

### Wohin mit E-Scootern und anderen Elektrokleinstfahrzeugen

#### Problembeschreibung

In jüngster Zeit drängen verschiedene elektrisch angetriebene kleine Fahrzeuge auf den Markt, die unter dem Sammelbegriff Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) geführt werden. Darunter sind unter anderem zu verstehen: E-Scooter (kleine Roller mit Lenkstange), Hoverboards (elektrisch angetriebene Skateboards) und elektrisch angetriebene One- oder Two-Wheeler (selbstbalancierende mit einem oder zwei Laufrädern versehene quer zur Fahrtrichtung stehende „Bretter“). Letztere werden durch Gewichtsverlagerung gesteuert, beschleunigt und gebremst.

E-Scooter lassen sich vielfach mit einem Handgriff so verkleinern, dass sie getragen werden können. Aufgrund ihrer geringeren Größe lassen sie sich aber auch im nicht eingeklappten Zustand leichter in Busse und Bahnen mitnehmen als Fahrräder. Sie bilden damit eine Option für die sogenannte „letzte Meile“, also den Weg von der Haustür zum ÖPNV und von dort zum Ziel. In einigen europäischen und außereuropäischen Städten haben deshalb professionelle Vermieter bereits größere Flotten zur Verfügung gestellt. Dazu kommen noch privat angeschaffte Fahrzeuge, so dass in kurzer Zeit mit einer erheblichen Verbreitung gerechnet werden muss. Zur Zeit sind diese Fahrzeuge allerdings für den Straßenverkehr nicht zugelassen.

Die Bundesregierung reagierte darauf mit einem Verordnungsentwurf, der für Fahrzeuge mit Lenkstange die technischen Voraussetzungen, Fragen der Fahrerlaubnis und der Versicherungspflicht regelt. Entgegen der in die Anhörung gegebenen Fassung sollte es zwischenzeitlich zwei Kategorien geben: Ab 12 Jahre sollte ein EKF bis unter 12 km/h Höchstgeschwindigkeit geführt werden dürfen. Diese sollten grundsätzlich Gehwege benutzen. Gegen diese Kategorie erhob sich breiter Widerstand. Der Bundesrat sprach sich ebenfalls deutlich dagegen aus. Die Bundesregierung hat deshalb diese Kategorie fallen gelassen. Allerdings werden das im Entwurf vorgesehene Mindestalter von 15 Jahren und das Erfordernis einer Mofa-Prüfbescheinigung gestrichen. Das Mindestalter soll nun 14 Jahre betragen, ein Nachweis der Kenntnis der Verkehrsregeln ist nicht mehr erforderlich. EKF sollen Radverkehrsanlagen benutzen, soweit vorhanden, ansonsten die Fahrbahn. Allerdings ist es den Kommunen erlaubt, Fußverkehrsflächen per Zusatzschild freizugeben.

### Stand der Wissenschaft

Es stellt sich zunächst die Frage nach der rechtlichen Einordnung dieser Fahrzeuge. Nach dem Wiener Übereinkommen über den Kraftfahrzeugverkehr von 1968 handelt es sich um Kraftfahrzeuge. Sie werden ohne Muskelkraft mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 6 km/h betrieben wird. Daraus würde sich ergeben, dass sie dem Pflichtversicherungsgesetz unterfallen und in der Regel die Fahrbahn benutzen müssen. Allerdings hat die EU in ihrer Verordnung über die technische Zulässigkeit von 2-, 3- und 4-rädrigen Fahrzeugen insofern eine Ausnahme zugelassen, als selbstbalancierende Fahrzeuge und Fahrzeuge ohne Sitzplatz von der Verordnung ausgenommen sind und damit einzelstaatlicher Regelung unterfallen. Daraus entsteht das Problem, dass die europäischen Staaten einen großen Spielraum bei der Einordnung solcher Fahrzeuge haben. Staaten, die unter Hintanstellung von Aspekten der Verkehrssicherheit keine Versicherungspflicht und weitgehende Freigabe von Verkehrswegen vorsehen, werden von der einschlägigen Industrie als vorbildlich, andere als überbürokratisiert dargestellt. Ein aktuelles Rechtsgutachten von Prof. Dieter Müller im Auftrag der UDV hält die von der Bundesregierung geplante Verordnung insofern für nicht vereinbar mit dem Wiener Übereinkommen, als keinerlei Kenntnisse und Fähigkeiten für die Führung dieser Kraftfahrzeuge vorgesehen sind. Darüber hinaus zeigte das Gutachten zahlreiche Konfliktpunkte mit der StVO auf.

Ob Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit gerechtfertigt sind, kann aufgrund der bisher noch sehr geringen Stückzahl für Deutschland nicht gesagt werden. Einzelne Berichte aus dem Ausland, die auf hohe Unfallzahlen hinweisen, sind wissenschaftlich nur begrenzt zu verwerten, da Bezugswerte fehlen. Für Deutschland bedarf es daher einer begleitenden Untersuchung. Damit diese allerdings gelingt, müssen umgehend die Verkehrsunfallanzeigen der Polizei so angepasst werden, dass Unfälle mit diesen Fahrzeugen (getrennt nach mit/ohne Lenkstange) erkennbar werden. Mit diesen Einschränkungen kann gleichwohl gemutmaßt werden, dass sich die Geschwindigkeiten von EKF und von Fußgängern nicht vertragen. Eine normale Gehgeschwindigkeit liegt bei etwa 4 bis 5 km/h, Joggen bei etwa 7 bis 8 km/h. Kollisionen von Scootern mit anderen Verkehrsteilnehmern, besonders Fußgängern, können also je nach Konstellation schwere Folgen haben. Es ist zu befürchten, dass E-Scooter-Fahrer Gehwege als komfortable und vergleichsweise sichere Verkehrsflächen ansehen und diese deshalb in großer Zahl illegal nutzen. Dies gilt erst recht für Bereiche, in denen keine Radverkehrsanlage zur Verfügung steht.

### Beschlussempfehlung

- EKF sind auf Fußverkehrsflächen eine erhebliche Gefahrenquelle für zu Fuß Gehende. Die Kommunen werden daher aufgefordert, mit der Möglichkeit der Freigabe per Zusatzschild restriktiv umzugehen und in jedem Fall die Entwicklung in solchen Bereichen kritisch zu beobachten.
- Die Polizei wird aufgefordert, regelkonformes Verhalten durchzusetzen, insbesondere die nicht erlaubte Nutzung von Fußverkehrsflächen zielgerichtet zu ahnden.
- Das Absehen von einem Nachweis der Kenntnisse der StVO (wie es der ursprüngliche Entwurf des BMVI vorgesehen hat) widerspricht dem Wiener Übereinkommen zum Straßenverkehr und ist auch nicht sachgerecht. Der Nachweis mindestens einer Mofa-Prüfbescheinigung ist zwingend vorzusehen und damit das Mindestalter zur Führung auf 15 Jahre festzulegen.
- Widersprüche und Konflikte zwischen der EKF-Verordnung und der StVO sind aufzulösen, im Zweifel im Sinne der StVO.
- EKF, die für den Straßenverkehr zugelassen werden, müssen kraftfahrtversichert sein, um potentielle Verkehrsoffer vor den finanziellen Folgen eines Unfalls zu schützen.
- Die Bundesregierung soll für alle zugelassenen EKF die BAST beauftragen, mit begleitender Forschung die Entwicklung im Auge zu behalten. Notwendig ist dazu die baldige Ergänzung des Unfallursachenkatalogs der Verkehrsunfallanzeige.
- Radverkehrsanlagen werden durch die E-Scooter noch weiter belastet, obwohl sie in vielen Kommunen schon jetzt nicht für die stetig steigende Radverkehrsmenge ausreichend dimensioniert sind. Gefordert werden daher erheblich größere Investitionen in die Verbesserung dieser Anlagen.
- EKF ohne Lenkstange werden durch Gewichtsverlagerung gelenkt, selbstbalancierende sogar gebremst. Sie bilden eine noch größere Gefahr als EKF mit Lenkstange und dürfen daher im öffentlichen Straßenverkehr nicht zugelassen werden.