

Nachrüstung von Antriebssystemen: Klärung rechtlicher Missverständnisse

Herr Dr. Kapoor ist Rechtsanwalt der international agierenden Kanzlei Noerr LLP in München. Er ist auf die Bereiche Produkthaftung und Product Compliance spezialisiert und vertritt Industriemandanten in produkthaftungsrechtlichen Streitigkeiten, bei der Durchführung von Produktrückrufen sowie im Rahmen von Auseinandersetzungen mit Marktüberwachungsbehörden. Darüber hinaus berät er zu sämtlichen Fragen des technischen Produktsicherheitsrechts. Im eMobilJournal-Interview klärt er rechtliche Missverständnisse bei der Nachrüstung von Elektroantrieben an herkömmlichen Fahrrädern.

Herr Dr. Kapoor, Sie sind als Industrieanwalt auf die Bereiche Produkthaftung und Product Compliance spezialisiert und beraten gleichermaßen Hersteller von Fahrrädern, E-Bikes und sogenannter Nachrüstsysteme. Die bei Verbrauchern enorm beliebte Nachrüstung von Elektroantrieben für Fahrräder steht in letzter Zeit rechtlich immer wieder unter Beschuss. Teilweise wird behauptet, Nachrüstlösungen seien illegal. Zu Recht?

Nein. Hier werden immer wieder verschiedene rechtliche Themen durcheinandergeworfen und falsche Schlüsse

„Hier werden immer wieder falsche Schlüsse gezogen.“

gezogen. Teilweise geschieht dies wohl auch, um Händler und Verbraucher gezielt zu verunsichern und Nachrüstsysteme in eine vermeintlich illegale Ecke zu stellen. Fakt

ist: Produkte sind nur dann illegal, wenn der Gesetzgeber ihren Vertrieb verbietet. Dies ist weder für fabrikneue E-Bikes der Fall, noch für solche, die durch nachträgliche Montage eines Antriebssystems entstehen. Es bestehen also grundsätzlich keine rechtlichen Bedenken, wenn ein Verbraucher sein Lieblingsrad zum E-Bike aufrüsten möchte.



Dr. Arun Kapoor arbeitet als Rechtsanwalt bei der Kanzlei Noerr LLP. (Quelle: Dr. Arun Kapoor)



Bild 1: Selbst Falträder, hier ein *Brompton*, lassen sich mit einem Aufrüstsatz, in diesem Fall von *Pendix*, umbauen. (Quelle: *Pendix*)

Insbesondere Fahrradhändler haben Sorge, mit der Montage von nachrüstbaren Elektroantrieben unübersehbare Risiken einzugehen oder sich sogar strafbar zu machen. Ist diese Sorge wirklich unbegründet?

Ja, diese Sorge ist in aller Regel unbegründet. Der Einbau eines Nachrüstantriebes ist weder strafbar, noch bringt er

„Wer so etwas behauptet, verfolgt schlicht eigene Geschäftsinteressen.“

für den Händler nennenswerte Produkthaftungsrisiken mit sich. Wer so etwas behauptet, macht Panik mit juristischem Halbwissen und verfolgt damit häufig schlicht eigene Geschäftsinteressen.

Klären Sie uns auf! Welche rechtlichen Risiken gehen Händler konkret ein, wenn sie Nachrüstsyste verbauen?

Fahradhändler, die nachrüstbare Elektroantriebe verbauen, müssen beachten, dass durch die Kombination aus einem normalen Fahrrad und einem Elektroantrieb rechtlich eine Maschine entsteht. Daraus ergeben sich für den Händler gewisse, vorwiegend formale Pflichten, die aus der europäischen Maschinenrichtlinie resultieren. Zu diesen Pflichten gehört beispielsweise die Anbringung

der CE-Kennzeichnung auf dem E-Bike, die Ausstellung einer Konformitätserklärung und die Bereithaltung bestimmter technischer Unterlagen zum Beispiel einer Risikobeurteilung. Diese kann in der Regel vom Hersteller des Antriebssystems erstellt werden. Außerdem muss der Händler natürlich dafür sorgen, dass von dem elektrifizierten Fahrrad keine Risiken für die Sicherheit und Gesundheit von Personen ausgehen, etwa weil die Bremsanlage nicht ausreichend funktionsfähig ist, oder weil das Fahrrad sicherheitsrelevante Vorschädigungen aufweist.

„Für den Händler ergeben sich vorwiegend formale Pflichten.“

Wie kann der Händler sicherstellen, dass das Fahrrad mit dem von ihm verbautem Antriebssystem hinreichend sicher ist. Der Händler hat ja weder das Fahrrad, noch das Antriebssystem vor der Montage an das Fahrrad getestet?

Der Händler hat in aller Regel auch die sonstigen Produkte seines Sortiments nicht selbst getestet. Als Händler muss und kann er sich im Normalfall darauf verlassen, dass Produkte, die er von Herstellern bezieht, die diese



Bild 2: Die Aufrüstsets bestehen aus mehreren Teilen, hier die wichtigsten eines Nachrüstsets von *Ansmann*: Ein Nabenmotor für Hinter- oder Vorderrad, ein Akku sowie eine Steuereinheit. (Quelle: *Ansmann*)

Produkte getestet haben, hinreichend sicher sind. Die Besonderheit beim Einbau von Antriebssystemen besteht darin, dass der Händler durch Einbau eines sicheren und vom Hersteller getesteten Antriebssystems in ein Fahrrad ein neues Gesamtprodukt, nämlich ein E-Bike kreiert. Die meisten der von diesem Gesamtprodukt potenziell ausgehenden Risiken wurden dabei allerdings bereits entweder vom Hersteller des Antriebssystems oder vom Hersteller des Fahrrads bewertet und in angemessenem Maße minimiert. Der Hersteller des Antriebssystems sorgt beispielsweise dafür, dass der Motor steuerungstechnisch sicher ist und dass alle elektronischen Bauteile gefahrlos verwendet werden können. Der Hersteller des Fahrrads sorgt unter anderem dafür, dass das Fahrrad unter mechanischen Gesichtspunkten sicher konstruiert ist. Ein Restrisiko für den Händler besteht deshalb allenfalls dort, wo der Einbau des Antriebssystems für sich betrachtet Risiken mit sich bringt, die weder der Hersteller des Antriebssystems, noch der Hersteller des Fahrrads berücksichtigt haben. Dies kann dann der Fall sein, wenn der Händler grobe Montagefehler macht oder die Montage an einem ersichtlich ungeeigneten Fahrrad vornimmt.

Wie sieht es mit den Risiken für den Händler aus, wenn der Motor an ein gebrauchtes Fahrrad montiert wird? Wie kann der Händler in dieser Konstellation wissen, dass das Fahrrad noch allen Anforderungen entspricht, auf die es in neuwertigem Zustand getestet wurde?

Um es vorweg zu nehmen: Rechtlich spricht grundsätzlich auch nichts dagegen, ein Antriebssystem nachträglich an einem gebrauchten Fahrrad zu montieren. Der Händler wird hier regelmäßig prüfen, ob Art, Ausstattung und Zustand des Kundenfahrrads geeignet sind, um es künftig mit elektrischem Antrieb fahren zu lassen. Fällt dem Hersteller beispielsweise auf, dass der Rahmen einen Riss aufweist, oder dass der Zustand des Bremssystems nicht mehr in Ordnung ist, wird er die Nachrüstung nicht durchführen. Eine ähnliche Verpflichtung trifft den Fahrradhändler übrigens auch in anderen Konstellationen, etwa beim Verleih von Fahrrädern. Auch hier muss der Händler vor der Abgabe des gebrauchten Fahrrads an neue Kunden stets prüfen, ob der Zustand des Fahrrads in Ordnung ist.

Wie sieht es mit der elektromagnetischen Verträglichkeit aus? Es gibt Stimmen, die behaupten, Fahrräder mit Nachrüstsystemen könnten im Falle einer elektromagnetischen Störung – etwa durch ein nebenherfahrendes Fahrzeug – gar unbeabsichtigt losfahren?

Auch hier gibt es keinen nennenswerten Unterschied zwischen fabrikneuen E-Bikes und solchen, die durch nachträgliche Montage eines Antriebssystems entstehen. Dass ein Elektroantrieb elektromagnetisch hinreichend störfest ist, wird von einem seriösen Antriebssystemhersteller vorab geprüft. Diese sogenannte EMV-Prüfung führt der E-Bike-Hersteller also ebenso durch, wie der Hersteller eines nachträglich montierbaren Antriebssystems, der dabei auch die Einbausituation bei verschiedenen Fahrrändern berücksichtigt. Wie beim Erwerb eines E-Bikes gilt auch bei der nachträglichen Montage eines Antriebssystems: Das jeweilige Produkt sollte von einem renommierten Hersteller stammen, der die erforderlichen Tests durchgeführt hat. Außerdem sollte das Antriebssystem ausschließlich von einem versierten Fachhändler montiert werden, der das eingesetzte System kennt und in der Lage ist, Zustand und Ausstattung des Fahrrads entsprechend einzuschätzen. Beides hat natürlich – wie auch der Erwerb eines fabrikneuen E-Bikes – seinen Preis.

Seit kurzem gibt es mit der DIN EN 15194:2017 eine neue E-Bike-Norm. Spätestens seit In-

krafttreten dieser Norm sei der Einbau von Nachrüstsystemen verboten, heißt es immer wieder einmal im Markt. Ist das so richtig?

Nein. Die Antriebssysteme seriöser Hersteller entsprechen selbstverständlich allen Vorgaben der von Ihnen genannten Norm. Fraglich ist daher allenfalls, ob das Fahrrad, in das der Antrieb eingebaut werden soll, den Anforderungen dieser neuen Norm entspricht. Es dürfte nicht mehr lange dauern, bis die Fahrradhersteller mit Blick auf eine künftige Nachrüstung mit den inzwischen enorm populären Antriebssystemen ihre Fahrräder von vornherein durchgehend nach dieser neuen Norm prüfen. Unabhängig davon gilt: Bei der genannten technischen Norm handelt es sich um eine technische Spezifikation eines Normungsgremiums und nicht etwa um ein Gesetz. Niemand, kein E-Bike-Hersteller und kein Händler ist verpflichtet, die Vorgaben einer technischen Norm einzuhalten. Solche Normen werden in erster Linie durch die Industrie geschaffen, die dabei natürlich bestimmte Interessen verfolgt.

Welche Anforderungen der neuen Norm sind für Händler, die Antriebssysteme verbauen, so schwer einzuhalten?

Anders als die bisherige Fassung der sogenannten E-Bike-Norm enthält die neue Fassung erstmals nicht nur elektrotechnische Sicherheitsanforderungen, sondern auch mechanische Anforderungen – etwa an den Rahmen –, die teilweise etwas höher angesetzt sind, als nach den technischen Normen für normale Fahrräder. Antriebssysteme zur Nachrüstung werden aber an normale Fahrräder montiert, die möglicherweise sogar zu einem Zeitpunkt hergestellt wurden, als es die neue E-Bike-Norm noch gar nicht gab. Diese Fahrräder entsprechen dann naturgemäß auch nicht dieser neuen Norm.

Die höheren mechanischen Anforderungen der E-Bike-Norm ergeben sich aber doch sicher daraus, dass normale Fahrräder, wenn sie mit Antriebssystemen nachgerüstet werden, viel höheren Belastungen ausgesetzt sind und es deshalb häufiger zu Unfällen kommt, oder?

Eben nicht. Die technische Entwicklung von E-Bikes, das Nutzerverhalten sowie die Unfallentwicklung unter Beteiligung von E-Bikes einerseits und normalen, nicht motorisierten Fahrrädern andererseits ist über die letzten Jahre hinweg bestens dokumentiert. Es gibt de facto keine Unfälle mit E-Bikes, die ihre technische Ursache in der Nachrüstung herkömmlicher Fahrräder mit entsprechenden Antriebssystemen bzw. auf mangelnde mechanische



Bild 3: Antrieb und Akku eines Elektroantriebs von Pendix.
(Quelle: Pendix)

Eignung solcher Fahrräder zurückführen ließen. Unfälle mit E-Bikes sind in nahezu allen Fällen auf menschliches Versagen im Verkehrsgeschehen zurückzuführen.

Warum enthält die neue Norm für E-Bikes dann überhaupt verschärfte mechanische Anforderungen im Vergleich zu bisher hergestellten, normalen Fahrrädern?

An der Entstehung der Norm waren in großem Umfang Hersteller von E-Bikes beteiligt, die kein spezifisches Interesse am Angebot von Nachrüstsystemen haben. Für diese Hersteller ist es natürlich auch kein Problem, die Fahrräder so zu konzipieren, dass sie der neuen, von ihnen selbst mitgestalteten Norm entsprechen. Die Hersteller von nachträglich zu installierenden Antriebssystemen haben dagegen keinen Einfluss auf die Konzeption des Fahrrads, an das ihr System montiert wird. Deshalb muss die Konformität mit den Vorgaben der Maschinenrichtlinie bei diesen Systemen aktuell abseits der Norm sichergestellt werden, was selbstverständlich zulässig ist. Mittelfristig ist außerdem damit zu rechnen, dass die Norm an die berechtigten Interessen der Hersteller entsprechender Antriebssysteme angepasst wird. Denn: Anders als manche vermeintliche

„Der Gesetzgeber möchte nachträglich verbaute Antriebssysteme nicht diskriminieren.“



Dr. Arun Kapoor

Rechtsanwalt Dr. Arun Kapoor ist auf die Bereiche Produkthaftung und Produktsicherheitsrecht bei der Kanzlei Noerr LLP spezialisiert. Zu seinen Mandanten gehören national und international agierende Unternehmen verschiedener Branchen sowohl aus dem Konsum- als auch aus dem Investitionsgüterbereich. Dr. Kapoor berät Produktion und Handel in sämtlichen Fragen der Produkthaftung, der Product Compliance und der technischen Produktregulierung. Er vertritt Industriemandanten gerichtlich und außergerichtlich in haftungsrechtlichen Streitigkeiten sowie in produktbezogenen Verwaltungsverfahren gegenüber deutschen und europäischen Behörden. Darüber hinaus verfügt er über umfangreiche Erfahrung in der Konzeptionierung und Abwicklung internationaler Produktrückrufe sowie in der rechtlichen Begleitung produktbezogener Krisensituationen.

Kontakt:

Kanzlei Noerr LLP
 Briener Straße 28
 80333 München
 Tel.: +49 89 28628 372
 Fax: +49 89 280 110
 E-Mail: arun.kapoor@noerr.com

Branchenkennner, möchte der Gesetzgeber nachträglich verbaute Antriebssysteme in keiner Weise diskriminieren.

Was ist von dem Argument zu halten, der Händler könne nur durch Einhaltung der Norm nachweisen, dass er seinen Verpflichtungen aus der Maschinenrichtlinie nachgekommen ist?

Auch das ist nicht korrekt. Richtig ist, dass die Einhaltung der Maschinenrichtlinie unter anderem dadurch nachgewiesen werden kann, dass das betroffene Produkt unter Berücksichtigung der einschlägigen technischen Produktnormen konzipiert wird. Die Einhaltung der

„Die Einhaltung einer technischen Norm ist nie zwingend.“

gesetzlichen Vorgaben der Maschinenrichtlinie setzt aber keineswegs zwingend voraus, dass eine bestimmte technische Norm eingehalten wird. Entscheidend ist immer und ausschließlich, ob die einschlägige Rechtsvorschrift

– hier also die Maschinenrichtlinie – eingehalten wird. Die Einhaltung einer technischen Norm ist dagegen nie zwingend, sondern immer nur ein von verschiedenen Wegen zur Dokumentation der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Wenn das mit einem nachträglich installierten Antriebssystem ausgestattete Fahrrad mit

den erforderlichen Kennzeichnungen versehen ist, wenn Konformitätserklärung und sonst erforderliche Unterlagen vorliegen und wenn der Fahrradhändler das Fahrrad vor der Montage ausreichend auf sichere Beschaffenheit überprüft hat, wird er den rechtlichen Vorgaben der Maschinenrichtlinie in aller Regel genügen.

Und woher weiß der Fahrradhändler, welche Kennzeichnungen und Unterlagen im Einzelfall benötigt werden?

Die seriösen und marktführenden Hersteller solcher Antriebssysteme unterstützen die Händler hier umfassend. Sie erläutern ihren Kunden genau, was zu tun ist und stellen die erforderlichen Kennzeichnungen sowie die aufzubewahrenden Unterlagen von sich aus zur Verfügung. Für den Fahrradhändler verbleibt es dann in aller Regel dabei, zu prüfen, ob sich Art, Ausstattung und Zustand des Kundenfahrrads für eine Nachrüstung eignen. Außerdem obliegt es dem Händler natürlich, die Montage des Antriebssystems unter Berücksichtigung der Montagehinweise des Herstellers fachgerecht durchzuführen.

Händler stehen also nicht mit einem Bein im Gefängnis oder vor dem finanziellen Ruin, wenn sie die gängigen elektrischen Antriebssysteme verbauen?

Aber nein, mitnichten. Wer die Instruktionen seriöser Antriebssystemhersteller befolgt und das betroffene Fahrrad vor der Montage einem entsprechenden Check unterzieht, ist auf der sicheren Seite. Strafrechtlich relevant sind ausschließlich vorsätzliche Verstöße gegen die Maschinenrichtlinie. Und das auch nur dann, wenn solche vorsätzlichen Verstöße beharrlich wiederholt werden, oder wenn durch solche vorsätzlichen Verstöße konkret das Leben oder

„Strafrechtlich relevant sind ausschließlich vorsätzliche Verstöße gegen die Maschinenrichtlinie.“

die Gesundheit von Personen gefährdet wird. Ein seriös arbeitender Händler, der mit der gebotenen Sorgfalt ein Antriebssystem eines renommierten Herstellers verbaut, ist hiervon weit entfernt.

Herzlichen Dank für das Gespräch, Herr Kapoor. (fei)