

Keine „Sonderrechte“ für Kleine

Man sieht sie immer öfter in den Städten: Kleinstautos oder Microcars. Doch der 45-km/h-Aufkleber und das Versicherungskennzeichen zeigen: Es sind keine vollwertigen Autos. Doch wie sieht das rechtlich aus?



Microcar ist eigentlich eine Marke der französischen Gruppe Ligier, speziell für führerscheinlose Leichtfahrzeuge. Ursprünglich war Microcar ein eigenständiger Hersteller, der 2014 mit Automobiles Ligier verschmolz. Die ersten Fahrzeuge bezeichnete man als „unlizenzierte Autos“; nun sind es Leichtkraftfahrzeuge. Heute wird der Begriff „Microcar“ häufig generisch für vergleichbare Leichtkraftfahrzeuge verwendet.

Gerade junge Menschen sowie Pflege- und Lieferdienste profitieren von dem oft günstigen Anschaffungspreis der Microautos von deutlich unter 10.000 Euro. Es wird zudem keine Kfz-Steuer fällig, hat sehr geringe Versicherungsbeiträge, weil nur eine einfache Moped-Haftpflichtversicherung benötigt wird, und es fallen keine Kosten und Aufwände für die Hauptuntersuchung (TÜV/AU) an. Zudem ist der Sprit- oder Stromverbrauch der Fahrzeuge gering. Im Stadtverkehr ist man wendiger und findet wegen der geringen Fahrzeuglänge einfacher einen Parkplatz. Also ein ideales Fahrzeug, das nur Vorteile bietet? Es kommt darauf an.

Es beginnt mit der Frage nach der Fahrerlaubnis. Hier muss unterschieden werden zwischen 25-km/h-Microcars und solchen mit 45-km/h-Zulassung. Für die 45-km/h-Modelle ist eine Fahrerlaubnis nötig. Es kommen verschiedene Führerscheinklassen in Betracht, je nach Leistung und Fahrzeugtyp. Dies führt in die Tiefen des deutschen Fahrerlaubnisrechts. Am in-



- 1 Nicht legal abgestellte Microcars bekommen auch Strafzettel, die Fahrermittlung ist wegen des Kennzeichens ungleich schwieriger
- 2 Kreatives Parken: schade, wenn Platz so verschwendet wird
- 3 Auch nicht legal, aber wenigstens kommt der Strom im Fahrzeug an

teressantesten ist die Fahrerlaubnis der Klasse AM. Diese umfasst gemäß § 6 der Fahrerlaubnis-Verordnung zweirädrige Kleinkrafträder bis 45 km/h und bis zu 50 cm³ Hubraum oder 4 kW Leistung, dreirädrige Kleinkrafträder bis zu 45 km/h und bis 50 cm³ oder ebenfalls 4 kW, allerdings mit maximal zwei Sitzen und einem Gewicht bis zu 270 kg, sowie letztlich leichte vier-rädrige Fahrzeuge bis 45 km/h und 6 kW Dauerleistung, maximal zwei Sitzen, aber einem Gewicht von bis zu 425 kg. Das Mindestalter für den Führerschein beträgt seit Juli 2021 in allen Bundesländern 15 Jahre.

Querparken erlaubt?

Immer öfter sieht man solche Leichtfahrzeuge quer zur Fahrbahn, meist zwischen zwei längs abgestellten Fahrzeugen, geparkt. Dabei halten die Fahrer dies für platzsparend und erlaubt. Ersteres mag stimmen, Letzteres ist ein Irrtum. Maßgeblich für alle Fragen rund um das Parken auf unseren Straßen ist § 12 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Da sich die StVO an den Bürger wendet, kann es nicht schaden, sich diese – in der Regel zuletzt in der Fahr-schule gehörte – Vorschrift einmal in Ruhe durchzulesen. Viele chaotische Verkehrssituationen im „ruhenden Verkehr“ wären dadurch vermeidbar. Der Klassiker: unzulässiges Parken außerhalb dafür gekennzeichnete Flächen. Diese können auch quer zur Fahrbahn gekennzeichnet sein. § 12 Abs. 4 StVO macht zudem deutlich, dass ein Parken entgegen der Fahrtrichtung nicht erlaubt ist.

Da Autofahrer bei der Suche nach einem Parkplatz durchaus kreativ sind, haben diese beim aufmerksamen Lesen des § 12 Abs. 4 StVO schnell bemerkt, dass dort nichts über das Quer-zur-Fahrtrichtung-Parken steht. Es ist jedoch definiert, dass platzsparend zu parken ist. Dass ein großes, quer geparktes Fahrzeug in der Regel eine Behinderung oder Gefährdung darstellt, ist nachvollziehbar. Der Satz und das Gebot „es ist platzsparend zu parken“ wird in diesem Zusammenhang jedoch trotzdem oft missverstanden. Richtig ist, eine ausdrückliche Regelung zum Querparken kennt die StVO nicht. Auch wenn gilt, dass Parken überall erlaubt ist, wo es nicht verboten ist (Kenntnis hierüber wird beim Autofahrer vorausgesetzt), so bedeutet dies

nicht, dass Querparken erlaubt ist. Es kommt zumindest auf die Länge des Fahrzeugs an. Bei 2,50 Meter kann es sinnvoll sein, was bedeutet: die Annahme einer Zulässigkeit ist durchaus möglich.

Die Grenze des unter Umständen erlaubten Querparkens ist spätestens dort zu ziehen, wo eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer besteht. Es droht ein Verwarnungsgeld, beginnend bei zehn Euro, wie beim Falschparken üblich. Damit wird deutlich, dass sich der Querparker eines Microcars im Bereich des Ermessens der zuständigen Beamten oder der kommunalen Parkraumüberwachung bewegt. Andere Verkehrsteilnehmer können etwa bei einem quer parkenden Fahrzeug nur schwer einschätzen, ob und in welche Richtung es sich in Bewegung setzen wird. Zudem erschweren quer stehende Fahrzeuge das Ein- und Ausparken der anderen in Längsrichtung. All diese Aspekte fließen in die Ermessungsentscheidung mit ein.

Fazit und Rat: Besser eine kurze Parklücke in Längsrichtung suchen, als ein Verwarnungsgeld fürs Querparken riskieren.

Parkschein nötig?

Ein weiterer Irrtum im Zusammenhang mit dem Parken von Microcars ist die Annahme, Parkverbote oder Regelungen eines eingeschränkten Halteverbots würden keine Anwendung finden. Und eine geforderte Parkscheibe oder ein Parkschein gelten nur für „richtige“ Autos. Da es sich bei den Microcars um Leichtkraftfahrzeuge handelt, steht die Geltung der StVO und damit die der Regelungen des § 12 StVO zum Parken außer Frage. Ein Parkschein ist nötig, wenn das Fahrzeug auf einer gebührenpflichtigen Parkfläche geparkt wird.

Es droht bei Zuwiderhandlung eine Ahndung als Ordnungswidrigkeit. Dies trifft bei Fahrzeugen mit einem amtlichen Kennzeichen jeweils den Fahrer. Ist dieser nicht ermittelbar, trägt der Halter des Fahrzeugs gemäß § 25a Straßenverkehrsgesetz (StVG) die Kosten des Verfahrens, bekannt als Halterhaftung. § 25a StVG spricht ausdrücklich von einem Kraftfahrzeug. Damit wäre das Leichtkraftfahrzeug vom Wortlaut umfasst.

Für Leichtkraftfahrzeuge ist lediglich ein Versicherungskennzeichen erforderlich. Wie wirkt sich dies bei der Ahndung

einer Verkehrsordnungswidrigkeit aus? Ein Beispiel: Der Fahrer eines Leichtkraftfahrzeugs stellt sein Fahrzeug verbotswidrig ab und findet eine Verwarnung mit Zahlungsaufforderung in Höhe von 25 Euro vor. Wenn er ehrlich ist, zahlt er die Verwarnung unter Angabe der Verwarnungsnummer. Wenn er nicht der Versicherungsnehmer des Fahrzeugs ist und sich entschließt nicht zu zahlen, dürfte dies für ihn keine weiteren Folgen haben. Wenn er jedoch zugleich Versicherungsnehmer des Microcars ist, kann es anders ausgehen.

Einschlägig ist § 26 der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (FZV). Zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister hat der Antragsteller dem Versicherer die in § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 StVG bezeichneten Halterdaten, die Angaben zu Fahrzeugklasse, Art des Aufbaus und Marke des Fahrzeugs sowie die Fahrzeug-Identifizierungsnummer mitzuteilen. Gemäß Abs. 3 hat der Versicherer dann dem Kraftfahrt-Bundesamt diese Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 StVG und die in § 30 Absatz 4 StVG genannten Fahrzeugdaten mitzuteilen. Die gespeicherten Daten zu Fahrzeug und Halter dürfen an Behörden gesetzlich definiert weitergegeben werden. Damit ist der Versicherungsnehmer ermittelbar. Zudem ist über den Zentralruf der Versicherer grundsätzlich über das Versicherungskennzeichen die jeweilige Versicherungsgesellschaft festzustellen.

Erhöhter Ermittlungsaufwand

Man darf also davon ausgehen, dass mit entsprechendem Aufwand der Versicherungsnehmer und Halter feststellbar sind, was aber noch nicht zur tatsächlichen Kostentragung der Verfahrenskosten nach § 25a StVG führen muss. Der Versicherungsnehmer eines Fahrzeugs muss nämlich nicht notwendig der Halter eines Fahrzeugs sein.

Bleibt noch die Frage, wie Fahrer oder Halter ermittelt werden, wenn sie geblizt werden. Am Kleinstfahrzeug befindet sich ja vorne kein Kennzeichen. Die Frage ist ähnlich zu beurteilen wie bei Motorradfahrern und hängt davon ab, ob die Messstelle die Fahrzeuge von vorne und von hinten fotografiert. Bei mobilen meist nur von hinten.

Dr. Michael Ludovisy