

11. Oktober 2018

E-Roller (E-Scooter), die mit reiner Motorkraft gefahren werden können, haben nach Ansicht des ADAC das Potenzial, Fahrten mit dem Auto auf kürzeren Distanzen zu ersetzen und den ÖPNV im Zulauf zu den Haltestellen und – bei Mitnahme in Bussen und Bahnen – auf der „letzten Meile“ zu ergänzen. Dabei ist es wichtig, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet wird.

Um eine rechtssichere Nutzung solcher Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu ermöglichen, bedarf es klarer rechtlicher Regelung hinsichtlich der Zulässigkeit und der Anforderungen an die Nutzung von diesen eKF.

Wichtig ist dabei für den Verbraucher, dass er aufgrund der Vielzahl und Vielfalt der auf dem Markt angebotenen Modelle genau weiß, ob und unter welchen Voraussetzungen er diese im öffentlichen Straßenverkehr nutzen darf. Dabei sind die technischen Bestimmungen, die zur Verkehrssicherheit beitragen, ein wichtiger Faktor, um die Nutzer selbst, aber auch andere Verkehrsteilnehmer vor ungewollten Ereignissen zu schützen. Inwieweit diese Anforderungen ausreichen, kann nicht abschließend beurteilt werden, da eine dazu erstellte Studie der BASt bisher noch nicht veröffentlicht ist.

In der geplanten Verordnung sollte ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass die meisten der sich bereits auf dem Markt bzw. schon in der Nutzung befindlichen eKF nach wie vor nicht legal im öffentlichen Verkehrsraum genutzt werden dürfen.

Es muss bei der Einführung der Verordnung dem Eindruck in der Öffentlichkeit entgegengetreten werden, dass nunmehr alle eKF legal genutzt werden können. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass auch nach einem Inkrafttreten der Verordnung Fahrzeuge vertrieben werden dürften, die dann den nach der Verordnung Zulässigen äußerlich sehr ähnlich sind, aber gerade nicht den Zulässigkeitskriterien entsprechen.

Die Einstufung der rein mit Motorkraft angetriebenen eKF als Kraftfahrzeuge fügt sich gut in das bisherige System ein und führt dazu, dass für diese Fahrzeugkategorie eine Prüfbescheinigung und eine Pflichtversicherung notwendig sind.

Aufgrund dieser Einordnung gelten für deren Fahrer auch die Promillegrenzen wie für Autofahrer:

Bei einer Fahrt mit 0,5 – 1,09 Promille ohne alkoholbedingtem Fahrfehler liegt eine Ordnungswidrigkeit vor, die mit einem Bußgeld, Punkten und Fahrverbot geahndet wird. Für Führer des eKF gilt zudem bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres nach §24c StVG ein absolutes Alkoholverbot.

Für „Tretroller mit Elektrounterstützung“ (reiner Motorbetrieb bis maximal 6 km/h und Motorunterstützung beim gleichzeitigen Treten bis 25 km/h) sollte klargestellt werden, dass diese rechtlich wie ein Pedelec 25 und daher wie ein Fahrrad zu behandeln sind.

Für diese Fahrer, für die keine Prüfbescheinigung oder Pflichtversicherung erforderlich ist und die mit Tretunterstützung gegenüber E-Rollern sogar noch eine höhere Geschwindigkeit von 25 km/h erreichen, gelten jedoch beim Thema Alkohol die Regeln für Fahrräder: Für diese gibt es keinen Bußgeldbestand, wenn ohne alkoholbedingten Fahrfehler mit weniger als 1,6 Promille gefahren wird.

**Bezüglich des Verordnungsentwurfes hat der ADAC folgende Anmerkungen:**

## **Artikel 1 – eKFV**

### **§1 Anwendungsbereich**

#### **Absatz 1 Satz 1 „Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb“**

Hier sollte klargestellt werden, dass die Verordnung Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb regelt und z.B. Tretroller mit Elektrounterstützung (Tret-„Pedelec 25“) als Fahrrad anzusehen sind.

#### **Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 „Fahrzeuge ohne Sitz“**

Da nicht selbstbalancierende Fahrzeuge mit Sitz nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallen, sollte in der Begründung ein Hinweis erfolgen, ob diese zulässig sind und welchen Regelungen sie unterfallen (z.B. LeichtmofaVO).

### **§2 Anforderungen an das Inbetriebsetzen**

#### **Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 „gültige Versicherungsplakette“**

Da rein mit Motorkraft angetriebene eKF als Kraftfahrzeuge angesehen werden, unterliegen sie aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von max. 20 km/h der Versicherungspflicht. Dies entspricht der Systematik des PflVG.

### **§4 Anforderung an die Verzögerungseinrichtung**

#### **Nr. 4 „Mindestverzögerung 44% bei Ausfall“**

Dies würde aus technischer Sicht des ADAC einer Verzögerung von 1,54 m/s<sup>2</sup> entsprechen, was eine sehr geringe Verzögerung ist. Dieser Wert sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit überarbeitet werden.

### **§5 Anforderung an die lichttechnischen Einrichtungen**

#### **Absatz 3 „Reifen oder Felgen des Vorder- und Hinterrades“**

Bei der Formulierung der Vorschrift sollte berücksichtigt werden, dass selbstbalancierende Fahrzeuge meist nur über eine Achse verfügen und daher nur an dieser entsprechende Streifen angebracht sein können. Insoweit sollte eine zusätzliche Regelung bzw. Klarstellung eingefügt werden.

## **§ 10 Zulässige Verkehrsflächen**

### **Absatz 1 und Absatz 2 „nur baulich angelegte Radwege“**

Diese Regelung ist aus Sicht des ADAC sinnvoll, weil durch die Trennung der Verkehrsarten einerseits der Verkehrsfluss auf der Fahrbahn erhalten bleibt und andererseits die Führer von eKF keinen unnötigen Gefahren ausgesetzt werden. Zudem werden Konflikte mit Fußgängern durch diese Regelung weitgehend ausgeschlossen.

## **§ 11 Allgemeine Verkehrsregeln**

### **Absatz 5 „Sie werden wie Fahrräder nicht geparkt, sondern abgestellt“**

Zumindest die bisher erhältlichen und zukünftig unter diese Verordnung fallenden selbstbalancierenden Fahrzeuge (Segways) haben auf dem Gehweg gegenüber Fahrrädern einen höheren Platzbedarf beim Abstellen, was zu Behinderungen von Fußgängern und Personen mit Kinderwägen führen könnte.

Dennoch begrüßt der ADAC grundsätzlich die Regelung, dass eKF nicht „geparkt“ werden müssen, sodass durch diese Fahrzeuge der Parkdruck in Innenstädten nicht weiter zunimmt.

## **§12 Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der StVO**

### **Absatz 1 „so dürfen eKV geschoben werden“**

Gerade bei selbstbalancierenden Fahrzeugen mit dem zulässigen Höchstgewicht dürfte ein Schieben nicht möglich sein, so dass so gesperrte Bereiche gar nicht genutzt und ggf. Umwege in Kauf genommen werden müssten. Um das Schieben dieser schweren selbstbalancierenden Fahrzeugen zu ermöglichen, sollten diese Fahrzeuge über einen Ausgleichsmodus verfügen, der ein langsames Schieben durch den Nutzer ermöglicht.

## **§14 Ordnungswidrigkeiten**

Hier orientiert sich die Verordnung nach Meinung des ADAC nachvollziehbar an den Regelungen für Mofas und regelt die wichtigsten Ordnungswidrigkeiten in der BKatV mit eigenen Nummern.

## **Anlage (zu §7 Nummer 1) / Prüfanforderungen und Anforderungen an die Fahrdynamik**

Da die dem Ministerium vorliegende und der Ausarbeitung der Verordnung zu Grunde liegende BAST-Studie zu eKF bisher immer noch nicht veröffentlicht ist, lässt sich zu diesem Punkt keine Aussage treffen.

## **Artikel 2 - Änderung der FeV**

Keine Anmerkungen

## **Artikel 3 – Änderung der FZV**

### **Nr. 5**

#### **§ 29a Absatz 2 Satz 1 Nr.1 „Bescheinigung aufbewahren“**

Hier ist nicht nachvollziehbar, warum bei eKF auf eine Mitführungspflicht der Bescheinigung über die Versicherungsplakette verzichtet wird, die bei anderen Fahrzeugen (Mofa, Moped) besteht und den Ordnungsbehörden die Kontrolle des Bestehens des Versicherungsschutzes vor Ort erschwert.

Da ja auch die Mofaprüfbescheinigung / Fahrerlaubnis mitgeführt werden muss, muss der Fahrer ohnehin eine Briefftasche o.ä. mitführen, um diese während der Fahrt aufzubewahren, so dass dort auch die Versicherungsbescheinigung hinzugefügt werden könnte.

#### **§ 29a Absatz 3 „Krümmungswinkel bei Aufbringung der Klebekennzeichen“**

Hier fehlen in der Formulierung des Gesetzestextes die Angaben aus der Begründung (Seite 44) zu den zulässigen Krümmungsradien (seitlich bzw. Hochachse).

### **Nr. 12**

#### **Anlage 13 (zu §29a Absatz 2 Nummer 3) Versicherungsplakette**

Die Maße der Plakette sind gegenüber dem ohnehin schon kleinen Versicherungskennzeichen nochmals reduziert, was eine Lesbarkeit für geschädigte Dritte z.B. bei Fällen der Unfallflucht fast unmöglich machen dürfte.

Sinnvoll ist, dass sich die Versicherungsplakette beim Abziehen selbst zerstören und so eine missbräuchliche Verwendung erschweren soll.

## **Artikel 4 - Änderung der BKatV**

Hier orientiert sich die Verordnung nachvollziehbar an den Regelungen für Mofas und regelt die wichtigsten Ordnungswidrigkeiten in der BKatV in eigenen Tatbestandsnummern.

## **Artikel 5 – Inkrafttreten**

Die Verordnung sollte zum 01.03.2019 zeitgleich mit der Gültigkeit der neuen Versicherungsplakette / -kennzeichen für das neue Versicherungsjahr (01.03.19-28.02.20) in Kraft treten.