

**PRO & KONTRA****FRAGE DER WOCHE**

Eine Führerscheinplicht für das E-Bike: Ja oder nein?

Ein Führerschein fürs E-Bike sollte ein Muss sein. Ein E-Bike ist ähnlich wie ein Moped, daher sollten gleiche Verpflichtungen gelten: Helmpflicht, Nummerntafel, Haftpflichtversicherung, Überprüfung und Führerschein.



Diese Frage ist klar mit Ja zu beantworten. Ein E-Bike benötigt ebenso wie ein 50-ccm-Moped eine Fahrgenehmigung. Weiters benötigt es zumindest eine Haftpflichtversicherung sowie all jene Dinge, die auch für Mopeds gelten. Letztendlich ist es ein Kraftfahrzeug und demzufolge sollte der Gesetzgeber keinen Unterschied zwischen den Antrieben machen.

Der Mopedfahrer oder die Mopedfahrerin braucht einen Führerschein, für den eine Prüfung abzulegen ist, dass er oder sie sich im Verkehr bewegen und die Maschine, die bedient wird, auch handhaben kann. Es muss Verbandszeug mitgeführt und ein Helm getragen werden. All das wird bei elektrobetriebenen Fahrrädern nicht verlangt, obwohl diese Fahrzeuge zumindest gleich schnell unterwegs sind. Es ist also nicht einzusehen, warum hier mit zwei-

erlei Maß gemessen wird. Ebenso ist es auch nötig, dass diese Fahrzeuge mit einem Kennzeichen unterwegs sind, um aus der Anonymität herauszukommen. Letztendlich werden viele Delikte aufgrund der Nicht-Nachverfolgbarkeit der Fahrer mit nicht gekennzeichneten Fahrzeugen begangen. Diese Verstöße würden nicht passieren, wenn Fahrzeuge mit einem Kennzeichen ausgestattet wären.

Hierfür hat der Gesetzgeber – schon allein, um dem Gleichheitsgrundsatz zu folgen – eine entsprechende Änderung in der Straßenverkehrsordnung herbeizuführen. Fahrzeuge, die gleiche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr fahren können, müssen auch gleich behandelt werden. Des Weiteren ist es zu einem Kavaliersdelikt geworden, sich Elektrofahrzeuge – insbesondere Zweiräder – tunen zu lassen, was von Firmen

mit relativ wenigen Handgriffen zu bewerkstelligen ist. Dann regelt der Motor erst bei einer höheren Drehzahl ab. Es wird von den meisten Fahrern nicht bedacht, dass weder die Rahmen noch die Bremsanlagen dafür ausgelegt sind.

Es muss daher gewährleistet werden, dass diese Fahrzeuge, gleich wie Mopeds, zu einer entsprechenden § 57a-Überprüfung in autorisierte Fachwerkstätten kommen müssen, um die Fahrzeuge durchchecken zu lassen. Natürlich muss dabei auch darauf geachtet werden, dass die Fahrzeuge nicht getunt im Straßenverkehr unterwegs sind.

Conclusio: Führerschein und Ausbildung für E-Bike-Fahrer, Nummerntafeln, Haftpflichtversicherung, jährliche Überprüfung in Kraftfahrzeugwerkstätten, Helm sowie Verbandszeug sind ein absolutes Muss im Straßenverkehr!

**Zur Person**

Burkhard Ernst ist Teil des Familienunternehmens, das unter anderem das Autohaus Mazda Rainer betreibt und Wirtschaftskammer-Obmann des Wiener Fahrzeughandels.

KK/PRIVAT

**Zur Person**

Michael Schwendinger ist gebürtiger Vorarlberger und beim Verkehrsclub Österreich (VCO) unter anderem für den Themenbereich des Radverkehrs zuständig.

VCO/NEWMAN

PRO & KONTRA

Der E-Bike-Boom führt auch vermehrt zu Unfällen. Besonders ältere Menschen zählen zur Gefahrengruppe. Kostenlose Fahrsicherheitstrainings werden nur mäßig angenommen. Daher taucht immer wieder die Frage auf: Sollte man auf einen verpflichtenden Führerschein setzen?



Kein Führerschein fürs E-Bike – solange es sichere Radwege gibt. Dort passieren keine tödlichen Unfälle, den Ausbau dieser sollte man forcieren. Und Trainings für Senioren sollten flächendeckend angeboten werden.

Wie kann die Verkehrssicherheit beim Fahren mit E-Bikes erhöht werden? Bevor man mit unbedachten Maßnahmen mehr Schaden als Nutzen anrichtet, empfiehlt sich ein genauer Blick in die Unfallstatistik. Im Vorjahr kamen laut Innenministerium 20 Menschen im Straßenverkehr mit einem E-Bike ums Leben, die Hälfte davon allein in Oberösterreich. 13 tödliche Unfälle passierten außerhalb des Ortsgebiets.

Am aufschlussreichsten ist aber, wo es keine tödlichen Unfälle gab. Die Antwort laut Statistik Austria: auf Radwegen. In ganz Österreich gab es keinen tödlichen Fahrradunfall auf einem Radweg. Von allen Fahrradunfällen im Straßenverkehr passierten lediglich fünf Prozent auf Radwegen. Die beste Maßnahme, die Sicherheit zu erhöhen, ist der Bau sicherer Radwege. Drei Viertel der töd-

lich Verunglückten gehörten der Generation 65 plus an, bis auf eine Ausnahme waren alle Todesopfer Männer. Ältere Menschen sind keine Rowdys, sie kennen die Regeln im Straßenverkehr.

Gerade für diese Altersgruppe sind E-Bikes eine Möglichkeit, länger selbstständig mobil zu sein und sich unterstützt durch den E-Motor zu bewegen. Die erfolgreichen Fahrsicherheitstrainings, etwa von Seniorenorganisationen, sollten flächendeckend angeboten werden.

Der Motor von E-Bikes unterstützt übrigens bis maximal 25 Kilometer pro Stunde – was für Autos oft als „Schnecken tempo“ bezeichnet wird. Ein Führerschein für E-Bikes wäre entgegen allen Zielsetzungen der Bundesländer und des Bundes eine Hürde für die Nutzung des Fahrrads, würde den Verwaltungsaufwand erhöhen und für

die Bevölkerung die Kosten. Und das in einer Zeit, in der bereits viele unter der Teuerung massiv leiden.

E-Bikes haben großes Potenzial, Autofahrten bis zehn Kilometer auf das Rad zu verlagern. Das sollte gefördert werden. Denn weniger Autoverkehr bedeutet für Anrainerinnen und Anrainer weniger Abgase und Lärm, und für Autofahrerinnen und Autofahrer, die nicht umsteigen können, weniger Staus. Die Verkehrsberuhigung macht wiederum das Fahren mit dem Rad sicherer.

Laut Unfallstatistik gab es im Vorjahr 3579 Unfälle von Fahrrad und Pkw, bei 2527 davon (70 Prozent) war der Pkw der Hauptunfallverursacher. Was also wirklich die Sicherheit von E-Bikern erhöht: mehr sichere Radwege, ein flächendeckendes Angebot an Fahrsicherheitstrainings und mehr Verkehrsberuhigung.