfalls unter Hinweis auf § 18 StVZO-alt werden im § 4 FZV die Voraussetzungen für die

Teilnahme nicht zulassungspflichtiger Fahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr geregelt. Dass auch die zulassungsfreien Fahrzeuge einem mit EG- oder nationaler Typgenehmigung genehmigten Typ entsprechen müssen oder einer Einzelgenehmigung bedürfen, wird in § 4 I FZV gefordert¹².

Die in Rede stehenden fahrerlaubnis- und zulassungsrechtlichen Bestimmungen sind also inhaltlich nicht geändert worden. Der Verordnungsgeber hat weder nach altem (nationalem) noch unter neuem (Gemeinschafts-)Recht eine Regelung zur Einsitzigkeit getroffen. Auch wenn es im Lichte der genannten EG-Richtlinien nunmehr keine zutreffende Definition gibt, so muss die Einsitzigkeit dennoch definiert bleiben oder werden, da sie weiterhin begriffsbildendes Merkmal der Fahrerlaubnisfreiheit von Mofas und der zulassungsrechtlichen Eingruppierung als Mofa ist.

Die im Schrifttum¹³ durchaus zutreffend geäußerte Feststellung, dass die Festlegungen bezüglich der Ausgestaltung der Sitze auf nationale Betriebserlaubnisse begrenzt sind und für EU-Genehmigungen keine Relevanz besitzen, besagt ja keineswegs, dass die Sitzbänke nunmehr „freigegeben“ sind. Wird eine Sitzbank z.B. mit zwei Sitzmulden und/oder einer Halteschleife benutzt, muss auch der Laie zu der Erkenntnis kommen, dass hier die Grenze der Einsitzigkeit überschritten wird.

Erlöschen der Betriebserlaubnis

Der Austausch der Sitzbank gegen eine größere Sitzbank oder der Abbau des Koffers bewirkt eine Mehrsitzigkeit; das Mofa muss dann als Kleinkraftrad angesehen werden¹⁴.

7) Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.12.2006 über den Führerschein (ABl. EU L 403/18).

8) VklBl. 2005, 197.

9) Amtl. Begr. der FZV (VklBl. 2006, 602).

10) Amtl. Begr. der FZV (VklBl. 2006, 603).

11) Amtl. Begr. zu § 3 FZV (VklBl. 2006, 603).

12) Amtl. Begr. zu § 4 FZV (VklBl. 2006, 603).

13) Braun/Konitzer, StVZO, Losebl. Stand: 15.07.2010, Rn. 5 zu § 35a [Die nachfolgenden Festlegungen (...) sind auf nationale BE begrenzt. Für EU-Genehmigungen haben sie keine Relevanz].

14) Wiederhold, VD 1986, 55; Beispielkatalog BMW, 6.38.

In diesen Fällen ist die Betriebserlaubnis nach § 19 II Nr. 1 StVZO durch Änderung der Fahrzeugart erloschen.

Da die Betriebserlaubnis jedoch nicht Bestandteil der Zulassung ist¹⁵, liegt auch kein Verstoß gegen zulassungsrechtliche Bestimmungen vor¹⁶. Das Erlöschen der Betriebserlaubnis selbst ist ebenfalls nicht ordnungswidrig.

Das Inbetriebsetzen eines Fahrzeugs nach Erlöschen der Betriebserlaubnis führt auch nur bei einem Teil dieser Fahrzeuge zu einer Verletzung des § 30 I StVZO¹⁷. Nach dieser Vorschrift müssen Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein, dass ihr verkehrstüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt. Dies ist dann der Fall, wenn die vorgenommenen Änderungen eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern erwarten lassen (§ 19 II Nr. 2 StVZO).

Zulassungsrechtliche 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 jedoch 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. zweirä-

driges Kfz mit einer bbH ≤ 45 km/h und einem Hubraum ≤ 50 ccm handeln. Entsprechend der Legaldefinition ist jedoch die Anzahl der Sitze bei Kleinkrafträdern kein zulassungsrechtliches Merkmal. Die Betriebserlaubnis selbst weist 2 Sitzplätze aus. Mofas unterfallen als Unterart der Kleinkrafträder ebenfalls dieser Definition. Die zugehörige Betriebserlaubnis weist hier allerdings nur einen Sitzplatz aus.

Daraus folgt: solange die durchgeführten technischen Veränderungen (hier: Umbau in ein zweiseitiges Kleinkraftrad) den Rahmen der Definition nicht sprengen, liegt 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 jedoch 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.

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

15) Amtl. Begr. zu § 3 FZV (VkB1. 2006, 537 (603)).

16) BLFA-StVO/StOVWiG I/2007, 25; Huppertz, PVT 2007, 146 (Fn. 3); Huppertz SVR 2009, 325; Hentschel/König/Dauer, Rn. 16 zu § 19 StVZO und Mindorf, a.a.O., Kap. 6/A-2.4, S. 31; AG Stuttgart DAR 2008, 162 (Anm. Huppertz DAR 2008, 275).

17) BLFA-StVO/StOVWi I/2007, 25.

Verkehrsrecht

Eine Sammlung aller wichtigen Gesetze und Verordnungen für den Personen- und Güterverkehr auf der Straße.



- ✔ Ausführliches Stichwortverzeichnis
- ✔ Stets aktuell dank Ergänzungslieferungen

Loseblattwerk, 4 Ergänzungslieferungen im Jahr
ca. 1.900 Seiten | Bestell-Nr. 23111
Grundwerk: € 39,90 (€ 42,69 inkl. MwSt.)

Auch als CD-Rom erhältlich!

CD-ROM,
Bestell-Nr.
23112
€ 33,00
(€ 39,27
inkl. MwSt.)



JETZT BESTELLEN!
Tel: 089/ 20 30 43 -1600
www.heinrich-vogel-shop.de

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

der Anlage 2 FeV (= Prüfbescheinigung nur für Mofas) erforderlich¹⁸.

Keiner Prüfbescheinigung bedürfen Führer von Mofa, die im Besitz (irgend-) einer Fahrerlaubnis sind (§ 5 I Satz 2 FeV), ferner auch Führer von Mofa, die vor dem 01.04.1980 das 15. Lebensjahr vollendet haben (§ 76 Nr. 4 FeV).

Die fahrerlaubnisrechtliche Freistellung endet jedoch, sobald das Mofa infolge der wie vor beschriebenen technischen Änderungen, also etwa durch Austausch der Sitzbank nunmehr als Kleinkraftrad angesehen werden muss.

Gemäß § 6 I FeV ist für das Führen eines zweirädrigen Kraftrades mit einer bbH ≤ 45 km/h und einem Hubraum ≤ 50 ccm (= Kleinkraftrad) der Besitz der Fahrerlaubnisklasse M Voraussetzung.

Fazit:

- Es gibt weder in den nationalen noch in den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften eine Legaldefinition zur Einsitzigkeit von Mofas.
- Die hierzu ergangenen Empfehlungen des Ausschusses Kraftfahrzeugtechnik wurden seinerzeit auf der Grundlage der alten StVZO ausgesprochen.
- Die Nachfolgeregelungen in der FeV und FZV haben inhaltlich keine Änderungen erfahren. Weiterhin ist die Einsitzigkeit begriffsbildendes Merkmal des Mofas.
- Daraus folgt das Erfordernis einer (neuen) Definition.

Der Autor: Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz, Köln

18) Prüfbescheinigung nach Anlage 2 i.d.F. der FeV-ReparaturVO. Diese gilt auch für Leichtmofa: amtl. Begr. zur Leichtmofa-AusnahmeVO (VkB1. 1987, 231).