

Noch Fahrrad oder schon Mofa?

Dortmund . E-Bikes, vor allem Pedelecs, boomen. Das Radeln mit Unterstützung ist sehr beliebt. Die Verkaufszahlen sind explodiert.



Mit Pedelec und E-Bike ist man zwar schnell unterwegs, doch auch mit diesen Fortbewegungsmitteln gibt es im Straßenverkehr einiges zu beachten. FOTO DPA-TMN

Mit den Verkaufszahlen nehmen auch die Unfälle mit den „unterstützten“ Rädern im Straßenverkehr zu. Das ist logisch. Dazu später mehr. Zunächst ein kurzer Überblick: Was ist eigentlich ein E-Bike und was ein Pedelec?

E-Bikes besitzen einen tretunabhängigen Antrieb. Sie gelten als Leichtmofa, wenn sie unter anderem nicht mehr als 500 Watt Leistung bereitstellen und eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h erreichen. E-Bikes, die bis zu 25 km/h schnell werden, gelten als Mofa. E-Bikes bis 45 km/h fallen unter den Begriff der Kleinkrafträder. Unabhängig von der Höchstgeschwindigkeit bedürfen E-Bikes in jedem Fall einer Betriebserlaubnis. Laut des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) spielen sie am Markt jedoch keine große Rolle.

Anders bei den **Pedelecs** . Die unterstützen den Fahrenden nur, solange auch tatsächlich in die Pedale getreten wird. Beträgt die Leistung dieser Trethilfe nicht mehr als 250 Watt und endet die Unterstützung bei maximal 25 km/h (oder wenn „das Treten“ eingestellt wird), so bleibt dem Gefährt der Status des Fahrrades erhalten. Schnelle Pedelecs (sogenannte S-Pedelecs), die die Grenzwerte überschreiten und nicht schneller als 45 km/h sind, zählen dagegen zu den Kraftfahrzeugen.

Das Landgericht Saarbrücken hat in diesem Zusammenhang entschieden, dass von Pedelecs keine erhöhte Betriebsgefahr ausgehe. Auch ein Pedelec sei ein „normales“ Fahrrad, sodass ein Pedelec-Fahrer bei einem Unfall nicht stärker hafte als

„normale“ Radler. Haftungsrechtlich sei ein Pedelec also so zu behandeln wie ein Fahrrad ohne Antriebshilfe. In dem konkreten Fall hatte ein Pedelec-Fahrer hinter einem Auto zum Überholen angesetzt, als dieses nach links in ein Grundstück einbiegen wollte. Das Gericht entschied, dass der Autofahrer zu zwei Dritteln und der Pedelec-Fahrer zu einem Drittel hafte – der Fahrer eines normalen Fahrrads hätte auch nicht höher haften müssen (AZ: 13 S 107/13).

Aussage gegen Aussage

Aus einem aktuellen Fall, der im März vor dem Amtsgericht Cloppenburg verhandelt worden ist, geht anderes hervor. Denn dort ging es um ein E-Bike, dem das Gericht ein höheres Gefahrenpotenzial als einem herkömmlichen Fahrrad bescheinigte. Was war passiert? Ein E-Biker war mit einem Mitglied einer ihm entgegenkommenden Gruppe jugendlicher Fahrradfahrer kollidiert. Der Mann hielt zunächst in einer Bucht, fuhr aber wieder an, bevor ihn der letzte Radler aus der Kolonne passiert hatte. Mit diesem kam es zur Kollision.

Der E-Biker behauptete, der Jugendliche habe ihn schlicht und einfach übersehen. Er forderte Schadenersatz und Schmerzensgeld. Der Jugendliche warf dem Mann hingegen vor, viel zu schnell gewesen zu sein und nicht genügend Abstand eingehalten zu haben. Letztlich stand Aussage gegen Aussage. Mangels neutraler Zeugen konnte der tatsächliche Hergang nicht rekonstruiert werden. An dieser Stelle kam dann die erhöhte Betriebsgefahr eines E-Bikes ins Spiel. Die Tatsache, dass der Mann aus dem Stand „motorisiert“ beschleunigt hatte, gereichte ihm zum Nachteil. Die Klage wurde abgewiesen (AZ: 21 C 778/19).

UnsereExperten

Das **Redaktionsbüro Büser** erklärt Fragen rund ums Thema „Recht“ – für alle verständlich.

Haben Sie **Fragen** zum heutigen Thema? Schreiben Sie an gut-zu-wissen@rnw.press – eine Frage wird ein Experte am Samstag beantworten.

Das Thema in der nächsten Woche : „Wenn der Mieter stirbt: Das Mietverhältnis endet nicht mit dem Tod.“