

Sichere Teilnahme am Straßenverkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen

Vorstandsbeschluss vom 27.04.2023 auf Basis der Empfehlungen des Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik unter Mitwirkung der Vorstandsausschüsse Verkehrstechnik, Verkehrsmedizin, Erwachsene und Junge Kraftfahrer

Dieser Beschluss ersetzt den Beschluss „[Teilnahme mit Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr](#)“ vom 08. April 2019.

Empfehlungen

Die mit der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) 2019¹ zugelassenen Fahrzeuge zeigen ein relevantes und steigendes Unfallgeschehen² bei vermutlich hoher Dunkelziffer.³ Dabei weisen Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) die höchsten Alleinunfall⁴ - und Alkoholfahrtquoten⁵ aller Verkehrsbeteiligungsarten auf.

Auch das in vielen Städten zu beobachtende unsachgemäße Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) stellt eine Gefahr für den Fußverkehr, insbesondere für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie sehbehinderte und blinde Menschen dar. Ebenso führt das Abstellen auf und an Radwegen häufig zu Sicherheitsrisiken.

¹ Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756)

² Im Jahr 2021 wurden 4.882 Menschen, die mit dem E-Scooter unterwegs waren, verletzt, 5 starben. Quelle: Destatis, 12.07.2022

³ Laut einer Studie der Universitätsklinik Essen aus dem Jahr 2022 wurden 73,5 % der E-Scooter-Unfälle nicht polizeilich gemeldet. Da in der Essener Studie nur Schwerverletzte erfasst wurden, ist von einer noch deutlich größeren Dunkelziffer auszugehen.

⁴ Im Jahr 2021 waren 37 % aller E-Scooter-Unfälle und 36 % aller Pedelec-Unfälle mit Personenschaden Alleinunfälle. 43 % aller verletzten E-Scooter-Fahrender sind auf Alleinunfälle zurückzuführen. Quelle: Destatis, 12.07.2022

⁵ Die mit Abstand häufigsten Fehlverhalten bei verunfallten E-Scooter-Fahrenden waren im Jahr 2021 mit je 18,1 % das Fahren unter Alkoholeinfluss und falsche Benutzung der Fahrbahn oder der Gehwege. Im Vergleich dazu verunfallten nur 5,0 % der Radfahrenden unter Alkoholeinfluss. Quelle: Destatis, 12.07.2022

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bei einer Überarbeitung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

1. Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 6 km/h müssen zusätzlich mit Fahrrichtungsanzeiger und Positionsleuchten – vorzugsweise an der Lenkstange, auch sichtbar nach vorne und hinten - ausgestattet sein. Die Nutzenden sollten darauf hingewiesen werden, den Fahrrichtungsanzeiger nach Beendigung des Abbiegevorgangs wieder abzuschalten. Zudem müssen die Bremskräfte fahrphysikalisch sinnvoll auf die Achsen verteilt sein. Die Voraussetzungen für die Erstausrüstung und Nachrüstung sicherheitstechnischer Einrichtungen müssen zulassungsrechtlich geschaffen werden. Ferner sollte das Fahren mit ausgeklapptem Seitenständer nicht möglich sein. Alternativ sollte konstruktiv sichergestellt werden, dass beim Fahren mit einem ausgeklappten Seitenständer keine Gefährdung für die Verkehrssicherheit entsteht.

Um für andere Verkehrsteilnehmende im Dunkeln besser wahrnehmbar zu sein, sollten im öffentlichen Verkehrsraum abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge erkennbar illuminiert sein. Umgestürzte Elektrokleinstfahrzeuge von Sharing-Anbietern sollten zudem besser erkennbar gemacht werden (z.B. durch automatisches Blinken o.ä.). Zur Warnung sehbehinderter oder blinder Menschen vor umgefallenen oder unsachgemäß im Weg stehenden E-Scootern von Sharing-Anbietern sollten die E-Scooter außerdem ein für diese Gruppe wahrnehmbares akustisches oder ähnliches Signal abgeben, beispielweise mittels einer App-basierten Anwendung, welche bei Annäherung an einen E-Scooter reagiert.⁶

2. Die aktuelle Definition von Elektrokleinstfahrzeugen laut eKfV **mit** Lenk- oder Haltestange und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 6 bis 20 km/h muss beibehalten werden.
3. Andere elektrisch betriebene Kleinstfahrzeuge (z.B. OneWheel, Hoverboard) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 6 km/h **ohne** Lenk- oder Haltestange sollten nicht Teil der eKfV und nicht zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden. Dies ist **beizubehalten**.

⁶ Bspw. bietet der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV) die App LOC.id an, welche mittels netzbasierter Kommunikation u.a. vor Baustellen oder E-Scootern warnt – sofern die E-Scooter-Verleiher Teil des LOC.id-Netzwerks sind

4. Das Gefährdungspotential der Kraftfahrzeuge, die unter die Regelungen der eKFV fallen, erscheint insbesondere wegen der erwartbaren Zunahme der Nutzung und der Enge des Verkehrsraums so hoch, dass sie ebenfalls der Gefährdungshaftung unterfallen sollten.⁷
5. Die in der eKFV in den Paragraphen 8 bis 13 formulierten Verhaltensregeln für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen sind in die StVO zu überführen und aus der eKFV zu entfernen.

Die Regelungen für die Nutzung des Verkehrsraums mit Elektrokleinstfahrzeugen sollte den Regelungen für die Nutzung des Verkehrsraums von Fahrradfahrenden angepasst werden. Elektrokleinstfahrzeuge dürfen nicht auf Gehwegen genutzt werden, sondern auf Radverkehrsanlagen, sofern diese vorhanden sind. Paragraph 10 Absatz 3 der eKFV ist ersatzlos zu streichen.⁸

6. Es bedarf einer Evaluierung der geänderten Verordnung. Diese sollte u.a. auch Aspekte wie Maße und Gewichte, Fahrstabilität, Sichtbarkeit lichttechnischer Einrichtungen, Wirksamkeit der Abstellregelungen, Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Ähnlichem sowie die Wirksamkeit zeitunabhängiger Miettarife zur Minderung des Zeitdrucks bei Elektrokleinstfahrzeuge-Fahrenden berücksichtigen und die Unfallentwicklung in den Mittelpunkt stellen. Bei der Evaluation sollte auch die Helmtragequote von eKF-Fahrenden erhoben werden.

Darüber hinaus empfiehlt der DVR:

7. Die bestehenden Alkohol-Grenzwerte für Elektrokleinstfahrzeuge von 0,5-Promille (Ordnungswidrigkeit) und 1,1-Promille (Straftat) sollten beibehalten werden. Hierfür spricht insbesondere das festgestellte Fahrverhalten und Unfallgeschehen beim Führen von Elektrokleinstfahrzeugen unter Alkoholeinfluss.⁹

⁷ Vgl. 60. Verkehrsgerichtstag in Goslar, 17.-19.08.2022, Empfehlungen des Arbeitskreis VI

⁸ §10 (3) eKFV: „Für das Befahren von anderen Verkehrsflächen können die Straßenverkehrsbehörden abweichend von Absatz 1 und 2 Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen. [...]“

⁹ Vgl. 61. Verkehrsgerichtstag in Goslar, 25.-27.01.2023, Empfehlungen des Arbeitskreis V

8. Bei der Anlage von Radverkehrsanlagen sollen sich die Kommunen an die Regelwerke (ERA¹⁰) halten. Darüber hinaus muss die Qualität bestehender Radverkehrsanlagen erhöht und das Radverkehrsnetz insgesamt unter Berücksichtigung der Mikromobilität ausgebaut werden.

Kommunen sollen hinreichend ausgewiesene Parkzonen und Abstellflächen für Sharing-Fahrzeuge schaffen, um die aktuellen Abstellprobleme (z.B. auf Gehwegen) zu reduzieren.¹¹

9. Hersteller und Sharing-Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen müssen die Aufklärung und Information über die sichere und rücksichtsvolle Nutzung der Fahrzeuge fortsetzen und verstärken. Dazu soll der Verordnungsgeber die Hersteller und Sharing-Anbieter verpflichten, zu definierende Informationen zu regelkonformen und rücksichtsvollen Verhalten im Straßenverkehr an ihre Kunden zu übermitteln, z.B. bei der Kundenregistrierung oder dem Kauf eines Elektrokleinstfahrzeugs.
10. Sharing-Anbieter und privat Nutzende müssen dafür Sorge tragen, dass die Funktionalität sicherheitsrelevanter Bauteile der Elektrokleinstfahrzeuge über die gesamte Lebensdauer erhalten werden müssen.
11. Sharing-Anbieter müssen stärker als bisher dafür Sorge tragen, dass vermietete Elektrokleinstfahrzeuge nach Nutzung ordnungsgemäß abgestellt oder im Zweifelsfall schnell vom Gehweg entfernt werden. Dies sollte durch zuständige Gebietskörperschaften zum Gegenstand der vertraglichen Vereinbarung mit Sharing-Anbietern gemacht werden.
12. Es wird den E-Scooter-Nutzenden empfohlen, Elektrokleinstfahrzeuge mit einem geeigneten Helm zu nutzen. Es sind Maßnahmen zur Erhöhung der Helmtragequote zu treffen.

¹⁰ ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

¹¹ Die Sondernutzung von öffentlichen Flächen sollte analog den Bestimmungen im Carsharinggesetz vergeben werden. (vgl. hierzu "Carsharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen" - Leitfaden des Bundesverband CarSharing Seiten 47ff. <https://carsharing.de/themen/kommunale-foerderung/carsharing-stellplaetze-den-oeffentlichen-strassenraum-bringen-0>). Idealerweise sind Mobilitätspunkte mit Anbindung an den ÖPNV und der Bündelung von Sharing-Angeboten (eKFV, Bike- und Carsharing) anzustreben.

Erläuterungen

Elektrokleinstfahrzeuge sind Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb für die letzte Meile mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 6 bis 20 km/h und verfügen über eine Lenk- oder Haltestange. Üblicherweise haben sie keinen Sitz. Eine Ausnahme bilden hier selbstbalancierende Fahrzeuge.

Mit der am 15. Juni 2019 in Kraft getretenen Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung wurden die Voraussetzungen geschaffen, damit diese Fahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen können. Nach § 15 eKFV soll das BMDV auf der Basis einer wissenschaftlichen Evaluierung bis zum 01. September 2023 einen Vorschlag für die Änderung dieser Verordnung vorlegen.

Erläuterung zu Punkt 1:

Elektrokleinstfahrzeuge sind bei Dämmerung sowie in den Herbst- und Wintermonaten nur schlecht sichtbar. Darauf machen Blinden- und Sehbehindertenverbände immer wieder aufmerksam. Die Fahrzeuge sollten deshalb mit Positionsleuchten ausgestattet werden, um die Sichtbarkeit und die Sicherheit von zu Fuß Gehenden zu erhöhen. Zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr gehört darüber hinaus eine Ausstattung mit Bremsen, Klingel/ Hupe und retroreflektierenden Elementen.

Unsachgemäß auf Geh- oder Radwegen abgestellte oder umgestürzte E-Scooter können nachts zudem schnell zur gefährlichen Stolperfalle werden, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Sehkraft. Eine schwache Illuminierung der Fahrzeuge kann Personen dabei helfen, diese Gefahr zu umgehen. Darüber hinaus kann ein akustisches oder anderes Signal, das beispielsweise über eine App-basierte Anwendung gezielt an die Betroffenen bei Annäherung an einen E-Scooter ausgespielt wird, blinden und sehbehinderten Menschen helfen, diese Stolperfallen zu erkennen und zu umgehen. Dies kann jedoch keine dauerhafte Lösung sein. Grundsätzlich müssen die Verleiher dafür Sorge tragen, dass die E-Scooter ordnungsgemäß abgestellt oder schnell vom Gehweg beseitigt werden.

Die gesetzlichen Anforderungen sind technisch mittlerweile teilweise überholt. Um den Einbau neuer Sicherheitsmerkmale zu ermöglichen, bedarf es daher einer Anpassung der zulassungsrechtlichen Voraussetzungen. Diese legen für Elektrokleinstfahrzeuge derzeit ein maximal zulässiges Fahrzeuggewicht von 55 kg, eine Breite von maximal 70 cm, eine Höhe von maximal 140 cm sowie eine Länge von maximal 200 cm fest.

Erläuterung zu Punkt 3:

Elektrisch betriebene Kleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 6 km/h ohne Lenk- oder Haltestange sind derzeit nicht für die Nutzung im Straßenverkehr zugelassen. Diese Regelung sollte beibehalten werden. Zu diesen Fahrzeugen zählen beispielsweise OneWheel, Hoverboard, elektrisches Einrad, Hovershoes, Mini-Segway, Mini-Skateboard und ähnliche. Diese Fahrzeuge werden durch körperliche Anstrengung gesteuert und verfügen i.d.R. nicht über Bremsen oder Beleuchtung. Das macht sie, vor allem für ungeübte Nutzende, zur potenziellen Gefahr für sich selbst und andere im Straßenverkehr. Sie sollten deshalb auch weiterhin nur im abgegrenzten nichtöffentlichen Verkehr bewegt werden dürfen.

Erläuterung zu Punkt 4:

Regelungen wie die sonst bei Kraftfahrzeugen übliche verschuldensunabhängige Halterhaftung oder die Haftung des Fahrers gibt es bei E-Scootern nicht. Bei Unfällen muss die Schuld des Scooter-Fahrenden nachgewiesen werden, um Schadenersatz zu erhalten. Dieses Haftungsprivileg ist nicht nachvollziehbar. Daher forderte u.a. der Verkehrsgerichtstag im Jahr 2022, dass auch für E-Scooter eine Gefährdungshaftung gelten müsse.¹²

Erläuterung zu Punkt 5:

Momentan bedarf es keiner besonderen Erlaubnis Elektrokleinstfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr führen zu dürfen. Dementsprechend müssen sich Nutzende über die Verhaltensregeln selbst informieren. In der Öffentlichkeit bekannt ist, dass die Verhaltensregeln für die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr in der Straßenverkehrs-Ordnung festgelegt sind. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung stellt hier eine Besonderheit dar, da in dieser Verordnung sowohl Zulassungs- als auch Verhaltensrecht formuliert ist.

Es ist davon auszugehen, dass sich allgemein Verkehrsteilnehmende hinsichtlich der Regelungen zum richtigen Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr an der Straßenverkehrsordnung orientieren und nicht an anderen Verordnungen.

Eine Überführung der in der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in den Paragraphen 8 bis 13 vorgenommenen Verhaltensregelungen in die Straßenverkehrs-Ordnung stellt sicher, dass

¹² Vgl. 60. Verkehrsgerichtstag in Goslar, 17.-19.08.2022, Empfehlungen des Arbeitskreis VI

sich Verkehrsteilnehmende in einem allgemein bekannten Regelungswerk informieren können.

Erläuterung zu Punkt 6:

Die Evaluation ist angesichts der hohen Dynamik der Mobilitäts- und Unfallentwicklung nur ein statischer Rückblick. Die Evaluation ist fortzuschreiben. Dabei sind bspw. auch die Helmtragequoten zu erheben und zulassungsrechtliche Aspekte wie Maße (z.B. Reifengrößen u.ä.) und Gewichte zu berücksichtigen.

Weitere Probleme von Verkehrssicherheitsrelevanz sollten durch Forschungsförderung auch abseits der offiziellen Evaluation betrachtet werden:

- Hintergründe für die massive Unfalldunkelziffer (u.a. Verdeckungstendenz wegen Alkoholfahrt und daher drohendes Fahrverbot)
- Einschätzung des Ausmaßes der Geschwindigkeitsmanipulation/ Tuning
- Hintergründe für die hohe Zahl an Alleinunfällen
- Einschätzung des Ausmaßes des Verstoßes gegen die Versicherungspflicht
- Verletzungsmuster von verunfallten E-Scooter-Fahrenden

Erläuterung zu Punkt 7:

Die mit Abstand häufigsten Fehlverhalten bei verunfallten E-Scooter-Fahrenden waren im Jahr 2021 mit je 18,1 % das Fahren unter Alkoholeinfluss und falsche Benutzung der Fahrbahn oder der Gehwege.¹³ Nach Art der Verkehrsbeteiligung betrachtet weisen Elektrokleinstfahrzeug-Nutzende überdies mit 19,2 %¹⁴ die höchste Alkoholfahrtquote bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden auf. Im Vergleich dazu standen 5,0 %¹⁵ der mit Personenschaden verunfallten Radfahrenden unter Alkoholeinfluss. Ferner ist der Anteil der nach einem Unfall mit Personenschaden unfallflüchtigen E-Scooter-Fahrenden mit 9 % dreimal höher als bei Fahrradfahrenden (3 %).¹⁶ Dies lässt vermuten, dass die Quote der Alkoholfahrten bei E-Scootern sogar noch höher liegt als in der Statistik erfasst.

¹³ Quelle: [Destatis, 12.07.2022](#)

¹⁴ Quelle: Destatis, Fachserie 8 Reihe 7, 2021 vom 02.09.2022, S. 144

¹⁵ Quelle: Destatis, Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2021, 13.12.2022, S. 11

¹⁶ Quelle: Destatis, Fachserie 8 Reihe 7, 2021 vom 02.09.2022, S. 120

Unter Berücksichtigung des festgestellten Fahrverhaltens und Unfallgeschehens beim Führen von E-Scootern unter Alkoholeinfluss sollte der Alkohol-Grenzwert daher unverändert bei 0,5 Promille beibehalten werden.

Erläuterung zu Punkt 8:

Mikromobilität erfreut sich steigender Beliebtheit. Damit dabei die Verkehrssicherheit nicht zu kurz kommt, muss die Qualität bestehender Radverkehrsanlagen erhöht und das Radverkehrsnetz insgesamt unter Berücksichtigung der Mikromobilität ausgebaut werden.

Gez.

Manfred Wirsch
Präsident