Radwegnutzung: Wer muss, wer darf, wer darf nicht?

Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsordnung (StVO)), Radfahrer den Radweg. Diese Zweiteilung ist bereits durch die sogenannte Fahrradnovelle[1] grundsätzlich aufgegeben worden. Dieser Beitrag gibt unter anderem einen Überblick über die Fahrzeuge, die der Radwegbenutzungspflicht unterliegen oder Radwege benutzen dürfen. *Von Bernd Huppertz*

© flyinger/Fotolia

Einfaches Zeichen, komplexe Regelung: Auf einem Radweg fahren mittlerweile nicht nur Fahrräder

1. Radwegbenutzungspflicht

Die Radwegbenutzungspflicht dient zwar auch weiterhin im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der Trennung von motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen.[2] Die Regelung war und ist jedoch umstritten, weil die mit ihr verbundenen Vorteile möglicherweise mit einem erhöhten Risiko von Abbiegeunfällen erkauft werden.[3] Außerdem kann die Mischung von Radverkehr und Kraftfahrzeugen (Kfz) auf einem gemeinsamen Straßenteil zu besserem Sichtkontakt und größerer Rücksichtnahme führen.[4] Die Benutzungspflicht erstreckt sich dabei grundsätzlich auf alle Arten von Fahrrädern.

Darüber hinaus erfasst die Radwegbenutzungspflicht weitere Verkehrsarten.

Nach der Novellierung der StVO[5] muss der Radverkehr in der Regel ebenso wie der Kraftfahrzeugverkehr die Fahrbahn benutzen; die allgemeine Radwegbenutzungspflicht bleibt aufgegeben.

Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht danach nur, wenn dies durch Verkehrszeichen (VZ) 237, 240 oder 241 angeordnet ist (§ 2 Abs. 4 Satz 2 StVO). Entsprechend den Vorschriften zu diesen Verkehrszeichen müssen Radfahrer den für sie bestimmten Sonderweg[6] benutzen. Daraus folgt umgekehrt: Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen. Daraus folgt aber auch ein Fahrbahnbenutzungsverbot für die Radfahrer.[7]

Der Verordnungsgeber hält trotz der vorrangig von Vertretern der Fahrradverbände geforderten Aufgabe der mit VZ 237, 240 und 241 angeordneten Benutzungspflicht im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer fest.[8] Die Benutzungspflicht ist aber auf die Fälle beschränkt, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern.[9] Verkehrszeichen sind (nämlich) nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Das ist insbesondere bei Verboten des fließenden Verkehrs dann der Fall, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 StVO).

Das zu prüfen, ist Aufgabe der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Bei der Anlage von Radverkehrsanlagen haben sie sich dabei an den Verwaltungsvorschriften zu § 2 Abs. 4 StVO zu orientieren. Das gilt insbesondere für die bauliche Beschaffenheit (Mindestbreiten) und den Zustand, die eine sichere Befahrbarkeit garantieren müssen.[10] Besondere örtliche Verhältnisse können insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen, der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein.[11] Bei der Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist das besondere Gefährdungspotenzial für Radfahrer bei Fahrbahnbenutzung darzustellen.

Diese Überlegungen beziehen sich auf alle Radverkehrsanlagen, also auf Radwege ebenso wie auf Radfahrstreifen und den besonderen Radverkehrsführungen, also etwa Auffangradwege, Radverkehrsfurten und Radaufstellstreifen.

Die Benutzungspflicht erstreckt sich dabei grundsätzlich auf alle Arten von Fahrrädern. Darunter fallen auch bestimmte Elektrofahrräder. Die Abgrenzung der auf dem Markt befindlichen Pedelecs und E-Bikes (auch schnelle (Speed-)-Pedelecs, S-Klasse (Schweizer Klasse) oder Power Bike genannt) gestaltet sich bisweilen schwierig. Auch elektronische Mobilitätshilfen werden darüber hinaus erfasst.[14]

Nicht weniger lohnenswert jedoch ist ein Blick auf die Fahrzeugarten, die gemeinhin Radwege benutzen, obwohl ihnen dies bei genauerer Betrachtung untersagt ist.

2. Betroffene Verkehrsarten

2.1 Fahrräder

Im Verkehrsrecht fehlt es aber an einer Definition des Fahrradbegriffs. Ein Fahrrad ist ein „Fahrzeug“[15], denn unter den Begriff „Fahrrad“ fallen alle technischen Vorrichtungen zum ortsverändernden Fahren mit Ausnahme der „besonderen Fortbewegungsmittel“ des § 24 StVO; diese zählen nicht zu den Fahrzeugen im Sinne der StVO[16]. Nach Artikel 1 lit. l) des Übereinkommens über den Straßenverkehr[17] (WÜ) ist es ein „Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird“.[18] Da es auf bauliche Besonderheiten nicht ankommt, zählen auch Rennräder, Liegefahrräder, BMX-Räder, Klappräder und Tandems dazu.

Entsprechend der Definition des WÜ fallen auch dreirädrige Fahrräder darunter, etwa das Fahrradtaxi (Velotaxi, Fahrradrikscha)[24] oder

mehrspurige Lastenfahrräder, Transporträder oder Behindertenfahrräder[25]. Auch das Rollfiets – eine Rollstuhl-Fahrrad-Kombination – zählt als Fahrrad.[26] Mit gleicher Begründung („wenigstens zwei Räder") stellen auch das Bierbike[27] sowie das sogenannte Conference-Bike (auch das Funvelo[28]) ein Fahrrad dar.

Das Mitführen eines Anhängers ändert den Fahrradbegriff nicht.[29] Das Mitführen von Fahrradanhängern ist grundsätzlich zulässig. Einen Hinweis darauf gibt § 63 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO): Danach gelten „die Vorschriften über Abmessungen […] von Kfz und Anhängern für andere Straßenfahrzeuge entsprechend".

© heavyshots/Fotolia

Im Verkehrsrecht fehlt es an einer Definition des Fahrrad-Begriffs

Das Merkblatt für das Mitführen von Anhängern hinter Fahrrädern beschreibt weitere Details.[30] In § 21 Abs. 3 Satz 2 StVO wird geklärt, dass „hinter Fahrrädern in Anhängern, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind[31], bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden dürfen. Die Begrenzung auf das vollendete siebte Lebensjahr gilt nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes." Die Verwaltungsvorschrift II zu § 2 Abs. 4 StVO weist ebenfalls auf Fahrräder mit Anhänger hin: „Die vorgegebenen Maße beziehen sich auf ein einspuriges Fahrrad. Andere Fahrräder, wie etwa mehrspurige Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger werden von dieser Regelung nicht erfasst."

Bei sogenannten Trailer-Bikes (Mitfahranhänger beziehungsweise Anhängefahrrad; Kinderfahrrad, das aus einem vollständigen Rahmen, Hinterrad und Treteinrichtung besteht, dem aber das Vorderrad und die Gabel fehlen und das mit einer Gelenkkupplung an ein Erwachsenenfahrrad angehängt wird) unterliegt das gesamte Gespann den Fahrregeln für erwachsene Radfahrer.[32]

2.2 Elektrofahrräder

Die Einordnung von Elektrofahrrädern stellte zunächst ein Problem dar. Lange Zeit war fraglich, ob es sich dabei um Kfz oder Fahrräder handelt.[33] Als Kfz im Sinne der WÜ gilt jedes auf der Straße mit eigener Kraft verkehrende Fahrzeug mit Antriebsmotor[34]; nach § 1 Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) mithin Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden. Dagegen steht die Definition des Fahrrades.

In den zitierten Definitionen wird auf die eigene Kraft des Antriebsmotors des jeweiligen Fahrzeugs einerseits (= Kfz) und auf die ausschließliche Anwendung von Muskelkraft andererseits (= Fahrrad) abgestellt:

- Die Einordnung von Elektrofahrrädern als Kfz hängt davon ab, ob ein Betrieb ohne Muskelkraft, dafür aber mit eigener Antriebsmaschine möglich ist. Hierbei ist – soweit ersichtlich – noch nicht thematisiert worden, ob es sich dabei ausschließlich um die Motorkraft handeln muss oder ob die Motorkraft eine zusätzliche Unterstützung durch Muskelkraft erfahren darf.
- Die Einordnung als Fahrrad wiederum hängt davon ab, ob ein Betrieb ausschließlich mit Muskelkraft und eben ohne Motorkraft möglich ist.

Beide Definitionen schließen aber die Anwendung der jeweils anderen Antriebsart generell aus, was bei Fahrzeugen mit wahlweisem Antrieb naturgemäß auf Schwierigkeiten stößt.

© ferkelraggae/Fotolia

E-Bikes sind Kraftfahrzeuge. Viele dieser Exemplare haben das sogenannte Daumengas bis 20 km/h

Genau darum geht es aber bei den elektrounterstützten Fahrrädern. Das führt zu dem Ergebnis, dass es sich bei den Elektrofahrrädern insgesamt um Kfz handelt, denn die für ein Fahrrad maßgebliche rechtliche Qualität (= ausschließlicher Antrieb durch Muskelkraft) ist aufgegeben.[35]

Die Masse der sogenannten Light Electric Vehicle (LEV) auch EPAC´s (Electric Power-Assisted Cycles) genannt, lässt sich in zwei Kategorien einteilen:

2.2.1 Pedelec

- Das Kofferwort steht für pedal electric cycle.[36]
- Dabei handelt es sich um ein Kfz mit einem tretabhängigen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Geschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer aufhört zu treten, unterbrochen wird.
- Pedelecs können zusätzlich mit einer Anfahr- oder Schiebehilfe bis 6 km/h ausgestattet sein.

2.2.2 E-Bike

- Die Bezeichnung E-Bike[37] steht unspezifisch für alle Arten von Zweirädern mit Elektroantrieb.
- Im Speziellen sind es Kfz, welche mit Tretunterstützung eine durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit (bbH) von nicht mehr als 25 km/h erreichen, dabei gleichzeitig über eine spezielle Schaltung verfügen, mittels der man das Fahrrad auch ohne Muskelkraft und damit nur mit Motorkraft bis zum Erreichen einer festgelegten Höchstgeschwindigkeit („Daumengas bis 20 km/h“) fahren kann.
- Des Weiteren gibt es E-Bikes, die über einen tretabhängigen Motor verfügen, mit dem eine durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h zumeist aber nicht mehr als 45 km/h erreicht wird.
- Darüber hinaus aber auch solche, welche gänzlich ohne Tretunterstützung gefahren werden.

Sie alle unterliegen als zwei- oder dreirädrige Kfz der Richtlinie 2002/24/EG (Typgenehmigungsrichtlinie)[38] und damit auch der 3. Führerscheinrichtlinie[39]. Der Gemeinschaftsrechtsgeber hat

jedoch die oben genannten Pedelecs nach Artikel 1 Abs. 1 lit. h) von der Typgenehmigungsrichtlinie ausgenommen. Der nationale Gesetzgeber hat dazu in § 1 III StVG klargestellt:[40]

a. Keine Kfz im Sinne des StVG sind Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW 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.
b. Gleiches gilt, soweit die Elektrofahrräder zusätzlich über eine elektromotorische Anfahr- und Schiebehilfe verfügen, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten des Fahrers, ermöglicht.
c. Für [diese] Fahrzeuge sind die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden.

Pedelecs sind also Kfz, gelten aber über die juristische Fiktion des § 1 Abs. 3 Satz 3 StVG als Fahrräder. Sie unterliegen damit aber auch der Radwegbenutzungspflicht.

Das gilt jedoch nur, soweit die erwähnten Pedelecs bauartbedingt keine höhere Geschwindigkeit als 25 km/h und/oder eine höhere Leistung als 250 Watt erbringen. Denn ansonsten müssen sie als zwei- oder dreirädrige Kleinkrafträder und damit als Kfz angesehen und entsprechend ihrer durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit klassifiziert werden.

Bei den vorgenannten E-Bikes handelt es sich in jedem Fall um solche Kfz. Für ihre Klassifizierung ist die erreichte durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit entscheidend: Das ist die 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 (Legaldefinition des § 30a I StVZO). Gemäß § 30a Abs. 3 StVZO sind bei Kfz nach Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG, also bei zwei- und dreirädrigen Kleinkrafträdern (einschließlich Leichtmofa, Mofa und Fahrrad mit Hilfsmotor) und (Leicht-)Krafträdern zur Ermittlung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzuwenden. Danach ist Anlage 1 der Richtlinie 95/1/EG[41] maßgebend. Diese beschreibt das Prozedere zur Ermittlung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit aller Fahrzeugtypen gemäß der Richtlinie 91/61/EWG (neu: Richtlinie 2002/24/EG), stellt dabei aber auf die rein durch Motorkraft erzielte Höchstgeschwindigkeit ab.

Danach handelt es sich bei den E-Bikes um zulassungsfreie aber betriebserlaubnis- und versicherungskennzeichenpflichtige Kleinkrafträder in der Ausprägung als Leichtmofa, Mofa oder Kleinkraftrad beziehungsweise als zulassungsfreie aber kennzeichenpflichtige Leichtkrafträder.

Die Tabelle auf Seite 316 gibt einen Überblick.

2.3 Kleinkrafträder

Dabei handelt es sich um zwei- oder dreirädrige Kfz mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und einem Hubraum von bis zu 50 ccm im Falle von Verbrennungsmotoren oder einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren.[42] Als Kfz ist ihnen eine Radwegbenutzung untersagt.

2.4 Mofa

Mofa sind geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG (vgl. § 4 Abs. 1 Nr. 1b FeV) und damit Kfz.[43] Als solche ist ihnen eine Radwegbenutzung untersagt.

Die Regeln über die Radwegbenutzung gelten aber für Mofas, die durch Treten bewegt werden. Das heißt: Bei ausgeschaltetem Motor müssen also die ausgeschilderten Radwege benutzt werden.[44] Die wegen praktischer Bedeutungslosigkeit erfolgte Streichung des § 2 IV Satz 5 StVO a.F. dürfte daran nichts geändert haben.[45]

Tabelle: Wo fahren welche Elektrofahrräder?

Kategorie	Fahrzeugart	Radwegbenutzung
Pedelec bbH ≤ 25	Fahrrad	Radwegbenutzungspflicht
Pedelec bbH ≤ 6 Anfahrhilfe Geschwindigkeit ≤ 25	Fahrrad	Radwegbenutzungspflicht
E-Bike bbH ≤ 20	Leichtmofa	Radwegbenutzungspflicht bei Treten ohne Motor Radwegbenutzung erlaubt durch Zusatzzeichen (i.g.O) Radwegbenutzung grds. erlaubt (a.g.O)
E-Bike		Radwegbenutzungspflicht
Daumengas bbh ≤ 20 tretabhängig bbH ≤ 45	Leichtmofa	Radwegbenutzungspflicht bei Treten ohne Motor Radwegbenutzung erlaubt durch Zusatzzeichen (i.g.O) Radwegbenutzung grds. erlaubt (a.g.O)
E-Bike bbH ≤ 25	Mofa	Radwegbenutzungspflicht bei Treten ohne Motor Radwegbenutzung erlaubt durch Zusatzzeichen (i.g.O) Radwegbenutzung grds. erlaubt (a.g.O)
E-Bike bbH ≤ 45	Kleinkraftrad	Radwegbenutzung untersagt
E-Bike bbH > 45	(Leicht-)Kraftrad	Radwegbenutzung untersagt

Werden Mofas innerhalb geschlossener Ortschaften mit Motorkraft gefahren, darf der Radweg benutzt werden, wenn er durch Zusatzzeichen 1022-11 freigegeben ist. Daraus ergibt sich keine Radwegbenutzungspflicht.[46]

Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man gemäß § 2 Abs. 4 Satz 6 StVO mit Mofas Radwege benutzen, soweit dies nicht durch Zusatzzeichen 1012-33 („keine Mofas") untersagt ist.

2.5 Leichtmofa
Das Leichtmofa fällt unter die Begriffsdefinition des Mofas (§ 1 Leichtmofa-AusnahmeVO).[47] Dabei handelt es sich um Kfz[48], die einerseits die Merkmale eines Fahrrades, andererseits diejenigen eines Mofas (= einspurig, einsitzig) tragen. In der amtlichen Begründung zur Leichtmofa-Ausnahmeverordnung wird darauf hingewiesen, dass es sich um motorisierte Zweiräder handelt.[50] Deshalb sind stets die für Mofas geltenden Vorschriften einzuhalten.

2.6 eScooter
Bei diesen Elektrorollern handelt es sich um Kfz, auf denen man steht und anstatt mit einem Bein anzuschubsen, den Griff am Lenker bedient und dadurch rein elektrisch fährt oder um kleine Sitzroller, die ebenfalls über einen Gasgriff am Lenker bedient werden. Sie verfügen über eine durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von zumeist nicht mehr als 20 km/h beziehungsweise 25 km/h. Es handelt sich um zulassungsfreie Kfz mit einer Betriebserlaubnis als geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder (Mofa oder Leichtmofa).

Das Fehlen eines Sitzes hindert diese Einstufung nicht, da weder die Typgenehmigungsrichtlinie noch die 3. Führerscheinrichtlinie oder § 2 Nr. 22 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) beziehungsweise §§ 4 Abs. 1 Nr. 1b, 6 I Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) einen Sitz als konstitutives Merkmal fordern. Liegt die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit noch höher (zum Beispiel bei manchen GoPeds®), handelt es sich um ein Kleinkraftrad. Als solche ist ihnen eine Radwegbenutzung untersagt.

2.7 Minibikes/Pocketbikes[51]
Dabei handelt es sich um nicht zulassungsfähige Kleinstmotorräder mit einem Hubraum von mehr als 50 Kubikzentimetern, aber kleinen Abmessungen. Teilweise liegt die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit auch deutlich über 45 km/h. Als zweirädrige Kleinkrafträder oder Leichtkrafträder ist eine Radwegbenutzung untersagt.

2.8 Elektronische Mobilitätshilfen
Wer elektronische Mobilitätshilfen („Segway") im Verkehr führt, unterliegt nach § 7 Mobilitätshilfen-Verordnung (MobHV)[52] den Vorschriften der StVO. Dabei dürfen innerhalb geschlossener Ortschaften (Absatz 2) und außerhalb geschlossener Ortschaften (Absatz 3) nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwege befahren werden. Hier besteht also eine Radwegbenutzungspflicht. Nur wenn solche nicht vorhanden sind, darf grundsätzlich auf Fahrbahnen gefahren werden.

Durch die MobHV werden jedoch nur bestimmte Fahrzeuge mit elektronischem Antrieb mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h und weiteren Merkmalen erfasst. So wurde die Begrenzung auf eine Breite von 0,7 Meter vorgenommen, damit der Fahrer sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer bei Überholvorgängen nicht gefährdet. Segways, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, etwa weil sie 0,9 Meter breit sind oder auch schneller als 20 km/h fahren können, unterliegen nicht dem Anwendungsbereich der MobHV. Sie dürfen im öffentlichen Straßenverkehr nicht bewegt werden. Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden können jedoch Ausnahmen erlassen.[53]

2.9 Kinderfahrräder und Roller
Dagegen sind Kinderfahrräder und Roller[54] (auch: Kickboards[55]) keine Fahrzeuge und damit keine Fahrräder im Sinne der StVO (§ 24 Abs. 1 StVO, gleichlautend § 16 II StVZO).[56] Sie unterliegen damit auch nicht der StVO[57]. „Kinderfahrräder" sind solche, die zum spielerischen Umherfahren im Vorschulalter verwendet werden .[58]

2.10 Einräder
Einräder sind ebenfalls keine Fahrräder, sondern Sportgeräte.[59]

2.11 Inlineskates
Inlineskates und Rollschuhe sind keine Fahrzeuge im Sinne der StVO (§ 24 Abs. 1 StVO).[60] Sie werden den Sportgeräten zugeordnet und folgen den Regelungen über den Fußgängerverkehr.[61] Damit einher geht ein Benutzungsverbot von Radwegen.

Sport und Spiel sind gemäß § 31 Abs. 1 StVO auf der Fahrbahn, den Seitenstreifen und auf Radwegen nicht erlaubt. Durch das Zusatzzeichen 1020-13 „Inlineskaten frei" wird das Inlineskaten und Rollschuhfahren auf diesen Verkehrsflächen zugelassen (§ 31 Abs. 2 StVO). Die Anordnung des Zusatzzeichens kommt vor allem an Aufkommensschwerpunkten des Inlineskatens/Rollschuhfahrens in Betracht.[62]

2.12 Skateboards
Skateboards sind ebenfalls keine Fahrzeuge im Sinn der StVO, sondern ähnliche nicht motorisierte Fortbewegungsmittel (§ 24 I StVO).[63]

2.13 Rollstühle, Krankenfahrstühle mit Motor
Nichtmotorisierte Schiebe- und Greifreifenrollstühle sind nach § 24 Abs. 1 StVO besondere Fortbewegungsmittel und unterfallen den Vorschriften für den Fußgängerverkehr.

Motorisierte Krankenfahrstühle sind nach übereinstimmender Definition des Zulassungs-[64] und Fahrerlaubnisrechts[65] einsitzige, nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich behinderte Personen bestimmte Kfz[66] mit Elektroantrieb, eine Leermasse von nicht mehr als 300 Kilogramm einschließlich Batterien, jedoch ohne Fahrer, einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 500 Kilogramm, einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 15 km/h, einer Breite von maximal 110 Zentimetern.

Diese und andere motorisierte Krankenfahrstühle mit anderer Fahrzeugbreite oder bauartbestimmter Höchstgeschwindigkeit müssen die Fahrbahn benutzen. Nach § 24 Abs. 2 StVO darf mit motorisierten Krankenfahrstühlen jedoch dort, wo Fußgängerverkehr zulässig ist, mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Umgekehrt folgt daraus ein Radwegbenutzungsverbot.

3. Fazit

Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht danach nur, wenn dies durch VZ 237, 240 oder 241 angeordnet ist.

Dann gilt sie auf allen Radverkehrsanlagen, also auf Radwegen ebenso wie auf Radfahrstreifen und den besonderen Radverkehrsführungen, etwa Auffangradwegen, Radverkehrsfurten und Radaufstellstreifen.

Die Benutzungspflicht erstreckt sich grundsätzlich auf alle Arten von Fahrrädern einschließlich Pedelecs. Die Radwegbenutzungspflicht gilt daher grundsätzlich auch für drei- oder mehrrädrige Fahrräder, wie etwa für Lastenfahrräder, Fahrradtaxi, das Bierbike und das Conference Bike sowie für Fahrräder mit Anhänger.

Elektronische Mobilitätshilfen unterliegen nach der MobHV ebenfalls der Pflicht zur Benutzung des Radwegs. §§

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

1. 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7.8.1997 (BGBl. I S. 2028)
2. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, Rn. 67 zu § 2 StVO; BVerwG, Beschluss vom 31.5.2001 Rn. 8, NZV 2001, 493; OLG Hamm NZV 1995, 26; OLG Köln VRS 96, 345
3. Vgl. Kettler NZV 2001, 273; vgl. Kramer NZV 2001, 281
4. Vgl. Rebler DAR 2009, 12
5. Vom 6.3.2013 (BGBl. I, 367)
6. Radwege gehören zu den in Anlage 2 Abschnitt 5 lfd. Nr. 16 ff. genannten Sonderwegen
7. Amtl. Begr. zu § 2 IV StVO [BR-Drucks. 468/12 (Neufassung StVO vom 6.3.2013)]; BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 Rn. 18, NZV 2011, 363
8. Amtl. Begr. zu § 2 IV StVO [BR-Drucks. 468/12 (Neufassung StVO vom 6.3.2013)]
9. Amtl. Begr. zu § 2 IV StVO [BR-Drucks. 468/12 (Neufassung StVO vom 6.3.2013)]; VwV I Nr. 2 zu § 2 IV StVO
10. VwV II Nr. 2 zu § 2 IV StVO
11. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 Rn. 26, NZV 2011, 363
12. Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 Rn. 26, NZV 2011, 363; BVerwG, Beschluss vom 16.4.2012 Rn. 8, NJW 2012, 3048
13. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 67, 67a zu § 2 StVO; BVerwG, Beschluss vom 31.5.2001 Rn. 8, NZV 2001, 493
14. § 7 MobHV; Mobilitätshilfenverordnung vom 16.7.2009 (BGBl. I, 2097)
15. Bouska/Leue, StVO, 24. Aufl. 2014, Rn. 2 zu § 2
16. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 14 zu § 23 StVO
17. Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8.11.1968 (BGBl. II, 811)
18. BVerwG, Beschluss vom 31.5.2001 Rn. 3, NZV 2001, 493; OLG Oldenburg NZV 1999, 390; der Entwurf der Fahrrad-Ausrüstungs-Verordnung (BR-Drucks. 29/2006) definiert das Fahrrad als Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, die durch die Muskelkraft des Fahrers oder der Fahrer mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben werden.
19. OLG Düsseldorf NZV 1992, 290
20. BVerwG, Beschluss vom 31.5.2001 Rn. 3, NZV 2001, 493; VGH Mannheim VM 2001, 13; VGH Mannheim NZV 2003, 301
21. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 7 zu § 24 StVO; Kettler, Recht für Radfahrer, 3. Aufl. 2013, S. 85 (str.)
22. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 67 zu § 2 StVO
23. Kettler, a.a.O. (Fn. 21), S. 20
24. OLG Dresden NJW 2005, 452
25. Kettler, a.a.O. (Fn. 21), S. 129
26. Kettler, a.a.O. (Fn. 21), S. 129
27. Huppertz NZV 2012, 23; Kettler, a.a.O. (Fn. 21), S. 147
28. Kettler, a.a.O. (Fn. 21), S. 129
29. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 66 zu § 2 StVO
30. BMV vom 06.11.1999 (VkBl. 1999, 703)
31. Eine [ursprünglich angestrebte, siehe Bouska/Leue, a.a.O. (Fn. 15), Rn. 25 zu § 21] gesetzliche Grundlage, die die Beschaffenheit der Fahrradanhänger regelt, fehlt. Siehe aber das „Merkblatt für das Mitführen von Anhängern hinter Fahrrädern“ vom 6.11.1999 (VkBl. 1999, 703).
32. Kettler, a.a.O. (Fn. 21), S. 38, 76
33. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 3 zu § 1 StVG
34. Artikel 1 lit. o) WÜ
35. Vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.5.2001 Rn. 3, NZV 2001, 493
36. Susanne Brüsch, Pedelecs – Muskel-elektrische Hybridräder, Diplomarbeit, Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg 1999; Internet: www.wikipedia.org/wiki/pedelec (Stand: 1.7.2013); ADFC Pedelecs, 08/2011 (Quelle: www.adfc.de); http://extraenergy.org/main.php?language=de&category=information&subcateg=99 (Stand: 17.2.2012)
37. Eine Übersicht findet sich u. a. bei Grett/Neupert/Köstle, S. 42 ff. und unter http://extraenergy.org/main.php?language=de&category=information&subcateg=99 (Stand: 19.5.2013)]
38. Vom 18.3.2002 (ABl. EG vom 9.5.2002 Nr. L 124, 1)

39. Art. 4 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.12.2006 (ABl. EU vom 30.12.2006 Nr. L 403/18)
40. Art. 5 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17.6.2013 (BGBl. I S. 1558). Nach Art. 7 trat das Gesetz am 21.6.2013 in Kraft
41. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2.2.1995 über die bbH sowie das maximale Drehmoment und die maximale Nutzleistung des Motors von zwei- oder dreirädrigen Kfz (ABl. L 52, 1)
42. Artikel 1 II lit. a) der Richtlinie 2002/24/EG (gleichlautend Art. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie und § 2 Nr. 11 FZV und § 6 I FeV)
43. OLG Frankfurt NJW 1976, 1161; BGH NZV 1993, 443; OLG Düsseldorf VRS 92, 266; VM 1975, 20; OLG Zweibrücken VRS 71, 229; Burmann/Heß/Jahnke/Janker, StVR, 23. Aufl. 2014, Rn. 8 zu § 1 StVG
44. Burmann/Heß/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 43), Rn. 60 zu § 2 StVO
45. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 67 zu § 2 StVO
46. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 67 zu § 2 StVO; Burmann/Heß/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 43), Rn. 60 zu § 2 StVO
47. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 6 zu § 4 FeV
48. Burmann/Heß/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 43), Rn. 8 zu § 1 StVG
49. Amtl. Begr. zur LeichtmofaAusnVO (VkBl. 1987, 231)
50. Burmann/Heß/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 43), Rn. 8 zu § 1 StVG; LG Oldenburg DAR 1990, 72
51. Huppertz PVT 2005, 159
52. Mobilitätshilfenverordnung vom 16.7.2009 (BGBl. I, 2097)
53. Scheidler DAR 2009, 536
54. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 7 zu § 24 StVO; OLG Oldenburg NZV 1996, 464
55. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 7 zu § 24 StVO
56. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 66, 67 zu § 2 StVO
57. VwV I Rn. 1 zu § 24 I StVO
58. VwV III Rn. 3 zu § 24 I StVO; OLG Karlsruhe NZV 1991, 355
59. Kettler, a.a.O. (Fn. 21), S. 86
60. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 8 zu § 24 StVO
61. BGH, Urteil vom 19.3.2002 Rn. 15, NZV 2002, 225; Kettler, a.a.O. (Fn. 21), S. 85 („Die verkehrsrechtliche Einordnung von Inlineskates ist unklar“)
62. VwV I zu § 31 II StVO
63. Kettler, a.a.O. (Fn. 21), S. 86
64. § 2 Nr. 13 FZV
65. § 4 I Nr. 2 FeV
66. BayObLG DAR 2000, 532