

Radwegbenutzung (Teil 1)

Dieser Artikel gibt einen Überblick über die Fahrzeuge, die der Radwegbenutzungspflicht unterliegen oder erlaubtermaßen Radwege benutzen dürfen. Hier hat es aktuell im Zuge der 1. ÄndVO-StVO¹ eine Ausweitung auf E-Bikes gegeben. Die Regelung wird einer genaueren Betrachtung zugeführt. Außerdem erlaubt der Artikel einen Blick auf die Fahrzeugarten, die gemeinhin Radwege benutzen, obwohl ihnen dies genau genommen untersagt ist. *Von Bernd Huppertz*



© Kara/stock.adobe.com

Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO nur, wenn dies durch VZ 237, 240 oder 241 angeordnet ist

Einleitung

Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen (§ 2 Abs. 1 Satz 1 StVO), Fahrräder den Radweg. Diese Zweiteilung ist bereits durch die sogenannte Fahrradnovelle² grundsätzlich aufgegeben worden. Die Radwegbenutzungspflicht dient zwar auch weiterhin im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der Trennung von

motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen.³ Die Regelung war und ist jedoch umstritten, weil die mit ihr verbundenen Vorteile möglicherweise mit einem erhöhten Risiko von Abbiegeunfällen erkauft werden.⁴ Andererseits kann nämlich die Mischung von Radverkehr und Kfz auf einem gemeinsamen Straßenteil zu besserem Sichtkontakt und größerer Rücksichtnahme führen.⁵ Längst aber sind es entgegen dem Verordnungstext

(„Radverkehr“) nicht mehr nur Fahrräder, die vom Verkehrszeichen (VZ) 237 erfasst werden.

Radwegbenutzungspflicht

Auch nach der Novellierung der StVO⁶ bleibt die allgemeine Radwegbenutzungspflicht aufgegeben: Der Radverkehr muss in der Regel ebenso wie der Kraftfahrzeugverkehr die Fahrbahn benutzen.

Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO danach nur, wenn dies durch VZ 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Entsprechend den Vorschriften zu diesen Verkehrszeichen muss der Radverkehr den für sie bestimmten Sonderweg⁷ benutzen. Daraus folgt umgekehrt: Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen. Daraus folgt aber auch ein Fahrbahnbenutzungsverbot für die Radfahrer.⁸

Der Verordnungsgeber hält trotz der vorrangig von Vertretern der Fahrradverbände geforderten Aufgabe der mit VZ 237, 240 und 241 an der angeordneten Benutzungspflicht im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer fest.⁹ Die Benutzungspflicht ist aber auf die Fälle beschränkt, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordert.¹⁰ Verkehrszeichen sind nämlich nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Das ist nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO insbesondere bei Beschränkungen und 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. 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 (Mindestbreite) und den Zustand, die eine sichere Befahrbarkeit garantieren müssen.¹¹ 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.¹² Bei der Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist das besondere Gefährdungspotenzial für Radfahrer bei Fahrbahnbenutzung darzustellen.¹³

Diese Überlegungen beziehen sich auf alle Radverkehrsanlagen (siehe unten).

Die Benutzungspflicht erstreckt sich dabei grundsätzlich auf alle Arten von Fahrrädern¹⁴ einschließlich bestimmter Elektrofahrräder (siehe „Betroffene Verkehrsarten“). Darüber hinaus werden auch elektronische Mobilitätshilfen erfasst.¹⁵

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

Radverkehrsanlagen

§ 41 Anlage 2 VZ 237 (-241) StVO weist den Radweg als einen Sonderweg für den Radverkehr aus. Aber auch nur baulich gestaltete Radwege ohne Ausschilderung und andere Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) sind Sonderwege, wenn sie baulich durch zum Beispiel Pflasterung oder Bordsteinabsenkung oder auf sonstige Weise [(zum Beispiel) durch VZ 295 (durchgehende Linie), farbliche Gestaltung (Roteinfärbung)] deutlich von anderen Straßenteilen zur Sonderbenutzung abgetrennt sind.¹⁶

Die vorgenannten Sonderwege dürfen nur von ihrer Verkehrsart benutzt werden.¹⁷ Anderer Verkehr darf sie nicht benutzen. Allerdings lösen diese Sonderwege ohne Ausschilderung durch VZ 237 keine Radwegbenutzungspflicht aus. Die Wiedergabe des VZ 237 StVO als Piktogramm auf der Fahrbahnfläche dient zwar dem Hinweis auf die durch die Beschilderung begründete Eigenschaft dieser Fläche als Radweg, für sich allein jedoch kann das Piktogramm diese Eigenschaft nicht begründen.¹⁸

Betroffene Verkehrsarten

1. Fahrräder

Im Verkehrsrecht fehlte es lange Zeit an einer Definition des Fahrradbegriffs. Ein Fahrrad ist ein „Fahrzeug“¹⁹, 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 StVZO²⁰. Nach Artikel 1 lit. I) WÜ²¹ und dem neu eingestellten § 63a Abs. 1 StVZO ist es ein „Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mithilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird“.²²

Da es auf bauliche Besonderheiten nicht ankommt, zählen auch Rennräder²³, Liegefahrräder²⁴, BMX-Räder²⁵, Klappräder²⁶ und Tandems²⁷ dazu.

Entsprechend der Definition des WÜ fallen auch dreirädrige Fahrräder darunter, etwa das Fahrradtaxi (Velotaxi, Fahrradrikscha)²⁸ oder mehrspurige Lastenfahrräder, Transporträder oder Behindertenfahrräder²⁹. Auch das Rollfiets – eine Rollstuhl-Fahrrad-Kombination – zählt als Fahrrad.³⁰ Mit gleicher Begründung („wenigstens zwei Räder“³¹) stellen auch das Bierbike³¹ sowie das sogenannte Conference-Bike (auch das Funvelo³²) ein Fahrrad dar. Auch ein Kettcar³³ [mit Pedalen über eine Kette angetriebenes Kinderfahrzeug³⁴ (Fortbewegungsmittel?)] ist demnach ein Fahrrad.

Das Mitführen eines Anhängers ändert den Fahrradbegriff nicht.³⁵ Das Mitführen von Fahrradanhängern ist grundsätzlich zulässig. Einen Hinweis darauf gibt § 63 StVZO: Danach gelten „die Vorschriften über Abmessungen [...] von Kfz und Anhängern für andere Straßenfahrzeuge entsprechend“. Das Merkblatt für das Mitführen von Anhängern hinter Fahrrädern beschreibt weitere Details.³⁶ In § 21 Abs. 3 Satz 2 StVO wird geklärt, das „hinter Fahrrädern in Anhängern, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind“³⁷, 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.“ Und auch die Verwaltungsvorschrift II zu § 2 Abs. 4 StVO weist auf Fahrräder mit Anhängern hin: „Die vorgegebenen Maße beziehen sich auf ein einspuriges Fahrrad. Andere Fahrräder wie mehrspurige Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhängern werden davon 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.³⁸

2. Elektrofahrräder

Elektrofahrräder stehen im Spannungsverhältnis zwischen Kfz und Fahrrädern. Als Kfz im Sinne des WÜ gilt jedes auf der Straße mit eigener Kraft verkehrende Fahrzeug mit Antriebsmotor³⁹; nach § 1 Abs. 2 StVG, mithin Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden. Dagegen steht die Definition des Fahrrades.

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 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.

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.⁴⁰

Die Masse der sogenannten „Light Electric Vehicle“ (LEV), auch EPACs („Electric Power-Assisted Cycles“) genannt, lässt sich in zwei Kategorien, nämlich Pedelec und E-Bike, einteilen. Die vorgenannten Bezeichnungen finden sich allerdings weder in den einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen noch in nationalen Vorschriften namentlich des StVG, der FZV oder FeV und sind daher nicht rechtsverbindlich, gleichwohl aber ständiger Sprachgebrauch⁴¹ und werden hier axiomatisch verwendet.

3. Pedelec

Das Kofferwort steht für „Pedal Electric Cycle“.⁴² Dabei handelt es sich entsprechend Artikel 4 i. V. m. Anhang I der seit 1.1.2017 einschlägigen VO (EG) 168/2013 um Kfz der Klasse L1e, also um

- „zweirädrige Kfz“ oder „PTW“ (powered two-wheeler), zweirädrige Fahrzeuge mit Antriebssystem einschließlich zweirädriger Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädriger Kleinkrafträder und Krafträder mit zwei Rädern.

Die Unterklasse L1e-A definiert diese „Fahrräder mit Antriebssystem“ als

- Räder, die für den Pedalbetrieb ausgelegt und mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet sind, dessen Hauptzweck die Unterstützung der Pedalfunktion ist und deren Leistung des Hilfsantriebs beim Erreichen einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen wird und deren maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung nicht mehr als 1000 W beträgt.

Leistungsschwächere Pedelec, also

- Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 W ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer mit dem Treten einhält, und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht,

sind nach Artikel 2 Abs. 2 lit. h) der VO (EU) 168/2013 von der Anwendung der Verordnung ausgenommen.

Die zitierte Verordnung ersetzt über Artikel 81 die Richtlinie 2002/24/EG⁴³ über die Typgenehmigung für zwei- oder dreirädrige Kfz. Gemäß dortigem Artikel 1 Abs. 2 lit. h) waren die vorgenannten Pedelecs jedoch von der Anwendung gerade dieser Typgenehmigungsrichtlinie ausgenommen. Der nationale Gesetzgeber übernahm fast wörtlich diese gemeinschaftsrechtliche Definition

- *Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektronischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 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.*

und stellte die Pedelecs im Sinne einer juristischen Fiktion⁴⁴ in § 1 Abs. 3 StVG⁴⁵ den Fahrrädern gleich:

- *Keine Kfz i. S. d. 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.*
- *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.*

Diese Ausnahmenvorschrift stützt sich in Wortlaut und amtlicher Begründung⁴⁶ auf die Definition der ex-Richtlinie 2002/24/EG. Der nationale Gesetzgeber war nicht gehindert, die so definierten Pedelecs von der Anwendung verkehrsrechtlicher, insbesondere zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlicher Vorschriften freizustellen, da sie ja der zitierten Typgenehmigungsrichtlinie gar nicht unterfielen.

Das gilt aufgrund der Ausnahmenvorschrift des Artikels 2 Abs. 2 lit. h) der VO (EU) 168/2013 auch weiterhin.

Die Vorschrift des § 1 Abs. 3 StVG entfaltet wie § 1 Abs. 2 StVG (Definition Kfz)⁴⁷ Geltung für das StVG und alle darauf beruhenden Rechtsverordnungen.⁴⁸

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 keine höhere Leistung als 250 W erbringen. Denn ansonsten müssen sie als leistungstärkere (bis 1000 W) Fahrzeuge der Klasse L1e-A oder als zwei- oder dreirädrige Kleinkraftfahrzeuge der Fahrzeugklasse L1e-B, gegebenenfalls als Kraftfahrzeuge der Fahrzeugklasse L3e und damit als Kfz angesehen und entsprechend ihrer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit (bbH) klassifiziert werden.

4. E-Bike

Die Bezeichnung E-Bike⁴⁹ steht unspezifisch für alle Arten von Zweirädern mit Elektroantrieb.

- Im Speziellen sind es Kfz, welche mit Tretunterstützung eine bbH von nicht mehr als 20 km/h, 25 km/h oder 45 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“) fahren kann.
 - Des Weiteren gibt es E-Bikes, die über einen tretabhängigen Motor verfügen, mit dem eine bbH \leq 45 km/h erreicht wird.
 - Darüber hinaus aber auch solche, welche gänzlich ohne Tretunterstützung gefahren werden.
- Elektrofahrräder mit einer bbH von 20 km/h, 25 km/h oder 45 km/h (jeweils ohne Trethilfe) oder solche, deren Höchstgeschwindigkeit mit Trethilfe über die in § 1 III StVG festgelegten 25 km/h hinausgeht, sind gemeinschaftsrechtlich entsprechend Artikel 4 in Verbindung mit Anhang I der VO (EG) 168/2013 als Kleinkraftfahrzeuge der Fahrzeugklasse L1e-B in ihrer jeweiligen Spezifikation als Leichtmofa, Mofa

beziehungsweise auf 25 km/h geschwindigkeitsreduzierte Kleinkraftfahrzeuge oder als Kleinkraftfahrzeuge zu klassifizieren.

Bei den vorgenannten E-Bikes handelt es sich in jedem Fall um solche Kfz. Für ihre Klassifizierung ist die erreichte bbH 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 Abs. 1 StVZO).

Die Vorschrift stellt in Absatz 3 zur Ermittlung der bbH bei zwei- und dreirädrigen Kleinkraftfahrzeugen (einschließlich Leichtmofa, Mofa und FmH) und (Leicht-)Kraftfahrzeugen immer noch auf Artikel 1 der ex-Richtlinie 2002/24/EG ab. Bei Elektrofahrrädern, welche nach der VO (EU) 168/2013 getypt werden, ist auf Anhang X der delegierten VO (EU) 134/2013 abzustellen. Danach gilt als bbH der Punkt der Abschaltung der Motorunterstützung. Somit handelt es sich bei den E-Bikes um zulassungsfreie, aber betriebslaubnis- und versicherungskennzeichenpflichtige Kleinkraftfahrzeuge in der Ausprägung als Leichtmofa, Mofa oder (geschwindigkeitsreduziertes) Kleinkraftfahrzeug bzw. als zulassungsfreie, aber kennzeichenpflichtige Leichtkraftfahrzeuge. Das BMVI definiert dabei in § 39 Abs. 7 StVO zum ersten Mal die „E-Bikes“ als

- *„einsitzige zweirädrige Kleinkraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbstständig abschaltet“.*
- Der amtlichen Begründung⁵⁰ zufolge
- *„fallen darunter einspurige Fahrzeuge, die sich mit Hilfe des Elektroantriebs durch einen Drehgriff oder Schaltknopf mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h fahren lassen, auch ohne dass der Fahrer gleichzeitig in die Pedale tritt“.*

Eine Radwegbenutzung kommt für E-Bikes nur bei Ausschilderung mit VZ 237 in Verbindung mit dem zugehörigen ZZ „Mofa“ beziehungsweise dem neuen ZZ „E-Bike“ und nur dann infrage, wenn sich das E-Bike dabei als Leichtmofa oder Mofa klassifizieren lässt. Die Regelung ist jedoch

kritisch zu sehen⁵¹: Es macht keinen Sinn, Radfahrer und Pedelec-Fahrer (25 km/h) auf den Radweg zu verpflichten und die E-Bikes bei gleicher Höchstgeschwindigkeit nicht. Unklar bleibt auch, wie sich der E-Bike-Fahrer bei Ausschilderung mit dem ZZ „Mofa“ zu verhalten hat. Muss er nur dem neuen ZZ „E-Bike“ oder dem ZZ „Mofa“ Folge leisten?

5. Tretroller

Ein etwas anderes Konzept liegt Elektro-Tretrollern zugrunde, die mit einem elektrischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, dessen

Unterstützung sich wie beim Pedelec mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit verringert (je stärker der Fahrer sich also abstößt, desto geringer ist die motorische Unterstützung). In dieser Konfiguration handelt es sich gemäß § 1 Abs. 3 StVG um Fahrräder. Das Fehlen von Pedalen hindert diese Einstufung nicht; nach der Definition sind diese nicht unbedingt („insbesondere mit Hilfe von Pedalen angetrieben“⁵²) konstitutives Merkmal. Mit leistungsfähigeren Motoren handelt es sich allerdings um Kleinkraftäder.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick zu den Elektrofahrrädern:

Radwegbenutzungspflicht

	Fahrzeugart			Radwegbenutzung
	ex-Rili 2002/24/EG	VO (EU) 168/2013	StVG u.a.	
Pedelec tretabhängig ≤ 25 „Abschaltautomatik“ max. 0,25 kW ggf. Anfahrhilfe bbH ≤ 6 km/h	ex-Art. 1 I lit. h) Fahrrad mit Trethilfe	Art. 2 II lit. h) Fahrrad mit Pedalantrieb mit Trethilfe	§ 1 III StVG Fahrrad	Radwegbenutzungspflicht
Pedelec tretabhängig ≤ 25 max. 1 kW ggf. Anfahrhilfe bbH ≤ 6 km/h	ex-Art. 1 II lit. a), i) L1e Kleinkraftad	Art. 4 II lit. a), ii) L1e-A Fahrrad mit Antriebssystem	§ 3 II Nr. 1d FZV § 2 Nr. 11a FZV Kleinkraftad	Radwegbenutzungspflicht bei Treten ohne Motor Radwegbenutzung erlaubt durch ZZ (i.g.O) Radwegbenutzung grds. erlaubt (a.g.O)
S-Pedelec tretabhängig ≤ 45 km/h max. 4 kW (zumeist 0,5 kW) ggf. Anfahrhilfe bbH ≤ 6 km/h	ex-Art. 1 II lit. a), i) L1e Kleinkraftad	Art. 4 II lit. a), ii) L1e-B zweirädriges Kleinkraftad	§ 2 Nr. 11a FZV Kleinkraftad	Radwegbenutzung untersagt
E-Bike tretunabhängig bbH ≤ 20 ggf. tretabhängig > 20 max. 0,5 kW	ex-Art. 1 II lit. a), i) L1e Kleinkraftad	Art. 4 II lit. a), i) Anhang I L1e-A Fahrrad mit Antriebssystem	§ 3 II Nr. 1 d FZV § 2 Nr. 11a FZV Kleinkraftad	Radwegbenutzungspflicht bei Treten ohne Motor Radwegbenutzung erlaubt durch ZZ (i.g.O) Radwegbenutzung grds. erlaubt (a.g.O)

Radwegbenutzungspflicht

	Fahrzeugart			Radwegbenutzung
	ex-Riili 2002/24/EG	VO (EU) 168/2013	StVG u.a.	
Leichtmofa - max. 30 ccm - bbH ≤ 20 km/h - max. 0,5 kW - bis 30.9.2005 - Schlüsselnr. 24/2200, 29/2000			LeichtmofaAusnV Leichtmofa	VZ 237 ZZ Mofa
E-Bike tretunabhängig bbH ≤ 20 ggf. tretabhängig > 20 > 0,5 kW max. 1 kW	ex-Art. 1 II lit. a), i) L1e Kleinkraftrad	Art. 4 II lit. a), i) Anhang I L1e-A Fahrrad mit Antriebssystem	§ 3 II Nr. 1d FZV § 2 Nr. 11a FZV Kleinkraftrad	Radwegbenutzungspflicht bei Treten ohne Motor Radwegbenutzung erlaubt durch ZZ (i.g.O) Radwegbenutzung grds. erlaubt (a.g.O)
E-Bike tretunabhängig bbH ≤ 20 ggf. tretabhängig > 20 > 1 kW max. 4 kW	ex-Art. 1 II lit. a), i) L1e Kleinkraftrad	Art. 4 II lit. a), ii) L1e-B zweiadriges Kleinkraftrad	§ 4 I Nr. 1b FeV zweiadriges Kleinkraftrad bbH ≤ 25 km/h	Radwegbenutzungspflicht bei Treten ohne Motor Radwegbenutzung erlaubt durch ZZ „E-Bike“ (i.g.O) Radwegbenutzung grds. erlaubt (a.g.O)
E-Bike tretunabhängig bbH ≤ 25 ggf. tretabhängig > 25 max. 1 kW	ex-Art. 1 II lit. a), i) L1e Kleinkraftrad	Art. 4 II lit. a), i) L1e-A Fahrrad mit Antriebssystem	§ 3 II Nr. 1d FZV § 2 Nr. 11a FZV Kleinkraftrad	Radwegbenutzungspflicht bei Treten ohne Motor Radwegbenutzung erlaubt durch ZZ (i.g.O) Radwegbenutzung grds. erlaubt (a.g.O)
E-Bike tretunabhängig bbH ≤ 25 ggf. tretabhängig > 25 > 1 kW max. 4 kW	ex-Art. 1 II lit. a), i) L1e Kleinkraftrad	Art. 4 II lit. a), ii) L1e-B zweiadriges Kleinkraftrad	§ 4 I Nr. 1b FeV L1e-B zweiadriges Kleinkraftrad bbH ≤ 25 km/h	Radwegbenutzungspflicht bei Treten ohne Motor Radwegbenutzung erlaubt durch ZZ „E-Bike“ (i.g.O) Radwegbenutzung grds. erlaubt (a.g.O)

Fortsetzung auf Seite 178

Fortsetzung von Seite 177

Radwegbenutzungspflicht

	Fahrzeugart			Radwegbenutzung
	ex-Rili 2002/24/EG	VO (EU) 168/2013	StVG u.a.	
Mofa - max. 50 ccm - bbH ≤ 25 km/h - max. 4 kW - bis 30.9.2005 - Schlüsselnr. 24/1200, 29/2500			§ 3 II Nr. 1d FZV § 2 Nr. 11a FZV § 50 FZV iVm § 18 II Nr. 4 StVZO-alt	VZ 237 ZZ Mofa
E-Bike tretunabhängig bbH ≤ 45 max. 4 kW	ex-Art. 1 II lit. a), i) L1e Kleinkraftrad	Art. 4 II lit. a), ii) L1e-B zweirädriges Kleinkraftrad	§ 2 Nr. 11a FZV Kleinkraftrad	Radwegbenutzung untersagt
E-Bike tretunabhängig bbH > 45 > 1 kW max. 11 kW	Ex-Art. 1 II lit. b) L3e Kraftrad	Art. 4 II lit. c) Anhang I L3e-A1 zweirädriges Kraftrad mit niedriger Leistung	§ 2 Nr. 10 FZV Leichtkraftrad	Radwegbenutzung untersagt



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. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

1. Verordnung zur Änderung der StVO vom 30.11.2016 (BGBl. I, S. 2848); Huppertz VD 12/2016, 329
2. 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7.8.1997 (BGBl. I S. 2028)
3. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, Rn. 67 zu § 2 StVO; BVerwG, Beschluss vom 31.05.2001 Rn. 8, NZV 2001, 493; OLG Hamm NZV 1995, 26; OLG Köln VRS 96, 345
4. Vgl. Kettler NZV 2001, 273; vgl. Kramer NZV 2001, 281
5. Vgl. Rebler DAR 2009, 12
6. Vom 06.03.2013 (BGBl. I, 367)
7. Radwege gehören zu den in Anlage 2 Abschnitt 5 lfd. Nr. 16 ff. genannten Sonderwegen.
8. Amtl. Begr. zu § 2 IV StVO [BR-Drucks. 468/12 (Neufassung StVO vom 06.03.2013)], S. 116, 2. Absatz; BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 Rn. 18, NZV 2011, 363
9. Amtl. Begr. zu § 2 IV StVO [BR-Drucks. 468/12 (Neufassung StVO vom 06.03.2013)], S. 116, 2. Absatz]
10. Amtl. Begr. zu § 2 IV StVO [BR-Drucks. 468/12 (Neufassung StVO vom 06.03.2013)]; VwV I Nr. 2 zu § 2 IV StVO
11. VwV II Nr. 2 zu § 2 IV StVO
12. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 Rn. 26, NZV 2011, 363

13. Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 Rn. 26, NZV 2011, 363; BVerwG NJW 2012, 3048
14. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 67, 67a zu § 2 StVO; BVerwG NZV 2001, 493
15. § 7 MobHV; Mobilitätshilfenverordnung vom 16.7.2009 (BGBl. I, 2097)
16. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 28, 67 zu § 2 StVO; Burmann/Hefß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl. 2016, Rn. 20 zu § 2 StVO
17. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), 28 zu § 2 StVO
18. Bouska NZV 1991, 129
19. Bouska/Leue, StVO, 24. Aufl. 2014, Rn. 2 zu § 2
20. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 11 zu § 23 StVO und Rn. 6 zu § 24 StVO
21. Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 08.11.1968 (BGBl. II, 811)
22. BVerwG, Beschluss vom 31.05.2001 Rn. 3, NZV 2001, 493; OLG Oldenburg NZV 1999, 390
23. OLG Düsseldorf NZV 1992, 290
24. BVerwG, Beschluss vom 31.05.2001 Rn. 3, NZV 2001, 493; VGH Mannheim VM 2001, 13; VGH Mannheim NZV 2003, 301
25. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 7 zu § 24 StVO; Kettler, Recht für Radfahrer, 3. Aufl. 2013, S. 85 (str.)
26. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 66 zu § 2 StVO
27. Kettler, a.a.O. (Fn. 25), S. 20
28. OLG Dresden NJW 2005, 452
29. Kettler, a.a.O. (Fn. 25), S. 129
30. Kettler, a.a.O. (Fn. 25), S. 129
31. Huppertz NZV 2012, 23; Kettler, a.a.O. (Fn. 25), S. 147
32. Kettler, a.a.O. (Fn. 25), S. 129
33. Das Kofferwort aus „Kettler“ (Herstellernamen) und „Car“ hat sich zum Gattungsnamen für Tretautos entwickelt.
34. Definition nach Duden
35. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 66 zu § 2 StVO
36. BMV vom 06.11.1999 (VkB. 1999, 703)
37. Eine [ursprünglich angestrebte, siehe Bouska/Leue, a.a.O. (Fn. 19), 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 (VkB. 1999, 703)
38. Kettler, a.a.O. (Fn. 25), S. 38, 76
39. Artikel 1 lit. o) WÜ
40. Vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.05.2001 Rn. 3, NZV 2001, 493
41. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 22 zu § 1 StVG
42. Susanne Brüsch, Pedelecs – Muskel-elektrische Hybridräder, Diplomarbeit, Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg 1999; Internet: www.wikipedia.org/wiki/pedelec (Stand: 01.07.2013); ADFC Pedelecs, 08/2011 (Quelle: www.adfc.de); <http://extraenergy.org/main.php?language=de&category=information&subcateg=99> (Stand: 17.2.2012)
43. Vom 18.3.2002 (ABl. EG vom 09.05.2002 Nr. L 124, 1).
44. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 17 zu § 316 StGB.
45. 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 21.06.2013 in Kraft.
46. BT-Drucks. 17/12586 zu Artikel 5 Nr. vom 20.03.2013, S. 11
47. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 15 zu § 21 StVG
48. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 17 zu § 316 StGB
49. 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: 19.05.2013)
50. BR-Drucks. 332/16 zu Artikel 1 Nr. 1a, S. 8
51. Huppertz VD 2016, 329
52. Definition nach Artikel 1 lit. l) WÜ

Radwegbenutzung (Teil 2)

Dieser Artikel gibt – wie Teil 1 im VERKEHRSDIENST 8/17 – einen Überblick über die Fahrzeuge, die der Radwegbenutzungspflicht unterliegen oder erlaubtermaßen Radwege benutzen dürfen. Hier hat es aktuell im Zuge der 1. ÄndVO-StVO eine Ausweitung auf E-Bikes gegeben. Die Regelung wird einer genaueren Betrachtung zugeführt. Außerdem erlaubt der Artikel einen Blick auf die Fahrzeugarten, die gemeinhin Radwege benutzen, obwohl ihnen dies bei genauerer Betrachtung untersagt ist. *Von Bernd Huppertz*



Hoverboards sind zulassungs-, fahrerlaubnis-, steuer- und versicherungspflichtige mehrspurige Kraftfahrzeuge

© Iana Kolesnikova/stock.adobe.com

Kleinkrafträder

Dabei handelt es sich um zwei- oder dreirädrige Kfz mit einer bbH ≤ 45 km/h und einem

Hubraum ≤ 50 ccm im Falle von Verbrennungsmotoren oder einer maximalen Nenndauerleistung ≤ 4 kW im Falle von Elektromotoren.⁵³ Als Kfz ist ihnen eine Radwegbenutzung untersagt.

Mofa und geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder

Mofa sind FmH mit einer bbH ≤ 25 km/h (vgl. § 4 I FeV) mit nationaler Typgenehmigung. Daneben gibt es die geschwindigkeitsreduzierten Kleinkrafträder im Sinne der Richtlinie ex-2002/24/EG und der VO (EU) 168/2013 der Fahrzeugklasse L1e-B (vgl. § 4 I Nr. 1b FeV). Als Kfz⁵⁴ ist ihnen eine Radwegbenutzung untersagt.

Die Regeln über die Radwegbenutzung gelten aber für Mofas, die durch Treten bewegt werden. Bei ausgeschaltetem Motor müssen also die ausgeschilderten Radwege benutzt werden.⁵⁵ Die wegen praktischer Bedeutungslosigkeit erfolgte Streichung des § 2 Abs. 4 Satz 5 StVO a.F. dürfte daran nichts geändert haben.⁵⁶

Werden Mofas innerhalb geschlossener Ortschaften mit Motorkraft gefahren, darf der Radweg nur benutzt werden, wenn er durch Zusatzzeichen (ZZ) 1022-11 für Mofa freigegeben ist. Daraus ergibt sich aber keine Radwegbenutzungspflicht.⁵⁷

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

Leichtmofa

Das Leichtmofa fällt unter die Begriffsdefinition des Mofa (§ 1 Leichtmofa-AusnahmeVO).⁵⁸ Dabei handelt es sich um Kfz⁵⁹, die einerseits die Merkmale eines Fahrrades, andererseits diejenigen eines Mofas (= einspurig, einsitzig) tragen.⁶⁰ In der amtlichen Begründung zur Leichtmofa-Ausnahmeverordnung wird darauf hingewiesen, dass es sich um motorisierte Zweiräder handelt.⁶¹ Deshalb sind stets die für Mofas geltenden Vorschriften einzuhalten.

eScooter

Hierbei handelt es sich um kleine Sitz-Roller, die über einen Gasgriff am Lenker bedient werden. Sie verfügen über eine bbH ≤ 20 km/h bezie-

ungsweise 25 km/h. Es handelt sich um zulassungsfreie, aber betriebserlaubnis- und versicherungspflichtige Kfz – geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder (Mofa oder Leichtmofa).

Kickboards

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. Sie verfügen über eine bbH ≤ 20 km/h bzw. 25 km/h. Es handelt sich um zulassungsfreie, aber betriebserlaubnis- und versicherungspflichtige geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder (Leichtmofa oder Mofa). Das Fehlen eines Sitzes hindert diese Einstufung nicht, da weder die VO (EU) 168/2013 noch die 3. Führerscheinrichtlinie oder § 2 Nr. 22 FZV beziehungsweise §§ 4 Abs. 1 Nr. 1b, 6 I FeV einen Sitz als konstitutives Merkmal fordern. Liegt die bbH noch höher (zum Beispiel bei manchen GoPeds*), handelt es sich um ein Kleinkraftrad. Als solches ist ihnen eine Radwegbenutzung untersagt.

Minibikes/Pocketbikes⁶²

Dabei handelt es sich um nicht zulassungsfähige Kleinstmotorräder mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm, aber kleinen Abmessungen. Teilweise liegt die bbH auch deutlich über 45 km/h. Als zweirädrige Kleinkrafträder oder Leichtkrafträder ist eine Radwegbenutzung untersagt.

Elektronische Mobilitätshilfen

Wer elektronische Mobilitätshilfen (Segway®) im Verkehr führt, unterliegt nach § 7 MobHV⁶³ den Vorschriften der StVO. Dabei dürfen innerhalb geschlossener Ortschaften (Absatz 2) und außerhalb geschlossener Ortschaften (Absatz 3) nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegfurten 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 Fahr-

zeuge mit elektronischem Antrieb mit einer bbH ≤ 20 km/h und weiteren Merkmalen erfasst. So wurde die Begrenzung auf eine Breite von 0,7 m vorgenommen, damit der Fahrer sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer bei Überholvorgängen nicht gefährdet. Mobilitätshilfen, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, etwa weil sie breiter 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.⁶⁴

Beim Segway® SE-3 Patroller handelt es sich um ein dreirädriges Elektrofahrzeug mit einer bbH von 24 km/h bei einer Fahrzeugbreite von 81 cm. Dieses Kfz ist aufgrund seiner technischen Daten als dreirädriges Kleinkraftfahrzeug einzustufen. Eine Radwegbenutzung scheidet daher aus.

Hoverboard

Hoverboards sind selbstbalancierende zweirädrige E-Boards ohne Lenkstange. Elektromotoren von zumeist 350 Watt bringen das Fahrzeug auf eine Geschwindigkeit von bis zu 15 (bisweilen 20) km/h. Gelenkt wird durch Gewichtsverlagerung.

Internationalrechtlich werden sie als selbstbalancierende Fahrzeuge definiert [VO (EU) 168/2013], dort aber durch Artikel 2 Abs. 2 lit. h) von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen. Deshalb ist der nationale Gesetzgeber nicht gehindert, nationale Regelungen zum Betrieb dieser Fahrzeuge zu treffen.⁶⁵ Der Bundesrat forderte in diesem Zusammenhang die Bundesregierung auf, schnellstmöglich die verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, im öffentlichen Verkehr zu regeln.⁶⁶

Hoverboards sind aufgrund ihrer Motorisierung keine besonderen Fortbewegungsmittel im Sinne

des § 24 Abs. 1 StVO beziehungsweise § 16 Abs. 2 StVZO, sondern Kfz. Hoverboards können dabei weder den Kleinkraftfahrzeugen noch den Kraftfahrzeugen zugeordnet werden. Es handelt sich nämlich um mehrspurige Kfz, da bei ihnen an mindestens einer Achse zwei Räder laufen. Dagegen sind Fahrräder und Kraftfahrzeuge einspurige Fahrzeuge.⁶⁷ Dem Hoverboard fehlt es auch an den in der MobHV aufgeführten Freistellungsmerkmalen [keine Haltestange (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 MobHV)]. Es handelt sich vielmehr um zulassungs-, fahrerlaubnis-, steuer- und versicherungspflichtige mehrspurige Kfz.⁶⁸ Aufgrund ihrer Eigenschaft als Kfz verbietet sich eine Radwegbenutzung.⁶⁹

Kinderfahrräder und Roller

Dagegen sind Kinderfahrräder und Roller⁷⁰ (auch: Kickboards⁷¹) keine Fahrzeuge und damit auch keine Fahrräder im Sinne der StVO [§ 24 Abs. 1 StVO (gleichlautend § 16 Abs. 2 StVZO)].⁷² Solche Fortbewegungsmittel unterliegen damit auch nicht den Vorschriften der StVO.⁷³ „Kinderfahrräder“ sind solche, die üblicherweise zum spielerischen Umherfahren im Vorschulalter verwendet werden.⁷⁴

Einräder

Einräder sind ebenfalls keine Fahrräder, sondern Sportgeräte.⁷⁵

Inline-Skates

Inline-Skates und sonstige Rollschuhe sind keine Fahrzeuge im Sinne der StVO (§ 24 Abs. 1 StVO).⁷⁶ Sie werden den Sportgeräten zugeschlagen. Sie unterliegen den Regelungen über den Fußgängerverkehr.⁷⁷ 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 ZZ 1020-13 „Inline-Skaten frei“ wird das Inline-Skaten und Rollschuhfahren auf diesen Verkehrsflächen zugelassen (§ 31 Abs. 2 StVO). Die Anordnung des Zusatzzeichens kommt vor allem an Aufkommensschwerpunkten des Inline-Skatens/Rollschuhfahrens in Betracht.⁷⁸

Skateboards

Skateboards (Rollbretter) sind ebenfalls keine Fahrzeuge im Sinne der StVO, sondern ähnliche, nicht motorisierte Fortbewegungsmittel (§ 24 Abs. 1 StVO).⁷⁹ Etwas anderes ergibt sich bei motorbetriebenen Skateboards. Diese sind als Kfz einzustufen.⁸⁰ Am Heck des Rollbrettes ist über den Rädern ein kleiner Motor mit einem Hubraum von 21,2 ccm angebracht. Die Motorleistung von 1,1 kW bringt das Skateboard auf Geschwindigkeiten von 10 km/h bis zu 32 km/h. Mittels kabelloser Funkfernbedienung wird beschleunigt und gebremst. Alternativ bremst der Skater sein Board durch Ausschalten des Motors in Verbindung mit einem Fußstopp oder durch Abspringen. Die Lenkung erfolgt über Gewichtsverlagerung.

Gleiches gilt für Longboards mit einem 1,4 PS starken 33 ccm Benzinmotor und einer bbH \leq 40 km/h.⁸¹ Die Tatsache, dass die Kfz zwei Achsen haben, spielt bei der Zuordnung zur Klasse AM keine Rolle, da der Abstand der jeweiligen Räder weniger als 46 cm beträgt und somit als Doppelrad (= 1 Rad) zählt.⁸²

Rollstühle und motorisierte Krankenfahrstühle

Nicht motorisierte 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-⁸³ und Fahrerlaubnisrechts⁸⁴ einsitzige, nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich behinderte Personen bestimmte Kfz⁸⁵ mit Elektroantrieb, einer Leermasse von nicht mehr als 300 kg einschließlich Batterien, jedoch ohne Fahrer, einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 500 kg, einer bbH \leq 15 km/h, einer Breite über alles von maximal 110 cm.

Diese und auch andere motorisierte Krankenfahrstühle mit anderer Fahrzeugbreite oder hö-

herer bbH 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.

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 durch Auffangradwege, Radverkehrsfurten und Radaufstellstreifen.

Die Benutzungspflicht erstreckt sich dabei grundsätzlich auf alle Arten von Fahrrädern einschließlich Pedelec. Die Radwegbenutzungspflicht gilt daher grundsätzlich auch für drei- oder mehrrädrige, auch mehrspurige Fahrräder wie zum Beispiel für Lastenfahrräder, Fahrradtaxi, das Bierbike und das Conference Bike sowie für Fahrräder mit Anhängern.

Elektronische Mobilitätshilfen unterliegen nach der MobHV ebenfalls der Radwegbenutzungspflicht.



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. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

-
53. 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)
 54. OLG Frankfurt NJW 1976, 1161; BGH NZV 1993, 443; OLG Düsseldorf VRS 92, 266; VM 1975, 20; OLG Zweibrücken VRS 71, 229; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 16), Rn. 8 zu § 1 StVG
 55. Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 16), Rn. 60 zu § 2 StVO
 56. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 67 zu § 2 StVO
 57. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 67 zu § 2 StVO; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 16), Rn. 60 zu § 2 StVO
 58. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 6 zu § 4 FeV
 59. Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 18), Rn. 8 zu § 1 StVG
 60. Amtl. Begr. zur LeichtmofaAusnVO (VkB1. 1987, 231)
 61. Burmann/Heß/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 16), Rn. 8 zu § 1 StVG; LG Oldenburg DAR 1990, 72
 62. Huppertz PVT 2005, 159
 63. Mobilitätshilfenverordnung vom 16.7.2009 (BGBl. I, 2097)
 64. Scheidler DAR 2009, 536
 65. Huppertz NZV 2016, 513
 66. BR-Drucks. 332/2016 (Beschluss) vom 23.9.2016, S. 3
 67. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 1 zu § 15 StVO; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, a.a.O. (Fn. 16), Rn. 3 zu § 15 StVO
 68. AG Düsseldorf, Urteil vom 17.11.2016, Az.: 412 Cs 206/16 n.v.; Huppertz NZV 2016, 513; Heßling VD 2016, 188
 69. Huppertz NZV 2006, 513 (516)
 70. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 7 zu § 24 StVO; OLG Oldenburg NZV 1996, 464
 71. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 7 zu § 24 StVO
 72. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 66, 67 zu § 2 StVO
 73. VwV I Rn. 1 zu § 24 I StVO
 74. VwV III Rn. 3 zu § 24 I StVO; OLG Karlsruhe NZV 1991, 355
 75. Kettler, a.a.O. (Fn. 25), S. 86
 76. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 2), Rn. 8 zu § 24 StVO
 77. BGH, Urteil vom 19.3.2002 Rn. 15, NZV 2002, 225; Kettler, a.a.O. (Fn. 25), S. 85 („Die verkehrsrechtliche Einordnung von Inline-Skates ist unklar“)
 78. VwV I zu § 31 II StVO
 79. Kettler, a.a.O. (Fn. 25), S. 86
 80. Grams NZV 1994, 172
 81. Quelle: www.motoboard.com (Stand: 12.12.2016)
 82. Artikel 2 Nr. 8 der Rili 2002/24/EG vom 18.03.2002 (ABl. EG Nr. L 124/1)
 83. § 2 Nr. 13 FZV
 84. § 4 I Nr. 2 FeV
 85. BayObLG DAR 2000, 532