

E-Bikes, Sonderkraftfahrzeuge und ortsgebundene Kraftquellen: Wie versichert man das?

1. Einleitung

Für die meisten Kraftfahrzeuge muss eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden. In diesem Aufsatz wird dargestellt, wann das der Fall ist, für welche Kraftfahrzeuge eine andere Versicherungslösung gefunden werden muss und für welche Verwendung es keinen Versicherungsschutz gibt.

2. Begriffsbestimmungen

Gemäß § 2 Abs 1 Z 19 StVO ist ein **Fahrzeug** „*ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Beförderungsmittel oder eine fahrbare Arbeitsmaschine*“. Keine Fahrzeuge sind:

- Rollstühle, Kinderwagen, Schubkarren und Wintersportgeräte;
- vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge (etwa Mini- und Kleinroller ohne Sitzvorrichtung, mit Lenkstange, Trittbrett und mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm);
- fahrzeugähnliches Spielzeug (etwa Kinderfahrräder mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm und einer erreichbaren Fahrgeschwindigkeit von höchstens 5 km/h).

Gemäß § 2 Abs 1 Z 1 KFG ist ein **Kraftfahrzeug** „*ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird*“. Unter diese Legaldefinition fallen zB auch Benzinscooter, Carts, Pocketbikes und „schnelle“ E-Bikes (das heißt solche, die eine Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h haben).¹

3. Versicherungspflicht

§ 59 KFG schreibt eine Versicherungspflicht für zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger sowie für Probe- und Überstellungsfahrten vor. Anwendungsbereich des KFG (und damit auch der Versicherungspflicht) sind **Straßen mit öffentlichem Verkehr**. Als solche gelten Straßen, die

von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können (§ 1 StVO). Das ist dann der Fall, wenn sie nach dem äußeren Anschein zur allgemeinen Benützung freistehen, das heißt weder abgeschrankt noch als Privatstraße gekennzeichnet sind noch auf diesen auf die Beschränkung des öffentlichen Verkehrs hinweisende Tafeln aufgestellt sind.² Im Gegensatz zur landläufigen Meinung können auch nicht öffentliche Straßen (*vulgo* Privatstraßen) Straßen mit öffentlichem Verkehr sein, weil die Öffentlichkeit einer Straße nicht unbedingte Voraussetzung zu deren Qualifikation als Straße mit öffentlichem Verkehr ist.³ Selbst die Abschränkung des Geländes ändert daran nichts, wenn das Gelände von jedermann – wenn auch gegen Entrichtung eines Entgelts – befahren werden kann.⁴ Für den Begriff der Straßen ohne öffentlichen Verkehr verbleiben daher nur eng begrenzte Bereiche (wie etwa ein abgesperrtes Fabriksgelände, eine Kaserne oder die Halle einer Werkstätte, nicht jedoch etwa der allgemein zugängliche Hof einer Werkstätte oder der Parkplatz eines Geschäfts).

Für Haftung und Deckung ist die Unterscheidung öffentlich – nicht öffentlich wichtig:

- Straßen mit öffentlichem Verkehr:
 - KFG und StVO gelten uneingeschränkt.
 - Kraftfahrzeuge brauchen Kennzeichen und Haftpflichtversicherung.
- Straßen ohne öffentlichen Verkehr:
 - KFG und StVO gelten nicht.
 - Deckung für Kraftfahrzeuge mit Kennzeichen aus der Kfz-Haftpflichtversicherung.
 - Deckung für Kraftfahrzeuge ohne Kennzeichen aus der allgemeinen Haftpflichtversicherung (sofern vorhanden und mitversichert).

Für die Anwendung des KFG und damit auch für die Versicherungspflicht gibt es weitere **Ausnahmen** (§ 1 Abs 2 KFG):

- Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h;
- Transportkarren (§ 2 Abs 1 Z 19 KFG), selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 2 Abs 1 Z 21 KFG), Anhänger-Ar-

beitsmaschinen (§ 2 Abs 1 Z 22 KFG) und Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Abs 1 Z 23 KFG), mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken oder als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden.

Bauartgeschwindigkeit ist jene, hinsichtlich der aufgrund der Bauart des Fahrzeugs dauernd gewährleistet ist, dass sie auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille nicht überschritten werden kann (§ 2 Abs 1 Z 37a KFG). Für Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h muss zwar keine Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden, zur Erhaltung des Versicherungsschutzes (etwa aus einer Betriebshaftpflichtversicherung) müssen aber alle anderen Vorschriften des KFG eingehalten werden (wie zB die technischen Anforderungen [Abmessungen, Bremsanlage, Beleuchtung, Rückstrahler] und das Mindestalter der Fahrzeuglenker von 16 Jahren).

4. Gegenstand der Kfz-Haftpflichtversicherung

Gemäß Art 1 AKHB umfasst der Versicherungsschutz die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Ersatzansprüche, die aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen gegen den Versicherungsnehmer oder mitversicherte Personen erhoben werden, wenn durch die Verwendung des versicherten Fahrzeugs Personen verletzt oder getötet werden, Sachen beschädigt oder zerstört werden oder abhandenkommen oder ein Vermögensschaden verursacht wird, der weder Personen- noch Sachschaden ist (bloßer Vermögensschaden).

Der Begriff der **Verwendung** führt zu Abgrenzungsproblemen mit der allgemeinen Haftpflichtversicherung. Gemäß Art 7.5.3 AHVB erstreckt sich die Versicherung nicht auf Schadenersatzverpflichtungen aus Schäden, die der Versicherungsnehmer oder die für ihn handelnden Personen durch Haltung oder Verwendung von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung oder ihrer Verwendung im Rahmen des versicherten Risikos ein behördliches Kennzeichen tragen müssen oder tatsächlich tragen, verursachen.

Sowohl die AKHB als auch die AHVB definieren als Unterscheidungsmerkmal die Verwendung des Kraftfahrzeugs: Die AKHB schließen sie ein, die AHVB schließen sie aus. Damit sollen einerseits unerwünschte **Deckungslücken** und andererseits ebenso unerwünschte Doppelversicherungen vermieden werden. In der Praxis gibt es jedoch immer wieder Grenzfälle, die nicht eindeutig zuordenbar sind. Dies führt vor allem dann zu Problemen, wenn Kfz-Haftpflichtversicherer und allgemeiner Haftpflichtversicherer nicht ident sind und beide die Deckung ablehnen.

Leider benutzen die maßgeblichen Gesetze unterschiedliche Bezeichnungen. § 1 EKHG, also ein im Prinzip haftungsrechtliches Gesetz, definiert den Anwendungsbereich des Gesetzes auf Unfälle **beim Betrieb** eines

Kraftfahrzeugs, § 2 Abs 1 KHVG, also das Kfz-deckungsrechtliche Pendant, ist wortgleich § 1 AKHB, gilt also für Schäden **durch die Verwendung** des versicherten Kraftfahrzeuges. Generell hat ein Fahrzeug als auf Straßen verwendet zu gelten, wenn es sich auf der Straße befindet und seine weitere Verwendung als Fahrzeug auf der Straße als möglich oder als beabsichtigt angenommen werden kann. Dabei handelt es sich um eine gute Richtschnur, an der man sich orientieren kann. Jedenfalls fallen alle Fälle des Betriebs im Sinne des EKHG in den Deckungsbereich der Kfz-Haftpflichtversicherung.

5. Ortsgebundene Kraftquelle

Die Verwendung eines Kraftfahrzeugs als ortsgebundene Kraftquelle ist in der Kfz-Haftpflichtversicherung in der Regel ausgeschlossen, wird aber in einer Betriebshaftpflichtversicherung gedeckt. Damit ein Kraftfahrzeug zur ortsgebundenen Kraftquelle wird, müssen **zwei Voraussetzungen kumulativ** gegeben sein: 1.) Die Bewegungsfähigkeit muss aufgehoben (*ulgo* aufgebockt) sein und 2.) muss das Kraftfahrzeug eine artfremde Tätigkeit durchführen. Nach der Praxis der Versicherungen wird immer dann, wenn ein behördlich zugelassenes Kraftfahrzeug im aufgebockten Zustand einen Unfall verursacht, dieser der allgemeinen Haftpflichtversicherung zugerechnet. Ausgenommen ist lediglich der Fall, dass die Be- oder Entladung des eigenen Kraftfahrzeugs durchgeführt wird. Sieht die Betriebsanleitung des Kraftfahrzeugs für bestimmte Arbeitsvorgänge eine Fixierung durch Stützen vor, liegt eine ortsgebundene Kraftquelle auch dann vor, wenn im konkreten Fall eine derartige Fixierung des Kraftfahrzeugs unzulässigerweise nicht vorgenommen wurde.

Auch diese Unterscheidung ist für Haftung und Deckung bedeutsam:

- Ortsgebundene Kraftquelle:
 - Haftung nach ABGB;
 - Deckung aus Betriebshaftpflichtversicherung.
- Keine ortsgebundene Kraftquelle:
 - Haftung nach ABGB und EKHG;
 - Deckung aus Kfz-Haftpflichtversicherung.

Von der Judikatur wird eine ortsgebundene Kraftquelle in folgenden Fällen angenommen:

- OGH 6. 4. 2006, 2 Ob 51/06y: LKW-Kran als stationärer Arbeitskran;
- OGH 28. 9. 2009, 2 Ob 114/09t: Wartungsarbeiten an einer Werbetafel;
- OGH 17. 8. 2017, 2 Ob 143/16t: Baumschnitt aus einem Arbeitskorb;
- OGH 28. 8. 2019, 7 Ob 37/19w: Kirschenpflücken aus einem Arbeitskorb;

- OGH 10. 12. 2014, 7 Ob 203/14z: Verwendung als stationäre Betonpumpe.

6. Zweivegefahrzeuge

Dabei handelt es sich um Fahrzeuge, die sowohl auf der Straße als auch auf Gleisen fahren können. Fahrzeuge dieser Art sind zumeist Baumaschinen (etwa Zweivegebagger), Wartungsfahrzeuge oder Fahrzeuge für den Rangierdienst, aber auch Tunnelrettungsfahrzeuge der Feuerwehr. Diese Fahrzeuge müssen kein Kennzeichen haben, weil bei der Verwendung auf Schienen keine Verwendung auf Straßen vorliegt. Sie können aber zum Straßenverkehr zugelassen sein, tragen dann ein Kennzeichen und fallen unter die Versicherungspflicht gemäß § 59 KFG. Es stellt sich nun die Frage, ob in einem solchen Fall bei der Verwendung auf Schienen der Kfz-Ausschluss zur Anwendung kommt (Art 7.5.3 AHVB: „*Kraftfahrzeuge, die ... ein behördliches Kennzeichen tragen müssen oder tatsächlich tragen*“). Ein Zweivegefahrzeug muss auf der Schiene kein Kennzeichen tragen. Aber was ist, wenn es tatsächlich eines trägt? Die Lösung ist einfacher, als man denkt. Solange sich ein Zweivegefahrzeug auf der Schiene befindet, ist es nämlich kein Kraftfahrzeug (arg § 2 Abs 1 Z 1 KFG: „*gilt als Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist*“).

Erstaunlicherweise hat der OGH erst 2017 entschieden, dass der Einsatz eines Zweivegefahrzeugs auf der Schiene keine Verwendung eines Fahrzeugs im Sinne von § 2 Abs 1 KHVG ist.⁵ Das führt zu folgenden Konsequenzen:

- Für die Haftung ist es egal (das EKHG gilt auch für Eisenbahnen).
- Es gibt trotz Kennzeichens keine Deckung aus der Kfz-Haftpflichtversicherung.
- Es gibt Deckung aus der Betriebshaftpflichtversicherung (falls vorhanden).

7. Diverse Sonderkraftfahrzeuge

Dabei handelt es sich meist um **Kraftfahrzeuge ohne Kennzeichen** und damit auch ohne Kfz-Haftpflichtversicherung. Für die Prüfung, ob Deckung aus einer anderen Versicherung besteht (meist Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherungen) oder ob der Kfz-Ausschluss zur Anwendung kommt, muss man systematisch vorgehen:

- Primäre Prüfung:
 - Bauartgeschwindigkeit bis 10 km/h: rechtlich kein Kraftfahrzeug und daher Deckung aus Privat- oder Betriebshaftpflichtversicherung (falls vorhanden und auch mitversichert);
 - Bauartgeschwindigkeit über 10 km/h: Kraftfahrzeug.

- Sekundäre Prüfung (falls Kraftfahrzeug ohne Kennzeichen):
 - Straße mit öffentlichem Verkehr: keine Deckung aus Privat- oder Betriebshaftpflichtversicherung (Kfz-Ausschluss);
 - Straßen ohne öffentlichen Verkehr: Deckung aus Privat- oder Betriebshaftpflichtversicherung (falls vorhanden und auch mitversichert).

Keine Probleme wird es in der Regel bei Behindertenfahrzeugen und Krankenfahrstühlen (nicht schneller als 10 km/h), bei Golfcarts (zwar meist schneller als 10 km/h, aber nicht auf Straßen verwendet; es gilt aber der Kfz-Ausschluss bei Verwendung zB auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen oder beim Überqueren von Straßen mit öffentlichem Verkehr) und bei Motorrasenmähern (in der Regel nicht schneller als 10 km/h und nicht auf Straßen verwendet) geben.

Probleme sind aber bei Einachsschleppern (Deichselreitern), Hofladern, Hubstaplern, Kinderquads und Pocketbikes denkbar. Da diese Kraftfahrzeuge in der Regel eine Bauartgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h haben, brauchen sie bei Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ein Kennzeichen und eine Kfz-Haftpflichtversicherung. Diese Kraftfahrzeuge werden aber erfahrungsgemäß auch dann oft auf öffentlichen Straßen verwendet, wenn sie kein Kennzeichen tragen, und fallen daher unter den Kfz-Ausschluss. Vor allem bei der Verwendung durch Kinder (insbesondere bei Quads und Pocketbikes) muss darauf geachtet werden, dass Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht befahren werden dürfen.

8. Elektrofahrräder

Ein Elektrofahrrad (auch Elektrorad oder E-Bike) ist im allgemeinen Sinn jedwedes Fahrrad mit zusätzlichem Elektromotor. Dabei unterscheidet man zwischen einem **Pedelec** („*Ein auf Vorder- oder Hinterrad platzierter Elektromotor schaltet sich automatisch ein, wenn man die Pedale tritt. Bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h schaltet sich dieser Motor automatisch wieder ab.*“)⁶ und einem **E-Scooter**, dessen Elektromotor unabhängig von Pedalen arbeitet.

Die Rechtslage in Österreich ist eindeutig: Gemäß § 1 Abs 2a KFG gelten nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinne der StVO auch elektrisch angetriebene Fahrräder mit 1.) einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und 2.) einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h. Das heißt, dass auch ein E-Bike ohne Tretunterstützung (E-Scooter) in Österreich rechtlich als Fahrrad gilt. Dies bedeutet auch die Pflicht zur Benützung von Fahrradanlagen (§ 68 StVO), die Einhaltung der 0,8 %-Grenze und der Ausrüstungsvorschriften der Fahrradverordnung.

In **Deutschland** ist das anders. Ist die Pedalierung weiterhin notwendig (Pedelec), wird das E-Bike wie in Österreich

einem Fahrrad gleichgestellt. Ersetzt der Elektromotor den Verbrennungsmotor (E-Scooter) und liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 25 km/h, liegt ein Mofa (Motorfahrrad) vor. Die Vorschriften für ein Mofa sind beachtlich:

- betriebslaubnisspflichtig;
- kennzeichenpflichtig;
- versicherungspflichtig;
- Mindestalter 15 Jahre;
- Mofa-Prüfbescheinigung;
- Helmpflicht.

Die **Kennzeichenpflicht in Deutschland** führt dazu, dass bei Verwendung eines E-Scooters ohne Kennzeichen mit Überschreiten der österreichischen Grenze der Versicherungsschutz erlischt. Natürlich gilt die Privathaftpflichtversicherung in der Regel auch im Ausland. Es gilt aber auch der Kfz-Ausschluss, wonach kein Versicherungsschutz bei der Verwendung von Kraftfahrzeugen, die ein Kennzeichen tragen müssen, besteht. Da ein E-Scooter in Deutschland als Mofa (und somit als Kraftfahrzeug) gilt und kennzeichenpflichtig ist, erlischt der Versicherungsschutz der Privathaftpflichtversicherung mit Überschreiten der Grenze zu Deutschland.

Abhilfe schafft eine **E-Bike-Versicherung**, die als Kfz-Versicherung auch im EWR-Ausland gilt. Sie beinhaltet meist höhere Versicherungssummen, die Mitversicherung ist besser geregelt (in der Privathaftpflichtversicherung sind im Wesentlichen nur Familienmitglieder mitversichert, in der Kfz-Haftpflichtversicherung jeder berechnigte Benutzer) und es gibt kostengünstige Pakete mit Kasko-, Unfall- und Rechtsschutzversicherungen.

9. Segways

Segways gelten als **mehrspurige Fahrräder**, sofern sie eine Leistung von maximal 600 Watt und eine Bauartgeschwindigkeit von maximal 25 km/h haben. Sie dürfen wie Fahrräder nicht am Gehsteig, in einer Fußgängerzone oder am Schutzweg fahren, sofern das nicht durch Verordnung der Gemeinde gestattet ist. Sind sie breiter als 100 cm, ist auch die Verwendung am Fahrradweg verboten (§ 68 Abs 1 StVO). Überbreite Segways müssen daher auf der Straße fahren.

Bei Einhaltung der Vorschriften des KFG besteht Deckung insbesondere aus einer Privathaftpflichtversicherung. Bei Verletzung der Vorschriften des KFG (höhere Leistung und/oder höhere Bauartgeschwindigkeit und Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr) kommt der Kfz-Ausschluss zum Tragen. Bei Unfällen im Ausland besteht dann keine Deckung, wenn der Segway im Ausland kennzeichenpflichtig ist.

10. Elektro-Kleinroller

Ein Kleinroller ohne Motor ist seit der 31. StVO-Novelle, BGBl I 2019/37, gemäß § 2 Abs 1 Z 19 StVO ein vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmtes Kleinfahrzeug (etwa Mini- und Kleinroller ohne Sitzvorrichtung, mit Lenkstange, Trittbrett und mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm). Die **Rechtslage** für Klein- und Miniroller mit elektrischem Antrieb ist in Österreich in § 88b StVO geregelt (Rollerfahren). Im Wesentlichen ist ein Elektro-Kleinroller einem „normalen“ E-Scooter gleichgestellt und unterscheidet sich von diesem nur durch den Felgendurchmesser:

- Verboten auf Gehsteigen, Gehwegen, Zebrastreifen und Fußgängerzonen (Ausnahmen mit Verordnung der Gemeinde).
- Alle für Radfahrer geltenden Vorschriften sind einzuhalten.
- Bremsvorrichtung, Licht und Rückstrahler müssen vorhanden sein.
- Es gilt die 0,8 %-Grenze.

Nach vereinzelt Lehrmeinungen, vor allem *Pürstl*,⁷ ist ein Elektro-Kleinroller kein Fahrzeug und damit auch kein Kraftfahrzeug. Gegenteiliger Meinung ist das LVwG Niederösterreich, wonach ein Elektro-Kleinroller mit einer Reichweite von 25 bis 35 km ein Fahrzeug ist.⁸ Obwohl die Situation in Österreich legislativ nicht optimal gelöst wurde, ist die Ansicht *Pürstls* abzulehnen, weil damit die Verwender von Elektro-Kleinrollern nahezu rechtlos wären (sie würden zB nicht unter die Vorrangregeln fallen und wären daher überall benachrangt).

Bei Einhaltung der Vorschriften des KFG besteht Deckung insbesondere aus der **Privathaftpflichtversicherung**. Bei Verletzung der Vorschriften des KFG (höhere Leistung und/oder höhere Bauartgeschwindigkeit) kommt der Kfz-Ausschluss zum Tragen und der Versicherungsschutz entfällt. Dies wird insbesondere der Fall sein, wenn Elektro-Kleinroller über eine höhere Bauartgeschwindigkeit als 25 km/h verfügen. Symptomatisch ist eine Pressemeldung vom 11. 6. 2019: Ein Mann und eine Frau fahren gemeinsam auf einem E-Scooter im Ortsgebiet mit 73 km/h. Der Mann rechtfertigt sich gegenüber der Polizei mit dem Argument: „*Wenn der Scooter legal gekauft ist, darf ich auch so schnell damit fahren, wie dieser eben fährt.*“ Nach empirischer Erfahrung handelt es sich hier um keinen Einzelfall, wobei dem durchschnittlichen Benutzer wahrscheinlich nicht klar ist, dass er nach einem Unfall keinen Versicherungsschutz hat.

Auch beim Elektro-Kleinroller ist die Rechtslage in Deutschland anders:⁹

- maximal 20 km/h und 500 Watt Leistung;
- Mindestalter 14 Jahre;
- keine Helmpflicht;

- keine Führerscheinplicht;
- betriebserlaubnispflichtig;
- versicherungspflichtig.

Da in Deutschland für Elektro-Kleinroller keine Kennzeichenpflicht besteht, gibt es auch keine Probleme mit dem Kfz-Ausschluss.

11. Deckungsfall Tuning

Originalität aus dem Internet: „*Endlich gibt es die beliebte Box auch für E-Bike-Motoren. Mit diesem bewährten Tuning-Tool können Sie die 25 km/h-Begrenzung im Handumdrehen aufheben und bis zu 50 km/h schnell mit vollem Motorsupport fahren.*“ Derartige Bauteile können in wenigen Minuten montiert und jederzeit demontiert werden. Im Onlinehandel werden Bauteile angeboten, die eine Geschwindigkeit bis 100 km/h ermöglichen.

Bei **Verletzung der Vorschriften des KFG** (höhere Leistung und/oder höhere Bauartgeschwindigkeit) kommt in der Privathaftpflichtversicherung – wie bereits mehrfach erwähnt – der Kfz-Ausschluss zum Tragen. Auch Kfz-Versicherungen für E-Bikes sehen einen derartigen Ausschluss vor. Verkehrsoffer können unter Umständen das VÖEG in Anspruch nehmen. Der „Täter“ trägt den Schaden allerdings aus eigener Tasche.

12. Offene Fragen

Trendsportgeräte wie zB das **Hoverboard** (Self Balancing Motor Scooter) sind sehr beliebt (allein im deutschsprachigen Google gibt es fast 80 Mio Suchergebnisse). In Deutschland ist die Verwendung im öffentlichen Bereich derzeit verboten.¹⁰ In Österreich ist die Rechtslage unklar (Fahrrad? Spielzeug?). Von einer Verwendung im öffentlichen Raum ist sowohl wegen der verwaltungsbehördlichen Konsequenzen als auch wegen der fraglichen Versicherungsdeckung abzuraten. Bei verschuldeten Unfällen besteht jedenfalls eine ABGB-Haftung des „Fahrers“. Es seien beispielhaft *Innerhofer/Jörg/Lettenbichler/Reheis*¹¹ zitiert:

- „Eine klare gesetzliche Regelung existiert derzeit nicht. Diese erscheint jedoch aufgrund der Aktualität und steigenden Beliebtheit geboten.“
- „Der Self Balancing Motor Scooter zeigt – stellvertretend für die stetig voranschreitende technologische Entwicklung – die Notwendigkeit einer ständigen Aktualisierung der StVO auf.“

13. Zusammenfassung

Kraftfahrzeuge mit Kennzeichen haben Deckung aus der Pflicht-Haftpflichtversicherung, sofern sie als Kraftfahrzeuge verwendet werden. Ausnahmen sind insbesondere ortsgebundene Kraftquellen und Zweiwegefahrzeuge auf der Schiene.

Kraftfahrzeuge ohne Kennzeichen haben grundsätzlich Deckung aus einer Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherung, sofern sie kein Kennzeichen tragen oder tragen müssen (Kfz-Ausschluss).

E-Bikes und Elektro-Kleinroller sind *ex lege* Fahrräder und deren Verwendung ist daher vor allem in der Privathaftpflichtversicherung gedeckt, sofern die gesetzlichen Vorschriften (insbesondere über die Bauartgeschwindigkeit) eingehalten werden.

Wünschenswert wäre eine EU-Richtlinie, die für alle Kraftfahrzeuge unabhängig von Verwendungsart und Verwendungsort eine Pflicht-Haftpflichtversicherung vorschreibt.

Weitere Literatur:

Hartjes/Janker/Reisinger, Die Haftpflichtversicherung (2017).

Kainz/Michtner/Reisinger, Die Kfz-Versicherung (2017).

Nedbal-Bures, Die 31. StVO-Novelle und ihre Auswirkung auf die Verwendung von E-Scootern, ZVR 2019, 245.

Takács, Kleinfahrzeuge und Trendsportgeräte, ZVR 2018, 481.

Anmerkungen:

¹ Siehe Punkt 8.

² VwGH 10. 4. 1991, 90/03/0243.

³ *Pürstl*, StVO¹³ (2011) 3.

⁴ UVS Burgenland 5. 10. 2010, 002/06/10048.

⁵ OGH 28. 11. 2017, 2 Ob 73/17z.

⁶ Abfrage der Internetseite des ÖAMTC.

⁷ *Pürstl*, E-Scooter – jetzt ist alles kompliziert, ZVR 2019, 327.

⁸ LVwG Niederösterreich 25. 10. 2019, LVwG-S-2644/001-2018.

⁹ Abfrage der Internetseite des ADAC vom 17. 3. 2019.

¹⁰ Abfrage der Internetseite des ADAC vom 17. 3. 2019.

¹¹ *Innerhofer/Jörg/Lettenbichler/Reheis*, Hoverboard – Self Balancing Motor Scooter, ZVR 2017, 334.

Korrespondenz:

Dr. Wolfgang Reisinger
Anzengruberstraße 71/D1, 1140 Wien
Tel.: 0664 / 420 7610
E-Mail: wolf.reisinger@aon.at