

Zeitschrift für

# VERKEHRS- RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

Februar 2013

# 02

37 – 72

Beitrag

## Parkflächen als Straßen im Sinne der Straßenverkehrsordnung 1960?

Markus Zeinhofer und Gottfried Zöbl ➔ 40

Gesetzgebung und Verwaltung

**Bundesrecht** Gerhard Pürstl ➔ 48

Rechtsprechung

**Außergewöhnliche Betriebsgefahr eines bei Glatteis  
hängengebliebenen Sattelzugs** ➔ 49

**Vorrang des Fließverkehrs bei nicht geräumter Verbindungsstraße**  
Georg Kathrein ➔ 52

**Pistenkollisionsunfall zwischen Ski- und Snowboardfahrer**  
Herbert Gschöpf ➔ 54

**Totalschadensabrechnung bei Leasingfahrzeug**  
Wolfgang Reisinger ➔ 61

Judikaturübersicht Verwaltung

**Entziehung der Lenkberechtigung wegen Alkoholdelikten,  
tatsächliches Lenken oder Inbetriebnehmen erforderlich** ➔ 65

**Keine Kenntnis von der Entziehung, dieser Umstand ist  
entsprechend zu werten** ➔ 66

Kuratorium für Verkehrssicherheit

## Spannungsfeld E-Bike

Claudia Riccabona-Zecha und Bernd Hildebrandt ➔ 67

# Spannungsfeld E-Bike

Mit dem sogenannten E-Bike wurde das Rad zwar nicht völlig neu erfunden; dennoch ist damit ein neues Zeitalter auf den Straßen angebrochen. Der Ansturm auf Elektrofahrräder macht es erforderlich, nicht nur unser Bewusstsein in Bezug auf veränderte Bewegungs- und Begegnungsmuster zu schärfen, sondern auch zu überprüfen, ob die (auf Fahrräder zugeschnittenen) rechtlichen Rahmenbedingungen für den Straßenverkehr die Sicherheit von E-Bike-Fahrern ausreichend gewährleisten können.

Von **Claudia Riccabona-Zecha** und **Bernd Hildebrandt**

ZVR 2013/40

RL 2002/24/EG;  
 § 2 Abs 1  
 Z 22 StVO;  
 § 1 Abs 2 a KFG

E-Bike;  
 Elektrofahrrad;  
 Fahrrad;  
 Pedelec

## Inhaltsübersicht:

- |   |  |
|---|--|
| <p>A. Eingebauter Rückenwind: Das E-Bike liegt im Trend</p> <p>B. Einordnung und damit verbundene Rechtsfolgen nach österreichischer Rechtslage</p> | <p>1. Elektrofahrräder mit Tretunterstützung (sog Pedelecs)</p> <p>2. E-Bikes ohne Tretunterstützung (E-Scooter)</p> <p>3. E-Mopeds, S-Pedelecs</p> <p>C. Aspekte zum Thema Risikoanalyse</p> <p>D. Reformüberlegungen</p> |
|---|--|

1. Der europäische Weg
  2. Modifikation der Bestimmungen für Pedelecs?
  3. Differenzierte rechtliche Behandlung von E-Scootern?
  4. Zukunft der S-Pedelecs?
- E. Schlussworte

### A. Eingebauter Rückenwind: Das E-Bike liegt im Trend

Steigende Spritpreise sowie ein zunehmendes ökologisches Denken haben in den letzten Jahren, insb in städtischen Bereichen, offenbar viele Menschen dazu veranlasst, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und vermehrt auf umweltbewusste Verkehrsmittel umzusteigen;<sup>1)</sup> dabei gewinnt das Fahrrad als umweltfreundlichstes und gleichzeitig kostengünstigstes Fahrzeug auch für Alltags- und Berufswege immer mehr an Bedeutung.

Das Elektrofahrrad, wie wir es heute kennen, stellt im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad noch eine relativ neue Form der Fortbewegung dar. Die Vorteile liegen auf der Hand: Es verbindet die Annehmlichkeiten eines Fahrrads mit dem Komfort eines auf Abruf zur Verfügung stehenden elektrischen Zusatzantriebs. Das Prinzip der Tretunterstützung ermöglicht es damit auch weniger sportlichen Personen, Steigungen ohne großen Kraftaufwand zu überwinden.

Die Verkaufszahlen von E-Bikes in Europa sind in den letzten Jahren so stark gestiegen, dass man von einem E-Bike-Boom sprechen kann. Während der Fahrradabsatz in der Europäischen Union in den letzten Jahren relativ konstant geblieben ist, hat sich die Anzahl der jährlich verkauften E-Bikes seit 2008 von rd 300.000 auf rd 900.000 im Jahr 2011 verdreifacht.<sup>2)</sup> In Österreich hat sich der Verkauf von E-Bikes von rd 10.000 Stück im Jahr 2009 auf rd 35.000 Stück im Jahr 2011 ebenfalls beachtlich gesteigert.<sup>3)</sup> Grund dafür ist neben der Erweiterung der Produktpalette auch das Angebot von wesentlich kostengünstigeren Modellen. So ist heute ein breites Spektrum verschiedenartiger Systeme verfügbar, und der Markt entwickelt sich rasant weiter. Wie sich jedoch die diversen technischen Ausführungen auf die Verkehrssicherheit ihrer Nutzer auswirken, ist derzeit noch nicht bekannt.

Um mehr über die Risikofaktoren von E-Bikes zu erfahren, führt das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) zur Zeit mehrere Studien mit unterschiedlichen Methoden durch – zB Medienanalysen, Fahrversuche, Naturalistic Observations, Geschwindigkeitsmessungen, Nutzerbefragungen, Verkehrszählungen. Parallel dazu werden auch die rechtlichen Regelungen in Österreich und anderen Staaten Europas erhoben und analysiert. Letztendlich soll die Frage geklärt werden, ob die derzeitige Rechtslage in Österreich den Anforderungen an die Verkehrssicherheit gerecht wird.

### B. Einordnung und damit verbundene Rechtsfolgen nach österreichischer Rechtslage

Der Begriff „E-Bike“ wird in Österreich salopp für alle elektrisch angetriebenen Fahrräder angewandt – unab-

hängig davon, ob das Fahrzeug zur Gänze oder nur tretunterstützend von einem Elektromotor angetrieben wird; die Energieversorgung erfolgt durch einen (meist abnehmbaren) Akku, der über eine herkömmliche Steckdose aufgeladen werden kann. **Abhängig von Leistung und Bauartgeschwindigkeit** erfolgt nach österreich Recht eine Einordnung als

- „Fahrrad“ iS der Straßenverkehrsordnung (StVO)<sup>4)</sup> oder als
- „Kraftrad“, was weitreichende kraftfahr- und fährerscheinrechtliche Folgen nach sich zieht.

### 1. Elektrofahrräder mit Tretunterstützung (sog Pedelecs)

Gem § 2 Abs 1 Z 22 StVO handelt es sich bei einem Fahrrad um ein Fahrzeug, das mit einer Vorrichtung zur Übertragung der menschlichen (Muskel-)Kraft auf die Antriebsräder ausgestattet ist. Fachsprachlich korrekt als Pedelecs<sup>5)</sup> werden solche Fahrräder bezeichnet, die zusätzlich mit einem elektrischen Hilfsmotor ausgestattet sind, aber nicht ausschließlich durch diesen Motor angetrieben werden können; der Motor unterstützt also bloß das Treten. Nachdem solche Fahrzeuge vorwiegend die Charakteristika von Fahrrädern iSd StVO aufweisen, gelten Pedelecs rechtlich als „normale“ **Fahrräder**, wenn sie mit einem elektrischen Antrieb mit einer **höchsten zulässigen Leistung von max 600 Watt** und einer **Bauartgeschwindigkeit von max 25 km/h** ausgerüstet sind.<sup>6)</sup> Die Benutzer derartiger Fortbewegungsmittel sind daher als **Radfahrer** zu qualifizieren.

Entsprechend dieser Einordnung treffen für Pedelec-Fahrer auch die für Radfahrer geltenden Regelungen zu, also jene straßenpolizeilichen Normen der **StVO**, nicht aber die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen des **KFG** und des **FSG**.<sup>7)</sup>

### 2. E-Bikes ohne Tretunterstützung (E-Scooter)

Neben Pedelecs gibt es auch E-Bikes, **die ausschließlich mit einem Elektromotor angetrieben** werden;<sup>8)</sup> der Fahrer muss also nicht in die Pedale treten, um elektrischen Vortrieb zu haben. Diese zwei- oder dreirädrigen Fahrzeuge werden im Allgemeinen als E-Scooter bezeichnet. Sofern diese so motorisiert sind, dass sie eine **höchste zulässige Leistung von nicht mehr als 600 Watt** und eine **Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h** aufweisen,<sup>9)</sup> handelt es sich rechtlich

1) Vgl zB Factsheet Masterplan Radfahren, BMLFUW (2011) [www.klimaaktiv.at/filemanager/download/73535](http://www.klimaaktiv.at/filemanager/download/73535)

2) Vgl Zum Fahrradmarkt in Deutschland und Europa, Daten vom Zweirad-Industrie-Verband, [www.ziv-zweirad.de/public/wpk-2012-zivpraesentation\\_28.08.2012.pdf](http://www.ziv-zweirad.de/public/wpk-2012-zivpraesentation_28.08.2012.pdf)

3) Siehe FN 2.

4) Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960 BGBl 1960/159 idF I 2012/50.

5) = Pedal Electric Cycle.

6) § 1 Abs 2 a KFG (Kraftfahrzeuggesetz 1967 – KFG 1967 BGBl 1967/267 idF I 2012/50).

7) Führerscheingesetz BGBl I 1997/120 idF I 2012/50.

8) Auch Segways sowie Elektroroller fallen in diese Kategorie. (Für Segways wurde erlassmäßig eine Einstufung als Fahrrad vorgenommen; BMVIT 29. 6. 2004, 160680/2-II/St5/04.)

9) § 1 Abs 2 a KFG.

auch hier (lediglich) um **Fahrräder** gem § 2 Abs 1 Z 22 lit d StVO.

Damit gelten die gleichen Bestimmungen wie für Radfahrer bzw Pedelec-Fahrer; dies inkludiert auch die Benützungspflicht von Radfahranlagen.<sup>10)</sup>

### 3. E-Mopeds, S-Pedelects

E-Bikes, deren elektrischer Antrieb die in § 1 Abs 2 a KFG festgelegten Grenzen (600 Watt- sowie 25 km/h-Grenze) überschreitet, gelten nicht als Fahrräder iSd StVO, sondern als **Krafträder** gem § 2 Abs 1 Z 4 KFG, also **Kraftfahrzeuge** mit zwei oder drei Rädern im Anwendungsbereich des Kraftfahrzeuggesetzes (KFG),<sup>11)</sup> der Kraftfahrzeug-Durchführungsverordnung (KDV)<sup>12), 13)</sup> und des Führerscheingesetzes (FSG).<sup>14)</sup>

Das E-Moped mit einer maximalen **Bauartgeschwindigkeit von 45 km/h** und einer maximalen **Nennleistung von 4 kW** gilt daher als **Kraftrad** und wird in die Unterkategorie „**Motorfahrrad**“ der Klasse L1 e (§ 2 Abs 1 Z 14 KFG) eingeteilt. Für solche Kleinkraftfahrzeuge ist die **RL 2002/24/EG** über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge<sup>15)</sup> anwendbar; dh, eine EG-Betriebslaubnis sowie eine Eintragung in die Genehmigungsdatenbank sind erforderlich.<sup>16)</sup>

Aufgrund der bestehenden Grenzen nach dem KFG sind die sog schnellen Pedelects oder **S-Pedelects** ebenfalls als Motorfahrräder einzustufen; dabei handelt es sich um Pedelects, deren Hilfsmotor bei Geschwindigkeiten über 25 km/h nicht aussetzt. Derzeit besteht jedoch in Österreich keine Möglichkeit, S-Pedelects zuzulassen.<sup>17)</sup>

## C. Aspekte zum Thema Risikoanalyse

In Österreich sind bis zum jetzigen Zeitpunkt noch keine objektiven Analysen des Unfallgeschehens mit E-Bikes bekannt, da diese in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik nicht gesondert erfasst werden. Immer wieder erscheinende Medienberichte über Verkehrsunfälle mit E-Bike-Fahrern und der anhaltende E-Bike-Boom sind aber wichtige Hinweise dafür, dass sich die Verkehrssicherheitsarbeit verstärkt mit dieser Thematik auseinandersetzen muss. Es ist daher unerlässlich, spezifische Informationen über das Unfallgeschehen zu erlangen, damit frühzeitig gezielte Maßnahmen für die Prävention von Verkehrsunfällen getroffen werden können.

Die Schweiz war einer der ersten Staaten Europas, der Unfälle mit E-Bike-Beteiligung in seiner Unfallstatistik gesondert erfasste. Im Jahr 2011 sind in der Schweiz 196 E-Biker verunglückt, wovon zwei Personen tödliche und 67 Personen schwere Verletzungen erlitten.<sup>18)</sup> Das Zahlenmaterial lässt erste Tendenzen über Unterschiede im Unfallgeschehen mit Fahrrädern ohne elektrischen Zusatzantrieb erkennen. So weisen die Schweizer Statistiken eine **höhere durchschnittliche Unfallschwere bei E-Bike Unfällen** (rd 34% Schwerverletzte) im Vergleich zu Unfällen mit herkömmlichen Fahrrädern aus (rd 25% Schwerverletzte) und zeigen auch, dass der **Anteil an Alleinunfällen bei verunfallten E-Bike-Fahrern** höher ist.<sup>19)</sup>

Aus diesen Daten lässt sich jedoch nicht unmittelbar eine Risikoanalyse ableiten, alleine schon deshalb nicht, weil die Fallzahlen für belastbare Auswertungen zu klein sind. Aus methodischer Sicht muss man zwischen **nutzerspezifischen** und **fahrzeugspezifischen Risikofaktoren** unterscheiden. Inwieweit der durchschnittlich höhere Verletzungsgrad auf ein höheres Unfallrisiko zurückzuführen ist, kann derzeit noch nicht beantwortet werden. Der höhere Anteil an Alleinunfällen könnte ein Indiz dafür sein, dass es E-Bike-spezifische Probleme gibt. Darüber hinaus zu berücksichtigen ist, dass das Durchschnittsalter von E-Bike-Fahrern deutlich über dem klassischer Radfahrer liegt, wie mehrere Studien zeigen.<sup>20)</sup>

Eine Betrachtung des breiten Spektrums der heute am Markt angebotenen E-Bikes lässt des Weiteren erkennen, dass es in Bezug auf die zum Einsatz kommende **Fahrzeugtechnik** zum Teil **erhebliche Unterschiede** gibt:

- **Bauart:** Motor am Vorderrad, Hinterrad oder Mittelmotor,
- **Antriebsart:** Tretunterstützung, Anfahrhilfe oder rein elektrischer Betrieb,
- **Motorleistung:** 250 Watt bis über 1.000 Watt,
- zu erreichende **Höchstgeschwindigkeit:** 25 km/h oder darüber,
- **Sensorik:** Bewegungs- oder Drehmomentsensor,<sup>21)</sup>
- **Akkuleistung und Positionierung des Akkus,**
- **Fahrzeuggewicht:** 15 kg bis über 70 kg.<sup>22)</sup>

Je nach Fahrzeugsystem fallen die Auswirkungen auf die gesamte Fahrdynamik (Beschleunigung, Fahrgeschwindigkeit, Schwerpunkt, Kurvenverhalten etc) unterschiedlich aus. Höhere Geschwindigkeiten und Fahrzeuggewichte haben unmittelbare Auswirkungen auf Anhaltewege und mögliche Unfallfolgen (aufgrund höherer kinetischer Energie).

## D. Reformüberlegungen

Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten hat sich in den letzten Jahren in Österreich eine sehr liberale Einordnung der E-Bikes entwickelt.

10) § 68 Abs 1 StVO.

11) ZB §§ 36 ff (Zulassung, Kennzeichen, Kfz-Haftpflichtversicherung, wiederkehrende Begutachtung), § 106 Abs 7 (Sturzhilfpflicht).

12) BGBl 1967/399 idF II 2012/278.

13) Vgl Ausrüstungsbestimmungen (Scheinwerfer für Abblendlicht, Begrenzungsleuchten, Schlussleuchten, Rückstrahler, Kennzeichenleuchte, Fahrtrichtungsanzeiger, mind zwei Bremsanlagen, Hupe oder Glocke, Rückspiegel, Geschwindigkeitsmesser ab Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h).

14) ZB Mopedausweis bzw ab 2013 Führerschein der Klasse AM (Mindestalter 16 Jahre).

15) ABi L 2002/124, 1.

16) Früher: Typenschein.

17) Näheres unter Punkt D.4.

18) Datenquelle: ASTRA (Bundesamt für Straßen), Schweizerische Verkehrsunfallstatistik 2012.

19) Vgl zB Auswertung der Befragung von E-Bike-Nutzern in Salzburg, KfV in Kooperation mit ElectroDrive Salzburg (2011).

20) Siehe FN 19.

21) Vgl Go Pedelec Projektkonsortium, vertreten durch Lewis (Hrsg), Go Pedelec! Handbuch (2012) 19–20, abrufbar unter: www.gopedelec.eu

22) So zB einige E-Scooter-Modelle.

## 1. Der europäische Weg

In Verbindung mit der RL 2002/24/EG können sich theoretisch **Grenzfälle** für Österreich ergeben: Diese RL stellt die Ausnahme für die Typgenehmigung auf die Eigenschaft als Pedelec ab; die RL gilt nämlich nicht für Elektrofahrräder, die zum Betrieb eine Pedalbetätigung erfordern und mit einer maximalen Geschwindigkeit von 25 km/h und einer maximalen „**Nenn-dauerleistung**“ von 250 Watt unterwegs sind.<sup>23)</sup> Die österr Bestimmungen hingegen behandeln ein E-Bike dann als Fahrrad, wenn es eine bestimmte Geschwindigkeit (auch max 25 km/h) und Leistung („**höchste zulässige Leistung**“: max 600 Watt) nicht überschreitet, **unabhängig von der Antriebsart**. Mit dieser derzeit fehlenden rechtlichen Unterscheidung zwischen Pedelecs und E-Scootern verschwimmt der Begriff des „Fahrrads“ mit dem typischen Merkmal einer Pedalierpflichtung (wie in anderen europäischen Staaten) immer mehr; dies ist durchaus diskussionswürdig.

Darüber hinaus tragen die unterschiedlichen Begrifflichkeiten „Nenn-dauerleistung“ (EU) und „höchste zulässige Leistung“ (Ö) nicht unbedingt zur Klarheit bei. Technisch gesehen ist es möglich, ein Fahrzeug zu konstruieren, das bei einer maximalen (kurzzeitig zu Verfügung stehenden) Leistung von 600 Watt eine Nenn-dauerleistung (= höchste abrufbare Leistung unter Dauerbetrieb, bei der der Motor nicht überhitzt) von mehr als 250 Watt aufweist. Nach Ansicht des BMVIT kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bei Fahrzeugen, die unter den Ausnahmetatbestand der RL 2002/24/EG fallen, die am Hinterrad (Antriebsrad) abgegebene Leistung ebenfalls nicht mehr als 600 Watt beträgt und diese somit dem § 1 Abs 2 a KFG entsprechen.<sup>24)</sup> Die Fälle von Pedelecs mit über 250 Watt Nenn-dauerleistung sowie E-Scooter, die eben in Österreich rechtlich als „Fahrräder“ einzuordnen sind, nach der RL 2002/24/EG aber als sog **low performance mopeds**, also Kleinkrafträder mit niedriger Leistung (bis 1 kW) klassifiziert werden und daher eine Typgenehmigung in abgespeckter Form aufweisen muss(t)en, stuft das BMVIT derzeit als vernachlässigbar ein, strebt aber für die Zukunft eine Begriffsvereinheitlichung an.<sup>25)</sup>

Im Übrigen hat die Exekutive derzeit keine Möglichkeit, Leistung und Bauartgeschwindigkeit von E-Bikes bei Verkehrskontrollen zu überprüfen. Die gängigen mobilen Rollenprüfstände, die zur Überprüfung von Mopeds eingesetzt werden, sind bei E-Bikes aus technischen Gründen weitestgehend nicht einsetzbar. Eine Handhabe für die Exekutive ist daher aus Gründen der Rechts- und Verkehrssicherheit dringend erforderlich.

## 2. Modifikation der Bestimmungen für Pedelecs?

Bei Pedelecs spricht nach heutigem Wissensstand grundsätzlich nichts dagegen, diese auch weiterhin rechtlich wie Fahrräder zu behandeln.

In Bezug auf die **höchstzulässige Leistung** besteht hingegen noch Diskussions- und Klärungsbedarf, zB, ob für Pedelecs die Leistungsobergrenze von 600 Watt tatsächlich erforderlich und ob diese im Zuge einer angestrebten Harmonisierung der Vorschriften für die Fahrzeugtypisierung an die europäische Fahrzeugklas-

sen anzupassen ist. Derzeit können in Österreich leistungsstärkere Pedelecs erworben werden, die in anderen Staaten Europas nicht wie Fahrräder im Straßenverkehr benutzt werden dürfen, weil dort andere Leistungsobergrenzen gelten.

Darüber hinaus ist zu beraten, inwieweit es sinnvoll sein könnte, ein **Mindestalter** für die Nutzung von Elektrofahrrädern explizit festzulegen. In der Schweiz wurde dies mit einer Festlegung für das 14. Lebensjahr eingeführt. In Österreich gelten hingegen für die Benutzung von Pedelecs die gleichen Altersbestimmungen wie für das Fahren mit herkömmlichen Fahrrädern.<sup>26)</sup> Gegenwärtig noch laufende Untersuchungen des KfV sollen letztendlich Antworten darauf liefern, ob Kinder aufgrund ihrer physischen Voraussetzungen und zB ihrer motorischen Koordinationsfähigkeit und Sensomotorik in der Lage sind, Elektrofahrräder ausreichend sicher zu beherrschen.

## 3. Differenzierte rechtliche Behandlung von E-Scootern?

Neben einfachen E-Scooter-Modellen werden heutzutage auch bis zu 70 kg schwere, „mopedartige“ E-Scooter angeboten. Derzeit sind in Österreich rein elektrisch betriebene E-Scooter Fahrrädern gleichgestellt, soweit sie eine Leistungsgrenze von 600 Watt und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschreiten; sonstige Fahrzeugeigenschaften bleiben bei der rechtlichen Einordnung gänzlich unberücksichtigt. Es gibt zB keine Grenze bzgl des Höchstgewichts als Unterscheidungsmerkmal. Ohne Aufsichtsperson<sup>27)</sup> dürfen auch E-Scooter bereits im Alter von zwölf Jahren (mit Radfahrausweis mit zehn Jahren) auf Straßen mit öffentlichem Verkehr gelenkt werden.

Die Fragen, inwieweit sich die Fahrdynamik bei E-Scootern von herkömmlichen Fahrrädern unterscheidet und wie etwaige Unfallfolgen aussehen, ist derzeit noch nicht abschließend geklärt. Auch hier ist zu untersuchen, ob derartige Fahrzeuge für Kinder geeignet sind oder nicht.

Der Blick über die Grenze zeigt schließlich zB für Deutschland eine gesonderte rechtliche Behandlung von rein elektrisch betriebenen Zweirädern. Dort sind – unterhalb der Kategorie der Kleinkrafträder – Elektrofahrräder ohne Tretunterstützung je nach Leistung und Geschwindigkeit Leichtmofas (max 0,5 kW, max 20 km/h) oder Mofas (max 25 km/h, Helmpflicht) und somit (zwar zulassungsfreie, aber betriebserlaubnis- und versicherungspflichtige) Kraftfahrzeuge; damit ist nicht nur ein Mindestalter von 15 Jahren Voraussetzung, es wird zudem eine Mofa-Prüfbescheinigung benötigt, ersatzweise eine Fahrerlaubnis, gleich-

23) Vgl Art 1 (1) lit h: „Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenn-dauerleistung 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“.

24) Dazu s Erlass des BMVIT v 18. 9. 2009, BMVIT-179.345/0003-IV/ST4/2009.

25) So *Kast* vom BMVIT, Abt IV/ST4 – Kraftfahrwesen, telefonisch am 4. 7. 2012.

26) § 65 StVO.

27) Eine Aufsichtsperson muss das 16. Lebensjahr vollendet haben.

gültig welcher Kategorie, oder ein Geburtsdatum vor dem 1. 4. 1965.

#### 4. Zukunft der S-Pedelecs?

Sog S-Pedelecs, also Fahrräder mit Tretunterstützung, die Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 25 km/h ermöglichen, können teilweise bei heimischen Fahrradhändlern erworben, aber derzeit auf Österreichs Straßen nicht betrieben werden, da die österr Behörden bisher eine Zulassung nicht erteilen. Das BMVIT vermutet den Grund für die bestehenden Unklarheiten bzw Probleme bei der Zulassung darin, dass die Händler von derartigen Pedelecs den Käufern keine Genehmigungsnachweise (EG-Übereinstimmungsbescheinigung gem Anhang IV der RL 2002/24/EG bzw COC-Papier) ausändigen, die bei der Zulassung vorzulegen wären, bzw dass die relevanten Fahrzeugdaten durch den jeweiligen Hersteller der Fahrzeuge (Inhaber der EG-Betriebserlaubnis) bzw dessen Bevollmächtigten (Generalimporteur) nicht in die Genehmigungsdatenbank eingetragen werden.<sup>28)</sup> Das BMVIT hat daher die WKO ersucht, die (Fahrrad-)Händler über die zu beachtenden Vorschriften in geeigneter Weise zu informieren. Insb hat der Händler den Käufer auch über die Kraftfahrzeugeigenenschaft des S-Pedelecs aufzuklären; im Übrigen sind Probleme bei der Haftung im Falle eines Unfalls vorprogrammiert.

Es zeigt sich, dass die derzeitige Situation bzgl S-Pedelecs in Österreich unbefriedigend ist. Konkrete Vorschläge zur Verbesserung können erarbeitet werden, sobald dementsprechende Untersuchungsergebnisse über die Sicherheit von S-Pedelecs im Straßenverkehr vorlie-

gen und die allgemeine Diskussion – auch auf EU-Ebene – abgeschlossen ist.

#### E. Schlussworte

Der technische Fortschritt hat mit kompakteren Motoren, sensiblerer Steuerelektronik und leichteren, potenteren Akkus den E-Bike-Boom erst möglich gemacht. Es ist davon auszugehen, dass das E-Bike kein kurzzeitiges Phänomen ist, sondern zum alltäglichen Verkehrsmittel für viele Menschen werden wird. Die Bedeutung von E-Bikes im Straßenverkehr wird also noch weiterhin steigen. Ob dem jeweiligen E-Bike-Fahrer immer klar ist, in welcher Kategorie sein Fahrzeug einzuordnen und welche Rechtsfolgen damit verbunden sind, ist fraglich; daher ist hier eine verstärkte Aufklärung – zB von Seiten des Handels – sehr wichtig. Gerade die Gesetzgebung hat ebenso einen nicht unbedeutenden Einfluss auf die Entwicklung eines so dynamischen Marktes und die Durchsetzung einer Technologie. Daher sollte hier nicht versäumt werden, neben der Infrastruktur auch die Rechtsvorschriften für E-Bikes einer stetigen Adaptierung zu unterziehen, damit durch neue Fahrzeugkategorien entstehende Risiken beherrschbar bleiben bzw vermieden werden. Der Auftrag geht gleichzeitig auch an die Wissenschaft und Forschung, sich in Zukunft noch intensiver mit der Frage auseinanderzusetzen, welche Maßnahmen hier sinnvoll sind.

28) So dargelegt im Schreiben des BMVIT an die WKO v 21. 5. 2012, BMVIT-179.345/0004-IV/ST4/2012, [http://portal.wko.at/wk/format\\_detail.wk?angid=1&stid=6781111&dstdid=5298](http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?angid=1&stid=6781111&dstdid=5298)

#### → In Kürze

Der Beitrag bietet einen Überblick über die rechtliche Einordnung diverser Modelle von E-Bikes in Österreich und zeigt damit verbundene aktuelle Problemfelder sowie Verkehrssicherheitsaspekte auf.

#### → Zum Thema

##### Über die Autoren:

Dr. Claudia Riccabona-Zecha ist Verkehrsjuristin im KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit). Bernd Hildebrandt ist Projektleiter im KfV im Bereich Präventionsberatung. Beide Autoren sind Mitarbeiter des mit dem vom BMVIT mit dem Mobilitätspreis 2011 ausgezeichneten Projekts „SEEKING – Safe e-biking“, einer wissenschaftlichen Untersuchung des Fahrerhaltens von E-Zweirädern unter besonderer Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten.

Kontaktadresse: KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: [www.kfv.at](http://www.kfv.at)

##### Von Claudia Riccabona-Zecha erschienen (Auswahl):

Weg frei für den Radverkehr! ZVR 2011, 140 (gem mit Pröbstl); Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkberichtigung, ZVR 2010, 116 (gem mit Vergeiner); Rezension zu Bauers Handbuch Verkehrsrecht, ÖJZ 2010, 48; (Not) fit to drive? ZVR 2007, 174; Geschwindigkeitsmessungen in Gemeinden durch Private? RFG 2006, 132; Die „Führerschein-Familie“, Teil IV: Bereich Luftfahrt – Der Pilotenschein, ZVR 2006, 270; Einleitung zur ZVR-Serie: Die „Führerschein-Familie“, ZVR 2005, 320; Die Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss, ZVS 2004, 126 (gem mit Vergeiner, Mesecke); Drängeln auf Autobahnen, ZVR 2004, 31.

##### Von Bernd Hildebrandt erschienen (Auswahl):

Neue KfV-Studie: Konflikte Fußgänger-Radfahrer, ZVS 2012, 149 (gem mit Furian); Das Radfahrpaket 2011, ZVR 2011, 433 (gem mit Robatsch); Die neue RVS Radverkehr, FSV Aktuell 11/2011, 815 (gem mit Robatsch); Bike Risk: Risiken durch Verkehrsunfälle, bmvit (2011; gem mit Mayer); Einflussfaktoren auf den Radverkehrsanteil anhand der Gemeinden Mäder, Pfaffstätten, Purkersdorf und Wolfurt, Amt der NÖ Landesregierung (2010; gem mit Breuss, Mayer); Masterplan Radverkehr Burgenland-Westungarn, Mobilitätszentrale Burgenland (2009; gem mit Mayer).

##### Literatur:

Pürstl/Nedbal-Bures, Kleinfahrzeuge und die StVO, ZVR 2010/217; Kaltenecker/Vergeiner, Trendsportgeräte im Straßenverkehr: Rollschuhe, Micro-Scooter, Skateboards, Roll-Skier, Elektrofahrräder udgl: Rechtliche Einordnung und ihre Rechtsfolgen, ZVR 2001, 103.

#### → Literatur-Tipp



Messner/Zierl, **Strafwürdigkeit des unbefugten Gebrauchs von (Elektro-)Fahrrädern**, ZVR 2011/157

Siehe Rechtsdatenbank (RDB): [www.rdb.at](http://www.rdb.at)

