

Rechtliche Grundlagen zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr mit Mountainbike/E-Bike in Bezug auf die alpine Sicherheit

(Referent: Klaus Stöhr, EPHK, Fortbildungsinstitut der Bayerischen Polizei)

1. Voraussetzungen:

Die Teilnahme am öffentlichen Verkehr setzt grundsätzlich voraus, dass

- die FahrerIn/der Fahrer geeignet
- die Fahrzeuge vorschriftsmäßig
- die Verkehrsflächen für den öffentlichen Verkehr „freigegeben“ sind und
- man sich regelkonform verhält.

2. Verkehrsgrund - Anwendbarkeit der Verkehrsvorschriften:

Zunächst bedarf es der Klärung, welche **Verkehrsflächen** für das Mountainbiken oder E-Biken zur Verfügung stehen:

Das **Bayerische Straßen- u. Wegegesetz** regelt die Benutzung von Feld- und Waldwegen im Sinne des Gemeingebrauchs:

- Feld- und Waldwege (auch beschränkt) sind in Art. 3/I Nr. 4 BayStrWG genannt und für den öffentl. Verkehr bestimmt/gewidmet.
- Art. 14 BayStrWG: Gemeingebrauch: Die Benutzung ist jedermanngestattet. Kein Gemeingebrauch z. B. bei Rennen = keine übliche Nutzung!

Die **Straßenverkehrsordnung** beinhaltet die Verhaltensvorschriften, welche auch auf Forst-, Flur- und Feldwegen zu beachten sind.

Dies gilt zum einen auf rechtlich-öffentlichem Verkehrsgrund - das sind gewidmete/ zum Verkehr bestimmte Straßen und Wege, als auch Privatwege, auf denen das Biken geduldet wird (= tatsächlich öffentlicher Verkehrsgrund: Privatgrund, der durch nicht eingrenzbaaren Personenkreis genutzt werden kann – mit ausdrücklicher Zustimmung oder Duldung des Verfügungsberechtigten. VwV zu § 1 StVO)

Das **Bayer. Waldgesetz** verweist seinerseits auf das Verkehrsrecht: Das Radfahren, das Fahren mit Krankenfahrstühlen und das Reiten ist im Wald nur auf Straßen und geeigneten

Wegen zulässig. Die Vorschriften des Straßen- und Wegerechts und des Straßenverkehrsrechts bleiben unberührt.

(Auf spezielle, naturschutzrechtliche Vorschriften wird hier nicht eingegangen).

Bei Unfällen greift die **VU-Aufnahmerichtlinie v. 07.11.2017 Az. IC4-3607.21-1** – polizeiliche Aufnahme von Verkehrsunfällen. Auch Alleinunfälle ohne Fremdbeteiligung werden bei Bekanntwerden von der Polizei aufgenommen.

Verkehrsrechtlich ist ein Mountainbiker/Radfahrer ein **Fahrzeugführer** o. gar ein **Kraftfahrzeugführer** (wenn nicht vom § 1/III Straßenverkehrsgesetz erfasst – kein Pedelec). Es kommen die entsprechenden Verhaltensvorschriften zur Anwendung. Darauf wird später noch eingegangen.

3. Fahrzeugdefinitionen:

In der Öffentlichkeit und selbst in Fachkreisen kursieren eine Reihe von Fahrzeugbegriffen, welche einer näheren Definition bedürfen.

Gerade die Begriffe für die mit Elektromotor ausgestatteten Fahrzeuge sind verwirrend und werden häufig falsch verwendet:

Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, „Elektrofahrrad“ – Pedelec – S-Pedelec – E-Bike – Fast-Bike, Speed-Bike u. a.

Die rechtliche Unterscheidung weicht teilweise von der landläufigen Verwendung ab.

Weiterhin geht folgende Problematik einher: Es gelten unterschiedliche Vorschriften für Fahrzeugführer im Allgemeinen und Fahrern von Kfz im Besonderen (Verhalten, Ausrüstung, Helmpflicht, erforderliche Fahrerlaubnis, Versicherungs- o. Zulassungspflicht.....u. a.)

3.1 Mountainbike:

Fahrrad – Sportgerät – Fahrzeug?

Wikipedia: Ein Mountainbike (MTB) (englisch für *Bergfahrrad*) oder Geländefahrrad ist ein **Fahrrad**, das besonders auf den Einsatz abseits befestigter Straßen ausgerichtet ist. Grundsätzlich ist das Geländerad ebenso wie das Rennrad eher **Sportgerät** als Verkehrsmittel, weshalb es üblicherweise nicht mit den von der in Deutschland geltenden

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geforderten Komponenten (wie Beleuchtung, Klingel und Rückstrahler) ausgestattet ist.

Die verkehrsrechtliche Definition finden wir in der StVZO:

§ 63a StVZO^[1] Beschreibung von Fahrrädern (Abs. I)

Ein Fahrrad ist ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird.

3.2 Elektrofahrrad „Pedelec“:

(ausgenommen S-Pedelec) = Es ist einem **Fahrrad** gleichgestellt!

§ 1/III StVG enthält zwar keine Bezeichnung eines Fahrzeuges/Pedelecs, aber dessen Kriterien:

(3)¹ **Keine Kraftfahrzeuge** im Sinne dieses Gesetzes sind Landfahrzeuge, die durch **Muskelkraft** fortbewegt werden **und** mit einem **elektromotorischen Hilfsantrieb** mit einer Nenndauerleistung von **höchstens 0,25 kW (=250 Watt)** ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert **und**

1. beim Erreichen einer Geschwindigkeit von **25 km/h** oder früher,

2. wenn der Fahrer **im Treten einhält**,

unterbrochen wird.² Satz 1 gilt **auch** dann, soweit die in Satz 1 bezeichneten Fahrzeuge zusätzlich über eine elektromotorische **Anfahr- oder Schiebehilfe** verfügen, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf eine Geschwindigkeit von **bis zu 6 km/h**, auch ohne gleichzeitiges Treten des Fahrers, ermöglicht.³ Für Fahrzeuge im Sinne der Sätze 1 und 2 sind die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden.

Umkehrschluss: Alles anderen Fahrzeuge sind im verkehrsrechtlichen Sinne Kraftfahrzeuge!

3.3 „E-Bike“:

Das E-Bike wird ohne Treten bis 25 km/h u. bis 1000 Watt elektrisch angetrieben. Somit fällt es unter die Def. eines Kraftfahrzeugs, speziell dem eines Kleinkraftrades - man könnte es als „Elektromofa“ bezeichnen (ähnlich dem Mofa mit Verbrennungs-motor).

Es ist von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen (§ 4/I Nr. 1 b FeV), es gelten ein Mindestalter von 15 Jahren und es ist eine Prüfbescheinigung gem. § 5/I FeV erforderlich. Weiterhin muss es einem genehmigten Typ entsprechen: Betriebs-erlaubnispflicht (ABE,

COC....) § 4/I FZV. Die Versicherungspflicht ergibt sich aus § 1 Pflichtversicherungsgesetz (Kennzeichnungspflicht in Form eines Versicherungskennzeichens gem. § 26 FZV). Von der Kfz.-Steuer ist das E-Bike befreit, jedoch gelten für die Benutzer Helmpflicht gem. § 21/II StVO (da über 20 km/h). Daher ist ein geeigneter Schutzhelm zu tragen (ECE R 22.05 ausgesetzt, aber kein Fahrradhelm zulässig, da ein Kfz vorliegt).

3.4 Schnelles Bike/schnelles Pedelec/Speedbike:

Zunächst muss zwischen einem

„**S-Bike**“ (ohne Treten) und einem

„**S-Pedelec**“ (mit Tretunterstützung) unterschieden werden.

Die weiteren Kriterien sind:

- bis 45 km/h u. bis 4 kW elektrisch angetrieben = **Kleinkraftrad** § 2 Nr. 11 FZV
- ob getreten wird oder nicht ist letztendlich unerheblich
- Fahrerlaubnispflicht Kl. AM gem. § 6/I FeV – ab 16 Jahren möglich
- (leichte, zweirädrige Fahrzeuge der Kl. L1e-B gem. EU-VO 168/2013) Fahrzeug der Klasse L1e (leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:
 - i) Fahrzeug der Klasse L1-eA (Fahrrad mit Antriebssystem),
 - ii) Fahrzeug der Klasse L1-eB (zweirädriges Kleinkraftrad);
- Betriebserlaubnispflicht
- Versicherungspflicht
- Steuerbefreit.

Für beide Fahrzeugarten gelten die Vorschriften für **Kleinkrafträder und Kfz-Führer!**

Sind bauartbedingt Geschwindigkeiten > **45 km/h** und Leistungen > 4 kW **bis 11 kW** möglich, handelt es sich um ein **Leichtkraftrad** § 2 Nr. 10 FZV – bzw. darüber um ein **Kraftrad** -FE Klasse A - A 1.

4. Fahrzeugveränderung - Tuning:

Werden elektrisch angetriebene Fahrräder/Pedelecs... verändert, so sind diese den daraus resultierenden **Kraftfahrzeugklassen** zuzuordnen – mit allen Konsequenzen! (**Fahrerlaubnis, Versicherung, Zulassung, Steuer, Kennzeichnung, Helmpflicht etc.**)

Das kann ein Straf- oder Bußgeldverfahren nach sich ziehen!

Es existiert ein riesiger Markt an Tuningangeboten und eine nicht zu unterschätzende Anzahl an veränderten Bikes ist im öffentlichen Verkehrsraum unterwegs!

Die Nutzer gehören allen Altersklassen an (nicht nur die jugendlichen Adrenalinjunkies, sondern häufig auch Senioren)

Einfache und kostengünstige Tuningmöglichkeiten (über Apps, Software, Smartphone etc. oder Hardwarelösungen mittels Elektronikbauteilen, Magneten usw.) erlauben es Jedermann, sich mit mehr oder weniger Aufwand einen zum Teil beträchtlichen Leistungs- oder Geschwindigkeitszuwachs zu verschaffen. Dabei werden häufig die Konsequenzen außer Acht gelassen.

5. Verhaltensvorschriften:

Wie bereits anfänglich erwähnt, sind für Radfahrer/MTB-Fahrer die Vorschriften für **Fahrzeugführer** einschlägig. Diese gelten natürlich auch für Kraftfahrzeugführer (zusätzliche Vorschriften für Kfz-Führer, z. B. Helmpflicht, sind möglich).

Im Anschluss sind die **allgemeinen Verhaltensvorschriften** für Fahrzeugführer aus der StVO aufgelistet. Sie werden als bekannt vorausgesetzt und nur stichpunktartig erläutert:

- **Gegenseitige Rücksichtnahme:** niemanden behindern, gefährden, schädigen! § 1/II StVO

- **Fahrbahnbenutzungspflicht** § 2/I StVO - auf der Fahrbahn fahren ist vorgeschrieben
- **Rechtsfahrgebot** § 2/II StVO – möglichst weit rechts
- **Hintereinanderfahren** § 2/IV StVO - Radfahrer ohne Behinderung anderer auch nebeneinander
- **angepasste Geschwindigkeit** § 3/I StVO – an Straße, Wetter, Verkehr, persönl. Fähigkeiten, ständiges Beherrschen des Fahrzeugs
- **Sicherheitsabstand** § 4 StVO – 1,5 sec. - ca. ½ Tachoabstand zum Vorfahrenden
- **Seitenabstand** etc. beim Überholen § 5 StVO – auch zu Fußgängern/Wanderern
- **Vorrang an Hindernissen/Engstellen** § 6 StVO – im Verhältnis zum Gegenverkehr
- **Vorfahrt** – rechts vor links § 8 StVO – gilt auch auf Forstwegen

- **Abbiegen, Anfahren** u. a. §§ 9, 10 StVO - Ankündigen – Erkennbarkeit – Vorrang Fließverkehr
- **Beleuchtung** einschalten § 17 StVO – bei Dämmerung etc. (für Krafträder auch am Tag)
- **Keine Helmpflicht** für Fahrrad- u. Pedelec-Fahrer (Haftung – Obliegenheit bei sportlichen Radfahrern!) , aber für Krafträder u. offene Kfz > 20 km/h (ab Mofa „25“);
- **Sicht und Gehör** – nicht beeinträchtigen „Kopfhörer-, Handyverbot“ § 23 StVO – auch für Radfahrer

Zu erwähnen bleibt auch noch das **Filmen von Fahrten** im öffentlichen Raum mit Action-/Helmkamera, welches das Recht auf informationelle Selbstbestimmung verletzen kann (Dashcam-Urteil). Datenträger können als Beweismittel sichergestellt und zur Aufklärung eines Unfalles verwertet werden.

6. Verkehrszeichen:

Streckenverbote für MTB- u. E-Biker können durch Verkehrszeichen angeordnet sein.

Somit greifen Z 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art - und Z 254 - Verbot für den Radverkehr - auch für Mountainbiker und Pedelec-Fahrer, während Z. 255 - Verbot für Krafträder - für E-Biker zu beachten ist (ab Mofa).

Die Radwegbenutzung kann durch Z. 237 verbindlich angeordnet sein.

7. Eignung:

Es versteht sich von selbst, dass Mountainbike- u. E-Bike-Fahrer körperlich geeignet sein müssen, um am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Somit schließt dies den Konsum von relevanten **Alkoholmengen, Drogen** oder zentral wirksamen **Medikamenten** vor und während der Fahrt aus. Es gilt die 0,3-Promille-Grenze mit gleichzeitig vorliegenden Ausfallerscheinungen, welche die Fahrt strafbar werden lässt (relative Fahruntüchtigkeit). Ohne Auffälligkeiten beginnt die Strafbarkeit bei MTB u. Pedelec bei 1,6 Promille, bei E-Bike- (Kfz.) Fahrern schon bei 1,1 Promille im Blut (absolute Fahruntüchtigkeit). Zur Anwendung kämen also die §§ 316, 315c StGB, während die 0,5-Promille-Grenze gem. § 24a StVG nur

für Kfz-Führer gilt. Diese müsste dann auch mit Konsequenzen wie der Entziehung der Fahrerlaubnis rechnen.

Die Eignung erstreckt sich jedoch auch auf **körperliche oder geistige Einschränkungen**, die krankheits- oder verletzungsbedingt sein können (Behinderungen, Verband, Gips etc. - § 2 FeV)

Weiterhin sollte der Fahrer das Fahrzeug beherrschen, was **Fahrfähigkeiten** und **Vertrautheit mit dem Fahrzeug** voraussetzt. Wer also beispielsweise das erste Mal mit einem Pedelec oder E-Bike unterwegs ist, könnte überfordert sein und somit verkehrswidrig handeln (§ 31/I StVZO).

Schließlich versteht der Gesetzgeber auch unter unzureichender Eignung das Fehlen der **erforderlichen Fahrerlaubnis** (§ 21 StVG), was ebenfalls einen Straftatbestand darstellt. Dieser wäre beim Führen von S-Bike und S-Pedelec gegeben (Fahrerlaubnisklasse AM erforderlich).

8. Fahrzeugausrüstung:

Da es eine Vielzahl von Ausrüstungsvorschriften für die bereits beschriebenen Fahrzeuge gibt, soll an dieser Stelle nur kurz darauf hingewiesen werden, wie wichtig eine vorschriftsmäßige Bereifung, funktionierende Bremsen, ein Glocke und bei Bedarf zur Verfügung stehende, vorgeschriebene Beleuchtungseinrichtungen an MTB und Pedelec sind, um die Verkehrssicherheit auch auf Wald- und Forstwegen zu gewährleisten (§§ 64a, 65, 67 StVZO u. a.).