Was mit einem E-Bike versicherungstechnisch ändert

Steigende Unfall- und Diebstahlzahlen beim neuen Trendfahrzeug

Werner Grundlehner

Es sind schon fast exponentielle Zuwachsraten. Im laufenden Jahr dürften in der Schweiz über 100 000 E-Bikes verkauft werden. Das sind zehn Mal mehr als noch vor zehn Jahren. Mittlerweile sind rund eine halbe Million Velos mit elektrischem Zusatzantrieb auf den Schweizer Strassen unterwegs.

Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) haben sich im Jahr 2017 rund 1000 Unfälle ereignet, an welchen mindestens ein E-Bike beteiligt war; in 230 Fällen hat sich eine der beteiligten Personen schwere Verletzungen zugezogen. Selbstunfälle machen rund einen Drittel der Vorfälle aus, E-Bike-Fahrer sind auch häufig Opfer von Kollisionen mit Autos. Bei einem Grossteil der Zusammenstösse mit Autos liegt das Verschulden beim Autolenker, der das Elektrofahrzeug übersehen oder dessen Geschwindigkeit falsch eingeschätzt hat. Oft ereignen sich Unfälle auch auf Velowegen oder in gemischten Fahrzonen, wenn E-Bikes mit normalen Velos oder mit Fussgängern kollidieren.

Grosse Masse in Bewegung

Die Schäden an Mensch und Material aus Zusammenstössen mit Elektro-Velos sind meist gravierender als bei «herkömmlichen» Velounfällen: Geschwindigkeit, Gewicht und die Aufprallkräfte sind bei E-Bikes viel grösser. Diese werden oft von älteren Personen gelenkt, die wegen der Anstrengung das klassische Velofahren aufgegeben haben und nun mit Unterstützung eines Elektromotors wieder auf zwei Rädern unterwegs sind. Diese Betagten sind beim Velofahren oft etwas aus der Übung und verfügen nicht mehr über die gleiche Reaktionsfähigkeit wie jüngere Verkehrsteilnehmer.

Den Schweizer Versicherungsgesellschaften ist bewusst, dass die Zahl der Unfälle mit E-Bikes steigt. Eine Häufung der Schadensfälle und eine spürbare Erhöhung der Personenschäden stellen sie jedoch nicht fest. Die Helvetia-Versicherung vermutet aus diesem Grund, dass es sich oftmals um Selbstunfälle handelt, ohne dass Dritte geschädigt werden.

Das sieht die Anwaltskanzlei Schadenanwälte anders: Verletzt ein E-Bike-Lenker einen anderen Verkehrsteilnehmer – einen Velofahrer oder einen Fussgänger –, so müsse ihm ein Verschulden nachgewiesen werden. Andernfalls gehe das Opfer leer aus, und es erhalte weder Schadenersatz noch eine Genugtuung. Ein Fehlverhalten des E-Bike-Fahrers ist gemäss Schadenanwälten aber schwer zu beweisen. Bei derartigen Unfällen gibt es selten Brems- oder andere Spuren; die Unfallfahrzeuge werden meist unmittelbar nach dem Unfall bewegt, etwa von der Fahrbahn entfernt, bevor die Polizei eintrifft; der genau Ort der Kollision sowie die Geschwindigkeiten sind nicht mehr zu ermitteln; Augenzeugen können meist nichts Genaues über den exakten Unfallhergang sagen.

Kostspielige Diebstähle

Ohne diese Informationen und mangels Blechschäden fehlt es an Grundlagen für eine Unfallexpertise. Unter diesen Umständen hat das Opfer kaum Aussicht, vor Gericht recht zu erhalten. Ein Geschädigter in einem E-Bike-Unfall sollte, falls möglich, eine genaue Abklärung des Sachverhalts verlangen, Augenzeugen aufrufen und ihre Adressen notieren sowie alle möglichen Beweismittel sichern.

Doch nicht nur die Unfälle nehmen zu, sondern auch die Diebstähle. So sagt die Mediensprecherin der Helvetia, man sehe eine steigende Tendenz bei Diebstählen von E-Bikes. Die gleichen Angaben macht die Zurich-Versicherung. Die Mobiliar schreibt: «Der Versicherung werden jährlich rund 10000 Velodiebstähle gemeldet. Die Anzahl der gemeldeten Schäden ist stabil. Der Durchschnitts-Schaden ist über die vergangenen fünf Jahre leicht gestiegen. Der Grund ist vermutlich die Zunahme der E-Bikes, die teurer sind als normale Velos. Die Art des gestohlenen Fahrrads wird von uns jedoch nicht systematisch erfasst.»

Zwei Arten von E-Bikes

Von Gesetzes wegen werden die Elektro-Velos in zwei Kategorien unterteilt. In solche mit einer Motorenleistung von höchstens 1 kW, deren elektrische Antriebsverstärkung eine Geschwindigkeit von höchstens 45 km/h erlaubt. Diese Fahrzeuge müssen ein gelbes Nummernschild tragen. Motorfahrzeuge mit Nummernschildern müssen über eine obligatorische Haftpflichtversicherung verfügen. E-Bikes mit einer Leistung von maximal 0,5 kW, deren Geschwindigkeit auf 25 km/h limitiert ist, gelten als Leicht-Motorräder. Diese sind von der Versicherungspflicht ausgenommen.

Welcher Versicherungsschutz drängt sich nun für einen E-Bike-Fahrer im Vergleich zum traditionellen Fahrrad auf? Für den Besitzer eines E-Bikes mit Nummernschild ist eine Haftpflichtversicherung obligatorisch. Die Zurich bietet noch weitere Bike-Versicherungen an. Die Helvetia legt ihren Kunden eine Privathaftpflicht für Schäden an Drittpersonen ans Herz sowie eine All-Risks-Deckung für Beschädigungen bei Unfällen, oder wenn beispielsweise ein E-Bike vom Autodach fällt, sowie eine Assistance-Versicherung für Pannenhilfe, Bergungskosten und den Rücktransport von Fahrer und Bike.

Im Rahmen einer Hausratversicherung sind sämtliche E-Bikes zum Neuwert mitversichert. Diese sind in der Gesamtversicherungssumme der Hausrat-Grunddeckung einzurechnen. Zusätzlich zur Hausrat-Grunddeckung kann der einfache Diebstahl auswärts versichert werden. Dabei sind unter anderem auch E-Bikes ausserhalb des versicherten Standortes versichert. Für die Beschädigung eines E-Bikes samt Akku bietet sich die Fahrradkasko-Versicherung (Neuwertdeckung) an.

Schlechtergestellt?

Für die Schadenanwälte ist es stossend, dass ein Fussgänger, der von einem normalen E-Bike angefahren wird, wesentlich schlechter gestellt ist, als wenn er mit einem Roller, Auto oder einem anderen Motorfahrzeug kollidiert. Es gebe keinen Grund für diese Ungleichbehandlung. Geschwindigkeit, Gewicht und Aufprallkräfte seien mit anderen Motorfahrzeugen vergleichbar.

Dem widersprechen die Versicherungen. In der Praxis gibt es gemäss der Zurich keine Schlechterstellung: Erstens würden in einem ersten Schritt die Kosten für die Behandlung von Körperschäden durch die gesetzliche Unfallversicherung nach UVG bzw. KVG übernommen. Für den Fall, dass die Unfallversicherung einen Regress auf den Fahrer nimmt, ist dieser ebenfalls geschützt: bei schnellen E-Bikes über die obligatorische Haftpflicht- und bei langsamen über die Privathaftpflichtversicherung. Sollte der Fahrer über keine Haftpflichtversicherung verfügen oder wegen Nichtbezahlung der Prämie nicht versichert sein, kommt der Nationale Garantiefonds gemäss Strassenverkehrsgesetz zum Einsatz und übernimmt die Kosten der Schäden und die Regresse der Personenversicherungen.

Aus dem NZZ-E-Paper vom 05.11.2018