

Monaten in einer Art „Schutzschirmverfahren“ unter Aufsicht eines vorläufigen Sachwalters und frei von Vollstreckungsmaßnahmen in Eigenverwaltung einen Sanierungsplan auszuarbeiten, der anschließend als Insolvenzplan umgesetzt werden kann. Zudem soll das Institut des Planverfahrens gestärkt werden. Im Rahmen des Planverfahrens können zukünftig als Sanierungsinstrument auch Forderungen von Gläubigern in Gesellschaftsanteile umgewandelt werden (sog. „debt-equity-swap“).

Bei Vollstreckungsversuchen nach der Verfahrensaufhebung kann der Schuldner Vollstreckungsschutz durch das Insol-

venzgericht erhalten, wenn die geltend gemachte Forderung die Durchführung des Insolvenzplans gefährdet. Zudem werden die Verjährungsfristen für verspätete Forderungen verkürzt: Ansprüche, die nicht bis zum Abstimmungstermin angemeldet worden sind und mit denen deshalb nicht zu rechnen war, verjähren künftig in einem Jahr.

(Quellen: BT-Drucks 17/5712, Pressemitteilung des Bundesministeriums der Justiz vom 27.10.2011, www.bmj.de)

RiLG *Karsten Funke*, Schweinfurt, derzeit abgeordnet an das Bundesministerium der Justiz in Berlin

Aufsatz

Elektrofahrräder

— RA *Alexander Jaeger*, FA für Verkehrs- und Versicherungsrecht, Frankfurt am Main

Bis Ende des Jahres sollen schätzungsweise 600.000 Elektrofahräder auf deutschen Straßen fahren. Tendenz stark steigend. Die angebotenen Modelle unterscheiden sich nach Antriebsart, Leistung und Höchstgeschwindigkeit, was zu unterschiedlichen juristischen Bewertungen und Rechtsfolgen führt. Der Beitrag gibt eine Übersicht über die Rechtslage und die Klassifizierung von Elektrofahrrad, Pedelec & Co.

I. Einleitung

Die Verkaufszahlen steigen, Elektrofahräder werden immer beliebter, dabei ist die Rechtslage wegen der unterschiedlichen Typen unübersichtlich. Bei Elektrofahrädern mit Trethilfe (sog. „Pedelec“) ist die rechtliche Einordnung heftig umstritten und teilweise noch ungeklärt.¹ Beim Pedelec (engl. **Pedal Electric Cycle**) unterstützt der Elektromotor den Fahrer nur während des Tretens und schaltet beim Erreichen einer bestimmten Geschwindigkeit ab. Auch hier werden verschiedene Modelle angeboten. Während die Motorunterstützung beim Pedelec regelmäßig bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen wird, wird bei schnellen Pedelecs (auch Schweizer oder S-Pedelec genannt) die Unterstützung erst bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h unterbrochen. Zusätzlich zur Trethilfe kann noch eine Schiebe- oder Anfahrhilfe vorhanden sein, die das Fahrrad ohne Treten auf eine Geschwindigkeit von 6 km/h beschleunigt. Folgende Kategorien von

Elektrofahrrädern können nach Höchstgeschwindigkeit und Leistung im Wesentlichen unterschieden werden:

Elektrofahrräder mit eigenem (tretunabhängigen) Antrieb

- bis 20 km/h und einer Leistung von 0,5 Kilowatt
- bis 25 km/h und einer Leistung von 1 Kilowatt
- bis 45 km/h und einer Leistung von 4 Kilowatt

Pedelec mit Hilfsantrieb

- 0 km/h ohne Treten, bis 25 km/h mit Treten und einer Leistung von 0,25 Kilowatt
- 6 km/h ohne Treten (Anfahrhilfe) und bis zu 25 km/h mit Treten und einer Leistung von 0,25 Kilowatt
- 0 km/h ohne Treten, bis 45 km/h mit Treten und einer Leistung von 0,5 Kilowatt

Anhand einer Klassifizierung der verschiedenen Modelle als Fahrrad, Leichtmofa, Mofa oder Kleinkraftrad ergeben sich unterschiedliche Rechtsfolgen.

II. Rechtslage

Der Begriff des Fahrrades ist im deutschen Recht nicht definiert, sondern wird vorausgesetzt. In Art. 1 lit. 1 des Wiener

¹ Die Bundesregierung plant eine Überprüfung der geltenden Vorschriften, insb. auch zur Einstufung der Fahrräder mit Trethilfe, so die Antwort der Bundesregierung vom 22.7.2011, BT-Drucks 17/6673, auf die kleine Anfrage der Abgeordneten *Hacker* u.a. und der Fraktion der SPD, „Verkehrssicherheit bei elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs)“.

Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8.11.1968² wird *Fahrrad* „als jedes Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschliesslich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mithilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird“ definiert. *Kraftfahrzeuge* sind dagegen „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein“ (§ 1 Abs. 2 StVG). Ein Fahrrad mit (Hilfs-)Motor oder Motor-Fahrrad („Mofa“) müsste danach eigentlich als Kraftfahrzeug angesehen werden. In Umsetzung der Richtlinie 2002/24/EG³ werden Fahrräder mit Trethilfe nunmehr in Kapitel 3 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV)⁴ von den Bestimmungen für die Zulassung von zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen ausgenommen. In § 15 EG-FGV (Anwendungsbereich und Voraussetzungen) heißt es insoweit wörtlich:

„(1) Für die Genehmigung von

1. zwei-, drei- und vierrädrigen Kraftfahrzeugen sowie
2. Systemen ... , sind die Bestimmungen dieser Richtlinie anzuwenden.

(2) Die Bestimmungen der Richtlinie 2002/24/EG gelten nicht für

1. Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h;

...

8. Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 Kilowatt 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 ... “

Die Bestimmung verweist auf die genannte Richtlinie und gibt auf den ersten Blick nur den Wortlaut wieder. Abweichend hiervon heißt es aber in Art. 1 (Hervorhebungen hinzugefügt): „(1) Diese Richtlinie **gilt für alle** zur Teilnahme am Straßenverkehr

bestimmten zweirädrigen oder dreirädrigen **Kraftfahrzeuge** mit oder

ohne Doppelrad sowie deren Bauteile oder selbständige technische Einheiten.

Diese Richtlinie **gilt nicht für die nachstehend genannten Fahrzeuge:**

a) Fahrzeuge ...

h) Fahrräder mit Trethilfe ... “

Der Wortlaut der Richtlinie zeigt insoweit im Unterschied zur deutschen Verordnung klarer, dass die Fahrräder mit Trethilfe keine Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrzeuge ausgenommen und damit rechtlich als Fahrräder zu qualifizieren sind. Soweit Elektrofahrräder nicht ausdrücklich durch die Verordnung bzw. Richtlinie ausgenommen werden, sind diese als Kraftfahrzeuge einzustufen und können als Leichtmofa, Mofa oder Kleinkraftrad klassifiziert werden. Zweirädrige Kleinkrafträder sind Kraftfahrzeuge mit bauart-

bedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und einer Leistung von mehr als 4 Kilowatt bei einem Elektromotor (§ 2 Nr. 11a FZV).⁵ Mofa und Leichtmofa sind Unterarten des Kleinkraftrades. Mofas sind einspurige, einsitzige Fahrräder mit Hilfsmotor auch ohne Tretkurbeln, wenn ihre Bauart Gewähr dafür bietet, dass die Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km/h beträgt (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 FeV). Für Fahrzeuge, die sowohl bestimmte Merkmale eines Mofas und eines Fahrrades, eine Leistung von nicht mehr als 0,5 Kilowatt haben und die Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 20 km/h beträgt, gilt die Leichtmofa-Ausnahmeverordnung.⁶ Das Leichtmofa kann bei abgeschaltetem Antrieb wie ein Fahrrad im Pedalbetrieb benutzt werden, obwohl auch in diesem Zustand als motorisiertes Zweirad die für Mofas geltenden Bestimmungen einzuhalten sind.⁷

III. Klassifizierung von Elektrofahrrädern

Anhand der rechtlichen Vorgaben sollen die verschiedenen Typen von Elektrofahrrädern eingeteilt werden.

1. Elektrofahrräder

Elektrofahrräder ohne Tretunterstützung fallen nicht unter die Verordnung bzw. Richtlinie und sind deshalb als zweirädrige Kraftfahrzeuge bzw. Kleinkrafträder einzuordnen. Entsprechend der Leistung und Geschwindigkeit sind diese als Leichtmofa, Mofa oder Kleinkraftrad anzusehen.

2. Pedelecs ohne Anfahrhilfe bis zu einer Geschwindigkeit bis zu 25 km/h

Hinsichtlich der Beurteilung von Pedelecs ohne Anfahrhilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h besteht im Ergebnis zunächst Einigkeit darin, dass diese rechtlich als Fahrräder zu

² BGBI II 1977, 811, Art. 1 lit. o. WÜ definiert Kraftfahrzeug „als jedes auf der Strasse mit eigener Kraft verkehrende Fahrzeug mit Antriebsmotor mit Ausnahme der Motorfahrräder in dem Hoheitsgebiet der Vertragsparteien, die sie nicht den Krafträdern gleichgestellt haben, und mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge“.

³ Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.3.2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates, Abl. L 124 vom 9.5.2002.

⁴ BGBI I 2009, 872. Die Verordnung ersetzte mit Inkrafttreten zum 29.4.2009 die Verordnung über die EG-Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (Krad-EG-TypenV). Die EG-Typenklassen finden sich auch in der Anlage XXIX zu § 20 Abs. 3a S. 4 StVZO, BGI I 2006, 1073.

⁵ Klasse L1e nach Anlage XXIX zu § 20 Abs. 3 i S. 4 StVZO.

⁶ Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, BGI I 1993, 394.

⁷ So die amtliche Begründung zur Leichtmofa-Ausnahmeverordnung, VkB I 1987, 231.

qualifizieren sind.⁸ Gleichwohl werden Zweifel dahingehend geäußert, ob Fahrräder mit Trethilfe nicht doch als Kraftfahrzeuge klassifiziert werden müssen.⁹ Dabei können die Bedenken ausgeräumt werden. Durch die für Kraftfahrzeuge geltende Richtlinie bzw. Verordnung werden bestimmte (andere) Fahrzeuge von der Typenzulassung europaweit ausgenommen. Dabei bedeutet die Zulassungsfreiheit für sich genommen noch nicht, dass es sich um ein Fahrrad oder fahrradähnliches Fahrzeug handeln muss. Auch der Hinweis auf den Willen des Richtlinien-, Verwaltungs- oder Gesetzgebers hilft nur wenig weiter, weil sich der Wille nur auf die Zulassungsfreiheit bezogen haben kann. Dabei ist der Wortlaut der Richtlinie klarer, wonach Fahrräder mit Trethilfe keine Kraftfahrzeuge sind und deshalb von der Zulassung befreit werden. Die Einordnung als Fahrrad ist dennoch richtig, weil die Richtlinie eine europaweite Zulassungsfreiheit erreichen will und Käufer von „Fahrrädern mit Trethilfe“ auch erwarten können, dass diese rechtlich als Fahrräder gelten.

3. Pedelecs mit Anfahrhilfe ohne Tretunterstützung bis 6 km/h.

Umstritten ist dagegen die Einordnung von Pedelecs mit Tretunterstützung bis 25 km/h und zusätzlicher Anfahrhilfe ohne Tretunterstützung bis 6 km/h. Unter Hinweis auf die Definition des Kraftfahrzeugs¹⁰ oder der eigenen Antriebsmaschine¹¹ wird vertreten, dass diese eindeutig als Kraftfahrzeug anzusehen seien. Dies überzeugt nicht, weil die Definition des Kraftfahrzeugs bei der Beurteilung der durch die Richtlinie vorgegebenen Ausnahme wenig hilft. Auch Pedelecs ohne Anfahrhilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h haben einen Motor und müssten nach dieser Definition immer auch als Kraftfahrzeug gelten. Die Pedelecs erfüllen die in § 15 Nr. 8 bzw. Art. 1 lit. h genannten Kriterien der Verordnung bzw. der Richtlinie nicht, weil zusätzlich noch eine Anfahrhilfe vorhanden ist. Die Anfahrhilfe bis 6 km/h fällt jedoch unter die in § 15 Nr. 1 bzw. Art. 1 lit. a genannte Ausnahme. Pedelecs mit Tretunterstützung bis 25 km/h und Anfahrhilfe bis 6 km/h sind damit Fahrzeuge **und** Fahrräder im Sinne der Richtlinie, aber keine Kraftfahrzeuge. Unter Berücksichtigung einer richtlinienkonformen Auslegung sind damit Pedelecs bis 25 km/h und Anfahrhilfe bis 6 km/h keine Kraftfahrzeuge und damit ebenfalls als Fahrräder zu qualifizieren.

4. Pedelecs mit einer Geschwindigkeit bis zu 45 km/h

Bei der Einordnung von schnellen Pedelecs mit Trethilfe bis 45 km/h ist zunächst klar, dass diese nicht ausgenommen sind und deshalb als Kraftfahrzeuge gelten.¹² Danach müsste das schnelle Pedelec nicht wegen der Leistung, aber wegen der Geschwindigkeit bei Tretunterstützung als Kleinkraftrad gelten. Dagegen wird vertreten, dass nicht auf die Geschwindigkeit mit

Tretunterstützung abzustellen und das schnelle Pedelec deshalb als Leichtmofa anzusehen sei.¹³ Daran ist zunächst richtig, dass Leichtmofas im Pedalbetrieb (ohne Motor) höhere Geschwindigkeiten als 20 km/h erreichen können, ohne dass dies rechtlich anders zu bewerten ist. Der Unterschied zu der im Pedalbetrieb beim Leichtmofa zu erreichenden Geschwindigkeit ist die Motorunterstützung über 20 km/h, weshalb die Vorgaben der Leichtmofa-Ausnahmereverordnung nicht mehr erfüllt werden. Aus diesem Grund ist das schnelle Pedelec als Kleinkraftrad zu bewerten.

IV. Rechtsfolgen

Die Rechtsfolgen sind nicht nur von der rechtlichen Qualifikation als Fahrrad oder Kraftfahrzeug abhängig, teilweise sind noch weitere Bestimmungen und Ausnahmen zu beachten.

1. Zulassung, Betriebserlaubnis und Steuer

Fahrräder sind von der Zulassung befreit. Für diese gelten die Bau- und Betriebsvorschriften in den §§ 63 ff. StVZO.¹⁴ Dies gilt auch für Pedelecs ohne Anfahrhilfe bis zu einer Geschwindigkeit bis zu 25 km/h. Selbst wenn man Pedelecs mit Anfahrhilfe als Kraftfahrzeuge ansehen wollte, sind diese nach § 1 FZV mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h von der Zulassung befreit.¹⁵ Leichtmofa, Mofa und Kleinkraftrad sind ebenso zulassungsfrei (§ 3 Abs. 2 Nr. 1 lit. d FZV), aber betriebserlaubnispflichtig (§ 18 Abs. 3 StVZO, § 4 Abs. 1 FZV). Die Steuerfreiheit folgt der Zulassungsfreiheit (§ 3 Nr. 1 KraftStG).

2. Fahrerlaubnis und Mindestalter

Radfahrer benötigen keine Fahrerlaubnis. Von der Fahrerlaubnispflicht sind auch Mofas ausgenommen (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 FeV). Wenn man keine gültige Fahrerlaubnis¹⁶ besitzt oder nach dem 31.4.1965 geboren wurde (§ 76 Nr. 3 FeV), ist

⁸ Huppertz, NZV 2010, 390 (391); Ternig, zfs 2010, 2 (4); Mitteilung der Juristischen Zentrale des ADAC, Rechtliche Einordnung von Pedelecs und E-Bikes (Stand 07/2011), über www.adac.de abrufbar; ADFC-Information zu Pedelecs und E-Bikes (Stand August 2010) über www.adfc.de abrufbar.

⁹ Ternig (o. Fn 8).

¹⁰ Ternig (o. Fn 8), 3.

¹¹ Huppertz (o. Fn 8).

¹² Huppertz (o. Fn 8), 392; Ebenso die Antwort der Bundesregierung (o. Fn 1), 4 „als Kleinkrafträder einzustufen“.

¹³ ADFC-Information zu Pedelecs und E-Bikes (o. Fn 8).

¹⁴ Da Pedelecs in Tests häufig Schwächen bei den Bremsen zeigen, wäre eine entsprechende Änderung in § 65 StVZO mit Anforderungen an den Bremsweg, abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit, dringend erforderlich.

¹⁵ Huppertz (o. Fn 8), 391.

¹⁶ Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. (2011), § 5 FeV, Rn 3, eine beschränkte oder gültige ausländische Fahrerlaubnis genügt.

für das Führen von Mofas nach § 5 FeV jedoch eine Prüfbescheinigung erforderlich. Führer eines Kraftfahrzeuges müssen das 15. Lebensjahr vollendet haben (§ 7 Abs. 1 Nr. 5 StVZO). Für Pedelecs mit Anfahrhilfe bis 6 km/h ist deshalb umstritten, ob eine Prüfbescheinigung erforderlich ist. Nach der Fahrerlaubnis-Verordnung gibt es keine Freistellung bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h, weshalb dies keine Fahrerlaubnisfreiheit begründet.¹⁷ Da diese jedoch unter die Ausnahme der Verordnung bzw. Richtlinie fallen und deshalb als Fahrrad anzusehen sind, dürfte auch hier keine Fahrerlaubnis erforderlich sein. Bei den schnellen Pedelecs ist aufgrund der unterschiedlichen Qualifizierung dagegen umstritten, ob eine Prüfbescheinigung als Mofa ausreicht¹⁸ oder eine Fahrerlaubnis der Klasse M erforderlich ist.¹⁹ Da die schnellen Pedelecs nicht als Fahrrad gelten und motorunterstützt schneller als die in § 4 Abs. 1 Nr. 1 FeV vorgegebenen 25 km/h fahren, können diese fahrerlaubnisrechtlich nicht mehr als Mofa angesehen werden. Es ist deshalb eine Fahrerlaubnis der Klasse M erforderlich, die erst ab einem Mindestalter von 16 Jahren erteilt werden kann (§ 10 Abs. 1 Nr. 4 FeV). Ein Verstoß hiergegen wird als Straftat (Fahren ohne Fahrerlaubnis) geahndet (§ 21 StVG). Die Prüfbescheinigung für Mofas ist dagegen keine Fahrerlaubnis, eine Zuwiderhandlung stellt deshalb nur eine Ordnungswidrigkeit dar.²⁰

3. Helmpflicht

Wer Krafträder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h führt, muss nach § 21a Abs. 2 StVO während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen. Für Radfahrer besteht nach dem klaren Wortlaut keine gesetzliche Pflicht einen Helm zu tragen.²¹ Ein Fahrradhelm beim Fahren mit Pedelecs bis 25 km/h ohne und mit Anfahrhilfe ist aufgrund der Verletzungsgefahr sinnvoll, eine Pflicht besteht aber nicht. Vereinzelt wird eine Helmpflicht auch für schnelle Pedelecs verneint.²² Für Leichtmofas, die bauartbedingt nur eine Geschwindigkeit bis 20 km/h erreichen dürfen, bestimmt § 2 Leichtmofa-Ausnahmeverordnung, dass „abweichend“ von 21a Abs. 2 StVO keine Helmpflicht besteht. Sofern Leichtmofas im Pedalbetrieb höhere Geschwindigkeiten erreichen, besteht auch dann keine Verpflichtung einen Helm zu tragen. Die höheren Geschwindigkeiten beim schnellen Pedelec werden aber nicht ausschließlich im Pedalbetrieb erreicht, sondern mit Motorunterstützung, weshalb erst recht eine Helmpflicht besteht.²³ Der Verstoß gegen die Helmpflicht wird als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld von 15 EUR geahndet (Lfd.-Nr. 101 BKatV). Eine Verletzung der Helmpflicht begründet bei Unfällen mit adäquater Kopfverletzung einen Mitverschuldenseinwand nach § 254 BGB, wobei bei Verletzungen vor denen der Helm schützen soll, der Anscheinsbeweis für eine Ursächlichkeit spricht.²⁴

4. Radwegbenutzung, freigegebene Einbahnstraßen und Anhänger mit Kindern

Fahrzeuge müssen grundsätzlich die Fahrbahn benutzen (§ 2 Abs. 1 StVO). Dies gilt auch für Fahrräder, die nur einzeln hintereinander fahren dürfen, es sei denn der Verkehr wird nicht behindert oder es handelt sich um eine Fahrradstraße (Zeichen 244). Eine Pflicht den Radweg zu benutzen besteht für Radfahrer – mit Ausnahme von Kindern bis zu 10 Jahren – nur dort, wo dies ausdrücklich durch Verkehrszeichen (Zeichen 237, 240 u. 241)²⁵ angeordnet wird (§ 2 Abs. 1, 4 S. 2 StVO). Für Pedelecs bis 25 km/h ohne und mit Anfahrhilfe²⁶ gilt dann die Pflicht den Radweg zu benutzen. Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas, soweit nicht durch Zusatzzeichen („keine Mofas“) ausgeschlossen, Radwege nutzen (§ 2 Abs. 4 S. 6 StVO). Radwege innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen dagegen nur dann von Mofas benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen („Mofa frei“) gestattet ist. In Einbahnstraßen, die in Gegenrichtung für Fahrräder durch Zusatzzeichen freigegeben sind, dürfen Mofas nicht in Gegenrichtung einfahren. Dies gilt auch für Radfahrern freigegebene Fußgängerzonen (Zeichen 242). Fahrradstraßen (Zeichen 244) dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern dagegen nur benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Nur hinter Fahrrädern dürfen höchstens 2 Kinder bis zum vollendeten 7. Lebensjahr in Anhängern mitgenommen werden, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind (§ 21 Abs. 3 S. 2 StVO). Die Missachtung der Radwegbenutzungspflicht wird mit einem Bußgeld von 15 EUR (Lfd.-Nr. 7.1 BKatV) geahndet und kann zivilrechtlich zu einer (Mit-) Haftung des Radfahrers führen.²⁷

¹⁷ Huppertz (o. Fn 8), 392; Ebenso Mitteilung der Juristischen Zentrale des ADAC, Rechtliche Einordnung von Pedelecs und E-Bikes (o. Fn 8).

¹⁸ So ADFC-Information zu Pedelecs und E-Bikes (o. Fn 8).

¹⁹ So Mitteilung der Juristischen Zentrale des ADAC, Rechtliche Einordnung von Pedelecs und E-Bikes (o. Fn 8).

²⁰ Huppertz (o. Fn 8), 392; Dauer (o. Fn 16), Rn 9.

²¹ Anders wegen ihrer besonderen Gefährdung bei Radfahrern, die Rennsport betreiben: OLG Düsseldorf, NJW 2007, 3075; OLG Saarbrücken, NZV 2008, 202, dagegen zu Recht kritisch Kettler, NZV 2007, 603.

²² So ADFC-Information zu Pedelecs und E-Bikes (o. Fn 8).

²³ Ebenso Mitteilung der Juristischen Zentrale des ADAC, Rechtliche Einordnung von Pedelecs und E-Bikes (o. Fn 8). Unklar dagegen die Antwort der Bundesregierung (o. Fn 1), 4, die hinsichtlich der Helmpflicht auf die Einordnung als Kleinkraft und die Vorbemerkung verweist, wonach geprüft werden soll, ob das Tragen von Fahrradhelmen (!) vorgeschrieben oder empfohlen werden soll.

²⁴ Vgl. BGH, NJW 1965, 1075; BGH, NJW 1983, 1380 = zfs 1983, 194; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßerverkehrsrecht, (o. Fn 16), § 21a StVO, Rn 23, 25 m.w.N.

²⁵ Zeichen 237 „Radweg“ oder Zeichen 240 bzw. 241 „gemeinsamer bzw. getrennter Fuß- und Radweg“.

²⁶ Anders Mitteilung der Juristischen Zentrale des ADAC, Rechtliche Einordnung von Pedelecs und E-Bikes (o. Fn 8).

²⁷ Vgl. König, (o. Fn 24), § 2 StVO, Rn 67 m.w.N.

5. Versicherungsrecht

Fahrräder unterfallen nicht dem Pflichtversicherungsgesetz, weil sie keine Kraftfahrzeuge sind (§ 1 PflVG). Auch Pedelecs mit Anfahrhilfe, sofern man diese als Kraftfahrzeuge ansieht, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 6 km/h sind von der Pflichtversicherung ausgenommen (§ 2 Abs. 1 Nr. 6a PflVG). Leichtmofas, Mofas und Kleinkraftmäder müssen dagegen ein Versicherungskennzeichen führen (§§ 4 Abs. 3, 26 FZV). Das schnelle Pedelec ist deshalb unstreitig auch versicherungskennzeichenpflichtig. Ein Verstoß hiergegen ist nach § 6 PflVG strafbewehrt.

a. Haftpflichtversicherung

Der Versicherungsschutz für Radfahrer ist in der privaten Haftpflichtversicherung mit umfasst, die auch die Abwehr unberechtigter Ansprüche bedingungsgemäß beinhaltet. Es ist deshalb jedem Radfahrer dringend anzuraten einen Haftpflichtversicherungsvertrag mit ausreichender Deckungssumme abzuschließen, um möglicherweise existenzgefährdende Risiken abzusichern. Pedelecs ohne Anfahrhilfe sind vom Versicherungsschutz mit umfasst. Bei Pedelecs bis 25 km/h mit Anfahrhilfe wird vertreten, dass diese als Kraftfahrzeug nicht vom Haftpflichtversicherungsschutz umfasst sind („je nach Versicherungsvertrag“), weshalb sich eine Deckungslücke ergebe.²⁸ In der Privathaftpflichtversicherung sind Schäden, die durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs verursacht sind, ausgeschlossen. In Nr. 3.1 Abs. 2 der Allgemeinen (Muster-)Bedingungen für die Haftpflichtversicherung (AHB 2008) heißt es insoweit, dass die „Risiken aus dem Halten oder Gebrauch von versicherungspflichtigen Kraft-, Luft- oder Wasserfahrzeugen“ vom Versicherungsschutz nicht umfasst sind. Diese so genannte „kleine Benzinklausel“ gilt, trotz der missverständlichen Bezeichnung, auch für Elektromotoren. Daneben werden regelmäßig noch besondere Bedingungen vereinbart, die aber in den Musterbedingungen zur Privathaftpflichtversicherung Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als 6 km/h Höchstgeschwindigkeit in den Versicherungsschutz wieder einschließen (Nr. 3.2 Abs. 1 BesBed PHV). Danach fällt auch das Pedelec mit Anfahrhilfe, unabhängig von der Einstufung als Fahrrad oder Kraftfahrzeug, regelmäßig unter den Haftpflichtversicherungsschutz. Von den Musterbedingungen kann jedoch durch Ausschluss von Kraftfahrzeugen bis 6 km/h bzw. Einschluss gegen Beitragszuschlag abgewichen werden. Da aber die Benzinklausel der Abgrenzung zwischen den Bereichen der Privathaftpflichtversicherung und der Kfz-Haftpflichtversicherung dient, darf der Versicherungsnehmer erwarten, dass keine Deckungslücke entsteht, wenn er für das betreffende Fahrzeug in der Kfz-Haftpflichtversicherung keinen Versicherungsschutz hätte erlangen können.²⁹ Das Pedelec mit Anfahrhilfe ist deshalb vom Haftpflichtversicherungsschutz umfasst.

b. Diebstahlversicherung

Je nach der Qualifizierung als Fahrrad oder Kraftfahrzeug ergeben sich auch Besonderheiten für den Versicherungsschutz wegen Diebstahls. Da die Pedelecs teilweise sehr teuer (im Schnitt 600 EUR bis 3.800 EUR) sind, besteht ein Interesse, sie gegen Diebstahl zu versichern. Einfacher Diebstahl von Fahrrädern ist in den Hausrat-Versicherungsbedingungen (VHB) regelmäßig nicht mehr mitversichert.³⁰ Versicherungsschutz kann jedoch in der Hausratversicherung durch eine spezielle Klausel 7110 gesondert vereinbart werden. Für Fahrräder erstreckt sich der Versicherungsschutz danach auch auf „Schäden durch Diebstahl, wenn nachweislich das Fahrrad zur Zeit des Diebstahls in verkehrüblicher Weise durch ein Schloss gesichert war und außerdem der Diebstahl zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr verübt wurde oder sich das Fahrrad zur Zeit des Diebstahls in Gebrauch oder in einem gemeinsamen Fahrradabstellraum befand“. Soweit das Pedelec mit Anfahrhilfe als Kraftfahrzeug definiert wird, müsste zum Diebstahlschutz eine Teilkaskoversicherung abgeschlossen werden, was aber bei versicherungsfreien Fahrzeugen nicht möglich sein dürfte. Auch hier darf der Versicherungsnehmer aber erwarten, dass das Pedelec mit Anfahrhilfe unter den Schutz einer gesondert vereinbarten Klausel in die Hausratversicherung fällt. Daneben werden gesonderte Diebstahlversicherungen für Fahrräder zumeist beim Kauf angeboten, die im besten Fall im Vergleich zur Hausratversicherung einen umfassenderen Versicherungsschutz bei höheren Prämien bieten. Dabei kommt es beim Kauf nicht darauf an, ob es sich um ein Fahrrad oder Kraftfahrzeug handelt, weil im Zweifel das gekaufte Fahrzeug versichert werden sollte. Wird der Vertrag gesondert abgeschlossen und das versicherte Fahrzeug nicht genau bezeichnet, können dagegen Probleme auftreten. Diebstahlschutz für Pedelecs mit Tretunterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h besteht nur bei Abschluss einer (zusätzlichen) Teilkaskoversicherung.

6. Bußgeld- und Strafrecht

Die Einordnung als Fahrrad oder Kraftfahrzeug kann weiterhin erhebliche Auswirkungen im Bußgeld- und Strafrecht haben. Beispielsweise wird ein qualifizierte Rotlichtverstoß (Rotlicht länger als 1 sec) bei Radfahrern mit 100 EUR und 1 Punkt geahndet, während der Kraftfahrzeugfahrer für den gleichen Verstoß mit 200 EUR, 4 Punkten und 1 Monat Fahrverbot (lfd.-Nr. 132. BKatV i.V.m. § 3 Abs. 6 BKatV) belegt wird. Ein weiteres Beispiel ist das verbotswidrige Benutzen

²⁸ So Mitteilung der Juristischen Zentrale des ADAC, Rechtliche Einordnung von Pedelecs und E-Bikes (o. Fn 8).

²⁹ Vgl. BGH, NJW-RR 1989, 412 = zfs 1989, 173 (Leitsatz).

³⁰ Musterbedingungen VHB 2000. Einfacher Diebstahl an Fahrrädern war nur bis zu den VHB 1974 bis zu einer Entschädigungsgrenze von 500 DM vom Versicherungsschutz mit umfasst.

eines Mobiltelefons. Hier wird der Radfahrer mit 25 EUR (Ifd.-Nr. 246.2 BKatV) und der Kraffradfahrer mit einem Bußgeld von 40 EUR und 1 Punkt (Ifd.-Nr. 246.1 BKatV) belangt. Die erheblichen Unterschiede zeigen sich auch bei Alkoholdelikten. Die 0,5 Promille-Grenze in § 24a StVG gilt nach herrschender Meinung auch für Mofafahrer.³¹ Der Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit (§ 316 StGB) von 1,1 Promille soll ebenso für Mofa- und für Leichtmofafahrer gelten,³² was jedoch für letztere nicht unbestritten ist.³³ Dagegen gilt bei Fahrradfahrern die 0,5 Promille-Grenze nicht und eine absolute Fahruntüchtigkeit wird nach heutiger Auffassung erst bei 1,6 Promille angenommen.³⁴ Da das Leichtmofa auch bei ausschließlichem Pedalbetrieb ein Kraftfahrzeug bleibt, kann für dieses nicht der Grenzwert von Radfahrern angenommen werden. Je nach Einordnung von Pedelecs mit Anfahrhilfe und schnellen Pedelecs als Fahrrad, Kraffrad oder Leichtmofa wären entsprechend andere Promil-

lewerte zugrunde zu legen und gegebenenfalls ein Irrtum zu berücksichtigen. Nach der hier vertretenen Auffassung können dagegen nur Pedelecs mit Anfahrhilfe als Fahrräder angesehen werden, während für schnelle Pedelecs als Kraftfahrzeuge höhere Promillegrenzen gelten.

V. Fazit

Die mit der Klassifizierung von Elektrofahrrädern einhergehenden juristischen Konsequenzen können erheblich voneinander abweichen, was dem Verbraucher aber im Regelfall nicht bewusst sein dürfte. Es besteht insoweit hoher Beratungsbedarf. Die Auswirkungen in der Praxis und erste Gerichtsurteile bleiben abzuwarten. Die nachfolgende Übersicht soll die wesentlichen Unterschiede verdeutlichen.

Typ	Pedelec bis 25 km/h	Pedelec bis 25 km/h Anfahrhilfe	S-Pedelec bis 45 km/h	Elektrofahrrad bis 20 km/h	Elektrofahrrad bis 25 km/h	Elektrofahrrad bis 45 km/h
Leistung	0,25 kW	0,25 kW	0,5 kW	0,5 kW	1 kW	4 kW
Höchstgeschwindigkeit						
Ohne Treten	0 km/h	6 km/h	0 km/h	20 km/h	25 km/h	45 km/h
Mit Treten	25 km/h	25 km/h	45 km/h			
Klassifikation	Fahrrad	Fahrrad¹	Kleinkraffrad¹	Leichtmofa	Mofa	Kleinkraffrad
Fahrerlaubnis	keine	keine ²	Klasse M ²	Mofa ³	Mofa ³	Klasse M
Mindestalter	keins	keins ²	16 Jahre ²	15 Jahre	15 Jahre	16 Jahre
Helmpflicht	nein	nein ²	ja ²	nein	ja	ja
Radwegbenutzungspflicht	ja	ja ²	nein	nein	nein	nein
Haftpflichtversicherung	Privat	Privat ²	Versicherungskennzeichen	Versicherungskennzeichen	Versicherungskennzeichen	Versicherungskennzeichen
Diebstahlversicherung (wenn vereinbart)	Hausratversicherung	Hausratversicherung	Teilkasko	Teilkasko	Teilkasko	Teilkasko
Bußgeld- u. Strafrecht	Fahrrad	Fahrrad ²	Kfz ²	Kfz ²	Kfz	Kfz

1 Andere Ansicht: Leichtmofa.

2 Rechtslage umstritten.

3 Wenn man keine gültige Fahrerlaubnis besitzt oder nach dem 31.4.1965 geboren wurde.

³¹ OLG Frankfurt, NJW 1976, 1161; OLG Düsseldorf, VRS 1992, 266; OLG Düsseldorf, NZV 1997, 83 = NJW 1997, 1649 (Leitsatz), was ebenso für das Alkoholverbot für Fahranfänger in § 24c StVG gelten dürfte.

³² BGHSt 30, 251 = BGH, NJW 1982, 588 = zfs 1981, 385.

³³ LG Oldenburg, DAR 1990, 72 = zfs 1990, 143 (Leitsatz).

³⁴ Vgl. König, (o. Fn 24), § 316 StGB, Rn 18; die früher in BGHSt 34, 133 = NJW 1986, 2650 = zfs 1986, 285, angenommene absolute Fahruntüchtigkeit für Radfahrer ab 1,7 Promille dürfte wegen des heute anzusetzenden geringeren Sicherheitszuschlages überholt sein.