

2. Europarecht

Der europäische Gesetzgeber erkannte bereits frühzeitig den zunehmenden technologischen Fortschritt in der industriellen Fertigung von zweirädrigen Kfz und die damit einhergehende Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden gemeinsamen Verkehrspolitik. Zur Umsetzung solcher supranationalen Regelungen wurden sodann mit Hilfe des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft Grundlagen geschaffen, die die Freizügigkeit von Personen und den Handel innerhalb der europäischen Grenzen erleichtern sollten. Zur Verwirklichung dieser Zielsetzungen bedient sich der europäische Gesetzgeber in regelmäßiger Eigenschaft seiner Möglichkeit zum Erlass von Verordnungen (inkl. Durchführungsverordnungen), Richtlinien (inkl. Durchführungsrichtlinien) und sogenannten Rahmenbeschlüssen. Hierbei ist zu beachten, dass **Verordnungen** auf europäischer Ebene nach Art. 288 UA 2 AEUV unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelten und somit keiner Umsetzung in nationales Recht bedürfen.¹ Eine **Richtlinie** ist hingegen für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet wird, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel (Art. 288 UA 3 AEUV). **Beschlüsse** sind in allen ihren Teilen verbindlich, entfalten jedoch nur Wirksamkeit für die jeweiligen Adressaten (Art. 288 UA 4 AEUV).

Entsprechend dieser Vorgaben hat der europäische Gesetzgeber in den vergangenen Jahren großen Einfluss auf die Entstehungsgeschichte im Fahrerlaubnis- und Typgenehmigungsrecht genommen und folglich auch das bundesdeutsche Verkehrsrecht in seinen Ausführungsvorschriften reglementiert. Aufgrund der Komplexität des europäischen Gesetzgebungsverfahrens und einer daraus resultierenden Vielfalt von erlassenen Rechtsakten werden im Einklang mit der vorliegenden Gesamthematik nachfolgend lediglich zweirädrige KKR problematisiert.

2.1 Fahrerlaubnisrecht

Zu Beginn der Harmonisierung des europäischen Fahrerlaubnisrechts wurden KKR mit einem Hubraum von weniger als 50 cm³ und einer bbH von nicht mehr als 45 km/h nach Maßgabe der Definition zum Kraftrad im Sinne der Richtlinien **80/1263/EWG**² und **91/439/EWG**³ von der einheitlichen

¹ Hentschel/König/Dauer, Einleitung, Rn. 15

² Amtsblatt EU Nr. L 375 vom 31.12.1980 S. 1–15 (siehe Art. 3 Abs. 3)

³ Amtsblatt EU Nr. L 237 vom 24.08.1991 S. 1–24 (siehe Art. 3 Abs. 3)

Gestaltung gemeinsamer Fahrerlaubnisklassen ausgeschlossen. In Anbetracht der obigen Begriffsdefinition unterlagen Kleinkrafträder – und somit einhergehend Mofas und geschwindigkeitsbeschränkte KKR – weiterhin der nationalen Gesetzgebung über die Einteilung und Festlegung etwaiger Fahrerberechtigungen. Mit Blick auf die innerdeutsche Entstehungsgeschichte und unter Berücksichtigung der Teilung Deutschlands bis zur Wiedervereinigung ergaben sich dementsprechend unterschiedliche Voraussetzungen für die Fahrerberechtigung von Mofas auf den Hoheitsgebieten der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik mit folgenden Auswirkungen:

BRD: Mofa-Prüfbescheinigung⁴

Mofas wurden mit Inkrafttreten der Verordnung zur Änderung der StVZO vom 23.04.1965 von der Fahrerlaubnispflicht befreit.

DDR: Fahrerlaubnis der Klassen: Kleinkrafträder⁵ oder 1⁶ oder M⁷

Mofas fanden in der DDR nach § 6 Abs. 1 StVZO keine Berücksichtigung für die Befreiung von der Fahrerlaubnispflicht.

Im Einklang mit dem europäischen Gesetzgebungsverfahren und auf Grundlage der Richtlinie 91/439/EWG wurden die fahrerlaubnisrechtlichen Bestimmungen in der Bundesrepublik Deutschland zum 01.01.1999 aus dem Abschnitt A der StVZO ausgegliedert und in einer eigenständigen Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) gefasst. Die Fahrerlaubnisfreiheit für Mofas blieb jedoch weiterhin bestehen und erstreckte sich nun auch im Sinne der Anlage I Kapitel XI B III Nr. 2 XII des Einigungsvertrages auf die Bundesländer der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik.

Erst mit Ausarbeitung und Entstehung der 3. EG-Führerscheinrichtlinie (2006/126/EG⁸) erkannte der europäische Gesetzgeber die Notwendigkeit einer harmonisierten Fahrerlaubnisklasse für KKR, die den Anforderungen der Richtlinien 92/61/EWG bzw. 2002/24/EG gerecht wurde. Zur Verwirklichung dieser Vorgaben wurde eine eigenständige Fahrerlaubnisklasse AM geschaffen, die mitunter zweirädrige Kfz mit einer bbH von bis zu 45 km/h und einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ erfasst. Betrachtet man nun die europäische Begriffsdefinition zum KKR, so wird schnell ersichtlich, dass Mofas sowie geschwindigkeitsbeschränkte KKR aufgrund ihrer technischen Beschaffenheit als Unterarten dieser Fahrzeugklasse zu verstehen sind. Entgegen diesen Bestimmungen und zur Wahrung gewisser Besitzstände auf nationaler Ebene hat der europäische Gesetzgeber jedoch nach

4 BGBl. I S. 344

5 Erteilung vom 31.03.1980 bis 01.06.1982

6 Erteilung vom 30.11.1954 bis 31.05.1982 (GBl. der DDR 1956 I S. 1253)

7 Erteilung vom 01.06.1982 bis 02.10.1990 (GBl. der DDR 1982 I S. 6)

8 Amtsblatt EU Nr. L 403 vom 30.12.2006 S. 18–60

Art. 4 Nr. 2 (Richtlinie 2006/126/EG) Kfz mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h von der Fahrerlaubnispflicht für KKR ausgenommen. Demnach blieben Mofas und geschwindigkeitsbeschränkte KKR auch nach Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG zum 19.01.2013⁹ in nationales Recht (FeV) weiterhin fahrerlaubnisfrei.

2.2 Typgenehmigungsrecht

Im Rahmen einer innereuropäischen Betrachtung etwaiger Bau- und Betriebsvorschriften von zweirädrigen KKR erkannte der europäische Gesetzgeber noch vor Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts, dass die einschlägigen Bestimmungen in den jeweiligen Mitgliedstaaten erhebliche Diskrepanzen aufwiesen und somit zu unnötigen, aber erheblichen Hemmnissen im innereuropäischen Binnenmarkt führten.

Aus diesen Gründen wurde mit Inkrafttreten der Richtlinie **70/156/EWG**¹⁰ ein gemeinschaftliches Typgenehmigungsverfahren ins Leben gerufen, das die Produktion von Kfz innerhalb der Wirtschaftsgemeinschaft einheitlich und überprüfbar regelte. Hiernach konnte nun ein Mitgliedstaat einem Fahrzeughersteller unter Wahrung europäischer Vorgaben über die technische Beschaffenheit des betroffenen Fahrzeugs eine BE für einen Fahrzeugtyp oder die Bauartgenehmigung für Bauteile erteilen, die sogleich auch einen Anspruch auf Zulassung in jedem Mitgliedstaat der Gemeinschaft erhob. Mit Hilfe eines solchen Verfahrens wurde dem Hersteller der Verkauf eines Produktes in sämtlichen Mitgliedstaaten der EWG ohne Durchführung eines weiteren nationalen Genehmigungsverfahrens ermöglicht.

Aufgrund einer Vielzahl von speziellen und auch abweichenden Bestimmungen zu vierrädrigen Kfz wurde das Typgenehmigungsverfahren für Krafträder mit Inkrafttreten der Richtlinie **92/61/EWG**¹¹ aus der vorgenannten Richtlinie ausgegliedert. In diesem Zusammenhang musste der europäische Gesetzgeber jedoch erkennen, dass es aufgrund zahlreicher Begriffsdefinitionen zum KKR in den Mitgliedstaaten zu Unklarheiten im Typgenehmigungsverfahren gekommen ist und daher eine einheitliche Festlegung etwaiger Tatbestandsmerkmale unumgänglich erschien. Zur Behebung dieser Problematik wurde nach Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 92/61/EWG erstmals der Begriff des KKR einheitlich für den Europäischen Wirtschaftsraum gefasst und auf das Typgenehmigungsverfahren angewandt. Im Rahmen dieser Neustrukturierung verzichtete der europäische Gesetzgeber bewusst auf eine Differenzierung zwischen KKR und Mofas, sodass sämtliche Bau- und Betriebsvorschriften im Erteilungsverfahren einer Typgenehmigung den rechtlichen Vorgaben zum KKR entsprechen mussten.

⁹ BGBl. 2011 I S. 3 ff. (6. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

¹⁰ Amtsblatt EWG Nr. L 42 vom 23.02.1970 S. 1 ff.

¹¹ Amtsblatt EG Nr. L 225 vom 10.08.1992 S. 72–100

Bedingt durch zahlreiche technische Neuerungen in der Produktion von zweirädrigen Kfz und zur Wahrung eines barrierefreien Binnenmarktes wurde die Richtlinie 92/61/EWG mit Umsetzung der Richtlinie **97/24/EG**¹² durch weitere Bau- und Betriebsvorschriften (z. B. Reifen, Beleuchtung, Rückspiegel, Geräuschpegel) ergänzt. Darüber hinaus hat man in dieser Richtlinie erstmals ausgewählte ECE-Regelungen¹³ mit den im Anhang der Richtlinie 97/24/EG genannten Bestimmungen gleichgesetzt, um den Zugang der Produktion von zweirädrigen Kfz zu Drittländern erleichtern zu können.

Das bestehende Typgenehmigungsverfahren für zweirädrige Kfz der Europäischen Gemeinschaft (basierend auf den Richtlinien 92/61/EWG und 97/24/EG) wurde im Jahre 2002 aufgrund zahlreicher Neuerungen in den Verwaltungsvorschriften und zur Gewährleistung einer gewissen Übersichtlichkeit neu strukturiert. Aus diesen Gründen und zur Abgrenzung zu den Richtlinien 2007/46/EG (vierrädrige Kfz) und 2003/37/EG (land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen) hat die Europäische Gemeinschaft zum 18.03.2002 die Richtlinie **2002/24/EG**¹⁴ erlassen, die sogleich auch zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG führte. Im Rahmen der Neustrukturierung des Typgenehmigungsverfahrens erfolgte hier auch erstmalig eine Klassifizierung von zwei- und dreirädrigen Kfz mit Hilfe einer Buchstaben-Ziffern-Kombination (z. B. Klasse L1e). Darüber hinaus erkannte man die steigende Bedeutung von Fahrrädern mit elektromotorischem Hilfsantrieb im Straßenverkehr und gliederte sogenannte Fahrräder mit Trethilfe vom Typgenehmigungsverfahren aus. Die europäischen Vorgaben aus der Richtlinie 2002/24/EG wurden in Deutschland mit Inkrafttreten der Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Erteilung von EG-Genehmigungen für Kfz und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV)¹⁵ in nationales Recht umgesetzt.

Letztendlich wurden die Vorgaben zum Typgenehmigungsverfahren in der EU mit Bekanntgabe der **Verordnung (EU) Nr. 168/2013**¹⁶ neu strukturiert und erfahren mit Inkrafttreten zum 01.01.2016 ihre vollständige Umsetzung auf die bestehenden Rechtsgrundlagen. Zeitgleich werden die vorgenannten Richtlinien zum Typgenehmigungsverfahren von zweirädrigen Kfz (z. B. 2002/24/EG, 97/24/EG, 95/1/EG) vollständig von den einschlägigen Ausführungen in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ersetzt. Inhaltlich liegt der Schwerpunkt hier nicht nur auf den einschlägigen Vorgaben zur Ertei-

12 Amtsblatt EG Nr. L 226 vom 18.08.1997 S. 1–454

13 Katalog von international vereinbarten, einheitlichen technischen Vorschriften für Kfz sowie für Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kfz, die von den Vertragsstaaten ratifiziert wurden.

14 Amtsblatt EG Nr. L 124 vom 09.05.2002 S. 1–52

15 BGBl. I 2009 S. 872 ff.

16 Amtsblatt EU Nr. L 60 vom 02.03.2013 S. 52 ff.

lung einer Typgenehmigung, sondern auch auf der Reduzierung von Emissionen, die durch Kfz der Klasse L verursacht werden. Darüber hinaus wird den Herstellern von Kfz zur Erleichterung im Erteilungsverfahren von Typgenehmigungen nun auch die Beantragung einer Typgenehmigung in Übereinstimmung mit geltendem EU-Recht auf direktem Wege einer Genehmigung nach den jeweiligen UN-ECE-Regelungen ermöglicht. Diese Verfahrensweise findet jedoch nur Anwendung, wenn die betroffenen ECE-Regelungen durch die Europäische Union ratifiziert worden sind.

In Anlehnung an die Ausführungen in der Richtlinie 2002/24/EG und unter Berücksichtigung des technologischen Fortschritts musste sich der europäische Gesetzgeber nunmehr erneut mit der Normierung von elektromotorischen Fahrrädern im Typgenehmigungsverfahren befassen und veranlasste daher nach Art. 4 Abs. 2 Buchstabe a i. V. m. Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 folgende Aufgliederung der Fahrzeugklasse L1e:

L1e-A (Fahrrad mit Antriebssystem)	L1e-B (Zweirädriges Kleinkraftfahrzeug)
Räder, die für den Pedalbetrieb ausgelegt und mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet sind, dessen Hauptzweck die Unterstützung der Pedalfunktion ist und die Leistung des Hilfsantriebs beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen wird und die maximale Nenndauerleistung/Nutzleistung 1 kW nicht übersteigt.	Zweirädrige Kfz mit einer bbH von bis zu 45 km/h und einem Hubvolumen von bis zu 50 cm ³ im Falle von PI-Verbrennungsmotoren oder einer Nenndauerleistung/Nutzleistung von bis zu 4000 W im Falle von Elektromotoren.

Fahrräder mit Trethilfe (sog. Pedelects) hingegen, die mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind und 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, finden weiterhin keine Anwendung im Typgenehmigungsverfahren und erfahren gemäß den inhaltlichen Vorgaben in § 1 Abs. 3 StVG keine Kraftfahrzeugeigenschaft.

Zur Vereinfachung des Typgenehmigungsrechts und zur Beschleunigung seiner Verabschiedung wurde bei den Rechtsvorschriften der EU für die Typgenehmigung von Fahrzeugen ein neues Regulierungskonzept eingeführt. Hiernach werden im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren lediglich die grundlegenden Regeln und Prinzipien vom Europäischen Parlament festgelegt und die weiteren technischen Einzelheiten im Rahmen gesonderter Durchführungsverordnungen an die Kommission der EU delegiert:

Europäische Verordnungen zur Erteilung einer Typgenehmigung von zweirädrigen Kraftfahrzeugen



Marco Schäler ©

3.

Fahrerlaubnisrecht

3.1 Fahrerlaubnispflicht

Das Fahrerlaubnisrecht der Bundesrepublik Deutschland wurde in der Vergangenheit stark durch den Einfluss europäischer Vorgaben geprägt und erfährt daher in seiner Anwendbarkeit komplexe Strukturen. Grundsätzlich gilt in der Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe des § 1 FeV eine generelle Verkehrsfreiheit, soweit für einzelne Verkehrsarten keine Erlaubnis vorgeschrieben ist. Diese Verkehrsfreiheit wird jedoch eklatant durch den Wortlaut des § 2 Abs. 1 StVG eingeschränkt. Hiernach bedarf der Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde, wer auf öffentlichen Straßen ein Kfz führen möchte. Eine amtliche Bescheinigung über die Erlaubnis der zuständigen Behörde wird dem Antragsteller in Form eines Führerscheins zum Nachweis gegenüber berechtigten Personen ausgehändigt.

3.2 Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht

Entgegen den obigen Bestimmungen hat der Verordnungsgeber jedoch einzelne Kfz von der Fahrerlaubnispflicht nach § 4 Abs. 1 Satz 2 FeV ausgenommen und eigenständige Voraussetzungen für eine Inbetriebnahme festgelegt. Eine generelle Ausnahme von der Fahrerlaubnispflicht für Kfz mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h wurde bereits mit Ausgliederung des Fahrerlaubnisrechts aus der StVZO sukzessive abgeschafft. Aus diesen Gründen richtet sich das Privileg der Fahrerlaubnisfreiheit in Übereinstimmung mit den Vorgaben aus der Richtlinie 2006/126/EG nur noch an folgende geschwindigkeitsbeschränkte Zweiräder:

3.2.1 Fahrrad mit Hilfsmotor (Mofa)

Definition

Bei dem Fahrzeugbegriff „Mofa“ handelt es sich um eine nationale Besonderheit in der Bundesrepublik Deutschland, die im europäischen Fahrerlaubnisrecht keine gesonderte Berücksichtigung findet. Hiernach werden Mofas zwar aufgrund ihrer bbH nach Maßgabe der europäischen Richtlinie 2006/126/EG (Art. 4 Nr. 2) von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen, allerdings findet sich in diesen Bestimmungen keine eigenständige Begriffsdefinition wieder. Der bundesdeutsche Gesetzgeber hingegen hat solche Fahrzeuge bereits mit Inkrafttreten der Verordnung zur Änderung der StVZO vom 23.04.1965 von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen und in seiner jetzigen Ausgestaltung nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 FeV mit folgenden Tatbestandsmerkmalen versehen:

Einspurige, einsitzige Fahrräder mit Hilfsmotor – auch ohne Tretkurbeln –, wenn ihre Bauart Gewähr dafür bietet, dass die **Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn nicht mehr als 25 km/h** beträgt (Mofas); besondere Sitze für die Mitnahme von Kindern unter sieben Jahren dürfen jedoch angebracht sein.

Die Notwendigkeit einer Drehzahlbegrenzung für Mofas wurde darüber hinaus mit Inkrafttreten der 26. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12.08.1997 aus der tatbestandlichen Definition zum Mofa entfernt und bildet entgegen der ursprünglichen Definition nunmehr kein fahrerlaubnisrechtliches Ausschlusskriterium.

Hinweis:

Die begriffsbildenden Tatbestandsmerkmale zum Mofa gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 FeV finden insbesondere nach Umsetzung der Richtlinie 2002/24/EG und Einführung des Tatbestandes für geschwindigkeitsbeschränkte KKR zum 01.05.2014 (siehe Punkt 3.2.2) praktisch keine Bedeutung mehr. Demnach entfalten diese Bestimmungen nur noch Anwendung für Fahrzeuge, die über eine nationale Typgenehmigung (ABE oder EBE) verfügen und in dieser mit den auslaufenden Schlüsselnummern 24/1200 bzw. 29/2500¹⁷ als „MOFA“ klassifiziert werden.



Abbildung eines Mofas ohne Tretkurbel



Abbildung eines Mofas mit Tretkurbel

Tatbestandsmerkmale

a) Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit:

Die bbH eines Mofas ist unter Berücksichtigung des Tatbestandes nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 FeV auf 25 km/h begrenzt. Zur Gewährleistung einer inhaltlichen Differenzierung zwischen der bbH eines Kfz und sonstigen Geschwindigkeitsparametern sollte die Begrifflichkeit unter Zuhilfenahme des § 30a StVZO wie folgt definiert werden:

¹⁷ Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

Geschwindigkeit, die von einem Kfz nach seiner vom Hersteller konstruktiv vorgegebenen Bauart oder infolge der Wirksamkeit zusätzlicher technischer Maßnahmen auf ebener Bahn bei bestimmungsgemäßer Benutzung nicht überschritten werden kann.

Aufgrund des allgemeinen Auslegungsscharakters der vorgenannten Definition hat sich auch die Rechtsprechung in der Vergangenheit mit dieser Thematik befasst. Hiernach begründet sich die bbH in der konstruktiven Beschaffenheit derjenigen Fahrzeugteile, die die Fortbewegung des Fahrzeugs ermöglichen (Fahrgestell, Bereifung, Motor und Getriebe). Erfolgen nun technische Veränderungen im Hinblick auf die Reduzierung der bbH, so ist dies so durchzuführen, dass die Fahrzeuge mit einfachen technischen Mitteln nicht mehr auf eine höhere Geschwindigkeit umgebaut werden können.¹⁸ Unter Berücksichtigung der Maßnahmen gegen den unbefugten Eingriff an zweirädrigen KKR im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 44/2014 (Anhang II)¹⁹ möchte der bundesdeutsche Ordnungsgeber mit Hilfe einer solchen Definition der technischen Manipulation durch An- und Ausbau an wesentlichen Bauteilen (z. B. Zylinder/Kolben, Vergaser, Auspuffanlage) von Kfz vorbeugen. Demnach kommt es bei der bbH alleine auf die vom Hersteller des Fahrzeugs konstruktionsbedingt vorgegebene Geschwindigkeit an, gegen deren Überschreitung der Fahrzeugführer durch vom Hersteller angebrachte technische Vorkehrungen abgesichert ist.²⁰

Trotz der bestimmungsgemäßen Festlegung der bbH für Mofas auf 25 km/h ergeben sich hier im Feststellungsverfahren unterschiedliche Messtoleranzen mit nachfolgenden Bezugspunkten:

Messtoleranz in der Produktionsprüfung:

Im Rahmen der Produktionsüberprüfung zur Feststellung der bbH wird einem KKR mit einer Leistung von 1 kW bis 11 kW gemäß Verordnung (EU) Nr. 44/2014 (Anhang II) eine Messtoleranz in Höhe von 10% zugestanden. Hinzu kommt, dass Mofas nach der nationalen „Richtlinie für Leichtkrafträder, Kleinkrafträder und FmH hinsichtlich der Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“²¹ eine bbH von 32,5 km/h aufweisen dürfen. Die einschlägige Rechtsliteratur verweist jedoch in diesem Zusammenhang darauf, dass dieser Wert nicht automatisch als Toleranz zugunsten des Fahrzeugführers angesehen werden dürfe. Ergeben sich Hinweise, die auf eine bbH von mehr als 27,5 km/h schließen lassen, so kann auch hier von einem tatbestandlichen Verstoß ausgegangen werden. Analog zu den obigen Ausführungen wird das Verfahren zur Messung der bbH auch

18 OVG Münster, NZV 1995, 413; BayObLG, DAR 1980, 376

19 Amtsblatt EU Nr. L 25 vom 28.01.2014 S. 13 (umgesetzt nach § 30a Abs. 1a StVZO)

20 Brötel, NZV 1997, 381; BGH, NZV 1997, 390; OLG Brandenburg, NZV 2002, 142

21 BMVI vom 11.03.1986, VkB. 1986 S. 191; VkB. 1989 S. 435

für die Vertragsstaaten des UN/ECE-Übereinkommens vom 20.03.1958 nach Maßgabe der ECE-Regelung 68 konkretisiert.

Messtoleranz bei Nachfahren:

Unabhängig von den oben genannten Messtoleranzen im Produktionsverfahren eines KKR kann die bbH zur Feststellung etwaiger Tatbestandsverstöße auch durch Nachfahren mit einem Kfz beweissicher und ohne Notwendigkeit eines technischen Gutachtens ermittelt werden. Bedingt durch die erheblichen Rechtsfolgen bei einem Verstoß gegen die Tatbestandsmäßigkeit eines Mofas (Fahrerlaubnispflicht) haben sich in der Vergangenheit einheitliche Kriterien zur Ermittlung der bbH in der obergerichtlichen Rechtsprechung etabliert, die eine gewisse Plausibilität und Nachvollziehbarkeit im Gerichtsverfahren gewährleisten können. Demnach wird dem betroffenen Fahrzeugführer bei einer Nachfahrt mit einem Funkstreifenwagen beispielsweise durch Ablesen der gefahrenen Geschwindigkeit auf einem nicht geeichten und nicht justierten Tachometer eine Messtoleranz in Höhe von 20% zugestanden²², wenn folgende Kriterien erfüllt worden sind:

- Nachfahrt muss mindestens 150 m andauern, wenn es sich um eine Messgeschwindigkeit von nicht mehr als 60 km/h handelt
- Abstand zwischen den beiden Kfz darf bei einer abgelesenen Geschwindigkeit zwischen 30 km/h und 60 km/h nicht mehr als 30 m betragen.

Im Zuge eines beweissicheren Messverfahrens der bbH sollte unbedingt auf das Vorliegen einer ebenen Fahrbahn geachtet werden, da hier sonst Kräfte des Hangabtriebes auf die tatsächliche Fahrgeschwindigkeit des Mofas einwirken und somit das Messergebnis tatbestandswidrig verfälschen.

Hinweis:

Die bbH ist unbedingt von dem Begriff der „zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ im Sinne der StVO abzugrenzen. Demnach kann ein Mofa-Fahrer beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten, ohne dass die bbH in irgendeiner Form manipuliert wurde (z. B. Schwungabfahrten).

b) Einspurigkeit

Ein weiteres unerlässliches Tatbestandsmerkmal zum Mofa ist die sogenannte Einspurigkeit des jeweiligen Fahrzeugs. Der bundesdeutsche Gesetzgeber hat in diesem Zusammenhang jedoch keine eigenständige Definition zu dieser Begrifflichkeit gefasst und lässt somit Spielraum für Spekulationen. Zur Klärung der Problematik können jedoch die Ausführungen nach Art. 3 Nr. 72 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zur Abgrenzung zwischen einem Doppelrad und einer Mehrspurigkeit herangezogen werden:

²² OLG Köln, Beschluss vom 07.01.2014 (Az.: III-1 RVs 267/13)