

**Hochschule der
Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (HGU)**
University of Applied Sciences

Bachelor-Abschlussarbeit
zur Erlangung
des Bachelor-Abschlussgrades
Bachelor of Arts (B.A.) im Studiengang
Sozialversicherung, Schwerpunkt Unfallversicherung

Thema: „Die Haftung im Schadenfall durch Mikromobilitätsmittel - Zur Frage der Übertragbarkeit der Rechtsprechung und Literatur zu bisherigen Mobilitätsmitteln auf ausgewählte Mikromobilitätsmittel“

Betreuer: Herr Dr. Jerom Konradi
Zweitgutachter/in:

vorgelegt am: 08.06.2020
von: Janina Sophie Fleischer
Matrikel-Nr.: 00090016

Inhaltsverzeichnis

Literaturverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis	X
Hinweis zu Geschlechterneutralität	XI
A. Die Gründe für die Entstehung des Phänomens „Mikromobilität“ und dessen rechtliche Folgen	1
B. Die Haftungsgrundlagen im Schadenfall durch bisherige Mobilitätsmittel und deren Anwendung auf Mikromobilität	4
I. Begriffsdefinitionen und Haftungsgrundlagen zur Haftung im Schadenfall durch bisherige Mobilitätsmittel	4
1. Die Haftung im Schadenfall durch ein Kraftfahrzeug	4
a. Die Nutzung des Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr	4
aa. Begriffsbestimmung	4
bb. Anforderungen an das Inbetriebsetzen und Führen eines Kfz	5
cc. Der Sonderfall „Mofa“	7
b. Die Haftungsgrundlagen im Schadenfall durch ein Kraftfahrzeug	8
aa. Die Straßenverkehrsordnung	8
bb. § 7 StVG: Haftung des Halters	9
cc. § 18 StVG: Ersatzpflicht des Fahrzeugführers	11
dd. § 17 StVG: Schadensverursachung durch mehrere Kfz	13
ee. § 9 StVG: Mitverschulden	15
2. Die Haftung des Fahrradfahrers im Schadenfall	17
3. Rechtliche Folgen beim Führen bisheriger Mobilitätsmittel unter Alkoholeinfluss	19
a. Das Führen eines Kfz im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss	20
b. Fahrradfahren im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss	22
c. Entziehung der Fahrerlaubnis bei Fahrten unter Alkoholeinfluss	23

III

II. Die Haftung im Schadenfall durch Mikromobilitätsmittel im Hinblick auf die Anwendbarkeit der Literatur und Rechtsprechung zu bisherigen Mobilitätsmitteln auf Mikromobilität in der Diskussion	24
1. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung	24
2. Voraussetzungen zur Nutzung von Mikromobilitätsmitteln und eKF im öffentlichen Verkehrsraum im Hinblick auf bestehende Mobilitätsmittel	26
a. Die Unterscheidung und Einordnung von E-Bike und Pedelec in das System der Fortbewegungsmittel und deren Nutzung im öffentlichen Verkehrsraum.....	26
aa. Die Nutzung von Pedelecs im öffentlichen Verkehrsraum	28
bb. Die Inbetriebnahme von E-Bikes im Straßenverkehr	29
b. Voraussetzungen zur Nutzung von E-Scootern im öffentlichen Verkehrsraum.....	31
aa. Die Eigenschaften des E-Scooters und die Anforderungen an dessen Nutzung im Straßenverkehr	32
bb. Technische Anforderungen an den E-Scooter.....	33
c. Zwischenfazit	33
3. Die Haftungsgrundlagen aus der bisherigen Rechtsprechung und deren Anwendung auf Mikromobilität.....	34
a. Die derzeitige Rechtsprechung und Literatur zur Haftung im Bereich der Mikromobilität.....	34
aa. Die Haftung im Schadenfall durch Pedelec und E-Bike.....	34
bb. Die Haftung im Schadenfall durch ein eKF.....	36
b. Die Übertragbarkeit der Rechtsprechung und Literatur zur bisherigen Mobilität auf Mikromobilität.....	38
aa. Die Übertragbarkeit der Rechtsprechung und Literatur zu Schadenfällen mit Kfz und Fahrrädern auf Schadenfälle mit E-Bikes und Pedelecs	38
(1) Die Anwendbarkeit auf E-Bikes.....	38
(2) Die Übertragbarkeit der Rechtsprechung und Literatur zu Kfz und Fahrrädern auf Pedelecs	39

IV

bb.	Die Anwendbarkeit auf Schadenfälle mit einem E-Scooter	43
4.	Die Anwendung rechtlicher Normen bei Schadenfällen mit bisherigen Mobilitätsmitteln unter Alkoholeinfluss auf Mikromobilitätsmittel	49
a.	Der § 24a StVG	49
b.	Strafrechtliche Normen	50
C.	Fazit und Ausblick	54
	Eigenständigkeitserklärung	56

Literaturverzeichnis

Bender, Engelbert (Hrsg.): Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, Band 2, Verkehrsivilrecht, Verkehrsversicherungsrecht, München 2017.

Brockmann, Siegfried: Pedelecs und Segways – Umweltfreundlich aber gefährlich?. In: SVR, 2012, S. 210 – 213.

Brockmann, Siegfried: Integration der Elektrotretroller in das bestehende Verkehrssystem – eine schwierige Aufgabe, Zum Arbeitskreis V des 58. Deutschen Verkehrsgerichtstages. In: NZV, 2020, S. 18 – 21.

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Untersuchungen zu Elektrokleinstfahrzeugen, Forschung kompakt 16/18, 2018. Online: https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Foko/Downloads/2019-2018/2018-16.pdf?_blob=publicationFile&v=2 [06.05.2020]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.): Elektromobilität kompakt, Die Zukunft fährt elektrisch, 21.08.2019. Online: <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Elektromobilitaet-kompakt/elektromobilitaet-kompakt.html> [10.04.2020]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.): Elektrokleinstfahrzeuge – Fragen und Antworten, Juli 2019. Online: <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html> [21.05.2020]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.): Wir machen den Straßenverkehr noch sicherer, klimafreundlicher und gerechter, StVO-Novelle, 2020. Online: <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html> [21.05.2020]

Burmann, Michael et al. (Hrsg.): Straßenverkehrsrecht, Kommentar mit StVO nebst CsgG und eKFV, dem StVG, den wichtigsten Vorschriften der StVZO und der FeV, dem Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, dem Schadensersatzrecht des BGB, Zivilprozessrecht und Versicherungsrecht, der Bußgeldkatalog-Verordnung sowie Verwaltungsvorschriften, 26. Auflage, München 2020.

Dauer, Peter: Wann ist ein Fahrzeug zugelassen?. In: NZV, 2007, S. 442 – 444.

Deutscher Verkehrsgerichtstag (Hrsg.): Empfehlung 50. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Arbeitskreis VI, Pedelec, Segway, Bierbike: Lust oder Last?, 2012. Online: https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_50_vgt.pdf [20.05.2020]

Deutscher Verkehrsgerichtstag (Hrsg.): Empfehlung 58. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Arbeitskreis V, Elektrokleinstfahrzeuge, 2020. Online: https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/VGT_58_Empfehlung.pdf [15.05.2020]

Feltz, Matthias/ Kögel, Andreas: Risikominimierung bei begleitetem Fahren. In: DAR, 2004, S. 121 – 129.

Fraunhofer-Institut für Arbeitswissenschaft und Organisation IAO (Hrsg.): Mikromobilität – eine Entwicklung vom Krankenfahrstuhl zum urbanen Mikroflitzer, 13.07.2017. Online: <https://blog.iao.fraunhofer.de/mikromobilitaet-eine-entwicklung-vom-krankenfahrstuhl-zum-urbanen-mikroflitzer/> [10.04.2020]

Fromm, Ingo E.: Alkoholfahrten auf dem E-Roller, Checkliste zu den straf-, bußgeld- und verkehrsverwaltungsrechtlichen Konsequenzen. In: NZV, 2020, S. 230 – 234.

Haag, Kurt (Hrsg.): Geigel, Der Haftpflichtprozess mit Einschluss des materiellen Haftpflichtrechts, 28. Auflage, München 2020.

Haus, Ludwig-Klaus et al. (Hrsg.): Nomos Kommentar, Gesamtes Verkehrsrecht, Verkehrszivilrecht, Versicherungsrecht, Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht, Verkehrsverwaltungsrecht, 2. Auflage, Baden-Baden 2017.

Hentschel, Peter: Anmerkung zu LG München II, Beschluss vom 27.10.1992 (9 Qs 9/92), Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Trunkenheitsfahrt mit der Bahn. In: NZV, 1993, S. 83 – 84.

Hentschel, Peter et al. (Hrsg.): Beck'sche Kurzkommentare: Straßenverkehrsrecht Band 5, Straßenverkehrsgesetz, Elektromobilitätsgesetz, Straßenverkehrsordnung, Fahrerlaubnis-Verordnung, Fahrzeug-Zulassungsverordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (Auszug), Bußgeldkatalog, Gesetzesmaterialien, Verwaltungsvorschriften und einschlägige Bestimmungen des StGB und der StPO, 45. Auflage, München 2019.

Heß, Rainer/ Figgenger, Dirk: Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall. In: NJW-Spezial, 2019, S. 585 - 586.

Huppertz, Bernd: Verkehrsrechtliche Einordnung von Elektrofahrrädern. In: NZV, 2010, S. 390 – 393.

Huppertz, Bernd: Elektrofahrräder. In: DAR, 2013, S. 488 – 489.

Huppertz, Bernd: Verkehrsrechtliche Einordnung des Hoverboard – zugleich eine Erwiderung auf Grosskopf NZV 2015, 351 -. In: NZV, 2016, S. 513 – 516.

Huppertz, Bernd: Die neue Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. In: NZV, 2019, S. 387 – 391.

Jahnke, Jürgen: eKF - Das unbekannte Wesen. In: NZV-Editorial zu Heft 10/2019, 2019.

Jahnke, Jürgen: Zweiräder und ähnliche Objekte im Straßenverkehr: Deckung, Haftung, Mitverantwortung. In: NZV, 2019, S. 601 – 610.

Jahnke, Jürgen / Burmann, Michael (Hrsg.): Handbuch des Personenschadensrechts, München 2016.

Kerkmann, Heinz-Georg: Promillegrenzen für E-Bike, Pedelec und Co. In: SVR, 2019, S. 369 – 371.

Koehl, Felix: „Promillegrenzen“ für Fahrradfahrer und die Folgen ihrer möglichen Verschärfung. In: SVR, 2015, S. 11 – 15.

Koehl, Felix: Erste Praxiserfahrungen mit der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. In: SVR, 2020, S. 12 – 13.

Koschmieder, Norman: E-Scooter everywhere ... Wo steht die Regulierung?, 21.02.2020. Online: <https://blog.handelsblatt.com/rechtsboard/2020/02/21/e-scooter-everywhere-wo-steht-die-regulierung/> [10.04.2020]

König, Peter (Hrsg.): Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, Band 1, Verkehrsstrafrecht, Verkehrsverwaltungsrecht, München 2016.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (Hrsg.): Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 1. Januar 2020, 2020. Online: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html?nn=644526 [14.04.2020]

Müller, Dieter/ Rebler, Adolf: Absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern. In: SVR, 2015, S. 4 – 7.

Norddeutscher Rundfunk (Hrsg.): Ab 2020: E-Roller bald Teil der Unfallstatistik, 07.12.2019. Online: <https://www.tagesschau.de/inland/e-roller-115.html> [10.05.2020]

Säcker, Franz Jürgen et al. (Hrsg.): Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht – Allgemeiner Teil I, 8. Auflage, München 2019.

Säcker, Franz Jürgen et al. (Hrsg.): Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 6, Schuldrecht – Besonderer Teil IV, §§ 705 – 853, Partnerschaftsgesellschaftsgesetz, Produkthaftungsgesetz, 7. Auflage, München 2017.

Schäler, Marco: Einführung einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV). In: SVR, 2019, S. 292 – 296.

Schefer, Lukas: Kritische Anmerkungen zur absoluten Fahruntüchtigkeit beim Führen eines E-Scooters. In: NZV, 2020, S. 239 – 242.

Scheffen, Erika: Änderungen schadensersatzrechtlicher Vorschriften im Hinblick auf betroffene Kinder und Jugendliche. In: ZRP, 2001, S. 380 – 381.

Schröder, Stephan: Verkehrsunfälle mit Radfahrern. In: SVR, 2009, S. 293 – 296.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hrsg.): Verkehrsunfälle, Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2018, wissen.nutzen., 19.08.2019. Online: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408187004.pdf?__blob=publicationFile [15.05.2020]

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hrsg.): Verkehrsunfälle, Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2018, wissen.nutzen., 08.11.2019. Online: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-alkohol-5462404187004.pdf?__blob=publicationFile [30.04.2020]

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hrsg.): Verkehrsunfälle, Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr, 26.03.2020. Online: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/unfaelle-verunglueckte-.html> [12.04.2020]

Timm, Florian: Anmerkung zu LG München I, Beschluss vom 29.11.2019 (26 Qs 51/19), Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis bei Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter. In: DAR, 2020, S. 111 – 113.

Tomson, Christian/ Wieland, Andrea: E-Scooter: Die Fahrt ist frei, aber wer haftet?. In: NZV, 2019, S. 446 - 450.

Von Heintschel-Heinegg, Bernd (Hrsg.): Beck'scher Online-Kommentar zum StGB, BeckOK StGB, 46. Edition, Stand: 01.05.2020, München 2020.

Ziegenhardt, Andy: Elektrofahrrad, E-Bike, Pedelec – Unterscheidung und Haftung. In: NJW-Spezial, 2016, S. 585 – 586.

Abkürzungsverzeichnis

BAK	Blutalkoholkonzentration
bbH	bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit
BeckRS	Beck-Rechtsprechung
DAR	Deutsches Autorecht (Fachzeitschrift)
eKF	Elektrokleinstfahrzeug(e)
f.	folgende
ff.	fortfolgende
gem.	gemäß
h.L.	herrschende Lehre
h.M.	herrschende Meinung
i.S.d.	im Sinne des
i.V.m.	in Verbindung mit
Kfz	Kraftfahrzeug
NJW	neue juristische Wochenschrift (Fachzeitschrift)
NJW-RR	Rechtsprechungsreport Zivilrecht (Fachzeitschrift)
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht (Fachzeitschrift)
NStZ-RR	Rechtsprechungsreport Strafrecht (Fachzeitschrift)
NZV	neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (Fachzeitschrift)
PKW	Personenkraftwagen
r+s	recht und schaden (Fachzeitschrift)
SVR	Straßenverkehrsrecht (Fachzeitschrift)
VGT	Deutscher Verkehrsgerichtstag
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik (Fachzeitschrift)

Hinweis zu Geschlechterneutralität

In dieser Arbeit wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

A. Die Gründe für die Entstehung des Phänomens „Mikromobilität“ und dessen rechtliche Folgen

Das Phänomen Elektro- und Mikromobilität beeinflusst bereits seit längerer Zeit sowohl gesellschaftliche als auch verkehrspolitische Bereiche. „Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall“, lautet der Titel eines Aufsatzes einer Spezialausgabe der neuen juristischen Wochenschrift (NJW).¹ Ein Titel, der die aktuelle Situation in vor allem Großstädten treffend umschreibt. Die elektrisch betriebenen Roller, welche auf den ersten Blick an gewöhnliche City-Roller erinnern, sind beinahe an jeder Straßenecke aufzufinden. Ein kurzer Klick auf dem Smartphone genügt und schon kann ein solcher E-Scooter geliehen und befahren werden. Auf Deutschlands Straßen befinden sich derzeit allein über 17.000 registrierte E-Scooter aus Verleihungen.²

Elektromobilität selbst ist seit langer Zeit ein Trend in der Gesellschaft. Unter Elektromobilität versteht man hierbei Fahrzeuge, die durch eine Batterie bzw. einen Akku angetrieben werden. Der Grund für diesen Trend ist zum großen Teil der Schutz der Umwelt. Aber auch durch immer höhere Verkehrsaufkommen in deutschen Großstädten, wird auf die Schaffung alternativer Mobilitätsformen zu herkömmlichen Fahrzeugen gesetzt.³

Der Trend „Elektromobilität“ entwickelte sich jedoch immer weiter zu Elektrokleinstfahrzeugen bzw. zur Mikromobilität. Die „Mikromobilität“ umfasst elektrische, batteriebetriebene, kleinere z.T. falt- und tragbare Fahrzeuge, die besonders zum Zurücklegen von kurzen Distanzen genutzt werden.⁴ Hierzu gehören z.B. Hoverboards, Elektrofahrräder und E-Scooter.⁵

Die Gründe für diese Weiterentwicklung der bisherigen Mobilitätsformen liegen besonders auf der Kosten- und Flexibilitätsseite. Einen E-Scooter zu leihen kostet je nach Fahrtstrecke nur wenige Euro. Es besteht zudem im Gegensatz zur Nutzung

¹ Vgl. Heß/ Figgenger (2019), in: NJW-Spezial 2019, 585 (585).

² Vgl. Jahnke (2019), in: NZV-Editorial 2019 zu Heft 10/2019.

³ Vgl. BMVI (Hrsg.) (2019) <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Elektromobilitaet-kompakt/elektromobilitaet-kompakt.html>.

⁴ Vgl. BMVI (Hrsg.) (2020) <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html>.

⁵ Vgl. Fraunhofer IAO (Hrsg.) (2017) <https://blog.iao.fraunhofer.de/mikromobilitaet-eine-entwicklung-vom-krankenfahrstuhl-zum-urbanen-mikroflitzer/>.

des herkömmlichen öffentlichen Personennahverkehrs keine Abhängigkeit bezüglich Fahrplanzeiten oder festen Abfahrtsorten.⁶

Die neuartigen Elektrofahrzeuge sind wendig, klein, günstig und zudem an einigen Plätzen diverser Städte sofort nutzbar.

Der Trend führt jedoch nicht nur zu Veränderungen im sozialen und gesellschaftlichen Leben. Vielmehr stehen auch die Gesetzgebung und Rechtsprechung, vor allem im Bereich Verkehrsrecht, vor neuen Herausforderungen. Regelmäßig finden Begegnungen mit den Mikro-Fahrzeugen im Straßenverkehr statt. Jedoch sieht jede Begegnung anders aus: Einige Personen befahren den Bürgersteig, andere befahren die Straße. Einige tragen einen Helm, andere benutzen keinerlei Schutzausrüstung. Es herrscht Unklarheit bezüglich der Regelungen zur Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) und anderen Mikromobilitätsmitteln.

Mit dem Erlass der Verordnung über die Teilnahme von eKF am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung- eKFV vom 06. Juni 2019 (BGBl. I S. 756)) wurde zunächst Klarheit über die Nutzung von eKF und deren Zulassungsvoraussetzungen für die Nutzung im Straßenverkehr geschaffen.

Allerdings bringt die Nutzung der Trend-Fahrzeuge auch einige Unfälle mit sich. So brachte auch die Frage nach der Haftung im Schadenfall einige neue notwendige Entscheidungen mit sich. Es stellt sich immer wieder die Frage, wie das Verkehrsrecht (StVG, StVO, FeV) oder auch deliktsrechtliche (§ 823 BGB) oder strafrechtliche Normen (§ 315 c, 316, 69 StGB) auf die eKF und Mikromobilitätsmittel anzuwenden sind und welche rechtlichen Wertungen in Bezug auf die Haftung im Schadenfall vorgenommen werden müssen.⁷

Die nachfolgende Arbeit schafft durch eine strukturierte Aufarbeitung der aktuellen Rechtsprechung und umfassender Literatur eine klare Linie zur Haftung im Schadenfall durch Mikromobilitätsmittel, namentlich Pedelec, E-Bike und E-Scooter. Es wird ein Vergleich zur Rechtsprechung und Literatur bezüglich der Haftung im Schadenfall durch bereits lang etablierte Mobilitätsmittel ausgearbeitet und gezogen. Ziel ist es, die Frage „Wer haftet im Schadenfall durch ein Mikromobilitätsmittel aufgrund welcher Haftungsnormen und inwieweit ist die Rechtsprechung und

⁶ Vgl. Koschmieder (2020) <https://blog.handelsblatt.com/rechtsboard/2020/02/21/e-scooter-everywhere-wo-steht-die-regulierung/>.

⁷ Vgl. Tomson/ Wieland (2019), in: NZV 2019, 446 (446).

Literatur zu bisherigen Mobilitätsmitteln auf Schadenfälle durch Mikromobilitätsmittel bereits übertragen und weiterhin übertragbar?“ zu beantworten.

In diesem Rahmen folgt in der nachfolgenden Arbeit im ersten größeren Teilbereich B.I. zunächst die Aufarbeitung der Haftungsgrundlagen im Schadenfall durch bisherige Mobilitätsmittel. Im Zuge dessen wird die Klärung einschlägiger Begrifflichkeiten vorgenommen. Daraufhin folgt eine Ausarbeitung der grundlegenden Haftungsgrundlagen im Schadenfall durch ein Kraftfahrzeug und durch Radfahrer anhand der dazu erfolgten Rechtsprechung und Kommentierungen. Im dritten Unterkapitel des ersten größeren Themenbereiches B.I. „Begriffsdefinitionen und Haftungsgrundlagen im Schadenfall durch bisherige Mobilitätsmittel“ werden die rechtlichen Folgen bei Schadenfällen mit bisherigen Mobilitätsmitteln unter Alkoholeinfluss beleuchtet.

Im zweiten Großkapitel B.II, welches den Schwerpunkt der Arbeit darstellt, wird die Haftung im Schadenfall durch Mikromobilitätsmittel im Hinblick auf die Haftung im Schadenfall durch bisherige Mobilitätsmittel bearbeitet. Hier wird ein Vergleich zwischen den verschiedenen Formen der Mobilität ausgearbeitet. Es erfolgt zunächst die Klärung einiger Begrifflichkeiten. Darauffolgend wird ein Vergleich zwischen den Nutzungsvoraussetzungen von Mikromobilitätsmitteln und herkömmlichen Mobilitätsmitteln (Kfz, Fahrrad) gezogen. Im dritten Kapitel des Schwerpunktes B. II. werden die Haftungsgrundlagen zu bisherigen Mobilitätsmitteln im Rahmen ihrer Anwendung auf Mikromobilitätsmittel beleuchtet. An dieser Stelle erfolgt eine Diskussion über die Möglichkeit sowie Vertretbarkeit und Ausweitung der Anwendung bisheriger Rechtsprechung und Literatur zu bisheriger Mobilität auf Mikromobilität. Die Nutzung von Mikromobilitätsmitteln unter Alkoholeinfluss wird im Kapitel 4 des Schwerpunktes B.II. unter Beachtung zivilrechtlicher und öffentlich-rechtlicher Normen beleuchtet.

Im letzten Punkt der Arbeit wird ein Fazit aus dem gewonnenen Vergleich zur Haftung aus bisheriger Mobilität und Mikromobilität sowie zur Diskussion gezogen.

Die Analyse aktueller und vergangener Rechtsprechung sowie einiger Kommentare zum Straßenverkehrsrecht stehen hierbei im Zentrum der Vorgehensweise zur Erstellung der Arbeit. Auch Aufsätze aus Fachzeitschriften sowie Monografien werden hinzugezogen. Grundlage für die Arbeit bildet neben dem StVG, der FeV und dem StGB, die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV).

B. Die Haftungsgrundlagen im Schadenfall durch bisherige Mobilitätsmittel und deren Anwendung auf Mikromobilität

I. Begriffsdefinitionen und Haftungsgrundlagen zur Haftung im Schadenfall durch bisherige Mobilitätsmittel

Im Bereich der typischen bisherigen Mobilitätsmittel ist es von großer Bedeutung die Unterschiede zwischen den diversen Fahrzeugtypen zu identifizieren, um so die einschlägigen grundlegenden Normen zur Haftung im Schadenfall anwenden zu können.

Im nachfolgenden Teil B.I der Arbeit erfolgt die Ausarbeitung der Haftung im Schadenfall durch bisherige Fortbewegungsmittel. Bisherige Fortbewegungsmittel stellen in diesem Kontext das Kraftfahrzeug (Kfz) inklusive Mofa und das Fahrrad dar.

1. Die Haftung im Schadenfall durch ein Kraftfahrzeug

Am 01. Januar 2020 waren in Deutschland rund 58,2 Millionen zugelassene Kfz registriert. Der prozentuale Anteil der PKW (Personenkraftwagen) betrug hierbei rund 82 %.⁸ Die Polizei erfasste im Jahr 2019 rund 2,67 Millionen Unfälle im Straßenverkehr. Über 300.000 Verkehrsunfälle zogen einen Personenschaden nach sich.⁹

a. Die Nutzung des Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr

Unter welchen Voraussetzungen ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr genutzt werden darf, hat der Gesetzgeber in mehreren Verordnungen und Gesetzen festgelegt. Zu nennen sind hier insbesondere das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) sowie das Pflichtversicherungsgesetz (PflVG).

aa. Begriffsbestimmung

Nach § 1 II StVG sind Kraftfahrzeuge alle Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Eine weitere Konkretisierung der Definition erfolgt im § 2 Nr. 1 FZV. Demnach sind Kfz dauerhaft spurgeführte Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden.

⁸ Vgl. Kraftfahrt - Bundesamt (Hrsg.) (2020) https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html?nn=644526.

⁹ Vgl. Destatis (Hrsg.) (2020) <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/unfaelle-verunglueckte-.html>.

Der Begriff Maschinenkraft schließt hierbei einen Antrieb des Landfahrzeuges durch Naturkraft in Form von menschlicher oder tierischer Kraft bereits durch seinen Wortlaut aus. Die Art des Antriebs (Elektromotor, Verbrennungsmotor etc.) ist jedoch unerheblich.¹⁰ Unabhängig von der Antriebsart, muss das Kfz zudem keine Mindestgeschwindigkeit aufweisen können.¹¹

Zusätzlich darf ein Kfz nicht dauerhaft an Schienen gebunden sein. „Fahrzeuge, die sich durch Änderung ihrer technischen Vorrichtungen auf Schienen und auf Straßen fortbewegen können, sind Schienenfahrzeuge, solange sie an den Schienenweg gebunden sind.“¹² Mit Ausnahme der Schienenfreiheit, bestehen jedoch keine Anforderungen an die Eigenschaften eines Kfz im Rahmen der Fortbewegungsart. Zudem muss ein Fahrzeug nicht einem bestimmten Zweck dienen, um ein Kfz im Sinne des § 1 II StVG bzw. § 2 Nr. 1 FZV darzustellen.¹³

Unter den Begriff Kfz fallen demnach neben PKW, LKW und Zugmaschinen auch sämtliche Zweiräder, wie beispielsweise Krafträder und Leichtkrafträder.¹⁴

§ 1 III StVG schließt diverse Landfahrzeuge mit elektromotorischer Unterstützung, unter speziellen Voraussetzungen, aus dem Begriff Kfz aus.

bb. Anforderungen an das Inbetriebsetzen und Führen eines Kfz

Nach § 1 I StVG dürfen Kraftfahrzeuge, die eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit (bbH) von mehr als 6 km/h aufweisen, nur unter bestimmten Voraussetzungen auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden. Das Kfz muss für den Verkehr zugelassen sein, um in Betrieb gesetzt werden zu dürfen. Die „Zulassung ist die behördliche Erlaubnis für den Betrieb eines zulassungspflichtigen Fahrzeuges im öffentlichen Straßenverkehr.“¹⁵

Nach § 3 I 3 FZV erfolgt die Zulassung durch die Zuteilung eines Kennzeichens nach § 8 FZV, der Abstempelung der Kennzeichenschilder (§ 10 III 1 FZV) und der Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung i.S.d. §§ 11, 12 FZV.¹⁶ Eine solche Zulassung auf Antrag ist nach § 3 I 2 FZV nur möglich, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder eine Einzelgenehmigung bzw. Betriebserlaubnis

¹⁰ Vgl. OLG Oldenburg, Urteil vom 03.05.1999 – Ss 105/99, NZV 1999, 390.

¹¹ Vgl. Kerkmann/ Blum, in: Haus et. al, NK-GVR, § 44 StGB Rn. 10.

¹² Huppertz, in: MüKoStVR, § 1 StVG, Rn. 10.

¹³ Vgl. Hühnermann, in: Burmann et al., StVR, § 1 StVG, Rn. 8.

¹⁴ Vgl. Huppertz, in: MüKoStVR, § 1 StVG, Rn. 12.

¹⁵ Dauer (2007), in: NZV 2007, 442 (442).

¹⁶ Vgl. Dauer, in: Hentschel et. al, StVR, § 3 FZV, Rn. 5.

erteilt ist (§ 1 I 2 StVG) und eine dem PflVG entsprechende Kfz-Haftpflichtversicherung besteht.¹⁷

Ein Kfz unterliegt faktisch einer „Pflicht-Haftpflichtversicherung“ nach § 1 PflVG. Diese Haftpflichtversicherung muss nach § 1 PflVG durch den Halter für sich, den Eigentümer des Fahrzeuges und dessen Fahrer zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden abgeschlossen werden, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen nach § 1 StVG verwendet werden soll. Der Halter des Kfz ist in diesem Zusammenhang diejenige Person, auf die das Fahrzeug bei der zuständigen Behörde zugelassen wurde. Der Halter ist nicht immer identisch mit dem Eigentümer oder dem Fahrer des Fahrzeuges.¹⁸

Unter der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen nach § 1 I StVG wird die bestimmungsgemäße Verwendung des Kfz als Fortbewegungsmittel verstanden. Mit Blick auf § 9 III Nr. 2 FZV umfasst der Normzweck auch das bloße Abstellen des Kfz im öffentlichen Verkehrsraum.¹⁹

Bei der Definition des öffentlichen Verkehrsraums bzw. der öffentlichen Straße wird Abhilfe durch den Begriff des öffentlichen Straßenverkehrs i.S.d. § 1 StVO verschafft. Die Begrifflichkeiten sind weitestgehend deckungsgleich.²⁰ Der öffentliche Verkehrsraum umfasst demnach (z.B. nach § 2 Abs. 1 StrWG NRW) alle öffentlichen Wege, Plätze und Straßen des Bundes und der Länder.²¹ Jedoch findet ein großer Teil des Straßenverkehrs auf privatem Grund, beispielsweise Tankstellen, statt. Es ist für die Öffentlichkeitseigenschaft eines Grundstückes oder Weges bereits ausreichend, wenn der Eigentümer die Nutzung dessen durch einen unbestimmten Personenkreis duldet. Nach der herrschenden Lehre (h.L.) und Rechtsprechung kommt es hier nicht auf den subjektiven Willen des Eigentümers, sondern auf die von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommenen objektiven Umstände an.²²

Ferner setzt das Führen eines Kfz im öffentlichen Verkehrsraum eine Fahrerlaubnis i.S.d. § 4 FeV für die jeweilige Fahrzeugklasse aus § 6 FeV voraus.

¹⁷ Vgl. Dauer, in: Hentschel et al., StVR, § 3 FZV, Rn. 7.

¹⁸ Vgl. BayObLG, Beschluss vom 10.05.1985 – 2 Ob OWi 148/85, NJW 1986, 201 (201); Heß, in: Burmann et al., StVR, § 23 StVO, Rn. 29 ff.

¹⁹ Vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 12.03.2009 – 12 LA 16/08 -, juris.

²⁰ Vgl. Hühnermann, in: Burmann et al., StVR, § 1 StVG, Rn. 10.

²¹ Vgl. Bender, in: MüKoStVR, § 1 StVO, Rn. 11.

²² Vgl. BayObLG, Beschluss vom 24.05.1982 – RReg. 2 St 84/82, NJW 1983, 129; König, in: Hentschel et al., StVR, § 1 StVO, Rn. 13 f.

cc. Der Sonderfall „Mofa“

Ein Mofa ist nach § 4 Nr. 1 FeV ein einspuriges Fahrrad mit Hilfsmotor, welches nicht zwangsläufig Tretkurbeln besitzen muss, jedoch auf ebener Bahn eine bbH von nicht mehr als 25 km/h aufweist.

Nach der Definition eines Kfz aus § 1 II StVG und einschlägiger Rechtsprechung handelt es sich sowohl bei einem Mofa als auch bei einem Leichtmofa um Kfz.²³ Demnach ist ein Leichtmofa, welches nach der Anlage der Leichtmofa-Ausnahmeverordnung eine bbH von 20 km/h aufweist, ein Kraftfahrzeug, weil es durch Maschinenkraft bewegt wird, unabhängig davon, ob zusätzlich ein Antrieb durch Muskelkraft in Form von Treten der Pedale erfolgt.²⁴ Mofas hingegen können eine bbH von 25 km/h erreichen.²⁵

Obwohl es sich bei den Zweirädern um Kfz handelt, bedarf es zum Führen im Straßenverkehr nach § 4 I 2 Nr. 1 FeV keiner Fahrerlaubnis. § 5 I, IV 1 FeV ordnet jedoch die Durchführung einer Prüfung zum Nachweis über die ausreichenden Kenntnisse der maßgeblichen Vorschriften für das Führen eines Kfz und der Vertrautheit mit den Gefahren des Straßenverkehrs sowie den zu deren Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen an. Dies entfällt, falls eine Fahrerlaubnis nach § 4 FeV bereits vorliegt. Der Fahrzeugführer eines Mofas muss nach § 10 III 1 lit. a FeV zudem mindestens 15 Jahre alt sein.

Ebenfalls entfällt beim Mofa die Zulassungspflicht aus § 3 FZV. Nach § 3 II Nr. 1 lit. d FZV sind alle zwei- oder dreirädrigen Kleinkrafträder nicht zulassungspflichtig. In § 2 Nr. 11 lit. a FZV werden zweirädrige Kleinkrafträder als zweirädrige Kraftfahrzeuge mit einer bbH von nicht mehr als 45 km/h und einem Hubraum von weniger als 50 cm³ (bei Verbrennungsmotoren), definiert. Mofas und Leichtmofas werden demnach unter den Begriff zwei- oder dreirädrige Kleinkrafträder gefasst.²⁶

Nach § 1 PflVG unterliegen auch (Leicht-) Mofas einer Haftpflichtversicherungspflicht, da sie als Kfz gelten. Nach § 4 III FZV muss am Mofa ein Versicherungskennzeichen nach § 26 FZV geführt werden. Nach § 26 I 1 FZV weist dieses Kennzeichen die bestehende Haftpflichtversicherung für das Mofa nach. Zudem muss

²³ Vgl. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 24.07.1996 – 2 Ss (Owi) 229/96 – (Owi) 81/96 II, NZV 1997, 83 (84); LG Oldenburg, Urteil vom 08.09.1989, Ns 319 Js 4188/89- juris.

²⁴ Vgl. LG Oldenburg, Urteil vom 08.09.1989 – Ns 319 Js 4188/89 -, juris.

²⁵ Vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 06.08.1975 – 2 Ss 307/75 -, juris.

²⁶ Vgl. Dauer, in: Hentschel et al., StVR, § 3 FZV, Rn. 14.

nach § 4 I FZV ein Nachweis über eine entsprechende Typ- oder Einzelgenehmigung für das Mofa mitgeführt werden.²⁷

Nach § 21 a II StVO besteht zusätzlich eine Helmpflicht für alle Krafträder und drei- oder mehrrädigen Kfz mit einer bbH von mehr als 20 km/h. Im Umkehrschluss muss zwar für die Nutzung eines Mofas, nicht aber für die Nutzung eines Leicht-Mofas ein Helm getragen werden (vgl. § 2 Leichtmofa-Ausnahmereverordnung).

b. Die Haftungsgrundlagen im Schadenfall durch ein Kraftfahrzeug

Im Falle eines Unfalls mit einem Kfz kommen diverse Grundlagen zur Haftung der Beteiligten in Frage. Besondere Anwendung finden hier das Straßenverkehrsgesetz, welches auf verkehrsrechtlich öffentlichen Straßen gilt,²⁸ sowie der § 823 BGB, welcher eine deliktrechtliche Haftungsgrundlage darstellt.²⁹ Auch die Straßenverkehrsordnung, welche Teil des straßenverkehrsrechtlichen Ordnungsrechtes ist und sich grundsätzlich an alle Verkehrsteilnehmer richtet, muss bei der Haftung durch die Teilnahme am Straßenverkehr beachtet werden.³⁰

Grundsätzlich kommen bei Schadenfällen aus der Teilnahme am Straßenverkehr zwei Arten der Haftung in Betracht. Auf der einen Seite steht die Verschuldenshaftung aus §§ 823 ff. BGB sowie die vermutete Verschuldenshaftung aus § 18 StVG. Auf der anderen Seite steht die Gefährdungshaftung aus § 7 StVG.³¹

aa. Die Straßenverkehrsordnung

Die Straßenverkehrsordnung selbst bietet keine Haftungsgrundlagen, aufgrund derer ein Beteiligter im Schadenfall haftet. Vielmehr gibt die StVO Verhaltensregeln für Verkehrsteilnehmer vor, die der Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Verkehr dienen. Ihre Ermächtigung erlangt die StVO aus §§ 6 I Nr. 3, 4a, 5a, 13 ff. StVG. Es sollen die allgemeine Verkehrssicherheit, sowie bestimmte Personengruppen, wie z.B. behinderte Menschen, geschützt werden.³²

Über diese allgemeinen Grundlagen hinaus, umfasst die StVO Schutzgesetze i.S.d § 823 II BGB. Schutzgesetze sind Rechtsnormen, die einzelne Personen vor einer

²⁷ Vgl. Dauer, in: Hentschel et al., StVR, § 4 FZV, Rn. 7.

²⁸ Vgl. Sauthoff, in: MüKoStVR, Vorbemerkung zu den §§ 1 ff. StVG, Rn. 1.

²⁹ Vgl. Müller, in: Jahnke/Burmann, Handbuch des PersonenschadensR, 1. Kapitel, Rn. 12 ff.

³⁰ Vgl. Bender, in: MüKoStVR, § 1 StVO Grundregeln, Rn. 1.

³¹ Vgl. Müller, in: Jahnke/Burmann, Handbuch des PersonenschadensR, 1. Kapitel, Rn. 176 ff.

³² Vgl. ebd. Rn. 212.

Rechtsgutverletzung schützen sollen.³³ Die StVO schützt in einigen ihrer Regelungen Rechtsgüter, wie die körperliche Unversehrtheit, das Eigentum und die Gesundheit eines Menschen.³⁴ Ein solches Schutzgesetz stellt z.B. § 2 V StVO dar. Es schützt insbesondere Kinder vor der Verletzung eines Rechtsgutes durch die Vorgabe von speziellen Verhaltensregeln für ebendiese.³⁵

In der Praxis werden die Regelungen aus der StVO häufig herangezogen, um eine Haftungsquote für die Beteiligten festzulegen. Bei besonders schweren Verstößen gegen die Regelungen der StVO wird dem Verstoßenden regelmäßig eine höhere Haftungsquote auferlegt werden als dem anderen Beteiligten.

bb. § 7 StVG: Haftung des Halters

Der § 7 StVG ist eine zentrale Haftungsgrundlage im Bereich Verkehrsrecht. Nach § 7 I StVG haftet der Halter eines Fahrzeuges für die Schäden, die dem Verletzten bei einer Verletzung der Rechtsgüter Leben, körperliche Unversehrtheit oder Gesundheit durch den Betrieb eines Kfz entstehen. Auch die Beschädigung einer Sache wird von § 7 I StVG eingeschlossen.

Der § 7 I StVG umfasst die sogenannte Gefährdungshaftung. Diese Art der Haftung ist unabhängig von einem tatsächlichen Verschulden.³⁶ Die Gefährdungshaftung stellt keine Sanktion für ein Fehlverhalten dar. Sie soll die Gefahren, die durch den zulässigen Betrieb eines Kfz entstehen, decken.³⁷ Die Haftung nach § 7 I StVG soll als Bürde dafür gesehen werden, dass man durch den Betrieb eines Kfz eine erhebliche Gefahrenquelle in den Straßenverkehr einbringt.³⁸

Der § 7 StVG umfasst Unfälle, die ursächlich mit dem Betrieb eines Kfz zusammenhängen.³⁹ Der Begriff „beim Betrieb“ ist hierbei weit zu fassen. Der Schaden muss in jedem Fall von einem Kfz mitgeprägt worden sein, d.h. die vom Kfz ausgehende Gefahr muss sich im Schaden verwirklicht haben. Hierbei vertritt die herrschende Meinung (h.M.) jene verkehrstechnische Auffassung, die ein Kfz als „beim Betrieb“ sieht, sobald das Kfz im öffentlichen Verkehr bewegt wird oder darin in verkehrsbeeinflussender Weise ruht. Jedoch muss hierbei ein naher zeitlicher und

³³ Vgl. BGH, Urteil vom 18.11.2003 - VI ZR 385/02, NJW 2004, 356 (357, Nr. 2 aa).

³⁴ Vgl. BGH, Urteil vom 28.03.2006 - VI ZR 50/05, DAR 2006, 442 (443, Rn. 18).

³⁵ Vgl. Hühnermann, in: Burmann et. al, StVR, Vorbemerkungen StVO, Rn. 4.

³⁶ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 7 StVG, Rn. 5.

³⁷ Vgl. BGH, Urteil vom 17.03.1992 - VI ZR 62/91, NZV 1992, 229 (230).

³⁸ Vgl. BGH, Urteil vom 19.04.1988, - VI ZR 96/87, NJW 1988, 2802 (2802).

³⁹ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 7 StVG, Rn. 10.

örtlicher Zusammenhang zwischen dem Betrieb des Kfz und dem Schadensereignis bestehen.⁴⁰ Die bloße Anwesenheit eines Kfz am Unfallort reicht für eine Haftung aus § 7 I StVG nicht aus.⁴¹ Unerheblich ist, ob das Kfz hierbei auf einem privaten Gelände oder im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb ist (siehe I. 1. a. bb).⁴²

Bei der Eigenschaft des Halters wird weniger auf die rechtlichen Kriterien als auf die tatsächlichen Gegebenheiten abgestellt. Besonderes Augenmerk liegt hier auf dem wirtschaftlichen Nutzen und den Kosten zum Kfz. Entscheidend ist nach der Rechtsprechung, wer die über einen längeren Zeitraum andauernde Verfügungsgewalt über das Kfz und somit die wirtschaftliche Zuständigkeit für die Gefahrenquelle Kfz innehat.⁴³ Gibt es mehrere Halter zu einem Kfz haften diese gesamtschuldnerisch im zivilrechtlichen Sinne.⁴⁴

Die aus der Gefährdungshaftung resultierenden zu ersetzenden Sach- oder Personenschäden sind im Rahmen der Höchstbeträge aus §§ 12, 12 a StVG zu ersetzen. Der Halter hat demnach nicht mehr als den Höchstbetrag aus § 12 StVG zu zahlen, wenn sich die Einstandspflicht rein aus der Gefährdungshaftung ergibt.⁴⁵ Für diesen Schaden tritt i.d.R. nach § 115 I Nr. 1 VVG die Kfz-Haftpflichtversicherung aus § 1 PflVG ein. Gemäß § 16 StVG bleibt hiervon die Haftung aus anderen Normen unberührt, insbesondere die verschuldensabhängige deliktische Haftung aus § 823 BGB über die Höchstbeträge des § 12 StVG hinaus. Besondere Bedeutung kommt hier auch dem Anspruch auf Schmerzensgeld wegen einer Verletzung des Körpers oder der Gesundheit und dem daraus resultierenden immateriellen Schaden gemäß § 253 II BGB zu.⁴⁶

Nach § 7 II StVG ist die Gefährdungshaftung des Halters ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird. Das Vorliegen höherer Gewalt ist von drei Merkmalen abhängig: 1. ein von außen auf den Fahrzeugbetrieb einwirkendes Naturereignis, das 2. so außergewöhnlich ist, dass es niemand vorhersehen konnte und welches 3. auch mit größtmöglicher Sorgfalt nicht abwendbar war. Die Einwirkung höherer Gewalt muss bewiesen werden.⁴⁷

⁴⁰ Vgl. BGH, Urteil vom 09.01.1959 - VI ZR 202/57, NJW 1959, 627 (627 f.).

⁴¹ Vgl. BGH, Urteil vom 22.11.2016 – VI ZR 533/15, NJW 2017, 1173 (1174).

⁴² Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 7 StVG, Rn. 10.

⁴³ Vgl. BGH, Urteil vom 03.12.1991 - VI ZR 378/90, NZV 1992, 145 (146).

⁴⁴ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 7 StVG, Rn. 32.

⁴⁵ Vgl. BGH, Urteil vom 21.12.1956 – VI ZR 297/55 -, juris.

⁴⁶ Vgl. Geiger, in: MüKoStVR, § 823 BGB, Rn. 6.

⁴⁷ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 7 StVG, Rn. 42.

Eine Haftung des Halters ist nach § 7 III 1 HS. 1 StVG ebenfalls ausgeschlossen, wenn das Fahrzeug ohne Wissen und Wollen des Halters durch einen Dritten genutzt wird. Es muss sich hierbei um eine unbefugte Ingebrauchnahme des Kfz durch eine andere Person handeln. Ebenso darf der Halter des Fahrzeuges die unbefugte Ingebrauchnahme nach § 7 III 1 HS. 2 StVG nicht durch sein eigenes Verschulden ermöglicht haben.⁴⁸ Der Fahrzeughalter trägt die Beweislast für sein fehlendes Verschulden an der unberechtigten Nutzung des Kfz. Kann der Halter des Kfz nicht beweisen, dass ihm kein Verschulden an der unbefugten Nutzung des Kfz zukommt, tritt der Anscheinsbeweis einer Sorgfaltspflichtverletzung gegen den Halter des Kfz und zugunsten des Geschädigten ein und der Halter haftet neben dem Schwarzfahrer.⁴⁹

Nach § 8 Nr. 1 StVG gelten die Vorschriften zur Gefährdungshaftung aus § 7 StVG nicht, wenn der Unfall durch ein Kfz verursacht wurde, das auf ebener Bahn nicht schneller als 20 km/h fahren kann. Hierbei ist darauf abzustellen, ob das Fahrzeug bauartbedingt eine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h erreichen könnte. Unwichtig ist hierbei, ob dies aufgrund einer Drosselung der Leistung des Kfz oder aufgrund der Bauart des Kfz nicht möglich ist. Nicht abzustellen ist auf die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit des Kfz.⁵⁰ Nach der Definition des Leicht-Mofas aus I. 1. a. cc. ist der Halter jenes Fahrzeuges aus der Gefährdungshaftung nach § 7 StVG ausgeschlossen.

Weitere Ausschlusskriterien für die Anwendung des § 7 StVG sind nach § 8 Nr. 2, 3 StVG, wenn der Verletzte beim Betrieb des Kfz tätig war (z.B. ein Fahrlehrer, der seinem Fahrschüler Fahrstunden gibt⁵¹) oder wenn eine Sache beschädigt worden ist, die durch das Kfz befördert wurde, es sei denn, dass eine beförderte Person diese Sache an sich trägt oder mit sich führt.

cc. § 18 StVG: Ersatzpflicht des Fahrzeugführers

Neben der Gefährdungshaftung des Kfz-Halters steht die Ersatzpflicht des Fahrzeugführers. Führer eines Fahrzeuges ist, wer ein Fahrzeug tatsächlich in Bewegung setzt und das Fahrzeug lenkt. Entscheidend ist die tatsächliche Gewalt über die Steuereinrichtungen des Kfz.⁵²

⁴⁸ Vgl. OLG Nürnberg, Urteil vom 17.05.2011 - 3 U 188/11, NZV 2011, 538 (539).

⁴⁹ Vgl. OLG Hamm, Urteil vom 15.06.2005 - 13 U 63/05, NZV 2006, 253 (253 f).

⁵⁰ Vgl. OLG Saarbrücken, Urteil vom 20.09.2005 - 4 U 386/04, NZV 2006, 418 (419).

⁵¹ Vgl. OLG Saarbrücken, Urteil vom 17.07.1997 - 3 U 324/96-54, NZV 1998, 246 (247).

⁵² Vgl. Heß, in: Burmann et al., StVR, § 18 StVG, Rn. 3.

Die Haftung aus § 18 StVG ist keine Gefährdungshaftung, sondern eine sog. vermutete Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast. Man geht davon aus, dass der Fahrer die Schädigung durch ein verkehrswidriges Verhalten selbst herbeigeführt hat. Der Fahrer muss seine Unschuld selbst beweisen können. Gelingt dem Fahrer dieser Nachweis, entfällt seine Haftung aus § 18 I 1 StVG gemäß § 18 I 2 StVG. Hierbei muss der Fahrer nachweisen, dass er sich im Sinne der StVO korrekt und entsprechend seiner Sorgfaltspflichten im Straßenverkehr verhalten hat.⁵³

Der Fahrzeugführer haftet unter denselben Voraussetzungen wie der Halter des Kfz, was sich aus dem Wortlaut des § 18 I 1 StVG „in den Fällen des § 7 I StVG“ ergibt. Zusätzlich gelten, wie auch für eine Haftung aus § 7 I StVG, die Regelungen aus den §§ 8 – 15 StVG, somit auch der Haftungsausschluss aus § 8 StVG sowie das Mitverschulden aus § 9 StVG. Anders als der Halter des Kfz, welcher bereits aufgrund des Inverkehrbringens eines Fahrzeuges haftet (§ 7 I StVG), kann sich der Fahrer einer Haftung durch den Beweis eines fehlenden Verschuldens entziehen.⁵⁴ Entfällt die Haftung des Fahrzeugführers nicht, wird der Schaden des Geschädigten meist durch den Kfz-Haftpflichtversicherer nach § 116 I VVG getragen, da der Fahrer in der Regel dort mitversichert ist. Ist dies nicht der Fall erfolgt der Ausgleich zwischen Fahrer und Halter als Gesamtschuldner aus § 426 BGB.⁵⁵

Nach § 18 II StVG haftet der Fahrer gemäß § 16 StVG auch über die haftungsrechtlichen Normen des StVG hinaus. An dieser Stelle zentral ist der § 823 BGB zu nennen, welcher deliktrechtlicher Natur ist und deshalb auf dem Verschuldensprinzip beruht. Da der § 18 I StVG ebenfalls auf einem (vermuteten) Verschulden beruht, findet der § 823 BGB auf Ersatz der Ersatzansprüche gegenüber dem Fahrer, über die Höchstbeträge des § 12 StVG hinaus sowie auf Ersatz der immateriellen Schäden aus § 253 II BGB, Anwendung.⁵⁶

§ 18 III StVG bezieht sich auf die Anwendbarkeit des § 17 StVG. Er sagt aus, dass in den Fällen des § 17 StVG nicht nur der Halter, sondern auch der Fahrer zum Ersatz des entstandenen Schadens bei einem Schadensereignis mit mehreren Kraftfahrzeugen verpflichtet ist.

⁵³ Vgl. Müller, in: Jahnke/Burmann, Handbuch des PersonenschadensR, 1. Kapitel, Rn. 192, 197 f.

⁵⁴ Vgl. Heß, in: Burmann et al., StVR, § 18 StVG, Rn. 3 ff.

⁵⁵ Vgl. ebd. Rn. 14.

⁵⁶ Vgl. Geiger, in: MüKoStVR, § 823 BGB, Rn. 4, 6.

dd. § 17 StVG: Schadensverursachung durch mehrere Kfz

Der § 17 StVG regelt den Schadensausgleich zwischen mehreren an einem Schadenfall beteiligten Kfz. Hierbei wird unterschieden in Unfälle aus denen die Schädigung eines Dritten durch mehrere Kfz erfolgt (Abs.1) und in Unfälle mehrerer Kfz untereinander (Abs. 2). Der Abs. 1 regelt die Ausgleichsquote im Innenverhältnis der Kfz-Halter gegenüber dem Dritten, während sich der Abs. 2 mit der Haftungsquote hinsichtlich der eigenen Schäden befasst. Die Quotenfeststellungen erfolgen nach denselben Maßstäben.⁵⁷

§ 17 StVG stellt eine Sonderbestimmung zu den Mithaftungstatbeständen aus §§ 9 StVG, 254 BGB dar und verdrängt diese mithin als *lex specialis*.⁵⁸ § 17 StVG begründet keinen eigenen Ersatzanspruch. Er setzt vielmehr einen solchen deliktischen oder aus der Gefährdungshaftung entstandenen Ersatzanspruch aus dem StVG zwischen den Beteiligten voraus.⁵⁹ Es haftet nur derjenige, der Halter oder Fahrer eines Kfz in einem der in § 17 StVG ausdrücklich genannten Fälle ist.⁶⁰

Der § 17 StVG sieht vor, den Schaden quotenmäßig auf die Beteiligten zu verteilen, wenn dieser nicht auf höherer Gewalt beruht. Maßgeblich für die Haftungsabwägung sind die jeweilige Betriebsgefahr des Kfz sowie das Verschulden des Fahrzeugführers. Hierbei bleibt das vermutete Verschulden aus § 18 I StVG unbeachtet.⁶¹

Die Umstände (die Betriebsgefahr und das Verschulden der Beteiligten), die ursächlich für den Schadeneintritt waren, müssen im Vollbeweis i.S.d. § 286 ZPO bewiesen werden.⁶² Hierbei kommt häufig der Anscheinsbeweis zu tragen, der sich eines Geschehensablaufs bedient, wie er für den jeweiligen Fall der Erfahrung nach typisch ist.⁶³ Dies wirkt sich erheblich auf das Verschulden der Beteiligten aus, da der Anscheinsbeweis zunächst angenommen wird und vom Schädiger widerlegt werden muss, indem er einen Gegenbeweis, der im Vollbeweis vorliegt, anbringt. Zwingend erforderlich ist, dass sich ein erwiesener Umstand auf den Unfall konkret ausgewirkt hat. Nur dann ist der Umstand als ursächlich zu betrachten.⁶⁴

⁵⁷ Vgl. Heß, in: Burmann et. al, StVR, § 17 StVG, Rn. 24 f.

⁵⁸ Vgl. BGH, Urteil vom 18.11.1993 – III ZR 178/92, NZV 1994, 146 (147).

⁵⁹ Vgl. BGH, Urteil vom 21.11.1953 - VI ZR 82/52, NJW 1954, 595 (595); Engel, in: MüKoStVR, § 9 StVG, Rn. 2.

⁶⁰ Vgl. OLG Naumburg, Urteil vom 12.12.2008 - 6 U 106/08, NJW-RR 2009, 744 (746).

⁶¹ Vgl. BGH, Urteil vom 10.01.1995 - VI ZR 247/94, NJW 1995, 1029 (1029).

⁶² Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 17 StVG, Rn. 12.

⁶³ Vgl. BGH, Urteil vom 12.02.1963 - VI ZR 70/62, NJW 1963, 953 (953).

⁶⁴ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 17 StVG, Rn. 15 f.

Einer der Umstände, der sich auf die Haftungsverteilung auswirkt ist die Betriebsgefahr eines Kfz, welche zunächst unabhängig vom Verhalten des Fahrers betrachtet werden muss. Die Betriebsgefahr eines Kfz wird an möglichen Schäden gegenüber Dritten durch Merkmale des Kfz wie Fahrzeuggröße, -gewicht, -art, Fahrgeschwindigkeit etc. festgemacht.⁶⁵ So wird ein Mofa für gewöhnlich weniger Schaden gegenüber einem Dritten verursachen, als ein PKW. Bei gleicher Betriebsgefahr mit unaufklärbarem Unfallgeschehen wird meist eine Haftungsquote von 50/50 festgesetzt. Um die konkrete Betriebsgefahr eines Kfz beurteilen zu können, muss jedoch auch auf dessen Verwendung zum Unfallzeitpunkt abgestellt werden. Von einem ordnungsgemäß geparkten Motorrad geht regelmäßig weniger Gefahr aus als von einem Motorrad, das mit hoher Geschwindigkeit gefahren wird und mithin schwer erkennbar ist. Eine erhöhte Betriebsgefahr eines Kfz liegt prinzipiell dann vor, wenn ein Kfz zwar ordnungsgemäß verwendet wird, seine Handhabung durch einen Umstand, wie zum Beispiel eine überhöhte Geschwindigkeit, jedoch erschwert wird. Abzugrenzen ist dies von der fehlerhaften Nutzung eines Fahrzeuges, welche weniger eine erhöhte Betriebsgefahr und mehr ein Verschulden des Beteiligten begründet. Wird ein Kfz z.B. bewusst mit fehlerhafter Einrichtung genutzt, ist dies eine Frage des Verschuldens und kein Aspekt der Betriebsgefahr.⁶⁶

Fraglich ist, inwieweit jeder Beteiligte am Zustandekommen des Unfallgeschehen verantwortlich ist. Hier wird auf die Verhaltensregeln aus der StVO und auf Verstöße gegen ebendiese abgestellt.⁶⁷ Kann einem Beteiligten ein Verschulden aus der Missachtung der Regelungen aus der StVO nachgewiesen werden, tritt regelmäßig die Betriebsgefahr des Kfz des unschuldigen anderen Beteiligten, hinter dem Verschulden des Verstoßenden zurück, sodass dieser alleine haftet.⁶⁸ Trifft jedoch beide Beteiligten ein Verschulden wird der Schaden quotenmäßig auf alle Beteiligten, je nach Schwere des Verschuldens, aufgeteilt. Es ist immer auf den Einzelfall und die verkehrstechnischen Gegebenheiten abzustellen.⁶⁹

§ 17 III StVG regelt einen Haftungsausschluss, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaf-

⁶⁵ Vgl. BGH, Urteil vom 13.07.1971 - VI ZR 245/69, NJW 1971, 1983 (1984).

⁶⁶ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 17 StVG, Rn. 19, 22; BGH, Urteil vom 01.12.2009 - VI ZR 221/08, NJW-RR 2010, 839 (841).

⁶⁷ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 17 StVG, Rn. 24.

⁶⁸ Vgl. BGH, Urteil vom 20.02.1990 - VI ZR 124/89, NZV 1990, 229 (230).

⁶⁹ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 17 StVG, Rn. 26 f.

fenheit des Fahrzeuges noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Dieser Haftungsausschluss gilt nach § 17 III 3 StVG auch gegenüber dem Eigentümer des Kfz, der nicht Halter ist.

Da ein Kfz-Halter nach § 7 I StVG aus einer bloßen Gefährdungshaftung haftet, kann ein Fehler in der Beschaffenheit seines Kfz dem Normzweck entsprechend keinen Haftungsausschluss darstellen. Deshalb ist jeder Fehler in der Beschaffenheit des Kfz, auch wenn dieser völlig unvorhersehbar ist, nicht unvermeidbar und führt nicht zur Unabwendbarkeit.⁷⁰ Als unabwendbar gilt ein Ereignis nach § 17 III 2 StVG nur dann, wenn sowohl der Halter als auch der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt eingehalten haben. Hierbei ist notwendig, dass der Unfall bei Einhaltung der äußerst möglichen Sorgfalt⁷¹ vom „Idealfahrer“ im Sinne der StVO, welcher alle Regelungen der StVO vollumfänglich innehat, nicht hätte abgewendet werden können.⁷²

§ 17 IV StVG gibt vor, dass die Regelungen auch anzuwenden sind, wenn der Schaden durch ein Kfz und einen Anhänger, durch ein Kfz und ein Tier oder durch ein Kfz und eine Eisenbahn verursacht wird. Eine Alleinhaftung des Kfz-Halters ist somit ausgeschlossen.

ee. § 9 StVG: Mitverschulden

§ 9 StVG umfasst die Regelungen im Falle eines Verschuldens des Geschädigten bei der Entstehung eines Schadens. Er verweist auf die Anwendung der zivilrechtlichen Schadensersatznorm § 254 BGB. Er weist zudem darauf hin, dass im Falle einer Beschädigung einer Sache, das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht.

Der Unfall muss sich zwischen einem Kfz und einem Nicht-Kfz (z.B. Fußgänger oder Radfahrer) ereignen, sodass der § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB zur Anwendung kommen kann. Ereignet sich ein Unfall mit einem anderen Kfz geht der § 17 StVG als *lex specialis* vor. Ist der Anspruch des Verletzten aus §§ 823 ff. BGB gegeben, erfolgt die Zurechnung des Mitverschuldens des Geschädigten direkt über § 254 BGB.⁷³ Unabhängig davon, ob Ansprüche aus §§ 7 oder 18 StVG geltend gemacht werden, trägt der Schädiger die Beweislast für den Einwand der Mithaftung des

⁷⁰ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 17 StVG, Rn. 30.

⁷¹ Vgl. BGH, Urteil vom 17.03.1992 - VI ZR 62/91, NJW 1992, 1684 (1685).

⁷² Vgl. Müller, in: Jahnke/Burmann, Handbuch des PersonenschadensR, 1. Kapitel, Rn. 207.

⁷³ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 9 StVG, Rn. 1 f.

Verletzten aus §§ 9 StVG, 254 BGB. Verletzter ist, wer körperlich unmittelbar oder mittelbar, z.B. durch Erleiden eines Schocks, verletzt wurde.⁷⁴

Das Mitverschulden einer Person ist insbesondere gegeben, wenn sich diese verkehrswidrig verhalten hat und so zur Schadenentstehung beigetragen hat. Abzustellen ist hierbei besonders auf die Nichteinhaltung der Verhaltensregeln aus der StVO.⁷⁵ Ein solches schuldhaftes Verhalten des Verletzten kann durch ein aktives Tun (z.B. fehlerhaftes Verhalten beim Abbiegen) oder durch ein Unterlassen des Verletzten (z.B. Nicht-Nutzen von Schutzeinrichtungen) herbeigeführt werden. Der Verletzte hat dann einen geminderten Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens, da er für diesen mitverantwortlich ist.⁷⁶ Allerdings bezieht sich die Mitschuld nicht nur auf die Entstehung des Schadens, sondern auch auf dessen Umfang nach § 254 II BGB, besonders im Hinblick auf die Nutzung von Schutzeinrichtungen. Der Verletzte unterliegt einer Schadensminderungspflicht aus § 254 II BGB, d.h. er muss alle zumutbaren Maßnahmen ergreifen, um den Schaden zu verhindern oder nicht zu verschlimmern.⁷⁷ Grundsätzlich richtet sich das Mitverschulden nach dem allgemeinen Verschuldensbegriff, welcher sich durch die Außerachtlassung der nötigen Sorgfalt zur Vermeidung des Schadens, definiert.⁷⁸ Häufige Mitverursacher und somit schuldhaft Handelnde sind Fußgänger und Radfahrer. Auf das Mitverschulden der Radfahrer wird im Teil B. I. 2. detailliert eingegangen.

Bei der Mithaftung von Fußgängern ist grundsätzlich auf deren Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr abzustellen. Besondere Beachtung kommt hierbei § 25 StVO zu. Bei einem schuldhaften Verstoß gegen die Regelungen des § 25 StVO besteht eine Allein- oder Mithaftung des Fußgängers aus §§ 9 StVG, 254 BGB.⁷⁹ § 25 StVO regelt die allgemeinen Verhaltensregeln für Fußgänger, wie beispielsweise das Nutzen von Gehwegen (Abs. 1 S. 1) und Fußgängerüberwegen (Abs. 3 S. 3).

Bei der Feststellung des Mitverschuldens eines Nicht-Kfz-Nutzers ist dies grundsätzlich aufgrund der Verursachungsbeiträge aller Beteiligten abzuwägen. Auf Seiten des Kfz-Halters ist hierbei die Gefährdungshaftung aus § 7 I StVG zu beachten.⁸⁰ Zu prüfen ist, ob die Gefährdungshaftung des Kfz-Halters möglicherweise

⁷⁴ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 9 StVG, Rn. 3.

⁷⁵ Vgl. BGH, Urteil vom 16.01.2007 - VI ZR 248/05, NJW-RR 2007, 680 (681).

⁷⁶ Vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 14.08.2006 - 1 U 9/06, NJW-RR 2006, 1616 (1617).

⁷⁷ Vgl. Heß, in: Burmann et al. StVR, § 9 StVG, Rn. 3a.

⁷⁸ Vgl. BGH, Urteil vom 29.04.1953 - VI ZR 63/52, NJW 1953, 977 (977).

⁷⁹ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 9 StVG, Rn. 25.

⁸⁰ Vgl. Heß, in: Burmann et al., StVR, § 9 StVG, Rn. 10-12.

hinter dem schuldhaften Verhalten des z.B. Fußgängers vollständig zurücktritt. Dies ist exemplarisch der Fall, wenn ein völlig dunkel gekleideter Fußgänger eine Straße betritt, kurz bevor ein mit angepasster Geschwindigkeit passierendes Kfz auf seiner Höhe ist, obwohl er dieses erkennt.⁸¹ Auch ein schuldhaftes Verhalten des Kfz-Fahrers muss beachtet und diesem angerechnet werden. So haftet ein PKW-Fahrer beispielsweise zu 50% für die dem Fußgänger entstandenen Schäden, wenn der Fußgänger nach Verlassen eines Busses die Straße quert, ohne auf den Verkehr zu achten und dann von dem mit 34 km/h fahrenden PKW erfasst wird. Der Fußgänger hätte auf den Verkehr achten müssen. Da dieser jedoch wenige Momente vor dem Unfall aus einem Bus gestiegen ist, welcher dabei war, sich von der Bushaltestelle zu entfernen, und nach § 20 I StVO Bushaltestellen besonders vorsichtig passiert werden müssen, hätte der PKW-Fahrer seine Geschwindigkeit reduzieren müssen und mithin mit einer Notbremsung den Unfall verhindern können.⁸²

2. Die Haftung des Fahrradfahrers im Schadenfall

Ein Fahrrad ist nach der Definition des Bundesgesetzblattes von 1977 „jedes Fahrzeug mit wenigstens 2 Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird.“⁸³ Es handelt sich demnach nicht um ein Kfz, weshalb eine Gefährdungs- oder Fahrzeugführerhaftung des Radfahrers nach den §§ 7, 18 StVG ausgeschlossen ist. Bei Unfällen zwischen mehreren Radfahrern oder zwischen Radfahrern und Fußgängern oder anderen Nicht-Kfz haftet ein Radfahrer aus § 823 I, II BGB.⁸⁴

Der § 823 I BGB schützt diverse Rechtsgüter eines Menschen, wie z.B. das Leben, den Körper, die Gesundheit und das Eigentum. Bei einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Verletzung dieser Rechtsgüter ist der Schädiger zum Ersatz des Schadens nach den §§ 249 ff. BGB verpflichtet. Es wird ein Verschulden des Schädigers in Form eines fahrlässigen oder vorsätzlichen Eingriffs in die geschützten Rechtsgüter einer anderen Person vorausgesetzt.⁸⁵ Im Falle eines Haftpflichtprozesses steht die Feststellung der Pflichtverletzung des Schädigers dann im Vordergrund.⁸⁶ Demnach wird als fahrlässige Rechtsgutverletzung i.S.d. deliktrechtlichen § 823 I BGB die

⁸¹ Vgl. OLG Celle, Beschluss vom 03.03.2004 - 14 W 65/03 -, juris.

⁸² Vgl. OLG München, Urteil vom 05.05.2017 - 10 U 1750/15, NJW-RR 2017, 1305 (1306 f.).

⁸³ Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 08.11.1968, BGBl Teil II 1977, 811, S. 813.

⁸⁴ Vgl. Schröder (2009), in: SVR 2009, 293 (293).

⁸⁵ Vgl. Wagner, in: MüKoBGB, § 823 BGB, Rn. 50, 62, 83.

⁸⁶ Vgl. Ebd. Rn. 66.

Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und der daraus resultierende Schaden des Geschädigten betrachtet.⁸⁷ Vorsatz setzt ein Wissen und Wollen des Schädigers im Hinblick auf die Rechtsgutverletzung voraus.⁸⁸

§ 823 II BGB sichert hingegen den Anspruch auf Ersatz des Schadens aufgrund der Verletzung eines Schutzgesetzes durch ein bestimmtes Verhalten des Schädigers⁸⁹, wobei im verkehrsrechtlichen Kontext besonders auf die Schutzgesetze aus der StVO abzustellen ist (siehe auch B.I.1.b.aa.).

Die Verhaltensregeln für Radfahrer im Straßenverkehr richten sich insbesondere nach §§ 2 I, IV StVO. Der § 2 I StVO erfasst hierbei nicht nur Kfz, was sich bereits aus dem Wortlaut „Fahrzeuge“ des § 2 I StVO ergibt. Demnach gelten für Fahrradfahrer neben der Radwegbenutzungspflicht aus § 2 IV StVO dieselben Verhaltensregeln aus der StVO wie für Kraftfahrer.⁹⁰

Bei Schadenfällen ohne Kfz-Beteiligung richtet sich das Mitverschulden des anderen Verkehrsteilnehmers direkt nach § 254 BGB. Findet der Unfall des Radfahrers mit einem Kfz statt, ist das Mitverschulden des Fahrradfahrers über §§ 9 StVG, 254 BGB zu ermitteln. Ein Mitverschulden des Radfahrers ergibt sich aus einem schuldhaften Verhalten gegen die Regelungen aus der StVO.⁹¹

Bei besonders schuldhaftem Verhalten kann, wie auch bei besonders schuldhaftem Verhalten von Fußgängern, eine Haftung des Kfz-Halters völlig hinter der Schuld des Radfahrers zurücktreten und somit eine Alleinhaftung des Radfahrers begründen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn ein Radfahrer entgegen §§ 2 I, IV StVO auf einem Gehweg in die entgegengesetzte Fahrtrichtung fährt und dabei mit einem PKW zusammenstößt, welcher aus einer Grundstückseinfahrt auf die Straße einfährt. Das Verhalten des Radfahrers stellt ein grob fahrlässiges Verhalten dar, weshalb auch die Gefährdungshaftung des schuldlos handelnden PKW-Fahrers aus § 7 I StVG hinter diesem Verhalten zurücktritt.⁹²

In der Rechtsprechung herrscht Uneinigkeit über ein Mitverschulden des Radfahrers aus §§ 9 StVG, 254 BGB bei Nicht-Tragen eines Fahrradhelmes. Eine Helmpflicht ergibt sich aus § 21 a II StVO für Radfahrer nicht.

⁸⁷ Vgl. Wagner, in: MüKoBGB, § 823 BGB, Rn. 394.

⁸⁸ Vgl. BGH, Urteil vom 20.11.2012 – VI ZR 268/11, NJW-RR 2013, 550 (552).

⁸⁹ Vgl. Geiger, in: MüKoStVR, § 823 BGB, Rn. 3.

⁹⁰ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 9 StVG, Rn 30.

⁹¹ Vgl. ebd.

⁹² Vgl. OLG Dresden, Beschluss vom 12.10.2012 - 7 U 885/12, NZV 2013, 389 (389).

Aufgrund der fehlenden Helmpflicht entschied sich der BGH dafür, dass ein Mitverschulden aufgrund Nicht-Tragens eines Fahrradhelmes nicht angezeigt ist.⁹³

Auf der anderen Seite entschied das OLG Schleswig eine 20%-ige Mithaftung eines nicht behelmten Radfahrers, wenn dieser Kopfverletzungen bei einem Unfall erleidet, welche durch einen Fahrradhelm gemindert oder verhindert hätten werden können. Das OLG Schleswig sieht hier unter Beachtung des § 254 II BGB ein Unterlassen des Ergreifens von Schutzmaßnahmen zur eigenen Sicherheit. Begründet wird diese Entscheidung durch ein geändertes Verkehrsbewusstsein in Bezug auf das Tragen von Fahrradhelmen und dessen zunehmende Akzeptanz. Auch der Vergleich mit vorheriger Rechtsprechung zu einem positiven Mitverschulden bei unbehelmten Sportlern in anderen Sportarten wie dem Reiten, unterstreichen die Entscheidung des OLG Schleswig.⁹⁴ In diesen Fällen muss jedoch bewiesen werden, dass das Tragen eines Schutzhelms die Verletzungen gemindert oder verhindert hätte.⁹⁵

Unter Beachtung des Normzweckes des § 254 II BGB, nämlich die Gefahr eines besonders hohen Schadens zu verringern⁹⁶, erscheint es als sinnvoll eine Mithaftung eines unbehelmten Radfahrers dann anzunehmen, wenn bewiesen werden kann, dass die Kopfverletzungen im Falle des Tragens eines Helmes hätten verhindert werden können.

3. Rechtliche Folgen beim Führen bisheriger Mobilitätsmittel unter Alkoholeinfluss

Jedes Jahr ereignen sich in Deutschland zahlreiche Verkehrsunfälle, die unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln verursacht werden. Im Jahr 2018 ereigneten sich allein 13.934 Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss von Alkohol. 7.675 Verkehrsunfälle waren schwerwiegende Unfälle unter Alkoholeinfluss und zogen einen Sachschaden nach sich. Es ereigneten sich zudem weitere 14.049 sonstige Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss, die aufgrund fehlender Attribute nicht ausreichend ausgewertet werden konnten.⁹⁷

⁹³ Vgl. BGH, Urteil vom 17.06.2014 - VI ZR 281/13, DAR 2014, 458 (459).

⁹⁴ Vgl. OLG Schleswig, Urteil vom 05.06.2013 - 7 U 11/12, DAR 2013, 470 (471 f.).

⁹⁵ Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 9 StVG, Rn. 31.

⁹⁶ Vgl. Oetker, in: MüKoBGB, § 254 BGB, Rn. 68, 70.

⁹⁷ Vgl. Destatis (Hrsg.) (2019), https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-alkohol-5462404187004.pdf?__blob=publicationFile, S. 34.

a. Das Führen eines Kfz im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss

Beim Führen von Kfz im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss wird zunächst zwischen der relativen und der absoluten Fahrunsicherheit unterschieden. Die Fahrunsicherheit eines Kraftfahrers setzt voraus, dass „seine Gesamtleistungsfähigkeit, besonders infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher (psychophysischer) Leistungsausfälle so weit herabgesetzt ist, da[ss] er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Auftreten schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern.“⁹⁸

Mit Beschluss vom 28.06.1990 legte der BGH fest, dass Kraftfahrer ab einem Blutalkoholgehalt von 1,1 Promille eine absolute Fahrunsicherheit i.S.d. §§ 315c I Nr. 1 a, 316 StGB aufweisen. Ab diesem Wert gilt jeder Fahrer als absolut fahruntüchtig, ohne die Notwendigkeit des Nachweises von weiteren Ausfallerscheinungen.⁹⁹ In diesen Fällen sind die §§ 315c I Nr. 1a, 316 StGB anzuwenden. § 315c StGB ist ein konkretes Gefährdungsdelikt und schützt die Individualrechtsgüter Leben und Körper von Personen sowie Sachen von bedeutendem Wert. Die genannten Rechtsgüter müssen durch den fahruntüchtigen Fahrzeugführer konkret gefährdet werden, d.h. dass der Schaden des Individualrechtsgutes zu hoher Wahrscheinlichkeit eintreten wird und der Eintritt der Rechtsgutverletzung nur noch vom Zufall abhängt.¹⁰⁰ Hier wird auf den sogenannten „Beinahe-Unfall“ abgestellt. Für einen außenstehenden Dritten soll die Situation den Eindruck „Das ist gerade noch einmal gut gegangen“ erweckt haben.¹⁰¹ Wird diese Gefährdung vorsätzlich, also mindestens mit Eventual-Vorsatz (billigende Inkaufnahme), begangen¹⁰² droht nach § 315c I Nr. 1 a StGB eine Freiheitsstrafe von bis zu 5 Jahren oder eine Geldstrafe. Wird die Gefahr fahrlässig verursacht, d.h. lediglich die Handlung des unsicheren Führens eines Fahrzeuges ist vorsätzlich begangen worden, oder wird fahrlässig gehandelt und die Gefahr fahrlässig verursacht beträgt das Strafmaß nach § 315c III StGB eine Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren oder eine Geldstrafe.

Gerade im Bereich der §§ 18 StVG, 823 I BGB ist von einer besonderen Außerachtlassung der erforderlichen Sorgfaltspflicht auszugehen, wenn der Fahrzeugführer sein Fahrzeug unter Alkoholeinfluss führt, erst Recht ist nicht von einem idealen

⁹⁸ BGH, Urteil vom 20.03.1959 - 4 StR 306/58, NJW 1959, 1047 (1047).

⁹⁹ Vgl. BGH, Beschluss vom 28.06.1990 - 4 StR 297/90, NJW 1990, 2393 (2393).

¹⁰⁰ Vgl. BGH, Urteil vom 25.10.1984 - 4 StR 567/84, NStZ 1985, 263 (263).

¹⁰¹ Vgl. BGH, Urteil vom 30.03.1995 - 4 StR 725/94, NJW 1995, 3131 (3132).

¹⁰² Vgl. BGH, Beschluss vom 09.09.2014 - 4 StR 365/14, NStZ-RR 2014, 384; Hagemeyer, in: MüKoStVR, § 315c StGB, Rn. 80.

Fahrer auszugehen.¹⁰³ Für das Entfallen der Gefährdungshaftung des Halters wegen Schwarzfahrt aus § 7 III StVG ist maßgeblich, ob der Halter die Nutzung des Kfz schuldhaft verursacht hat. Kann er seine Unschuld nicht beweisen, ist die Obliegenheitsverletzung auch auf das Führen des Kfz unter Alkoholeinfluss durch den Fahrer auszuweiten. Der Halter hat mit einer solchen rechtswidrigen Nutzung unter Alkoholeinfluss zu rechnen und haftet aus § 7 I StVG neben dem Fahrer.¹⁰⁴

Liegt eine solche konkrete Gefährdung des Straßenverkehrs aus § 315c StGB nicht vor, findet § 316 StGB Anwendung. § 316 StGB stellt ein sogenanntes abstraktes Gefährdungsdelikt dar. Es schützt das Universalinteresse an der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs vor Gefährdungen durch fahrunsichere Fahrzeugführer.¹⁰⁵

Doch §§ 315c I Nr. 1 a, 316 StGB erfassen nicht nur Fälle der absoluten, sondern auch die der relativen Fahrunsicherheit. Im Gegensatz zur absoluten Fahrunsicherheit, kann die relative Fahrunsicherheit nicht nur an einem Promillewert festgemacht werden. Die relative Fahrunsicherheit kann bei einem Promillewert von 0,5 bis 1,09 Promille festgestellt werden. Jedoch sind sich Rechtsprechung und Literatur einig, dass in einigen Fällen bereits ab 0,3 Promille eine relative Fahrunsicherheit vorliegen kann¹⁰⁶. Zusätzlich zur Blutalkoholkonzentration (BAK) muss der Fahrzeugführer alkoholtypische Ausfallerscheinungen aufweisen, die zur Annahme einer relativen Fahrunsicherheit führen. Je höher die BAK ist, desto geringere Anforderungen werden an die Ausfallerscheinungen gestellt.¹⁰⁷ Ausfallerscheinungen im Fahrverhalten sind vordergründig zu betrachten. Die Fahrfehler müssen auf den Alkoholgenuss zurückzuführen sein, d.h. dass der Fahrzeugführer diesen Fahrfehler ohne Alkoholeinfluss mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht begangen hätte. Im Umkehrschluss ist nicht jeder Fahrfehler alkoholbedingt. Besonders auffällig ist hier jedoch eine riskante oder besonders sorglose und leichtsinnige Fahrweise.¹⁰⁸ Es kann jedoch nach den Umständen des Einzelfalls auch auf das gesamte Auftreten des Fahrzeugführers abgestellt werden.¹⁰⁹

¹⁰³ Vgl. Kaufmann, in: Geigel, Haftpflichtprozess, Kapitel 25, Rn. 118.

¹⁰⁴ Vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 15.11.2000 – 3 U 23/00, r+s 2001, 312 (312 f.).

¹⁰⁵ Vgl. Kudlich, in: BeckOK StGB, § 316 StGB, Rn. 1 f.

¹⁰⁶ Vgl. OLG Saarbrücken, Beschluss vom 04.02.1999 – Ss 116/98 (11/99), NStZ-RR 2000, 12 (13); König, in: Hentschel et al., StVR, § 316 StGB, Rn 23.

¹⁰⁷ Vgl. BGH, Beschluss vom 14.03.1969 - 4 StR 183/68, NJW 1969, 1578 (1580); BGH, Urteil vom 22.04.1982 - 4 StR 43/82, NJW 1982, 2612.

¹⁰⁸ Vgl. OLG Zweibrücken, Urteil vom 14.02.2003 – 1 Ss 117/02, DAR 2003, 431.

¹⁰⁹ Vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 23.09.2003 – 1 Ss 319/03 -, juris.

Diese Regelungen gelten auch für Mofas und Leichtmofas, die als Kfz unter Anwendung der Motorkraft geführt werden.¹¹⁰ Bleibt die Unterstützung durch Motor- kraft jedoch aus und wird das Mofa rein durch Abstoßen vom Boden mit den Füßen geführt, gilt der Promillegrenzwert für Fahrradfahrer.¹¹¹

Mit § 24a StVG hat der Gesetzgeber einen Auffangtatbestand geschaffen. Wenn eine Person ein Kfz führt und dabei eine BAK von 0,5 Promille oder mehr bzw. eine Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr aufweist, höchstens je- doch 1,09 Promille BAK, aber eine relative Fahrunsicherheit, aufgrund fehlender Indizien, nicht nachgewiesen werden kann, begeht diese Person nach § 24a I, IV StVG eine Ordnungswidrigkeit, die mit einer Geldbuße von bis zu 3000 Euro ge- ahndet wird.¹¹²

Der Bußgeldkatalog, nach Anlage 1 der BKatV, erfasst gem. § 1 I BKatV die Höhe der Beträge der Bußgelder für Verstöße gegen die 0,5 Promillegrenze aus § 24a StVG sowie die fahrerlaubnisrechtlichen Folgen aus den Vorschriften zur Teil- nahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss (Lfd.-Nr. 241ff.)

b. Fahrradfahren im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss

Auch Fahrradfahrer unterliegen einigen Sorgfaltspflichten bei der Teilnahme am Straßenverkehr. Grundsätzlich werden die §§ 315c, 316 StGB auf Fahrzeuge aller Art und nicht nur für Kfz-Führer angewendet.

Die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit liegt bei Fahrradfahrern, nach der Rechtsprechung, jedoch höher als die der Kfz-Führer, nämlich bei 1,6 Promille.¹¹³

Die Grenze zur relativen Fahruntüchtigkeit beginnt bei Radfahrern ebenso wie für Kfz-Führer bei 0,3 Promille und unterliegt denselben Feststellungsvoraussetzungen bezüglich der Feststellung alkoholbedingter Fahrfehler (siehe B.I. 3 a.).¹¹⁴

Eine Anwendung des § 24a StVG ist bereits aus dem Wortlaut der Norm nicht ge- geben. Der § 24a StVG erfasst lediglich die Gefährdung durch Kraftfahrzeuge. Zu- sätzlich ist bei einem Radfahrer von einer geringeren Gefährdung anderer Personen auszugehen als bei einem Kfz.¹¹⁵

¹¹⁰ Vgl. König, in: Hentschel et al., StVR, § 316 StGB, Rn. 4.

¹¹¹ Vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 29.09.1981 – 2 Ss 426/81 -, juris; König, in: Hentschel et al., StVR, § 316 StGB, Rn. 4.

¹¹² Vgl. König, in: Hentschel et al., StVR, § 24a StVG, Rn. 7.

¹¹³ Vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 28.07.1997 – 2 Ss 89/97, NStZ-RR 1997, 356 (357).

¹¹⁴ Vgl. Müller/Rebler (2015), in: SVR 2015, 4 (4).

¹¹⁵ Vgl. Koehl (2015), in: SVR 2015, 11 (13).

c. Entziehung der Fahrerlaubnis bei Fahrten unter Alkoholeinfluss

Für die Fälle der §§ 315c, 316 StGB erfolgt die Entziehung der Fahrerlaubnis nach §§ 69 I, II Nr. 1, 2; 69a StGB durch das Strafgericht, da der Fahrzeugführer dann in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kfz anzusehen ist.

Zum Führen eines Mofas wird nach § 5 I FeV eine Prüfbescheinigung, jedoch keine Fahrerlaubnis gefordert. Obwohl es sich bei einem Mofa um ein Kfz handelt, ist streitig, ob der § 69 StGB hier Anwendung findet. Die Rechtsprechung geht von der Anwendbarkeit der strafrechtlichen Vorschriften zur Entziehung der Fahrerlaubnis aus, da das Mofa bereits vom Wortlaut „Kraftfahrzeug“ der Norm erfasst werden muss.¹¹⁶ In der Literatur wird diese Entscheidung z.T. angezweifelt, da das Nutzen eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeuges eine Strategie zur Umgehung des Führens fahrerlaubnispflichtiger Kfz darstelle und auch aus dem Führen eines Fahrrads unter Alkoholeinfluss nicht zwangsläufig die Ungeeignetheit zum Führen eines Kfz resultiere. Zusätzlich fielen fahrerlaubnisfreie Kfz nicht in den Anwendungsbereich des § 69 StGB.¹¹⁷

Nach § 3 I FeV muss auch die Fahrerlaubnisbehörde einem Fahrzeugführer das Führen eines Fahrzeuges untersagen, wenn sich dieser als ungeeignet zum Führen dieses Fahrzeuges erweist. Hier wird auch explizit die Prüfbescheinigung zum Führen von Mofas erwähnt. Die Norm erfasst nach dem Wortlaut nicht nur Kfz, sondern alle Fahrzeuge, also auch Fahrräder. Wer durch sein Verhalten im Straßenverkehr Anlass gibt, dass an der Eignung zum Führen eines Kfz zu zweifeln ist, kann der Führerschein entzogen oder die (künftige) Erlaubnis zum Führen des jeweiligen fahrerlaubnisfreien Fahrzeuges oder zum Führen eines Kfz versagt werden. Ein Zweifel an der Fahreignung eines Fahrzeugführers kann durch die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss nach § 13 Nr. 2 a, b FeV entstehen.¹¹⁸ Bestehen Zweifel an der Eignung des Fahrzeugführers sind gemäß § 3 II FeV die §§ 11 bis 14 FeV anzuwenden, welche sich mit den Bedingungen zum Entzug der Fahrerlaubnis beschäftigen.

§ 25 I 2 StVG sieht zudem ein Fahrverbot für Kfz-Führer bei einem Verstoß gegen die 0,5 Promillegrenze aus § 24a StVG vor.

¹¹⁶ Vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 25.05.1956 – 2 Ss 160/56, NJW 1956, 1081 (1081).

¹¹⁷ Vgl. Kretschmer, in: MüKoStVR, § 69 StGB, Rn. 18 ff.

¹¹⁸ Vgl. Koehl (2015), in: SVR 2015, 11 (14).

II. Die Haftung im Schadenfall durch Mikromobilitätsmittel im Hinblick auf die Anwendbarkeit der Literatur und Rechtsprechung zu bisherigen Mobilitätsmitteln auf Mikromobilität in der Diskussion

Die Mikromobilität ist ein Phänomen, welches das Bild des Straßenverkehrs stetig prägt und weiterentwickelt. Sie bringt Dynamik in die Fortbewegung der Menschen, zwingt jedoch gleichzeitig zum Um- und Weiterdenken. Zahlreiche juristische Zeitschriften publizieren wissenschaftliche Artikel zu den kleinen Elektrofahrzeugen, Autoren befassen sich in Kommentaren mit der Anwendung des verankerten Kfz-Recht auf Mikromobilität und auch die Rechtsprechung wird stetig mit Fragestellungen bezüglich der Mikromobilität konfrontiert. Vor Allem die neuartigen eKF i.S.d neu eingeführten eKFV vom 06. Juni 2019 sind derzeit ein brandaktuelles Thema im Verkehrsrecht.

Im folgenden Teil der Arbeit erfolgt die Aufschlüsselung der wichtigsten Begriffe und Haftungsgrundlagen zur Mikromobilität inklusive eKF i.S.d. eKFV (namentlich E-Scooter, Pedelec und E-Bike) unter Bezugnahme der Definitionen und Haftungsgrundlagen zu den bisherigen Mobilitätsmitteln aus Abschnitt B. I. Es erfolgt die Betrachtung von eKF und Mikromobilitätsmitteln unter öffentlich-rechtlichen und deliktrechtlichen Aspekten im Vergleich zu jahrelang bestehender Rechtsprechung und Literatur zu bisherigen Mobilitätsmitteln. Es wird erörtert, ob und inwieweit eine Übertragung der Rechtsprechung und Literatur zu bisherigen Mobilitätsmitteln auf Mikromobilitätsmittel möglich und vertretbar ist.

1. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Schon seit geraumer Zeit sind diverse Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen anzutreffen. Jedoch dürfen einige dieser kleinen Fahrzeuge erst seit der Einführung der eKFV vom 06.06.2019 und deren Inkrafttreten am 15.06.2019 offiziell auf öffentlichen deutschen Straßen und Verkehrswegen geführt werden. Denn im Straßenverkehr dürfen nur solche Fahrzeuge in Betrieb gesetzt werden, für die eine sogenannte Typgenehmigung vorliegt. Ein Fahrzeug muss demnach innerhalb des bestehenden verkehrsrechtlichen Systems klassifiziert werden. Jedoch schloss keine nationale Vorschrift die elektrisch betriebenen Fahrzeuge explizit in deren Regelungen ein.¹¹⁹ Zum Beispiel die EU-Verordnung Nr. 168/2013 des europäischen Parla-

¹¹⁹ Vgl. Huppertz (2016), in: NZV 2016, 513 (514).

ments und des Rates vom 15.01.2013 schließt deren Anwendbarkeit für einige Fahrzeuge, die auf Deutschlands Straßen zu finden sind, aus. Ausgeschlossen werden durch Art. 2 II lit. i) selbstbalancierende Fahrzeuge, wie z.B. Hoverboards¹²⁰, oder durch Art. 2 lit. j) Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, wie z.B. Elektrotretroller bzw. E-Scooter.¹²¹ Faktisch bedeutet dies, dass diese Art Fahrzeuge nicht auf öffentlichen Straßen geführt werden durfte.

Durch das stetig wachsende Interesse der Bevölkerung an den kleinen elektrisch betriebenen Fahrzeugen und durch die Förderung der Elektromobilität in Großstädten wurde gefordert, eine Regelung zur Teilnahme von eKF am öffentlichen Straßenverkehr zu erlassen. Aus dieser Forderung entwickelte sich schlussendlich die eKFV.¹²² Die von der eKFV erfassten Fahrzeuge basieren auf einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen, welche erforschte „ob und unter welchen Bedingungen [eKF] im Straßenverkehr sicher betrieben werden können.“¹²³ Die eKFV schließt mithin die Lücke bezüglich der nationalen Typengenehmigung für einige elektrisch betriebenen Mikromobilitätsmittel und ermöglicht somit die Teilnahme von eKF am öffentlichen Straßenverkehr.¹²⁴

Nach § 1 eKFV sind eKF i.S.d. der Verordnung, Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h. Zusätzlich gibt § 1 eKFV einige weitere Merkmale vor, die ein Kraftfahrzeug erfüllen muss, um als eKF zu gelten. eKF sind unter der Anforderung der Erfüllung dieser geforderten Fahrzeugeigenschaften als neue Fahrzeugklasse zu betrachten.¹²⁵

Betrachtet man die Definition von Mikromobilitätsmitteln, welche grundsätzlich alle elektrisch angetriebenen Kleinstfahrzeuge erfasst (siehe A.), wird schnell deutlich, dass ein eKF zwar ein Mikromobilitätsmittel ist, jedoch ist nicht jedes Mikromobilitätsmittel ein eKF.

¹²⁰ Vgl. Huppertz (2016), in: NZV 2016, 513 (514).

¹²¹ Vgl. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des europäischen Parlaments und des Rates vom 15.01.2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, Amtsblatt der europäischen Union vom 02.03.2013, L 60/ 52, L60/56.

¹²² Vgl. Huppertz (2019), in: NZV 2019, 387 (387).

¹²³ BASt (Hrsg.) (2018) https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Foko/Downloads/2019-2018/2018-16.pdf?blob=publicationFile&v=2 S. 1 f.

¹²⁴ Vgl. Schäler (2019), in: SVR 2019, 292 (292).

¹²⁵ Vgl. Jahnke, in: Burmann et al., StVR, Vor § 1 eKFV, Rn. 6.

2. Voraussetzungen zur Nutzung von Mikromobilitätsmitteln und eKF im öffentlichen Verkehrsraum im Hinblick auf bestehende Mobilitätsmittel

Die Eingruppierung der neuartigen elektrischen Fahrzeuge in die verschiedenen Fahrzeugtypen und -klassen ist unter Betrachtung aller verkehrs-, als auch zulassungsrechtlichen und haftungsrechtlichen Faktoren von enormer Bedeutung. Bereits aus Teil B. I. der Arbeit geht hervor, dass von der Eingruppierung eines Fahrzeuges in die diversen Fahrzeugklassen innerhalb der Klassifizierung Kfz, wie zum Beispiel Mofa oder PKW, erhebliche Unterschiede bezüglich der Haftung im Schadenfall resultieren. Anzusprechen ist in diesem Rahmen erneut z.B. die divergierende Betriebsgefahr der diversen Fahrzeugklassen oder auch die Helmpflicht, welche unter Betrachtung des Verschuldens aller Beteiligten nicht unerheblich für die Quotenbildung im Schadenfall ist (siehe B. I. 1. b. dd. / ee., 2.).

Im nachfolgenden Teil B.II.2 der Arbeit erfolgt die Eingruppierung der Fahrzeuge Pedelec, E-Bike und E-Scooter in das System der Fortbewegungsmittel. Beleuchtet werden zudem die Zulassungs- und Nutzungsvoraussetzungen der Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr. Hierbei wird ein Vergleich zu den Ergebnissen aus B.I. der Arbeit gezogen.

a. Die Unterscheidung und Einordnung von E-Bike und Pedelec in das System der Fortbewegungsmittel und deren Nutzung im öffentlichen Verkehrsraum

Im Volksmund erfolgt die Verwendung der Begriffe E-Bike, Pedelec und Elektrofahrzeug beinahe fließend. Auch die Einordnung der Elektrofahräder in der Rechtsprechung war nicht immer einheitlich. Unzweifelhaft handelt es sich sowohl bei einem E-Bike als auch bei einem Pedelec um ein Elektrofahrzeug, denn Elektrofahräder sind Fahrräder mit Elektromotor. Doch bei genauerer Betrachtung wird klar, dass sich die beiden Fahrzeuge in zwei Aspekten erheblich unterscheiden: Die Art der motorbedingten Unterstützung und die bbH.¹²⁶

Während bei einem Pedelec (Pedal Electric Cycle) die Motorunterstützung nur dann einsetzt, wenn der Fahrer selbst in die Pedale tritt, besitzt das E-Bike einen Drehgriff, über den der Fahrer den Einsatz des Motors selbst und tretunabhängig regelt. Das E-Bike fährt also auch ohne Tretunterstützung des Fahrzeugführers.¹²⁷

¹²⁶ Vgl. Huppertz (2010), in: NZV 2010, 390 (391).

¹²⁷ Vgl. Ziegenhardt (2016), in: NJW-Spezial 2016, 585 (585).

Das Pedelec erreicht im Gegensatz zum E-Bike lediglich eine Geschwindigkeit von 25 km/h, wobei sich die Motorunterstützung verringert, je schneller das Pedelec wird. Daneben gibt es auch Pedelecs, die eine Schiebe- bzw. Anfahrhilfe besitzen, welche eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h auch ohne Tretunterstützung erreichen.¹²⁸ Das E-Bike hingegen erreicht je nach Bauart eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu über 45 km/h.¹²⁹

Nach § 1 II StVG wären Elektrofahrräder demnach als Kfz einzustufen. Seit der Einführung des § 1 III StVG am 21.06.2013 regelt dieser jedoch explizit die Klassifizierung von Elektrofahrrädern.¹³⁰ § 1 III StVG schließt alle Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, aus dem Begriff Kfz aus, wenn sich die Unterstützung des Elektromotors bei zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit verringert und die motorische Antriebskraft unterbrochen wird, wenn das Fahrzeug mehr als 25 km/h erreicht oder der Fahrer das Treten einstellt. Nach Satz 2 der Regelung gilt dies auch für Fahrzeuge mit einer elektromotorischen Anfahr- oder Schiebehilfe, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf bis zu 6 km/h ermöglicht, auch wenn der Fahrer keine Unterstützung durch Treten leistet.

Unter Betrachtung o.g. Merkmale von Pedelecs und E-Bikes und der Definition von Kfz (siehe B.I.1.a.aa.) sowie der Ausnahmeregelung des § 1 III StVG geht hervor, dass es sich beim E-Bike um ein Kfz i.S.d § 1 II StVG handelt, denn dieses kann rein durch Motorkraft bewegt werden. Anders ist das Pedelec zu bewerten. Nach §§ 1 III 1, 2 StVG ist das Pedelec seinen Eigenschaften nach **nicht** als Kfz einzustufen, selbst wenn es über eine Anfahr- oder Schiebehilfe bis zum Erreichen einer Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h verfügt.

Besonders auffällig ist an dieser Stelle die Verwandtschaft zwischen Pedelec und (Leicht-) Mofa. Sowohl bei einem (Leicht-) Mofa als auch bei einem Pedelec kann bzw. muss, im Fall des Pedelecs, die Unterstützung des motorischen Antriebs durch Treten der Pedale erfolgen. Das Leichtmofa, welches nach der Leichtmofa-Ausnahmeregung eine bbH von 20 km/h erreicht, ist verkehrsrechtlich als Mofa und

¹²⁸ Vgl. Huppertz (2010), in: NZV 2010, 390 (391 ff.); Richtlinie 2002/24/EG des europ. Parlaments und des Rates vom 18.03.2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Rili 92/61/EWG des Rates, Abl. EG L 124/1, L 124/2.

¹²⁹ Vgl. Huppertz, in: MüKoStVR, § 3 FZV, Rn. 39.

¹³⁰ Vgl. Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17.06.2013, BGBl Teil I 2013, 1558, S. 1560.

mithin als Kfz zu werten. Fraglich ist, ob ein 25 km/h schnelles Elektrofahrzeug, welches bis zu dieser Geschwindigkeit auch von einem Motor unterstützt wird, derart geringere Anforderungen an den Fahrer mit sich bringt als z.B. ein Leichtmofa, welches bauartbedingt eine Geschwindigkeit von 20 km/h erreicht. Die rechtliche Wertung gerade dieser beiden Fahrzeuge bringt erhebliche Unterschiede in deren Nutzungsvoraussetzungen und Rechte und Pflichten mit sich, welche im nachfolgenden Teil der Arbeit dargestellt und verglichen werden.

aa. Die Nutzung von Pedelecs im öffentlichen Verkehrsraum

Da Pedelecs nach § 1 III StVG keine Kfz sind, werden für diese nach § 1 III 3 StVG die Vorschriften über Fahrräder angewendet. Sie sind verkehrsrechtlich mithin als Fahrräder zu betrachten.¹³¹ Es erfolgt keine Anwendung der Vorschriften zu Kfz auf Pedelecs, da diese bereits vom Wortlaut der entsprechenden Vorschriften nicht erfasst werden.

Faktisch bedeutet dies, dass ein Pedelec im Gegensatz zum Kfz weder einer Zulassungs- (§ 3 FZV) noch einer Versicherungspflicht (§ 1 PflVG) unterliegt. Zudem ist kein Mindestalter zum Führen eines Pedelecs notwendig. Beim Führen eines Mofas hingegen ist dies nach § 10 III FeV (15 Jahre) gesetzlich vorgeschrieben. Fraglich ist in diesem Zusammenhang, ob sowohl ein Mindestalter zum Führen eines motorbetriebenen Fahrzeuges als auch eine Versicherungspflicht nach § 1 PflVG entfallen kann. Man geht nach § 828 I, II BGB davon aus, dass Kinder unter 7 Jahren die Gefahren des Straßenverkehrs unmöglich und Kinder unter 10 Jahren diese nur bedingt einschätzen können.¹³²

Trotz der auffälligen Ähnlichkeit des Pedelecs zum (Leicht-) Mofa entfällt auch die Fahrerlaubnispflicht zum Führen eines Pedelecs aufgrund seiner fehlenden Einstufung als Kfz. Es ist auch keine Prüfbescheinigung i.S.d § 5 I FeV vorzuweisen, um ein Pedelec im Straßenverkehr führen zu dürfen. Die Prüfbescheinigung nach § 5 I FeV soll sicherstellen, dass Mofafahrer befähigt sind ein Mofa sachgerecht im Straßenverkehr zu führen.¹³³ Es kann zunächst dahingestellt bleiben, ob dieser Nachweis der Befähigung zum Führen eines schnelleren, ebenfalls motorbetriebenen Fahrzeuges dem Normzweck entsprechend entfallen kann. Eine Anwendung des

¹³¹ Vgl. Hühnermann, in: Burmann et. al, StVR, § 1 StVG, Rn. 8b.

¹³² Vgl. Scheffen (2001), in: ZRP 2001, 380 (380).

¹³³ Vgl. Huppertz, in: MüKoStVR, § 5 FeV, Rn. 1.

bestehenden Rechts zu Kfz (hier: Mofa) entfällt demnach, obwohl eine Anwendbarkeit grundsätzlich denkbar erscheint.

Für Pedelec-Fahrer gelten dieselben Verhaltensregeln wie für Radfahrer aus § 2 I, IV StVO. Sie unterliegen denselben Verhaltensanforderungen aus der StVO, wie auch alle anderen Fahrzeugführer, die am Straßenverkehr teilnehmen:

Aus den speziellen Regelungen für Radfahrer ergibt sich die Radwegbenutzungspflicht bei Vorliegen der Zeichen Nr. 237, 240, 241 aus § 2 IV StVO auch für Pedelec-Fahrer. (Leicht-) Mofas dürfen bei Pedalbetrieb ebenfalls auf dem Radweg gefahren werden. Dies ist innerhalb geschlossener Ortschaften bei Freigabe des Radweges für Mofas auch unter Einsatz der Motorkraft erlaubt. Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas auf dem Radweg ebenfalls als Kfz geführt werden, außer dies wird explizit untersagt.¹³⁴

Das Tragen von Schutzhelmen ist für Pedelec-Fahrer, wie auch für Radfahrer, nach § 21 a II StVO nicht verpflichtend, da lediglich Kfz vom Wortlaut der Norm erfasst werden. Die Rechtsprechung geht zudem grundsätzlich nicht von einer Helmpflicht für Radfahrer aus.¹³⁵ Da ein Pedelec nach dem allgemeinen Grundgedanken jedoch ein hohes Gefährdungspotential mit sich bringt, wird das Tragen eines geeigneten Schutzhelmes empfohlen.¹³⁶ Dies kann sich wie bei Radfahrern auch auf das Mitverschulden aus § 254 BGB auswirken.¹³⁷

Hier besteht neben der Anwendung des bestehenden Rechtes für Radfahrer eine Parallele zu den Regelungen aus der Leichtmofa-Ausnahmereverordnung, nach welchen Leichtmofafahrer keinen Schutzhelm tragen müssen.

Deutlich wird hier erneut, dass ein Pedelec trotz seiner großen Ähnlichkeit zum Leichtmofa bzw. Mofa gem. § 1 III StVG vollständig wie ein Fahrrad zu betrachten ist. Abgestellt wird hierbei auf die Treterfordernis, um das Pedelec überhaupt fahren zu können. Es erfolgt eine umfängliche Übertragung der Rechtsprechung und Literatur zu den Nutzungsvoraussetzungen von Fahrrädern auf Pedelecs.

bb. Die Inbetriebnahme von E-Bikes im Straßenverkehr

Bei E-Bikes handelt es sich um Kfz nach § 1 II StVG. Die Klassifizierung eines E-Bikes ist jedoch von dessen bbH abhängig. Es muss streng unterschieden werden

¹³⁴ Vgl. König, in: Hentschel et al., StVR, § 2 StVO, Rn. 67.

¹³⁵ Vgl. BGH, Urteil vom 17.06.2014 -VI ZR 281/13, NJW 2014, 2493 (2493 f.).

¹³⁶ Vgl. Brockmann (2012), in: SVR 2012, 210 (213).

¹³⁷ Vgl. Ziegenhardt (2016), in: NJW-Spezial 2016, 585 (586).

zwischen der allein durch Motorkraft erreichbaren bbH und der durch zusätzliche Tretkraft erreichbaren bbH.

Erreicht ein E-Bike eine bbH zwischen 25 km/h und 45 km/h durch zusätzliche Tretkraft und liegt dessen Motorkraft ohne den Einsatz von Muskelkraft bei einer bbH von 20 km/h, so ist das E-Bike als Kleinkraftrad i.S.d. § 2 Nr. 11 lit. a FZV einzuordnen. Da die tretunabhängige bbH bei 20 km/h durch das sog. Daumengas liegt, wird diese Art E-Bike i.S.d. Leichtmofa-Ausnahmereverordnung behandelt, da die rein durch Motorkraft bedingte bbH den Anforderungen aus der Anlage der Leichtmofa-Ausnahmereverordnung Nr. 2.3 entspricht. Es wird zum Führen also eine Mofa-Prüfbescheinigung gem. §§ 5 I, IV FeV benötigt.¹³⁸ Auch die Helmpflicht aus § 21 a II StVO entfällt nach § 2 Leichtmofa-Ausnahmereverordnung.

An dieser Stelle kann festgehalten werden, dass ein E-Bike dieser Art vollständig als Leichtmofa betrachtet wird. Vergleicht man die technischen Einrichtungen der Fahrzeuge erscheint diese Form der Rechtsübertragung naheliegend.

Neben dieser Art E-Bike bestehen E-Bikes mit einer tretunabhängigen bbH von mehr als 20 km/h. Sie erreichen rein durch die Motorkraft Geschwindigkeiten von bis zu 45 km/h. Durch zusätzliche Muskelkraft kann sich diese Geschwindigkeit jedoch erhöhen, sodass das E-Bike mit mehr als 45 km/h geführt werden kann. Auch hier handelt es sich um ein zweirädriges Kleinkraftrad i.S.d. § 2 Nr. 11 lit. a FZV i.V.m. § 6 I 1 Nr. 1 FeV, da ausschließlich auf die von der Muskelkraft unabhängige bbH abgestellt wird.¹³⁹ Zum Führen dieses Kfz muss der Fahrer demnach mindestens eine Fahrerlaubnis der Klasse AM besitzen und nach § 10 I 1 Nr. 1 FeV mindestens 16 Jahre alt sein.¹⁴⁰

Nach § 3 II Nr. 1 lit. d FZV sind diese beiden Klassifizierungen des E-Bikes zulassungsfrei, bedürfen jedoch eines Versicherungskennzeichens gem. §§ 4 III, 26 FZV. Die Versicherungspflicht entsteht durch die Eigenschaft als Kfz und die damit einhergehende Versicherungspflicht aus § 1 PflVG.

Neben diesen beiden E-Bike-Klassifizierungen besteht eine weitere Erscheinungsform des E-Bikes. Dieses erreicht tretunabhängig Geschwindigkeiten von über 45 km/h und ist demnach unter Beachtung der technischen Anforderungen zur Einstufung als Leichtkraftrad als ein solches i.S.d § 2 Nr. 10 FZV zu klassifizieren. Es

¹³⁸ Vgl. Huppertz (2013), in: DAR 2013, 488 (488).

¹³⁹ Vgl. ebd.

¹⁴⁰ Vgl. Huppertz, in: MüKoStVR, § 6 FeV, Rn. 12, 16.

bedarf demnach keiner Zulassung nach § 3 II Nr. 1 lit. c FZV, unterliegt jedoch einer Kennzeichen (§ 8 FZV) - und Betriebserlaubnispflicht nach §§ 4 I, II Nr. 2 FZV.¹⁴¹ Während die FeV in ihrer alten Fassung unter dem Begriff Leichtkraftrad lediglich Krafträder mit Otto- oder Dieselmotor erfasste¹⁴², brachte eine Änderung der FeV aus 2015 auch die Erfassung von elektromotorisch betriebenen Krafträdern mit sich¹⁴³, weshalb für das Führen eines solchen E-Bikes eine Fahrerlaubnis der Klasse A1 erforderlich ist. Zum Führen eines Fahrzeuges der Fahrzeugklasse A1 muss der Fahrzeugführer gem. § 10 I Nr. 2 FeV mindestens 16 Jahre alt sein. Es besteht ebenfalls eine Helmpflicht aus § 21 a II StVO. Auch für diese Kategorie des E-Bikes besteht eine Versicherungspflicht aus § 1 PflVG.¹⁴⁴

Verglichen mit den Zulassungsvoraussetzungen zur Nutzung eines Pedelecs geht an dieser Stelle hervor, dass das Pedelec als Fahrrad nach § 1 III StVG eingestuft wird, da der Gesetzgeber von der rein muskelkraftunabhängigen zu erreichenden bbH ausgeht. Dieses Vorgehen wird auch im Bereich E-Bike angewendet. Jedoch muss beachtet werden, dass im Bereich E-Bike bereits eine weitreichende Übertragung des Kfz-Rechts sowohl im zulassungsrechtlichen als auch im fahrerlaubnisrechtlichen Bereich erfolgt. Dies erscheint gerade im Bereich der fahrerlaubnisrechtlichen Aspekte sinnvoll, denn wie bereits angesprochen (siehe B.II.a.aa.) obliegen dem Fahrzeugführer beim Führen eines motorbetriebenen Fahrzeuges besondere Sorgfaltspflichten bezüglich seines Verhaltens im Straßenverkehr, über welche der Fahrer durch den Erwerb einer Prüfbescheinigung bzw. Fahrerlaubnis, umfassend unterrichtet wird. Auch die fachgerechte Nutzung des Fahrzeuges und die Gefahrenquellen, die von einem bestimmten Fahrzeugtypus ausgehen, sind Teil des Erwerbens einer Fahreignung zum Führen eines Fahrzeuges.

b. Voraussetzungen zur Nutzung von E-Scootern im öffentlichen Verkehrsraum

Mit der eKFV schaffte die Bundesregierung die Erlaubnis mit E-Scootern unter bestimmten Voraussetzungen am Straßenverkehr teilzunehmen. Bis dahin war es unklar, welche Voraussetzungen an den E-Scooter selbst, an das Verhalten des Fahrers im Straßenverkehr aber auch an die persönlichen Eigenschaften des Fahrers gestellt werden. Zum Straßenverkehr zugelassen sind nach der eKFV im Hinblick auf die

¹⁴¹ Vgl. Huppertz (2013), in: DAR 2013, 488 (488).

¹⁴² Vgl. Huppertz, in: MüKoStVR § 6 FeV, Rn. 25.

¹⁴³ Vgl. Zweite Verordnung zur Änderung der FeV, 07.08.2015, Amtl. Begr. BR-Drs. 338/15, S. 19.

¹⁴⁴ Vgl. Huppertz (2013), in: DAR 2013, 488 (488).

Fahrzeugeigenschaften nur solche Fahrzeuge, die in ihrer Beschaffenheit mit den Voraussetzungen aus der eKFV übereinstimmen.¹⁴⁵

aa. Die Eigenschaften des E-Scooters und die Anforderungen an dessen Nutzung im Straßenverkehr

Nach § 1 eKFV sind eKF Kfz mit elektrischem Antrieb, deren bbH zwischen 6 km/h und 20 km/h liegt. Um als eKF zu gelten, muss das Kfz nach §§ 1 I Nr. 1-5 eKFV allerdings noch weitere Merkmale aufweisen. § 1 eKFV erfasst die Merkmale (Größe und Gewicht des Fahrzeuges, Nenndauerleistung), die ein Fahrzeug erfüllen muss, um als eKF klassifiziert zu werden. Bei E-Scootern handelt es sich mithin sowohl um Kfz i.S.d. § 1 II StVG, mit einer bbH von 20 km/h, als auch um eKF.

§ 2 eKFV regelt die Anforderungen, um einen E-Scooter in Betrieb setzen zu dürfen. Nach § 2 I Nr. 1 eKFV bedarf der E-Scooter, wie auch andere Kfz, einer Betriebserlaubnis. Zusätzlich ist der E-Scooter nach § 2 I Nr. 2 eKFV haftpflichtversicherungspflichtig und benötigt eine Versicherungsplakette nach § 29 a FZV.

Nach § 3 eKFV muss der Fahrer eines eKF mindestens 14 Jahre alt sein. Das Mindestalter zum Führen eines eKF ist also niedriger als das zum Führen eines Mofas. Auch eine Fahrerlaubnis oder Mofa-Prüfbescheinigung ist nicht erforderlich. Ebenfalls unterliegt der Fahrzeugführer nicht einer Helmpflicht.¹⁴⁶ Das Entfallen der Helmpflicht ergibt sich aus § 21 a II StVO, nach dessen Regelung eine Helmpflicht für Kfz mit einer bbH unter 20 km/h entfällt.

Die eKFV legt in § 9 eKFV gleichzeitig fest, wie sich der Fahrer eines eKF im Straßenverkehr verhalten muss. Demnach unterliegt der Fahrer den Vorschriften aus der StVO nach Maßgabe der §§ 10 bis 13 eKFV. Nach §§ 10 I, II eKFV dürfen eKF nur auf Radwegen und auf gemeinsamen/getrennten Geh- und Radwegen sowie auf der Fahrbahn und auf dem Seitenstreifen gefahren werden. Bei der Benutzung von Radwegen und gemeinsamer Geh- und Radwege haben Fußgänger bzw. Radfahrer nach § 11 IV eKFV stets Vorrang. Wird der Radverkehr auf bestimmten Flächen verboten, gilt dies auch für eKF. Bei einem Verbot für Kfz können eKF durch das Zusatzzeichen „eKF frei“ nach § 12 II eKFV erlaubt sein. Nach § 13 eKFV gelten für eKF, wie für Radfahrer auch, die Lichtzeichenregelung aus § 37 II Nr. 5 und 6 StVO. Hier spricht der Gesetzgeber die Übertragung von bisherigen Regelungen

¹⁴⁵ Vgl. Huppertz (2019), in: NZV 2019, 387 (388).

¹⁴⁶ Vgl. Tomson/Wieland (2019), in: NZV 2019, 446 (446 f.).

(in diesem Fall die bestehenden Regelungen für Radfahrer) auf eKF wörtlich im Gesetz an.

bb. Technische Anforderungen an den E-Scooter

Nach § 2 I Nr. 4 eKFV werden einige technische Anforderungen an eKF gestellt. Demnach muss ein eKF z.B. zwei voneinander unabhängige Bremsen besitzen, die das Fahrzeug auch bei Maximalgeschwindigkeit bis zum Stillstand abbremsen (§ 4 eKFV). Auch Lichter sowie eine „helltönende Glocke“ müssen an einem eKF angebracht sein (§§ 5, 6 eKFV).

c. Zwischenfazit

Bei Betrachtung der zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlichen Aspekte wird klar, dass Mikromobilitätsmittel inklusive eKF an die Regelungen für (Leicht-)Mofas und Fahrräder angenähert sind. Obwohl alle aufgeführten Mikromobilitätsmittel eine motorische Unterstützung erfahren, erfolgt die Anwendung der bisherigen Rechtsprechung und Literatur in unterschiedlicher Intensität und Ausprägung. Es bestehen einige Lücken in der Anwendung des Kfz-Recht auf Mikromobilität im Bereich Fahrerlaubnis sowie Zulassung, wie z.B. das Entfallen des Bedarfs einer Fahrerlaubnis sowie einer Versicherungspflicht für Pedelecs. Jedoch scheitert es bezüglich der Versicherungspflicht bereits an der Klassifizierung des Pedelecs, welches nach § 1 III StVG nicht als Kfz eingestuft wird. In der h.L. wurde das Pedelec, speziell Modelle mit Anfahr- und Schiebehilfe bis zu 6 km/h, vor der Einführung der § 1 III StVG als Kfz eingestuft.¹⁴⁷ § 1 II StVG setzt zur Klassifizierung eines Fahrzeuges als Kfz nämlich keine Mindestgeschwindigkeit voraus (siehe B.I. 1. a.aa.). Unschädlich ist hierbei, dass § 1 FZV von Fahrzeugen mit einer bbH von über 6 km/h spricht, da bei diesen Fahrzeugen lediglich die Anwendung der StVZO über § 16 II StVZO sowie die Anwendung der FZV ausscheidet, weil diese Fortbewegungsmittel dann keine Fahrzeuge im Sinne dieser Verordnungen darstellen.¹⁴⁸ Eine Übertragbarkeit der Rechtsprechung und Literatur zu Kfz auf Mikromobilitätsmittel ist demnach im Rahmen der Definition von Kfz aus § 1 II StVG im zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlichen Bereich grundsätzlich möglich.

¹⁴⁷ Vgl. Huppertz (2010), in: NZV 2010, 390 (391).

¹⁴⁸ Vgl. Huppertz, in: MüKoStVR, § 1 FZV, Rn. 13.

3. Die Haftungsgrundlagen aus der bisherigen Rechtsprechung und deren Anwendung auf Mikromobilität

Mit der Einführung der Mikromobilität wurde die Rechtsprechung mit einer neuen Herausforderung konfrontiert: Wer haftet, wenn etwas passiert? Inwieweit können eine jahrzehntelange Rechtsprechung und Literatur auf die neue Form der Mobilität übertragen werden? Welche Probleme kann es bei der Übertragung geben?

Mit der Einführung des § 1 III StVG im Jahr 2013 wurden einige dieser Fragen beantwortet. Jedoch kamen mit der Einführung weiterer Formen der Mikromobilität (insbesondere eKF) erneut Fragen zur Rechtsanwendung auf.

Im nachfolgenden Teil der Arbeit wird erörtert, welche Haftungsgrundsätze bei Schadenfällen durch Mikromobilitätsmittel und besonders eKF derzeit angewendet werden. Es erfolgt eine Darstellung bisher ergangener Urteile zu Verkehrsunfällen mit Mikromobilitätsmitteln und eine Überprüfung der Überschneidungen mit der bisher zu Kfz und anderen Fahrzeugen ergangenen Rechtsprechung und Literatur. Zusätzlich wird diskutiert, inwieweit die jahrzehntelange Rechtsprechung und Literatur zu Kfz und Fahrrad auf Mikromobilitätsmittel (speziell eKF) in welchem Ausmaß übertragen werden kann oder nicht und welche abweichenden Übertragungsmöglichkeiten zur bisherigen Rechtsanwendung denkbar sind.

a. Die derzeitige Rechtsprechung und Literatur zur Haftung im Bereich der Mikromobilität

Mit Urteil vom 09.03.2020 erfolgte durch das Landgericht Münster¹⁴⁹ eines der ersten Urteile, das im Bereich der Schadenfälle zwischen eKF und PKW erlassen wurde. Im Bereich der Elektrozweiräder finden sich mittlerweile zahlreiche Urteile zu Schadenfällen zwischen Kfz, Fahrrädern oder anderen Elektrozweirädern und Pedelecs bzw. E-Bikes. Die Rechtsprechung ist elektrisiert und auch in der Literatur ist die Haftung im Schadenfall durch Mikromobilität ein stark diskutiertes Thema.

aa. Die Haftung im Schadenfall durch Pedelec und E-Bike

Da Pedelecs rechtlich bekanntlich als Fahrräder betrachtet werden, haftet ein Pedelec-Fahrer wie ein Radfahrer aufgrund einer unerlaubten verschuldensabhängigen Handlung nach §§ 823 I, II BGB.¹⁵⁰ Auch das Mitverschulden richtet sich wie bei Radfahrern, je nach Beteiligung eines Kfz, nach §§ 9 StVG, 254 BGB oder direkt

¹⁴⁹ Vgl. LG Münster, Urteil vom 09.03.2020 – 8 O 272/19, r+s 2020, 225.

¹⁵⁰ Vgl. Jahnke (2019), in: NZV 2019, 601 (606).

nach § 254 BGB (hierzu auch B.I.2.). Die Haftungsabwägung nach § 17 StVG erfolgt auch in der Rechtsprechung nicht¹⁵¹, wobei die verkehrsrechtliche Klassifizierung des Pedelecs als Fahrrad erneut hervorgehoben wird, da zur Quotenfeststellung nach § 17 StVG ein Anspruch aus dem StVG gegen den Halter bzw. Fahrer eines Pedelecs bestehen müsste.¹⁵² Es erfolgt eine umfassende Anwendung und Übertragung der bisherigen Rechtsprechung zu Fahrrädern auf Pedelecs. Dies ergibt sich schlicht aus der Regelung des § 1 III 3 StVG, nach der auf Fahrzeuge wie Pedelecs die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden sind. Bereits aus dem Wortlaut der Norm lässt sich demnach auf die entsprechende Rechtsanwendung schließen.

Bei E-Bikes richtet sich die Haftungsgrundlage nach der Einstufung des Fahrzeuges als Kfz und dessen Geschwindigkeit. Da E-Bikes als Kfz eingestuft werden, ergibt sich der Haftungsanspruch grundsätzlich aus §§ 7, 18 StVG.¹⁵³ Für eine Haftung aus § 7 StVG ist es hierbei unerheblich, ob das Kfz zugelassen ist. Dies bedeutet, dass eine Haftung aus § 7 StVG auch bei zulassungsfreien Fahrzeugen angezeigt ist, wenn die übrigen Voraussetzungen aus § 7 StVG erfüllt sind.¹⁵⁴ Eine Gefährdungshaftung ist demnach bei keinem der bereits genannten E-Bike-Typen (siehe B.II. 2. a. bb.) aufgrund fehlender Zulassungspflicht ausgeschlossen. Jedoch ist es von Bedeutung, ob die rein motorisch erreichbare bbH bei weniger als 20 km/h oder darüber liegt.¹⁵⁵ Nach § 8 Nr. 1 StVG ist die Anwendung des § 7 StVG ausgeschlossen, wenn ein Unfall durch ein Kfz verursacht wurde, das auf ebener Bahn keine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h erreicht. Ist die Anwendung des § 7 StVG ausgeschlossen, scheidet auch die Anwendung des § 18 StVG aus, da dieser nach dessen Wortlaut nur in Fällen des § 7 StVG anzuwenden ist.

Ausgehend von E-Bikes als Kfz werden in der Rechtsprechung und der Literatur die Regeln über die Haftung aus dem StVG sowohl im Bereich der Halter- und Fahrerhaftung aus §§ 7, 18 StVG, als auch im Bereich der Mithaftung nach § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB und der Haftungsverteilung nach § 17 StVG auf E-Bikes angewendet.¹⁵⁶

¹⁵¹ Vgl. LG Saarbrücken, Urteil vom 15.11.2013 -13 S 107/13, NZV 2014, 218 (219).

¹⁵² Vgl. Engel, in: MüKoStVR, § 9 StVG, Rn. 2.

¹⁵³ Vgl. Jahnke (2019), in: NZV 2019, 601 (604 ff.).

¹⁵⁴ Vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 23.10.1995 – 1 U 183/94, NZV 1996, 113 (113).

¹⁵⁵ Vgl. Jahnke (2019), in: NZV 2019, 601 (604).

¹⁵⁶ Vgl. LG Düsseldorf, Urteil vom 01.06.2018 – 13 O 138/15 -, juris.

Auch ein Minderjähriger kann Halter eines Kfz sein. Da auch Minderjährige E-Bikes nutzen, ist dies an dieser Stelle von Bedeutung. Die Haltereigenschaft richtet sich wie bereits erläutert nicht ausschließlich danach, auf wen das Fahrzeug zugelassen ist, sondern danach, wer den wirtschaftlichen Nutzen aus dem Kfz sowie die wirtschaftlichen Verpflichtungen für das Kfz trägt. Freilich kann ein Kfz aber auch auf einen Minderjährigen zugelassen sein. § 828 II BGB berührt die Haftung des Minderjährigen nach § 7 StVG als Halter nicht, da es sich bei der Gefährdungshaftung nicht um eine verschuldensabhängige Haftung handelt. Auch wenn Kinder im Straßenverkehr nach § 828 BGB lediglich bedingt haften, hat dies also keine Auswirkungen auf die Gefährdungshaftung aus § 7 StVG.¹⁵⁷ Da für das Führen eines E-Bikes jedoch in jedem Falle eine Prüfbescheinigung oder Fahrerlaubnis notwendig ist, wird ein Verschulden des Fahrzeugführers ohnehin nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.

bb. Die Haftung im Schadenfall durch ein eKF

Im Bereich der Haftung im Schadenfall durch ein eKF finden sich bislang wenige Urteile. Das LG Münster beantwortete mit seinem Urteil vom 09.03.2020 in der Rechtsprechung erstmals die Frage nach der Haftung des Fahrers eines E-Scooters (eKF) bei einem Unfall mit einem PKW (Kfz).

Im o.g. Urteil befasste sich das LG Münster mit einem Unfall zwischen einem PKW und einem E-Scooter, der sich an einer Lichtzeichenanlage ereignete. Der Fahrer des E-Scooters überquerte mit seinem Fahrzeug die Straße, die der PKW-Führer befuhr, an einer Querungshilfe. Es war streitig, ob die Ampel für den E-Scooter oder für den PKW-Fahrer grün zeigte. Trotz einer Vollbremsung des PKW-Führers konnte ein Zusammenstoß nicht verhindert werden. Der PKW-Führer verlangte Ersatz des ihm entstandenen Sachschadens.¹⁵⁸

Die Frage nach der Haftung des E-Scooter-Führers wurde wie folgt beantwortet: Der E-Scooter ist ein eKF, das nach der eKFV als Kfz klassifiziert wird und eine bbH von höchstens 20 km/h erreicht. Eine Gefährdungshaftung nach § 7 StVG scheidet somit aufgrund der Regelungen des § 8 Nr. 1 StVG aus. Auch die Haftung des Fahrzeugführers aus § 18 StVG scheidet aufgrund des § 8 Nr. 1 StVG aus. Die Haftungsabwägung nach § 17 StVG ist ebenfalls nicht anzuwenden, da hierfür ein

¹⁵⁷ Vgl. König, in: Hentschel et al., StVR, § 7 StVG, Rn. 22; Feltz/Kögel (2004), in: DAR 2004, 121 (124).

¹⁵⁸ Vgl. LG Münster, Urteil vom 09.03.2020 – 08 O 272/19, r+s 2020, 225.

Anspruch des PKW-Fahrers gegen den E-Scooter-Fahrer aus dem StVG bestehen müsste.¹⁵⁹ Eine Mithaftung nach § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB scheidet aus, da sich der Unfall zwischen zwei Kfz ereignete.¹⁶⁰ Die Haftung des E-Scooter-Fahrers kann sich demnach nur aus den §§ 823 I, II BGB bzw. aus §§ 823 ff., 254 BGB (im Falle einer Abwägung zur Mithaftung)¹⁶¹ ergeben. Hierbei handelt es sich um eine Verschuldenshaftung, d.h. dass mindestens ein fahrlässiges Verhalten des E-Scooter-Fahrers zum Unfall geführt haben muss. Er müsste seine sich aus der Situation ergebenden Sorgfaltspflichten verletzt haben. Das Verschulden des E-Scooter-Fahrers muss nachgewiesen werden.¹⁶² Der Beweis für dieses Verschulden des eKF-Führers muss vom Geschädigten im Vollbeweis i.S.d. § 286 ZPO erbracht werden.¹⁶³

Sind die Umstände von Unfällen mit E-Scootern nicht vom durch den E-Scooter Geschädigten im Vollbeweis aufklärbar, wird der Geschädigte regelmäßig keine Ansprüche gegen den Fahrer durchsetzen können, da die Haftung aus §§ 7, 18 StVG durch § 8 Nr. 1 StVG ausgeschlossen ist. Die Beweislast trifft immer denjenigen, der das Mitverschulden des anderen Beteiligten einwendet. Im o.g. Urteil des Landgerichts Münster konnte das Fehlverhalten des E-Scooter-Fahrers nicht durch den Geschädigten bewiesen werden, weshalb dessen Ansprüche abgelehnt wurden.¹⁶⁴

Gerade im Bereich der Mithaftung wird den Verhaltensregeln für eKF-Führer aus §§ 10 bis 13 eKFV erhebliche Bedeutung zukommen, denn anhand dieser Kriterien kann sowohl das Vorliegen eines Verschuldens als auch der Grad des Mitverschuldens festgemacht werden.¹⁶⁵

Bei Unfällen zwischen mehreren eKF oder zwischen eKF und Fußgängern oder Radfahrern richten sich die Ersatzansprüche nach §§ 823 I, II BGB i.V.m. der StVO und der eKFV sowie der StVZO als Schutzgesetze i.S.d. § 823 II BGB.¹⁶⁶

Im Bereich der Helmpflicht und des daraus resultierenden Mitverschuldens aus § 254 BGB werden die Regelungen für Radfahrer angewendet, da auch für Fahrer von E-Scootern keine Helmpflicht besteht.¹⁶⁷

¹⁵⁹ Vgl. LG Münster, Urteil vom 09.03.2020 – 08 O 272/19, r+s 2020, 225.

¹⁶⁰ Vgl. hierzu: siehe Ausführungen B.I.1.b.ee.

¹⁶¹ Vgl. Heß/Figgenger (2019), in: NJW-Spezial 2019, 585 (586).

¹⁶² Vgl. ebd.; LG Münster, Urteil vom 09.03.2020 – 08 O 272/19, r+s 2020, 225.

¹⁶³ Vgl. BGH, Urteil vom 12.02.1963 - VI ZR 70/62, NJW 1963, 953 (953).

¹⁶⁴ Vgl. LG Münster, Urteil vom 09.03.2020 – 08 O 272/19, NJW-Spezial 2020, 203 (203).

¹⁶⁵ Vgl. Heß/Figgenger (2019), in: NJW-Spezial 2019, 585 (586).

¹⁶⁶ Vgl. Tomson/ Wieland (2019), in: NZV 2019, 446 (448).

¹⁶⁷ Vgl. Heß/Figgenger (2019), in: NJW-Spezial 2019, 585 (585).

Deutlich wird bei Betrachtung des Urteils des LG Münster sowie der aktuellen Literatur, dass eine geradlinige Übertragung der Rechtsprechung und Literatur zu Kfz auf eKF, hier speziell den E-Scooter, erfolgt. Allerdings schließt diese Form der Anwendung lediglich die Gefährdungshaftung gem. § 7 StVG sowie die Haftung aufgrund vermuteten Verschuldens des Fahrzeugführers gem. § 18 StVG und die daraus resultierenden Haftungsabwägungen aus §§ 17, 9 StVG aus. Es entsteht daraus eine haftungsrechtliche Annäherung des E-Scooters an Fahrräder. Auch Fahrradfahrer haften aus der schuldhaften Verletzung von Rechtsgütern oder Schutzgesetzen gem. §§ 823 I, II BGB.¹⁶⁸

b. Die Übertragbarkeit der Rechtsprechung und Literatur zur bisherigen Mobilität auf Mikromobilität

Die Anwendung der Haftungsgrundlagen aus dem StVG auf Mikromobilität erfolgt, wie bereits dargestellt, auf E-Scooter und E-Bikes. Eine Anwendung auf Pedelecs findet nicht statt. Fraglich ist jedoch, ob die bisherige Rechtsprechung stringent auf Mikromobilität übertragen werden kann oder nicht und ob eine Übertragung grundsätzlich über das bereits angewendete Maß hinaus möglich ist und falls ja, inwieweit. Die nachfolgenden Ausarbeitungen nehmen ständigen Bezug auf die im Teil B.I. und B.II. bisher erfolgten Feststellungen. Im Folgenden wird diskutiert, ob die bestehende Rechtsprechung und Literatur zu bisherigen Mobilitätsmitteln nach Wortlaut, Systematik, Historie und Telos überhaupt auf Mikromobilitätsmittel, insbesondere Pedelec und E-Scooter, übertragbar ist. Es wird hinterfragt, ob und welche Modellierungen der Rechtsprechung, Literatur und auch bestehender Gesetze möglich bzw. denkbar wären, um den Zweck der Haftungsnormen im Kfz-Bereich auch im Bereich der Mikromobilität zu erfüllen.

aa. Die Übertragbarkeit der Rechtsprechung und Literatur zu Schadenfällen mit Kfz und Fahrrädern auf Schadenfälle mit E-Bikes und Pedelecs

(1) Die Anwendbarkeit auf E-Bikes

Die Anwendung der Rechtsprechung zur Haftung i.V.m. Kfz auf E-Bikes erfolgt, wie bereits dargestellt, beinahe lückenlos. Das E-Bike ist sowohl seiner Bauart nach als auch in seiner Handhabung richtigerweise wie ein Kraftrad zu behandeln und stellt auch nach der Definition des § 1 II StVG ein Kfz dar. Das Gefährdungspoten-

¹⁶⁸ Vgl. Heß/Figgner (2019), in: NJW-Spezial 2019, 585 (585); Siehe Ausführungen aus B.I.2.

tial eines E-Bikes ist nicht geringer einzustufen als das eines Kleinkraftrades. Bereits im fahrerlaubnisrechtlichen Bereich ist deshalb die angewendete Rechtsübertragung nachvollziehbar und begründet. Der E-Bike-Halter bringt zudem eine nicht unerhebliche Gefahr in den Verkehr ein, woraus richtigerweise eine Gefährdungshaftung des Halters aus § 7 StVG hervorgeht. Da § 18 StVG parallel zu § 7 StVG angewendet wird, erfolgt die Anwendung von § 18 StVG hier trivial. Es sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, die gegen eine stringente Übertragung der bisherigen Rechtsprechung und Literatur zur Haftung im Kfz-Bereich auf E-Bikes sprechen.

(2) Die Übertragbarkeit der Rechtsprechung und Literatur zu Kfz und Fahrrädern auf Pedelecs

Pedelecs sind nach § 1 III StVG wie Fahrräder zu behandeln. Die Einführung des § 1 III StVG wurde vom Gesetzgeber wie folgt begründet:

„Im Zusammenhang mit dem Thema Elektromobilität gewinnen sog. Elektrofahrräder [...] an Bedeutung. [Es] besteht oft Unklarheit über die verkehrsrechtliche Einstufung dieser Fahrzeuge und über die daraus resultierenden fahrerlaubnis-, verhaltens- und zulassungsrechtlichen Konsequenzen. Eine Anpassung des § 1 [StVG] soll Rechtssicherheit bei der verkehrsrechtlichen Einordnung von Elektrofahrrädern schaffen.“¹⁶⁹

Betrachtet man diese Begründung des Gesetzgebers erscheint die vollständige Anwendung der Rechtslage zu Fahrrädern auf Pedelecs geradezu problemlösend. Unzweifelhaft kann die Rechtsprechung und Literatur zu Schadenfällen mit Fahrrädern und der daraus folgenden Verschuldenshaftung aus § 823 BGB aus dem Wortlaut des § 1 III StVG auf Pedelecs übertragen werden. Eine Haftung aus den §§ 7, 18 StVG und somit auch die Haftungsabwägungen aus § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB entfallen demnach. Fraglich ist, ob eine Gefährdungshaftung für ein motorbetriebenes Fahrzeug ohne Zweifel entfallen kann und darf, denn das Pedelec bringt, trotz der Eigenschaft des Erfordernisses des Tretens von Pedalen, einige andere technische Voraussetzungen und damit erhöhte Sorgfaltspflichten mit sich, als ein Fahrrad, welches lediglich durch Muskelkraft, Pedale und zwei Räder definiert wird.¹⁷⁰

Zweifelsohne kann ein Erwachsener mit einem Fahrrad höhere Geschwindigkeiten erreichen als mit einem Pedelec. Beachtlich ist jedoch, dass ein bis zu 25 km/h schnelles, motorisiertes Pedelec bereits von Kindern gefahren werden darf, denn auch Kinderfahrräder dürfen elektrische Unterstützung erfahren.¹⁷¹

¹⁶⁹ BTDrs 17/12856, S. 11.

¹⁷⁰ Vgl. Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 08.11.1968, BGBl Teil II 1977, 811, S. 813.

¹⁷¹ Vgl. Jahnke (2019), in: NZV 2019, 601 (605).

Geregelt ist diese Teilnahme von radfahrenden Kindern am Straßenverkehr in § 2 V StVO. Ein Kind gilt im Straßenverkehr bis zu seinem 10. Lebensjahr nach § 828 I, II BGB als besonders privilegiert bei Verkehrsunfällen. Dies ist besonders im Bereich des (Mit-)Verschuldens aus §§ 823, 254 BGB von Bedeutung, denn Kinder haften nur bedingt. Es steht fest, dass Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres weder die erforderlichen physischen noch psychischen Fähigkeiten innehaben, um die Gefahren des motorisierten Verkehrs einschätzen zu können. Kinder sind nicht in der Lage Abstände und Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen und sind zusätzlich durch kindliche Eigenschaften wie Affektreaktionen oder den Erprobungsdrang geprägt.¹⁷² Trotzdem ist es Kindern unter 10 Jahren rechtlich erlaubt mit einem motorbetriebenen Fahrzeug am Straßenverkehr teilzunehmen. Das Führen eines motorisierten Fahrzeuges durch Kinder ist, unter Beachtung des Entfallens der Gefährdungshaftung, aus mehreren Gesichtspunkten kritisch zu betrachten:

1. Die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ist bei Unfällen mit Pedelecs ohnehin gesteigert. Durch die fehlende Einsichtsfähigkeit von Kindern erscheint das Gefährdungspotential eines Pedelecs zusätzlich erhöht, jedoch findet keine Anwendung der Haftung aus § 7 StVG statt, obwohl der § 828 II BGB die Haftung eines Minderjährigen als Halter nicht ausschließt.¹⁷³ Es entfällt folglich ebenso eine Haftung aus § 18 StVG.
2. Ein Kind zwischen 7 und 18 Jahren kann nach § 823 III BGB für Verkehrsunfälle nur dann schadenersatzpflichtig werden, wenn es seine Verantwortlichkeit für den Schaden eines anderen erkennt.

Bezugnehmend auf Punkt 1 ist festzustellen, dass Unfälle mit Pedelecs prozentual eine höhere Rate an Schwerverletzten und Getöteten nach sich ziehen als Unfälle mit Fahrrädern ohne Elektroantrieb. Während bei 8.147 Unfällen mit Pedelecs 7.823 Menschen verunglückten, wovon 89 Menschen getötet (ca. 1,14 %) und 2077 Menschen schwer verletzt wurden (26,55 %), verunglückten bei Unfällen mit Fahrrädern bei 88.190 Unfällen im Jahr 2018 81.057 Menschen, davon starben 356 Menschen (ca. 0,44 %) und 13.453 Menschen wurden schwer verletzt (16,59 %).¹⁷⁴

¹⁷² Vgl. BTDRs 14/7752, S. 16.

¹⁷³ Vgl. König, in: Hentschel et al., StVR, § 7 StVG, Rn. 22; Feltz/Kögel (2004), in: DAR 2004, 121 (124).

¹⁷⁴ Vgl. DESTATIS (Hrsg.) (2018) https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408187004.pdf?__blob=publicationFile, S. 32.

Zusätzlich ist gerade in Bezug auf Punkt 2 anzumerken, dass Kinder nur über eine beschränkte Verschuldensfähigkeit verfügen. Gegen Kinder unter 7 Jahren kann ein Ersatzanspruch lediglich im Rahmen der Aufsichtspflichtverletzung nach §§ 823, 832 BGB durchgesetzt werden, da Kinder unter 7 Jahren im Verkehr als nicht verschuldensfähig angesehen werden. Ein Kind zwischen 7 und 10 Jahren haftet nicht für Unfälle mit Kfz im Straßenverkehr¹⁷⁵, bei Unfällen mit Radfahrern oder Fußgängern nur eingeschränkt, da die Verantwortlichkeit eines Kindes für einen Verkehrsunfall nur dann angenommen werden kann, wenn es die Gefährlichkeit seines Tuns oder Unterlassens erkennen konnte.¹⁷⁶ Hierfür wird auf die jeweilige Überforderungssituation eines Kindes abgestellt, d.h. ob sich das Kind aufgrund Überforderung aus der entsprechenden Situation im Straßenverkehr heraus nicht verkehrsgerecht verhalten hat und sich dies auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat.¹⁷⁷ Das (Mit-)Verschulden eines Kindes unter 7 Jahren ist im Straßenverkehr also überhaupt nicht, und bei Kindern zwischen 7 und 10 Jahren, nur bedingt nach §§ 823, 254, 828 I, II BGB möglich.¹⁷⁸ Zwischen 7 und 18 Jahren haftet jeder Minderjährige aus den Umständen des Einzelfalls, also dem Alter, der geistigen Entwicklung und dessen Lebenserfahrung. Ein Jugendlicher wird regelmäßig über eine höhere Einsichtsfähigkeit bezüglich der Gefahren des Straßenverkehrs verfügen als ein jüngeres Kind.¹⁷⁹ Es wird in der Praxis also regelmäßig schwierig sein einen Schadenersatzanspruch gegen ein Kind durchzusetzen. Gerade an dieser Stelle wäre eine Gefährdungshaftung des Halters nach § 7 I StVG anzuwenden, da es fraglich ist, ob ein Kind, das regelmäßig einer Überforderung im Straßenverkehr unterliegt, ein motorisiertes Pedelec führen kann. Die mit dem Pedelec in den Verkehr eingebrachte Gefahr ist nach § 823 BGB hierbei jedoch für die Haftung nicht beachtlich.

Auch im Falle einer Haftung des Kindes oder des Aufsichtspflichtigen erscheint es problematisch, dass das Pedelec keiner Haftpflichtversicherung-Pflicht unterliegt. Wenn ein Kind oder auch jede andere Person einen Schaden verursacht bzw. für diesen einstehen muss (z.B. aus Verletzung der Aufsichtspflicht nach § 832 BGB), was jedoch nur unter strengen Abwägungen der Fall ist, kann dies bedeuten, dass eine jahrelange Verpflichtung zur Zahlung eines Schadensersatzes besteht.¹⁸⁰ Auch

¹⁷⁵ Vgl. Geiger, in: MüKoStVR, § 828 BGB, Rn. 9 f.

¹⁷⁶ Vgl. BGH, Urteil vom 28.02.1984 – VI ZR 132/82, NJW 1984, 1958 (1958).

¹⁷⁷ Vgl. BGH, Beschluss vom 11.03.2008 – VI ZR 75/07, DAR 2008, 336 (336).

¹⁷⁸ Vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 12.07.1991 – 2 U 190/90, NZV 1992, 185 (185).

¹⁷⁹ Vgl. BGH, Urteil vom 28.02.1984 – VI ZR 132/82, NJW 1984, 1958 (1958 f.); BGH, Urteil vom 14.11.1978 – VI ZR 133/77, NJW 1979, 864 (864).

¹⁸⁰ Vgl. Geiger, in: MüKoStVR, § 828 BGB, Rn. 31.

das Bestehen einer privaten Haftpflichtversicherung garantiert nicht immer die Deckung von Schäden durch motorbetriebene Fahrzeuge.¹⁸¹

Aus diesen Gründen ist es fraglich, ob die Übertragung der Haftungsgrundlagen zu Fahrrädern völlig unproblematisch auf Pedelecs erfolgen kann. Sicherlich ist eine Übertragung in der derzeit bestehenden Form allein durch den Regelungszweck des § 1 III StVG und den daraus resultierenden Ausschluss der Anwendung der Regelungen zu Kfz auf Pedelecs gerechtfertigt und korrekt. Gerade im Bereich der Verschuldenshaftung ist es für den Geschädigten häufig jedoch nicht möglich den Verschuldensnachweis im Vollbeweis zu erbringen (vgl. auch Urteil des LG Münster vom 09.03.2020¹⁸²). Deshalb erscheinen gerade in Bezug auf die Haftung von Kindern eine abweichende Regelung und ggf. eine partielle Anwendung des Kfz-Rechts auf Pedelecs sinnvoll. Besonderer Schutz bestünde an dieser Stelle für die Rechtsgüter des Geschädigten, aber auch des Kindes.

Denkbar ist hier beispielsweise eine Vermischung der Rechtsprechung zu Kfz und Fahrrädern im Bereich der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG gepaart mit der Voraussetzung eines Mindestalters für das Führen von Pedelecs, wenn an der Tatsache, dass eine Haftung des Pedelec-Führers aus dem StVG bereits nach dem Wortlaut ausgeschlossen ist, festgehalten wird. Auch für die verwandte Fahrzeugklasse „Leichtmofa“ sowie für jedes Kfz, das eine bbH von mehr als 6 km/h aufweist, besteht nach §§ 1, 3 FZV eine Versicherungspflicht sowie ein erforderliches Mindestalter zum Führen des jeweiligen Fahrzeuges, weshalb eine Sonderregelung zum Pedelec mit einer Motorunterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h nicht grundsätzlich undurchführbar erscheint. Die bereits aufgezeigte nahe Verwandtschaft zwischen Pedelec und Leichtmofa ist an dieser Stelle ebenfalls besonders hervorzuheben. Eine Ausnahmeregelung zur Erfordernis eines Mindestalters des Pedelec-Fahrers wäre demnach eine Möglichkeit der Übertragung, welche gerade in Bezug auf die Durchsetzung der Ansprüche aus § 823 BGB i.V.m. §§ 828 II, III BGB eine erhebliche Verbesserung der Stellung des Geschädigten bei Schadenfällen mit Pedelecs und Kindern als Fahrzeugführer mit sich bringen würde. Auch der 50. Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) stellte bereits im Jahr 2012 fest, dass das Führen von Pedelecs für Kinder unter 14 Jahren nicht empfohlen wird und

¹⁸¹ Vgl. Tomson/Wieland (2019), in: NZV 2019, 446 (446).

¹⁸² Vgl. LG Münster, Urteil vom 09.03.2020 – 08 O 272/19, NJW-Spezial 2020, 203 (203).

das eine Haftpflichtversicherung diesbezüglich jedoch dringend zu empfehlen ist.¹⁸³

Bereits die Tatsache, dass die Regulierung von Schadenfällen durch Pedelecs in der Rechtsprechung vor 2013 unklar war, da nicht festgelegt wurde, welche Regelungen anzuwenden sind, zeigt auf, dass eine Übertragung der Rechtsprechung und Literatur zu Kfz auf Pedelecs nicht unmöglich ist. Jedoch scheint eine solche Form der Übertragung gerade durch die Einführung einer eigenen Vorschrift zur Klärung der Rechtsstellung von Elektrofahrrädern zum jetzigen Zeitpunkt ausgeschlossen. Erreichbar ist jedoch eine Besserstellung des Geschädigten gegenüber dem Pedelec-Fahrer da ein Verschulden des Pedelec-Fahrers aufgrund eines Mindestalters oder auch einer vorhandenen Prüfbescheinigung ggf. umfänglicher nachgewiesen werden könnte. Eine stringente Anwendung der Haftungsgrundlagen zu Fahrrädern auf Pedelecs ist aus o.g. Gründen problematisch und sollte kritisch betrachtet werden.

Sowohl beim Pedelec als auch beim E-Bike hat sich die Rechtsprechung auf die Anwendung der bisherigen Rechtsprechung zu Fahrrädern und Kfz auf Mikromobilitätsmittel festgelegt. Durch die Einführung des § 1 III StVG und der damit einhergehenden Klassifizierung der diversen Elektrofahrräder zur Aufklärung von Unklarheiten bezüglich der Rechtsstellung der Elektrofahrräder, ist es sinnvoll die entsprechenden Haftungsgrundlagen eines Fahrzeuges auf das jeweilige Elektrofahrrad anzuwenden, als das es klassifiziert wird, um Unsicherheiten in der Rechtsanwendung zu vermeiden. Daraus resultiert, dass ein E-Bike nicht nur als Kfz klassifiziert wird, sondern in der Rechtsprechung auch eine umfängliche Anwendung des Kfz-Haftungsrecht auf E-Bikes erfolgt. Dasselbe gilt für das Pedelec entsprechend.

bb. Die Anwendbarkeit auf Schadenfälle mit einem E-Scooter

Unter Betrachtung der derzeitigen Möglichkeit der Rechtsanwendung durch die Einstufung des E-Scooters als Kfz durch § 1 eKFV, ist die derzeit angewendete Form der Übertragung der Rechtsprechung und Literatur zu Kfz auf eKF, insb. E-Scooter, speziell aufgrund des Haftungsausschlusses aus § 8 Nr. 1 StVG, methodisch nachvollziehbar. Es erfolgt in der Rechtsprechung eine lineare Übertragung der Haftungsgrundlagen bei Schadenfällen durch Kfz auf Konstellationen in Bezug auf Schadenfälle mit E-Scootern bzw. eKF, da diese nach § 1 eKFV selbst als Kfz

¹⁸³ Vgl. Empfehlung 50. VGT AK VI (2012) (Hrsg.) https://www.deutscher-verkehrsgerichts-tag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_50_vgt.pdf, S.6.

klassifiziert werden. Fraglich ist jedoch, ob eine Übertragung der Rechtsprechung zu Kfz auf eKF in dieser stringenten Form überhaupt möglich und vertretbar ist, denn ein eKF ist ein Fahrzeug mit einer bbH von weniger als 20 km/h, weshalb eine Haftung aus dem StVG für Schadenfälle durch eKF demnach nach § 8 Nr. 1 StVG immer ausgeschlossen wäre. Zusätzlich muss das Verschulden des eKF-Fahrers im Vollbeweis durch den Geschädigten bewiesen werden. Fraglich ist, ob die Rechtsprechung zu Kfz auf eKF aus diesem Grund in dieser Form übertragen werden kann und darf.

Das Urteil des LG Münster ist eines der ersten Urteile zu Schadenfällen zwischen eKF und Kfz. Es ist noch nicht rechtskräftig und wird in der Zukunft aufgrund der jungen Haftungskonstellation ggf. vom Berufungsgericht entschieden werden müssen. In der Literatur besteht Einigkeit, dass die Anwendung der haftungsrechtlichen Normen von Kfz auf eKF in dieser Form kritisch zu betrachten ist und dass eine solche direkte Übertragung der Rechtslage aus dem Kfz-Bereich auf eKF, und mit hin besonders den E-Scooter, nicht ohne Weiteres vonstattengehen kann. Auch die ggf. ausstehende Entscheidung des Sachverhalts durch das Berufungsgericht bekommt in der Literatur großen Zuspruch und wird sogar als „wünschenswert“ beschrieben.¹⁸⁴ Zudem bestehen in der Literatur Mutmaßungen zu einer Erweiterung der Schutzwürdigkeit von Fußgängern und Radfahrern gegenüber E-Scootern und eine damit einhergehende Auferlegung erhöhter Sorgfaltspflichten an E-Scooter-Fahrer.¹⁸⁵

Diese Mutmaßungen und Stellungnahmen sowie die Zweifel an der direkten Übertragungsmöglichkeit der Kfz-Haftungsgrundlagen auf eKF erscheinen aufgrund diverser Aspekte begründet:

Im Rahmen der Verkehrssicherheit ist zunächst auffällig, dass sich in den ersten Monaten der offiziellen Zulassung von eKF für den Straßenverkehr bereits zahlreiche Unfälle ereigneten. In Köln wurden in den ersten drei Monaten der Zulassung 104 Unfälle mit E-Scootern verzeichnet. 109 Menschen wurden hierbei verletzt. 24 Menschen davon schwer. 88% Prozent der Unfälle wurden von dem E-Scooter-Fahrer verursacht, wobei circa ein Drittel der E-Scooter-Führer während des Unfalls alkoholisiert waren.¹⁸⁶ An dieser Stelle wird erkennbar, dass von einem E-

¹⁸⁴ Vgl. LG Münster, Urteil vom 09.03.2020 – 08 O 272/19, NJW-Spezial 2020, 203 (203).

¹⁸⁵ Vgl. Heß/Figgenger (2019), in: NJW-Spezial 2019, 585 (586).

¹⁸⁶ Vgl. Norddeutscher Rundfunk (Hrsg.) (2019) <https://www.tagesschau.de/inland/e-roller-115.html>.

Scooter offenbar eine hohe Gefährdung ausgeht. Diese grundsätzlich von einem Kfz ausgehende, in den Verkehr eingebrachte Gefahr, wird augenscheinlich aus einigen Gründen beim E-Scooter zusätzlich verschärft, denn insgesamt besteht beim Führen eines E-Scooters große Unsicherheit bezüglich der Verhaltensregeln. Viele Menschen wissen nicht, wie sie sich beim Führen eines E-Scooters zu verhalten haben, welche Wege sie benutzen dürfen, wie die Promillegrenzen beim Führen eines E-Scooters festgelegt sind etc. Zusätzlich werden diese Regelungen im Allgemeinen, selbst wenn sie bekannt sind, nicht ausreichend beachtet.¹⁸⁷ Ob dies auf weitestgehend geringe Bußgelder zurückzuführen ist (das Befahren eines Gehwegs zieht ein Bußgeld von 15 Euro nach sich), kann dahingestellt bleiben.¹⁸⁸

Zusätzlich bestehen auch in der Handhabung des E-Scooters trotz der Regelungen aus der eKFV Probleme. Während der Fahrt mit einem E-Scooter ist jede Richtungsänderung rechtzeitig anzuzeigen. Jedoch muss ein E-Scooter nach der eKFV technisch nicht mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgestattet sein. Dies erfordert, dass der Fahrer wenigstens für kurze Zeit eine Hand vom Lenker des Fahrzeugs löst, um seine Fahrtrichtungsänderung nach § 11 III eKFV anzuzeigen. Das Führen eines Fahrzeuges mit nur einer Hand führt bekanntlich zu Unsicherheiten in der Fahrweise, was wiederum zu einem höheren Unfallgeschehen bei Abbiegevorgängen führen kann. Jedoch kann auch das Nicht-Anzeigen eines Fahrtrichtungswechsels schwere Folgen nach sich ziehen.¹⁸⁹

Der E-Scooter ist zudem ein gängiges Leihfahrzeug, das zum Führen keine Prüfbescheinigung oder ähnliches voraussetzt. Der Verleih ist in jeder größeren Stadt rege und viele E-Scooter werden spontan ausgeliehen, um kürzere Strecken zurück zu legen. Jedoch führt dies dazu, dass viele Menschen ihre ersten Fahrversuche mit einem E-Scooter im fließenden Straßenverkehr vornehmen und zusätzlich kaum Kenntnisse über die Verhaltensregeln beim Führen von E-Scootern oder überhaupt bei der Teilnahme am Straßenverkehr haben. Dies ist in der Praxis immer häufiger zu beobachten. Auch dies ist als hohe Gefährdung des E-Scooter-Fahrers selbst als auch aller anderen Verkehrsteilnehmer zu betrachten. Der Arbeitskreis (AK) V des 58. VGT 2020 empfiehlt sowohl das Erfordernis einer Prüfbescheinigung zum Führen eines eKF als auch die effektive Verfolgung von Verkehrsverstößen durch die

¹⁸⁷ Vgl. Empfehlung 58. VGT AK V (Hrsg.) (2020) https://deutscher-verkehrsgerichts-tag.de/images/pdf/VGT_58_Empfehlung.pdf, S. 5.

¹⁸⁸ Vgl. Anlage 1 BKatV, Abschnitt I, Lfd.-Nr. 238 ff.

¹⁸⁹ Vgl. Koehl (2020), in: SVR 2020, 12 (12).

Nutzerdatenübermittlung der E-Scooter-Nutzer durch die entsprechenden Verleihfirmen.¹⁹⁰ Auch in der Literatur wird über die fehlende Erfordernis einer Fahrerlaubnis diskutiert. An dieser Stelle wird ebenfalls eine Fahrerlaubnispflicht gefordert und aus Gründen der Verkehrssicherheit als positiv bewertet.¹⁹¹

Zudem werden E-Scooter in unmittelbarer räumlicher Nähe zu Radfahrern oder auch zu Fußgängern geführt. Eine Kollision zwischen einem 20 km/h schnellen E-Scooter und einem Radfahrer oder einem Fußgänger kann gerade im Stadtverkehr zu fatalen Folgen führen. Selbst auf dem Radweg oder Seitenstreifen erscheint das Fahren mit einem E-Scooter aufgrund der geringen Wegbreite und der unsicheren Fahrweise der E-Scooter-Führer risikoreich.¹⁹² Trotzdem müssen E-Scooter nach § 10 eKFV entweder auf dem Radweg oder auf der Straße geführt werden.

Zusätzlich wird das Stadtbild von falsch abgestellten E-Scootern geprägt. Nach § 11 V eKFV gelten für eKF die Parkvorschriften für Fahrräder entsprechend. Diese müssen nach § 12 IV StVO am rechten Straßenrand abgestellt werden. Jedoch werden E-Scooter häufig mitten auf dem Weg abgestellt oder abgelegt und werden so zur Gefahr für Fußgänger. Die von einem Kfz ausgehende Betriebsgefahr kann sich, wie bereits aufgezeigt, auch im ruhenden Zustand verwirklichen.¹⁹³

Auch in Bezug auf zu junge Fahrer ergeben sich interessante Haftungsfragen gerade in Bezug auf Leih-Scooter. Denn auch Minderjährige können einen E-Scooter direkt über entsprechende Apps leihen. Fraglich ist, inwieweit ein Verschulden des Verleihers bei entsprechender Sicherung der E-Scooter nachgewiesen werden kann. Durch den Ausschluss der Anwendung der §§ 7, 18 StVG, wäre nach der jetzigen Rechtsprechung lediglich ein Schadenersatz aus §§ 823, 832 BGB denkbar.¹⁹⁴

Die genannten Gründe zeigen eine nicht unerhebliche von einem E-Scooter ausgehende Betriebsgefahr auf. Sinn und Zweck des § 7 StVG ist es, dass Fahrzeughalter nicht aus einem Verschulden haften, sondern für das Einbringen einer Gefahrenquelle in den Verkehr einstehen müssen. Insoweit kann es kaum dem Willen des Gesetzgebers entsprechen, dass die Betriebsgefahr eines Kfz, das gerade aufgrund seiner Neueinführung und fehlerbehafteten Nutzung erhebliche Gefahren mit sich

¹⁹⁰ Vgl. Empfehlung 58. VGT AK V (Hrsg.) (2020) https://deutscher-verkehrsgerichts-tag.de/images/pdf/VGT_58_Empfehlung.pdf, S. 5.

¹⁹¹ Vgl. Brockmann (2020), in: NZV 2020, 18 (20).

¹⁹² Vgl. ebd. (19 f.).

¹⁹³ Vgl. ebd.; Siehe Ausführungen zu § 7 StVG B.I.1.b.bb.

¹⁹⁴ Vgl. Tomson/Wieland (2019), in: NZV 2019, 446 (449).

bringt, entfällt. Die Teilnahme mit dem E-Scooter am Straßenverkehr brachte bis jetzt erhebliche Unfallzahlen mit sich. Trotzdem soll sich nach dem aktuellen Stand der Rechtsprechung nicht die vom Betrieb des E-Scooters ausgehende Gefahr verwirklicht haben müssen. Die Betriebsgefahr des E-Scooters wird nicht bei der Frage nach der Haftung berücksichtigt.¹⁹⁵ Die Frage ist jedoch, wie der Haftungsausschluss aus § 8 Nr. 1 StVG an dieser Stelle bewertet werden kann. Man geht davon aus, dass sich selbst in einem ordnungsgemäß geparkten Kfz dessen Betriebsgefahr verwirklichen kann. Fraglich ist, weshalb vom Gesetzgeber durch § 8 Nr. 1 StVG die Verwirklichung der Betriebsgefahr eines langsam fahrenden Kfz nicht berücksichtigt wird.¹⁹⁶ Freilich wird dieser Ausschluss nicht ausschließlich auf E-Scooter angewendet. Fraglich ist jedoch, ob der Haftungsausschluss überhaupt auf die neu eingeführten, dem Fuß- und Radverkehr räumlich sehr nahestehenden, eKF angewendet werden sollte, da gerade im Bereich eKF dem Haftungsausschluss aus § 8 Nr. 1 StVG eine erhebliche Bedeutung zukommt. Denn aufgrund der Anwendung des § 8 Nr. 1 StVG, entfällt auch die Haftung aus dem vermuteten Verschulden des Fahrzeugführers aus § 18 StVG sowie die Haftungsabwägung nach § 17 StVG für eKF.

Bekanntlich haftet der Fahrzeugführer aus § 18 StVG neben dem Fahrzeughalter. Es wird auf ein vermutetes Verschulden des Fahrzeugführers abgestellt, d.h. es wird davon ausgegangen, dass sich der Fahrer eines Kfz nicht entsprechend seiner Sorgfaltspflichten und Verhaltensregeln aus der StVO im Straßenverkehr verhalten hat und somit schuldhaft an der Entstehung des Unfallgeschehens mitgewirkt hat.¹⁹⁷ Fraglich ist, ob nicht gerade beim Führen eines E-Scooters besonders vom Verschulden des Fahrers ausgegangen werden sollte. Der E-Scooter setzt, wie bereits aufgezeigt, nicht voraus, dass der Fahrer eine Fahrerlaubnis besitzt. Zusätzlich dürfen bereits 14-Jährige ein eKF führen.¹⁹⁸ Auch die geringen Kenntnisse der Nutzer von E-Scootern über die Verhaltensregeln bei der Nutzung von E-Scootern sowie die fluktuierenden Leihprozesse und die damit einhergehende unkontrollierte Nutzung von E-Scootern sprechen doch gerade für die hohe Wahrscheinlichkeit, dass ein Verschulden des Fahrzeugführers für die Entstehung des Unfall mitursächlich war. Insbesondere durch die hohe Gefahr des unsachgemäßen Gebrauchs von eKF,

¹⁹⁵ Vgl. Tomson/Wieland (2019), in: NZV 2019, 446 (447).

¹⁹⁶ Vgl. Heß, in: Burmann et. al, StVR, § 8 StVG, Rn. 2.

¹⁹⁷ Siehe Ausführungen in B.I.1.b.cc.

¹⁹⁸ Siehe Ausführungen B.II.2.b.; An dieser Stelle ist ebenfalls auf die Ausführungen in B.II.3.b.aa.(1) zur Schuldfähigkeit von Minderjährigen gem. § 828 BGB zu verweisen.

scheint ein Verschulden des Fahrzeugführers in Bezug auf das Unfallgeschehen wahrscheinlich. In jedem Fall besteht für einen Kfz-Führer, und somit auch für den Führer eines eKF, die Möglichkeit zu beweisen, dass das Unfallgeschehen nicht durch sein Verhalten entstanden ist. Gerade insoweit darf nicht Außerachtgelassen werden, dass aus einem vermuteten Verschulden des Fahrzeugführers nicht zwangsläufig eine Haftung des eKF-Führers resultiert, da dieser sich im Gegensatz zum Halter des E-Scooters, der an dieser Stelle häufig die Verleihfirma sein dürfte, aus einer Haftung winden kann.¹⁹⁹

Zudem schließt die Haftung aus § 18 StVG die Haftung aus § 823 BGB nicht aus. § 18 StVG verweist explizit auf die Anwendung des § 16 StVG, aus welchem eine Haftung aus der deliktrechtlichen Verschuldenshaftung gefolgert wird.²⁰⁰ Eine Haftung über die Regelungen des StVG hinaus wäre demnach nicht ausgeschlossen.

Auch die Regelungen zum Mitverschulden aus § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB werden vom Ausschluss des § 8 Nr. 1 StVG erfasst, was eine Besserstellung des E-Scooter-Führers nach sich zieht. Beim Mitverschulden aus § 9 StVG läge der Nachweis des Mitverschuldens des Verletzten nämlich beim Kfz-Führer, welcher dann ohne den Einwand des Mitverschuldens oder des Nachweises des fehlenden eigenen Verschuldens, neben dem Kfz-Halter, vollumfänglich nach den Regelungen der §§ 10 ff. StVG, haften würde.²⁰¹ Hier stellt sich die gleiche Problematik wie beim Führen eines Pedelecs: Wird das Verschulden des Fahrzeugführers nicht bewiesen, entfällt der Ersatz des Schadens des Geschädigten. Anders als beim Pedelec, handelt es sich bei einem E-Scooter jedoch um ein Kfz, weshalb die Anwendung des § 823 BGB nicht aus der verkehrsrechtlichen Klassifizierung des Fahrzeuges stammt.

Durch die Anwendung des Ausschlusses aus § 8 Nr. 1 StVG auf E-Scooter entsteht besonders eine Besserstellung des eKF-Führers. Obwohl der E-Scooter als Kfz definiert wird und aus benannten Gründen ein hohes Gefährdungspotential von E-Scootern ausgeht, kommt sowohl den eKF-Haltern als auch -Fahrern eine hohe Schutzwürdigkeit im haftungsrechtlichen Bereich zu.

Problematisch ist nach den erfolgten Darstellungen demnach nicht die fehlende Übertragung des Kfz-Recht auf E-Scooter, sondern gegenteilig die direkte Übertragung des Haftungsrechtes auf eKF. Es kann kaum Wille des Gesetzgebers und der

¹⁹⁹ Vgl. Heß, in: Burmann et al., StVR, § 18 StVG, Rn. 2; Siehe Ausführungen in B.I.1.b.cc.

²⁰⁰ Vgl. Heß, in: Burmann et al., StVR, § 18 StVG, Rn. 10.

²⁰¹ Vgl. Tomson/Wieland (2019), in: NZV 2019, 446 (450); Siehe hierzu Ausführungen aus B.I.b.ee.

Rechtsprechung sein, dass die Haftung eines E-Scooter-Halters und -Fahrsers, trotz bereits aufgezeigter Gründe, grundsätzlich nach § 8 Nr. 1 StVG entfällt. Zwar wird die Schwutzwürdigkeit von eKF-Führern und Radfahrern sowie Fußgängern im Straßenverkehr durch neue Regelungen aufgrund der StVO-Novelle, welche Fahrräder und eKF in vielen Neuerungen auf eine Stufe stellt, unterstrichen.²⁰² Fraglich ist jedoch, inwieweit diese Schwutzwürdigkeit auch bei der Frage der Haftung bestehen soll.

Die geradlinige Übertragung des Kfz-Recht auf eKF scheint problematisch und gerade aus den aufgeführten Gründen nicht dem Schwutz aller Verkehrsteilnehmer entsprechend. Es ist anzuzweifeln, ob der komplette Fahrzeugtypus „eKF“, trotz der Kfz-Eigenschaft, rein aufgrund der bbH von höchstens 20 km/h, aus der Haftung aus dem StVG ausgeschlossen werden kann und soll. Eine Ausnahmeregelung für eKF bezüglich des Haftungsausschlusses aus § 8 Nr. 1 StVG würde zu einer völlig anderen Herangehensweise und einem anderen Ergebnis bezüglich der Behandlung von Schadenfällen mit eKF führen. Gerade, weil die Deckung des Schadens durch die Kfz-Haftpflichtversicherung, welche jedes eKF vorweisen muss, gesichert wäre (§ 1 PflVG), wäre es rein zum Schwutz der Geschädigten sinnvoll, die Anwendung des § 8 Nr. 1 StVG zu beschränken und nicht auf eKF auszudehnen. Ob die direkte Anwendung des Kfz-Rechts auf eKF, wie sie im Urteil des LG Münster erfolgte, Bestand hat, wird sich in der Zukunft zeigen.

4. Die Anwendung rechtlicher Normen bei Schadenfällen mit bisherigen Mobilitätsmitteln unter Alkoholeinfluss auf Mikromobilitätsmittel

Probleme bestehen nicht nur im Bereich der Haftung von eKF und anderen Mikromobilitätsmitteln. Im Bereich der Promillegrenzen bestehen ebenfalls Unsicherheiten bei den Nutzern der Fahrzeuge.²⁰³ Auch in der Rechtsprechung und Literatur wird das Thema „Trunkenheitsfahrt mit Mikromobilitätsmitteln“ diskutiert.

a. Der § 24a StVG

Ein Verstoß gegen die 0,5 Promille-Grenze aus § 24a StVG stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die aus dem Wortlaut der Norm ausschließlich von Kfz-Führern begangen werden kann. Demnach kann sie weder von Rad- noch von Pedelec-Fahrern

²⁰² Vgl. BMVI (Hrsg.) (2020) <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html>.

²⁰³ Vgl. Empfehlung 58. VGT AK V (Hrsg.) (2020) https://deutscher-verkehrsgerichts-tag.de/images/pdf/VGT_58_Empfehlung.pdf, S. 5.

begangen werden.²⁰⁴ Jedoch kann der Tatbestand des § 24a StVG durch das Führen von als Kfz klassifizierten E-Bikes und auch durch das Führen von E-Scootern unter Alkoholeinfluss erfüllt werden. Der Fahrzeugführer muss hierfür, wie auch beim Führen eines Kfz, eine BAK von 0,5 bis 1,09 Promille aufweisen und aufgrund fehlender Fahruntüchtigkeitserscheinungen nicht als relativ fahruntüchtig eingestuft werden.²⁰⁵ Erfasst wird auch das Führen fahrerlaubnisfreier Kfz, wie z.B. das Führen eines E-Scooters.²⁰⁶

Bei der Anwendung des § 24a StVG findet eine geradlinige Übertragung der Rechtsprechung zu bisheriger Mobilität auf Mikromobilitätsmittel statt. In Bezug auf das Pedelec entfällt die Anwendung der Vorschrift zu Kfz dem Wortlaut entsprechend. Nach den Eigenschaften des Pedelecs ist, insbesondere aufgrund dessen Unterstützungsmotor fraglich, inwieweit eine Anwendung des § 24a StVG entfallen kann, denn auch Segways und motorgetriebene Krankenfahrstühle unterfallen den Regelungen aus § 24a StVG. Hinsichtlich der Gefährlichkeit des jeweiligen Fahrzeugführers bestehen nur geringe Unterschiede, weshalb die Anwendung des § 1 III StVG an dieser Stelle auch in der Literatur angezweifelt wird.²⁰⁷

Wie bei jeder anderen Fragstellung, die sich in Bezug auf Pedelecs ergibt, erfolgt auch an dieser Stelle Kritik an der verkehrsrechtlichen Einordnung des Pedelecs.

b. Strafrechtliche Normen

Wie bereits dargestellt, werden die §§ 315c, 316 StGB auf alle Fahrzeuge angewendet.²⁰⁸ Erfasst werden damit auch E-Bike, Pedelec und E-Scooter.

Für alle Kfz-Führer liegt der Promillegrenzwert zur absoluten Fahrunsicherheit bei 1,1 Promille.²⁰⁹ Dieser Promillegrenzwert wird auch auf das E-Bike angewendet, d.h. dass der Fahrer eines E-Bikes eine Straftat nach §§ 315c, 316 StGB begeht, sobald er das E-Bike mit einer BAK von 1,1 Promille oder mehr führt.²¹⁰

Welche Grenze für Pedelec-Fahrer anzuwenden ist, ist streitig, da das Pedelec aufgrund der Motorunterstützung grundsätzlich alle Voraussetzungen eines Kfz nach §

²⁰⁴ Vgl. Hühnermann, in: Burmann et al., StVR, § 24a StVG, Rn. 2.

²⁰⁵ Vgl. Kerkmann (2019), in: SVR 2019, 369 (369 f.).

²⁰⁶ Vgl. König, in: Hentschel et al., StVR, § 24a StVG, Rn. 10.

²⁰⁷ Vgl. ebd. Rn. 9.

²⁰⁸ Siehe B.I.3.

²⁰⁹ Vgl. BGH, Beschluss vom 28.06.1990 - 4 StR 297/90, NJW 1990, 2393 (2393).

²¹⁰ Vgl. Kerkmann (2019), in: SVR 2019, 369 (370).

1 II StVG erfüllt. Die von einem Pedelec ausgehende Gefahr ist damit nicht geringer als die eines Kfz. Es wird angenommen, dass der Regelungsgehalt des § 1 III StVG nicht auf strafrechtliche Vorschriften und somit nicht auf den Begriff des Kfz im strafrechtlichen Sinne abgestimmt wurde.²¹¹ Die h.M. sieht den Begriff „Kfz“ im Allgemeinen jedoch sowohl im Bereich des StVG als auch im StGB als übereinstimmend an²¹², weshalb eine Erweiterung der Einstufung des Pedelecs als Kfz im strafrechtlichen Sinne aufgrund des § 1 III StVG nicht vorgenommen werden kann. Auch der Ausschluss der Anwendung des § 24a StVG auf Pedelecs lässt eine Ausweitung des Kfz-Begriffes im strafrechtlichen Bereich nicht zu. Anzuwenden ist demnach die Promillegrenze für Radfahrer, welche eine absolute Fahrunsicherheit ab 1,6 Promille annimmt.²¹³

Der E-Scooter gilt als Kfz, weshalb in der aktuellen Rechtsprechung für den Fahrer eines E-Scooters eine absolute Fahrunsicherheit ab 1,1 Promille angenommen wird.²¹⁴ Jedoch wird die Übertragung der Regelungen zu Kfz auf E-Scooter in der Literatur kritisiert. Die Promillegrenze zur absoluten Fahrunsicherheit wird nach der Rechtsprechung anhand medizinischer-naturwissenschaftlicher Erkenntnisse gefällt.²¹⁵ Solche Erkenntnisse lägen für E-Scooter noch nicht vor, weshalb eine Übertragung der 1,1 Promillegrenze angezweifelt wird. Der E-Scooter hebe sich von anderen Kfz hinsichtlich seines Gefährdungspotentials ab und könne jedenfalls eher Fahrrädern und mithin der 1,6 Promille-Grenze angenähert werden.²¹⁶

Eine relative Fahrunsicherheit kann, wie auch bei Kfz und Fahrrad, für alle Fahrer von Mikromobilitätsmitteln ab 0,3 Promille und entsprechenden alkoholbedingten Ausfallerscheinungen festgestellt werden.²¹⁷

Das Führen von Mikromobilitätsmitteln unter Alkoholeinfluss kann auch Einfluss auf die Fahrerlaubnis des Fahrzeugführers nehmen. Zunächst gelten die Regelungen des § 25 I 2 StVG zu einem Regelfahrverbot für alle Kfz-Führer und sollen somit auch auf E-Bikes und eKF, nicht aber auf Pedelecs, Anwendung finden.²¹⁸

²¹¹ Vgl. König, in: Hentschel et al., StVR, § 316 StGB, Rn. 17.

²¹² Vgl. Hentschel (1992), Anmerkung zu LG München II, Beschluss vom 27.10.1992 – 9 Qs 9/92, in: NZV 1993, 83 (84).

²¹³ Vgl. Kerkmann (2019), in: SVR 2019, 369 (370).

²¹⁴ Vgl. LG München I, Beschluss vom 29.11.2019 - 26 Qs 51/19, DAR 2020, 111 (111 f.).

²¹⁵ Vgl. BGH, Beschluss vom 28.06.1990 – 4 StR 297/90, NJW 1990, 2393 (2393).

²¹⁶ Vgl. Schefer (2020), in: NZV 2020, 239 (241).

²¹⁷ Vgl. Kerkmann (2019), in: SVR 2019, 369 (370); vgl. Ausführungen aus B.I.3.

²¹⁸ Vgl. ebd.

Umstritten ist die Anwendung des § 69 II Nr. 2 StGB auf Alkoholfahrten mit dem E-Scooter. In der Regel soll dem Fahrzeugführer nach § 69 II Nr. 2 StGB, bei einer Alkoholfahrt mit dem E-Scooter, die Fahrerlaubnis entzogen werden, da regelmäßig davon ausgegangen wird, dass unter der Erfüllung des Tatbestandes der §§ 315c, 316 StGB die Eignung des Fahrzeugführers zum Führen von Kfz entfällt. Die Anwendung der strafrechtlichen Vorschrift sei allein aus dem Wortlaut gegeben. Unschädlich sei hierbei, dass zum Führen eines E-Scooters keine Fahrerlaubnis erforderlich ist.²¹⁹

Die bisher erfolgte Rechtsprechung zu Trunkenheitsfahrten mit dem E-Scooter ist hingegen nicht eindeutig:

Das LG Dortmund verneint die Anwendung des § 69 II Nr. 2 StGB auf Trunkenheitsfahrten mit dem E-Scooter. Begründet wird dies mit der konkreten vom E-Scooter ausgehenden Gefährlichkeit zum Tatzeitpunkt. Der E-Scooter habe aufgrund seiner geringen bbH und des geringen Gewichts ein geringeres Gefährdungspotential als ein herkömmliches Kfz. Die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer sei herabgesetzt. Der E-Scooter sei zwar ein Kfz, jedoch sei die Verhängung eines Fahrverbotes nach § 44 StGB naheliegender, als die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 II Nr. 2 StGB.²²⁰ In einer weiteren Entscheidung wird die Anwendung des § 69 II Nr. 2 StGB verneint, da eine Ungeeignetheit des E-Scooter-Fahrers zum Führen von Kfz, trotz der Erfüllung des Tatbestandes des § 316 StGB, nicht vorläge, da dieser sich bereits nach einer Fahrt von 2,5 m und dem anschließenden Sturz gegen eine objektiv mögliche Weiterfahrt entschieden hatte, was als positiv bezüglich der charakterlichen Eignung zum Führen von Kfz zu sehen sei. Zudem sei die Hemmschwelle zum Führen eines E-Scooters aufgrund seiner Bauart niedriger als die zum Führen eines herkömmlichen Kfz.²²¹

Mit Beschluss vom 11.02.2020 entschied sich das LG Dortmund für die Anwendung des § 69 II Nr. 2 StGB auch bei Unkenntnis der Promillegrenzen, da ein Kfz-Fahrer sich bei der Nutzung von Kfz über dessen tatsächliche und rechtliche Gegebenheiten informieren muss.²²² Das LG München entschied sich in zwei weiteren Beschlüssen für die Anwendung des § 69 II Nr. 2 StGB, da der Gesetzgeber keine Unterscheidung zu anderen Kfz, im Rahmen der Alkoholfahrt mit dem E-Scooter,

²¹⁹ Vgl. Fromm (2020), in: NZV 2020, 230 (232 f.).

²²⁰ Vgl. LG Dortmund, Beschluss vom 07.02.2020 – 31 Qs 1/20 -, juris.

²²¹ Vgl. LG Dortmund, Beschluss vom 07.02.2020 – 35 QS 3/20 -, juris.

²²² Vgl. LG Dortmund, Beschluss vom 11.02.2020 – 43 Qs 5/20, DAR 2020, 274 (274).

vorgenommen hatte, der E-Scooter gerade gegenüber Fußgängern und Radfahrern kein geringeres Gefährdungspotential aufweise als herkömmliche Kfz und ein Kfz-Führer im Rahmen seiner Fahrerlaubnis grundsätzlich über das Verbot des Führens von Kfz unter Alkoholeinfluss informiert sei.²²³ Das LG Münster bejahte die Anwendung des § 69 II Nr. 2 StGB ebenfalls. Der Gesetzgeber sehe eine Beschränkung der Entziehung der Fahrerlaubnis, im Rahmen des § 69 StGB, auf einzelne Fahrzeugarten nicht vor.²²⁴

An dieser Stelle wird ersichtlich, dass die Übertragbarkeit der Rechtslage von Kfz auf E-Scooter problematisch erscheint. In der Literatur wird Kritik an der Anwendung des § 69 II Nr. 2 StGB geübt: Man könne nicht davon ausgehen, dass der Gesetzgeber bei Einführung der Norm an die Einführung von eKF gedacht habe und allein deshalb wäre eine Korrektur des § 69 StGB nötig gewesen. Zudem weise ein E-Scooter nicht das Gefährdungspotential eines herkömmlichen Kfz auf, weshalb im Allgemeinen eine nicht mit herkömmlichen Kfz vergleichbare Gefahr für den übrigen Verkehr bestünde. Man müsse außerdem auf die Gefahr abstellen, die zukünftig vom Täter ausgeht, d.h. wie wahrscheinlich es ist, dass er den Verkehr erneut, aufgrund der Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss, gefährdet. Man könne nicht davon ausgehen, dass ein E-Scooter-Führer auch ein anderes Kfz im alkoholisierten Zustand führen würde.²²⁵

Eine Anwendung des Kfz-Recht auf E-Scooter erscheint aufgrund dessen Klassifizierung und des Wortlautes des § 69 II Nr. 2 StGB nicht ausgeschlossen. Gerade aufgrund dessen Neueinführung erscheint es sinnvoll an der Anwendung des § 69 II Nr. 2 StGB festzuhalten. Das Strafrecht dient nicht nur zur Sanktion, sondern auch zur Prävention und Abschreckung. Besonders in Bezug auf die zahlreichen Unfälle durch E-Scooter und die Unkenntnis der Bevölkerung, scheinen die Sanktionen aus § 69 II Nr. 2 StGB mithin auch bei E-Scootern, mit Blick auf die Verkehrssicherheit, gerechtfertigt.

Die Anwendung des § 3 I FeV bleibt aufgrund dessen Anwendbarkeit auf alle Fahrzeuge sowohl im Bereich Pedelec als auch auf E-Bikes und E-Scooter unberührt.²²⁶

²²³ Vgl. LG München (1. Jugendkammer), Beschluss vom 30.10.2019 -1 J Qs 24/19 jug -, juris; LG München I, Beschluss vom 29.11.2019 - 26 Qs 51/19, DAR 2020, 111.

²²⁴ Vgl. LG Münster, Beschluss vom 19.12.2019 - 3 Qs-62 Js 7713/19-61/19, BeckRS 2019, 35480.

²²⁵ Vgl. Timm (2020), Anmerkung zu LG München I, Beschluss vom 29.11.2019 - 26 Qs 51/19, in: DAR 2020, 111 (112).

²²⁶ Vgl. Fromm (2020), in: NZV 2020, 230 (234).

C. Fazit und Ausblick

„E-Scooter: Die Fahrt ist frei, aber wer haftet?“²²⁷, „Integration der Elektrotretroller in das bestehende Verkehrssystem – eine schwierige Aufgabe“²²⁸, „Kritische Anmerkungen zur absoluten Fahruntüchtigkeit beim Führen eines E-Scooters“²²⁹ – Titel von Fachaufsätzen, die die aktuelle Lage zu Mikromobilitätsmitteln, besonders E-Scootern, treffend umschreiben:

Es herrscht Uneinigkeit bezüglich der zu erfolgenden Übertragung der bisherigen Rechtsprechung und Literatur zu bisherigen Mobilitätsmitteln auf Mikromobilitätsmittel. Es bestehen Zweifel an der Übertragung von Haftungsgrundsätzen, aber auch bezüglich der Voraussetzungen zur Nutzung von Mikromobilitätsmitteln im Straßenverkehr. Gerade im Bereich der Haftung und der Klassifizierung der Fahrzeuge selbst wird Kritik an der Gesetzgebung, aber auch an der Rechtsprechung geübt: Es stellt sich nach und nach heraus, dass eine Übertragung der haftungsrechtlichen Aspekte zu Kfz und Fahrrädern nicht völlig unproblematisch auf Mikromobilitätsmittel, besonders auf eKF, erfolgen kann. Jedoch sind sich auch die Gerichte derzeit uneinig über die Anwendung von Rechtsnormen zu Kfz, insbesondere auf eKF, was gerade in Bezug auf die genannten Urteile zu Trunkenheitsfahrten mit dem E-Scooter ersichtlich wird.

Die Klassifizierung des Pedelecs aus § 1 III StVG und die daraus resultierende Anwendung der Regelungen zu Fahrrädern auf Pedelecs ist zweifelhaft. Der Zweck der Regelung, nämlich die fahrerlaubnis-, verhaltens- und zulassungsrechtlichen Konsequenzen, durch die klare Einstufung von Elektrofahrrädern, zu klären²³⁰, scheint gelungen. Jedoch macht es den Anschein, als wären die haftungsrechtlichen Konsequenzen der Einstufung des Pedelecs als Fahrrad, unter Betrachtung der technischen Einrichtungen eines Pedelecs und des daraus resultierenden Gefährdungspotentials des Fahrzeuges, nicht ausreichend beachtet worden.

Auch die Entscheidung des LG Münster zur Haftung eines E-Scooter-Führers und die im Urteil erfolgte Übertragung des Haftungsausschlusses für Kfz aus § 8 Nr. 1 StVG muss kritisch betrachtet werden. Es kann kaum Wille des Gesetzgebers sein, dass die Haftung bei Schadenfällen mit einem Trendfahrzeug, dessen Nutzung von

²²⁷ Tomson/Wieland (2019), in: NZV 2019, 446 (446).

²²⁸ Brockmann (2020), in: NZV 2020, 18 (18).

²²⁹ Schefer (2020), in: NZV 2020, 239 (239).

²³⁰ Vgl. BTDRs 17/12856, S. 11.

sehr viel Unsicherheit begleitet wird und demnach ein hohes Gefährdungspotential in den Straßenverkehr einbringt, grundsätzlich strengen Beweisanforderungen unterliegt. Auch hier ist die Klassifizierung von eKF als Kfz problematisch.

Betrachtet man die derzeitigen Entscheidungen zur Haftung im Schadenfall durch Mikromobilitätsmittel und die ausgeübte Übertragung der Rechtslage zu bisheriger Mobilität auf Mikromobilität, ist erkennbar, dass diese Übertragung gerade aufgrund der verkehrsrechtlichen Einstufung der kleinen Elektrofahrzeuge als Fahrrad bzw. Kfz, erhebliche Unterschiede für die Haftung im Schadenfall nach sich zieht:

Die derzeit angenommene Anwendung der Kfz-Haftungsgrundlagen

*ausgehend von einem E-Bike mit einer motorbedingten bbH von über 20 km/h	Haftung des Halters aus § 7 StVG	Haftung des Fahrers aus § 18 StVG	Haftungsausgleich nach § 17 StVG	Haftungsausgleich nach § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB	Verschuldenshaftung aus §§ 823 ff. BGB
Pedelec	-	-	-	+	+
E-Bike*	+	+	+	+	+
E-Scooter	-	-	-	-	+

Quelle: Eigene Darstellung aufgrund der in der Arbeit gewonnenen Erkenntnisse.

Ersichtlich ist, dass Pedelec und E-Scooter haftungsrechtlich an Fahrräder angenähert sind, während Fahrer von E-Bikes den gleichen Haftungsgrundsätzen wie Kfz-Führer unterliegen.

Es scheint, als seien viele Änderungen und Überarbeitungen der aktuellen Rechtslage für die Zukunft nötig, um die Haftungsproblematik bezüglich der Mikromobilität ausreichend lösen zu können. Es bleibt abzuwarten, ob die Mikromobilität zu einem unerlässlichen Teil der Gesellschaft wird oder ob es sich um einen vorübergehenden Trend handelt. Fakt ist, dass die derzeitige Intensität der Nutzung von eKF eine weitreichende Öffentlichkeitsarbeit sowie einen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur fordert, um die Sicherheit jeden Verkehrsteilnehmers sicher zu stellen. Die derzeitige Form der Nutzung der Trendfahrzeuge erscheint nicht zumutbar, weshalb von der Legalisierung weiterer eKF abgesehen werden soll.²³¹

²³¹ Vgl. Empfehlung 58. VGT AK V (2020) (Hrsg.) https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/VGT_58_Empfehlung.pdf, S. 5.

Eigenständigkeitserklärung

Ich versichere, die von mir vorgelegte Arbeit selbstständig verfasst zu haben. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus veröffentlichten oder nicht veröffentlichten Arbeiten anderer entnommen sind, habe ich als entnommen kenntlich gemacht. Sämtliche Quellen und Hilfsmittel, die ich für die Arbeit benutzt habe, sind angegeben. Die Arbeit hat mit gleichem Inhalt bzw. in wesentlichen Teilen noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegen.

Ort

Datum

Unterschrift