

Teilnahme mit Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr

Beschluss vom 08. April 2019 auf der Basis der Empfehlungen des Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik unter Mitwirkung der Vorstandsausschüsse Erwachsene, Kinder und Jugendliche und Verkehrstechnik

Beschluss

Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) ist eine neue Mobilitätsform im Spiel-, Spaß- und Sportbereich, die sich u.a. laut Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Hersteller zu einem Baustein nachhaltiger Mobilität entwickeln kann. Eine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen für den öffentlichen Straßenraum geht mit neuartigen und noch nicht vorhersehbaren Risiken einher. Dies kann im Widerspruch zu den Zielen der Vision Zero stehen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) beschließt:

- Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von über 6 km/h ohne Lenk- oder Haltestange sollten nicht zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden.
- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange mit einer bbH von 6 bis 20 km/h sollen nicht auf Gehwegen genutzt werden dürfen, sondern auf Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen, sofern diese vorhanden sind. Gehwege sollten zur Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen ab 6 km/h nicht freigegeben werden.
- Nur wer mindestens 15 Jahre alt und im Besitz einer Mofa-Prüfbescheinigung ist, darf Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bbH von 6 bis 20 km/h fahren. Der DVR ist der Auffassung, dass die Fahrausbildung an diesen neuen Einsatzbereich angepasst werden muss.
- Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bbH über 6 km/h müssen mindestens mit Bremsen, Licht und Klingel/Hupe ausgestattet sein.
- Es wird eine Bremsenprüfung nach DIN EN 15194:2017-12 angeregt. Hierzu gehören die Angabe einer Oberflächenkörnung von Asphalt

und Beton und zusätzlich eine Prüfung bei Nässe. Um die Dosierbarkeit der Bremsen zu testen, wird die zusätzliche Einführung einer Zielbremsung angeregt.

- Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bbH über 6 km/h sollen mit einem geeigneten Helm genutzt werden.
- Die straßenbaulichen Regelwerke, wie z.B. die derzeit geplanten neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sollen – zum Beispiel hinsichtlich der Mindestbreite – die Elektrokleinstfahrzeuge berücksichtigen.
- Der DVR empfiehlt, Hersteller und Sharing-Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen anzusprechen und zur Aufklärung und Information über die sichere und rücksichtsvolle Nutzung der Fahrzeuge zu verpflichten.
- Die Auswirkungen der geplanten Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sollen von ihrem Inkrafttreten an über einen Zeitraum von drei Jahren wissenschaftlich begleitet und evaluiert werden. Dabei soll die Unfallentwicklung im Mittelpunkt stehen.
Es ist sicher zu stellen, dass diese Fahrzeugkategorien in der Unfallstatistik gesondert erfasst werden. Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen soll nur dann dauerhaft erlaubt sein, wenn sie im Einklang mit der Vision Zero steht.

Erläuterung

Elektrokleinstfahrzeuge sind Fahrzeuge ohne Sitz oder selbstbalancierende Fahrzeuge mit oder ohne Sitz. Sie haben eine Breite von maximal 70 cm, eine Höhe von maximal 140 cm und eine Länge von maximal 200 cm. Sie haben nach dem Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 26.02.2019¹ eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit (bbH) von 6 bis 20 km/h.

In der Europäischen Union (EU) gilt seit 2016 die Typgenehmigungs-Verordnung 168/2013 für Krafträder, wonach die Genehmigung der eKF national geregelt werden kann, da die Verordnung diese vom Anwendungsbereich ausschließt. Das heißt, derzeit dürfen eKF nicht am öffentlichen

¹ Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Stand 26.02.2019

Straßenverkehr teilnehmen, sind also nicht zulassungsfähig. Gleichzeitig werden aber eKF in zunehmendem Maße auf dem Markt angeboten.

Das BMVI hatte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit dem Forschungsprojekt „Untersuchungen zu Elektrokleinstfahrzeugen“ beauftragt. Der Abschlussbericht ist im November 2018 veröffentlicht worden. Dieser beinhaltet Vorschläge und Definitionen für eKF-Kategorien in Abhängigkeit der bbH: Kategorie K0 ($bbH \leq 6$ km/h), K1 (6-20 km/h), K2 (20-25 km/h). (Berichte der BASt, Fahrzeugtechnik, Heft F125) ².

Ziel des Projektes war es zu ermitteln, ob und wenn ja unter welchen Bedingungen eKF im Straßenverkehr sicher betrieben werden können, welche technischen Anforderungen dafür notwendig sind und welches Konfliktpotential bezüglich anderer Verkehrsteilnehmenden zu erwarten ist.

Zu einem ersten Verordnungsentwurf im Oktober 2018 hatte der DVR eine Stellungnahme abgegeben.

Verordnungsentwurf vom 26.02.2019 und geplante Ausnahmeverordnung

Zeitlich nach der DVR-Stellungnahme vom Oktober 2018 hat das BMVI einen zweiten Entwurf für die eKFV entwickelt, der als Dringlichkeitsantrag der EU vorgelegt wurde. Seitens der EU-Kommission wurde bestätigt, dass dem Dringlichkeitsantrag stattgegeben wurde. Dieser aktuelle Referentenentwurf sieht vor, dass eKF, die weniger als 12 km/h fahren, bereits ab Vollendung des 12. Lebensjahrs gefahren werden können, eKF mit einer bbH von bis zu 20 km/h bereits ab Vollendung des 14. Lebensjahrs. Ursprünglich war als Voraussetzung eine Mofa-Prüfbescheinigung und damit ein Mindestalter von 15 Jahren vorgesehen sowie die Benutzung durch Kinder ausgeschlossen worden. Diese Regelungen wurden aufgegeben. Die eKF, die weniger als 12 km/h fahren, dürfen laut Verordnungsentwurf in geschlossenen Ortschaften auf Gehwegen, auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie in Fußgängerzonen gefahren werden.

Dieser neue Verordnungsentwurf wurde den Verbänden vom BMVI nicht mehr zur Stellungnahme vorgelegt.

² BASt (2018): Untersuchung zu Elektrokleinstfahrzeugen, Heft F 125, Bergisch Gladbach, S. 33

Darüber hinaus plant das BMVI eine Ausnahmereordnung, wonach auch eKF ohne Lenk- oder Haltestange für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen und vermutlich auf Gehwegen genutzt werden sollen. Ein erstes Gutachten „zur Zulässigkeit der Freigabe von Gehwegen für Elektrokleinstfahrzeuge“ kommt allerdings zu dem Ergebnis, dass eine generelle Freigabe dieser Verkehrsfläche für eKF ohne Lenk- oder Haltestange „rechtlich nicht haltbar“ sei ³.

Der DVR ist der Auffassung, dass Gehwege den zu Fuß Gehenden vorbehalten sein sollen. Ältere Menschen und Kinder würden durch eKF besonders gefährdet, da sie häufig nicht schnell genug ausweichen können. Grundsätzlich sind eKF für Mobilitätseingeschränkte und Sehbehinderte auf dem Gehweg problematisch.

gez.
Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident

³ Prof. Dr. Jur. Stefan Klinski, Rechtliches Kurzgutachten: Zur Zulässigkeit der Freigabe von Gehwegen für Elektrokleinstfahrzeugen, Berlin, Februar 2019