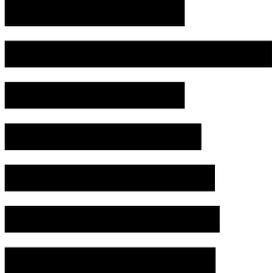


# STELLUNGNAHME

Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

12. OKTOBER 2018





## STELLUNGNAHME VON LIME

### Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme. Zu dem Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nimmt Lime wie folgt Stellung:

#### ZUSAMMENFASSUNG

Lime begrüßt grundsätzlich die Absicht, Elektrokleinstfahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen.

Wir begrüßen die Einschätzung des BMVI, dass es sich bei Elektrokleinstfahrzeugen um eine eigene Fahrzeugklasse handelt. Der Umstand, dass Elektrokleinstfahrzeuge in ihren Fahreigenschaften nicht mit Mofas oder E-Bikes sondern vielmehr mit Fahrrädern, Pedelecs oder Tretrollern vergleichbar sind, sollte jedoch deutlichere Berücksichtigung im vorliegenden Entwurf einer Verordnung finden. Aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer sollten für Verkehrsmittel, die denselben Verkehrsregeln unterliegen, auch dieselben Zulassungs- und Nutzungsvoraussetzungen gelten.

Lime weist insbesondere auf die praktikable Umsetzbarkeit der Verordnung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie Anbieter von Mobilitätslösungen hin. Nicht nur die private Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen, sondern auch die kommerzielle Nutzung, beispielsweise in Form der Bereitstellung von Sharing-Angeboten, sollten durch die Verordnung ermöglicht werden. Diesbezüglich stellen insbesondere die angedachten Vorgaben bezüglich Versicherungspflicht und Fahrerlaubnis ein Hindernis dar.





## STELLUNGNAHME IM EINZELNEN

### 1. **Artikel 1 § 2 Absatz 1 Punkt 2: Versicherungspflicht / -plakette**

Der Verordnungs-Entwurf sieht als Voraussetzung für das Inbetriebsetzen eines Elektrokleinstfahrzeuges eine gültige Versicherungsplakette vor. Die Einführung einer Versicherungspflicht für Elektrokleinstfahrzeuge stellt jedoch eine Hürde für die private wie unternehmerische Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen dar und verhindert deren großflächige Verbreitung. Um die Nutzung so einfach wie möglich zu gestalten, sollte auf eine Pflichtversicherung entsprechend der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und ein damit notwendig werdendes Versicherungskennzeichen für jedes einzelne Elektrokleinstfahrzeug verzichtet werden. Stattdessen sollte der Privathaftpflichtversicherungsschutz ausreichen, wie es für Fahrräder und Pedelecs bereits angewandte Praxis ist.

#### **Handreichung:**

*Artikel 1 § 2 eKFV wie folgt ändern:*

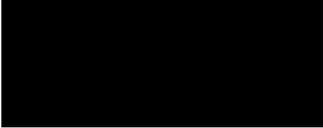
*Ersatzloses Streichen von §2 Absatz 1.2.*

*Ersatzloses Streichen von §2 Absatz 4.2 im Entwurf der eKFV*

*Verzicht auf den Vorschlag zur Einführung des neuen §29a in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in Artikel 3 Absatz 4 der eKFV.*

Hilfsweise und für den Fall, dass eine Pflichtversicherung für Elektrokleinstfahrzeuge unumgänglich scheint, möchten wir für die Einführung auf den besonderen Anwendungsbereich von gewerblich genutzten Elektrokleinstfahrzeugen als Shared-Mobility-Dienstleistung hinweisen.

1. Die Kennzeichnung einzelner Elektrokleinstfahrzeuge bedeutet einen hohen und kostenintensiven Aufwand für Sharing-Anbieter. Die Flotte eines Sharing-Anbieters kann deutschlandweit mehrere tausend Elektrokleinstfahrzeuge umfassen. Eine genaue Zuordnung einzelner Versicherungsnummern zu Fahrzeugidentifikationsnummer bedeutet einen erheblichen Aufwand. Zudem benötigt der Anbieter eines Sharing-Dienstes eine gewisse



Möglichkeit zur Flexibilität im Flottenmanagement. Mit der Erfahrung aus dem bisherigen Betrieb wissen wir, dass einzelne Elektrokleinstfahrzeuge kontinuierlich ersetzt werden müssen – weil Elektrokleinstfahrzeuge gestohlen werden, regelmäßig gewartet werden oder der Bedarf an einem Standort größer ist als an einem anderen. Sinnvoller erscheint daher die Einführung einer Pauschalversicherungspflicht, die für alle in Betrieb gebrachten Elektrokleinstfahrzeuge des gleichen Typs eines Betreibers gültig ist. Dadurch werden alle Elektrokleinstfahrzeuge eines Flottenbetreibers mit der gleichen Versicherungsplakette ausgestattet.

2. Eventuell auftretenden polizeirechtlichen Vorbehalten gegenüber einer Pauschalversicherung aufgrund der nicht möglichen Identifizierung durch ein individuelles Kennzeichen können wir entgegentreten. Erstens sind nicht alle am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge mit einer Kennzeichnung ausgestattet. Weder Fahrräder noch Pedelecs oder Tretroller müssen mit einem (Versicherungs-)Kennzeichen gekennzeichnet sein. Zweitens besitzt der Betreiber eines App-basierten Sharing-Angebots vollständigen Zugriff auf Bewegungs- und GPS-Daten seiner in der Flotte befindlichen Elektrokleinstfahrzeuge sowie deren Nutzerinnen und Nutzer. Dadurch kann unter Berücksichtigung der geltenden Datenschutzrichtlinien nachgewiesen werden, welcher Nutzer sich zu welchem Zeitpunkt mit welchem Elektrokleinstfahrzeug an welchem Ort aufgehalten hat. Im Falle einer Straftat würde der Name des Sharing-Anbieters, welcher durch ein wie oben vorgeschlagenes Rahmenkennzeichen für die gesamte Flotte erkennbar wäre, für eine genaueste Daten-Rekonstruktion des Hergangs genügen.

### **Handreichung**

*Artikel 1 § 2 Absatz 1 Satz 2 wie folgt ändern:*

*„2. es eine gültige Versicherungsplakette für Elektrokleinstfahrzeuge nach § 23 Fahrzeug-Zulassungsverordnung führt,“*

*(Anmerkung: unseres Erachtens sollte sich der Verweis auf § 23 FZV, nicht wie im Entwurf genannt § 29a FZV beziehen.)*



*Artikel 1 § 2 Absatz 3 wie folgt ändern:*

*„c) abweichend von § 59 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist eine Rahmenkennzeichnung im Rahmen einer Pauschalversicherung möglich, wenn Elektrokleinstfahrzeuge von einem gewerblichen Halter als Teil einer Flotte zugelassen und deren Nutzung als Mobilitätsdienstleistung angeboten werden“*

## **2. Artikel 1 § 3: Berechtigung zum Führen**

Wie Fahrräder können auch Elektrokleinstfahrzeuge die Rolle eines sauberen Verkehrsmittels einnehmen. Sämtliche Personengruppen können mit Elektrokleinstfahrzeugen, wie z.B. E-Tretrollern fahren. Für mobilitätseingeschränkte Personen kann die Nutzung eines E-Scooters (E-Tretrollers) komfortabler sein als die Nutzung eines Fahrrads. Daher sollten zur Berechtigung des Führens eines Elektrokleinstfahrzeuges keine höheren Voraussetzungen auferlegt werden als sie auch für Fahrräder bereits existieren. Für die Nutzung eines Fahrrads oder Pedelecs, mit welchem mitunter höhere Geschwindigkeiten erreicht werden können als mit einem Elektrokleinstfahrzeug, für welche aber sonst dieselben Verkehrsregeln gelten, benötigt es keine Fahrerlaubnis. Um den Zugang zur Nutzung emissionsarmer Mobilität für möglichst viele Personen zu gewährleisten, sollte daher keine Führerscheinpflicht für Elektrokleinstfahrzeuge eingeführt werden.

### **Handreichung**

*Artikel 1 § 3 eKfV wie folgt ändern:*

*„Für das Führen eines Elektrokleinstfahrzeuges muss keine gesonderte Berechtigung zum Führen eines Fahrzeuges nachgewiesen werden“.*

Hilfsweise und für den Fall, dass für das Führen eines Elektrokleinstfahrzeuges mindestens die Berechtigung zum Führen eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeuges (Mofa-Führerschein) nachgewiesen werden muss, sollte die Verantwortung für das Führen eines Fahrzeuges mit gültigem Führerschein allein auf die FahrerIn oder den Fahrer übertragen werden. Neue Mobilitäts- und Sharing-Angebote





können nur dann als sinnvolle Mobilitätsdienstleistung angeboten werden, wenn Dienstleister als Halter der Fahrzeuge nicht unter der Drohung von Freiheits- oder Geldstrafen operieren müssen.

Um für Rechtssicherheit zu sorgen, sollte eine Halterhaftung, wie sie für Kraftfahrzeuge gilt, deutlich ausgeschlossen werden. Für Kraftfahrzeuge wird in § 21 Absatz 1 Punkt 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) bestimmt:

„Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, [...] wer als Halter eines Kraftfahrzeugs anordnet oder zulässt, dass jemand das Fahrzeug führt, der die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder dem das Führen des Fahrzeugs nach § 44 des Strafgesetzbuchs oder nach § 25 dieses Gesetzes verboten ist.“

Wir halten es angesichts zunehmender Mobilitätsdienstleistungen, welche auf Sharing-Angeboten basieren, für zeitgemäß, auf eine Halterhaftung bezüglich des Führerscheinbesitzes zu verzichten.

Hilfsweise wäre die Einführung einer Regelung denkbar, nach welcher sich die Halterhaftung eines Sharing-Anbieters darauf begrenzt, bei der ersten Registrierung zum Mobilitätsangebot die Fahrerlaubnis abzufragen. Anbieter können bei Erstaufnahme einer Kundin oder eines Kunden dafür Sorge tragen, dass das Mitglied im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis ist. Danach sollte der Fahrer oder die Fahrerin allein für das Fahren mit einem gültigen Führerschein verantwortlich gemacht werden.

### **Handreichung**

*Artikel 1 § 3 eKFV wie folgt ergänzen:*

*„(1a) Ist ein Unternehmen oder Flottenbetreiber gewerblicher Halter von Elektrokleinstfahrzeugen und werden diese Elektrokleinstfahrzeuge von mehreren Nutzern genutzt (Sharing-Dienst), ist der gewerbliche Halter bei der ersten Registrierung dazu verpflichtet den Besitz einer Fahrerlaubnis zu überprüfen. Danach liegt die Nachweispflicht beim Nutzer und es besteht keine Halterhaftung.“*



*Sollte ein Elektrokleinstfahrzeug als Kraftfahrzeug im Sinne des StVG definiert werden, wäre eine entsprechende Änderung des § 21 StVG sachbezogener.*

### **3. Artikel 1 § 4: Bremsen**

Gute Bremssysteme sind für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen wichtig. Hier sollten Vorgaben gefunden werden, welche den neuartigen technischen Möglichkeiten, z.B. von selbstbalancierenden Fahrzeugen, gerecht werden. Eine Anlehnung an § 65 der StVZO (zwei voneinander unabhängige Bremsen) ist angemessen, da dieselben Vorgaben auch für Fahrräder und Pedelecs gelten.

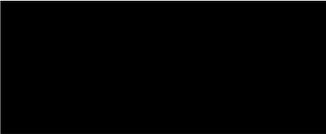
### **4. Artikel 1 § 5: Lichttechnische Einrichtungen**

Eine ausreichende Beleuchtung von Elektrokleinstfahrzeugen trägt zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr bei. Für die Nutzung von Radwegen bzw. der Fahrbahn ist es bei Dunkelheit wichtig, von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen zu werden. Daher unterstützen wir die Vorgaben für eine gute Beleuchtung, wie sie in der StVZO § 67 *Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern* aufgeführt sind.

Fahrtrichtungsanzeiger für einspurige Elektrokleinstfahrzeuge wie E-Tretroller vorzuschreiben, ist jedoch zu überdenken. Fahrräder und Pedelecs müssen gemäß § 67 StVZO keine Fahrtrichtungsanzeiger vorweisen. Der § 67 StVZO sollte vollständig auch für Elektrokleinstfahrzeuge gelten.

In StVZO § 67 Absatz 5 Satz 5 heißt es: „Nach vorne und nach hinten wirkende Fahrtrichtungsanzeiger, [...] sind nur bei mehrspurigen Fahrrädern oder solchen mit einem Aufbau, der Handzeichen des Fahrers ganz oder teilweise verdeckt, zulässig.“ Dem folgend sollten Fahrtrichtungsanzeiger nur bei mehrspurigen





Elektrokleinstfahrzeugen zulässig sein und für einspurige Elektrokleinstfahrzeuge nicht vorgeschrieben werden.

In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass derzeit keines der sich auf dem Markt befindlichen einspurigen Elektrokleinstfahrzeuge mit Blinkern ausgestattet ist. Auch regulatorisch würde die Vorgabe Fahrtrichtungsanzeiger an Elektrokleinstfahrzeuge anzubringen im europäischen Raum eine Ausnahme bilden. In den deutschen Nachbarländern, in welchen die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen bereits rechtlich geregelt ist, sind Blinker nicht Pflicht (vgl. bspw. Schweiz, Österreich, Frankreich). Besonders in Grenzregionen wären divergierende Regelungen deutlich spürbar und hätten erhebliche negative Auswirkungen auf die Personenfreizügigkeit innerhalb der Europäischen Union und des Schengen-Raums.

#### **Handreichung**

*Artikel 1 § 5 Absatz 2 im Entwurf der eKFV wie folgt ändern:*

*„Bei mehrspurigen Elektrokleinstfahrzeugen ist die Ausrüstung mit nach vorne und nach hinten wirkenden Fahrtrichtungsanzeigern entsprechend § 67 Absatz 5 Satz 5 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zulässig.“*

#### **5. Begrenzung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit und Helmpflicht**

Die Begrenzung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h ist angemessen, wenn Elektrokleinstfahrzeuge dadurch von der Helmpflicht ausgenommen sind und ein Nachweis zum Führen eines Fahrzeugs entfällt.

#### **6. Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) / Europäische Typgenehmigung**

Bei Elektrokleinstfahrzeugen kann auf eine ABE verzichtet werden. Für Fahrräder und Pedelecs gilt die allgemeine Verkehrsfreiheit – eine ABE wird nicht benötigt und es besteht keine Zulassungspflicht. Es reicht aus, wenn sie den technischen Anforderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)



entsprechen. Es wäre zu begrüßen, wenn für Elektrokleinstfahrzeuge die gleichen Regelungen wie für Fahrräder und Pedelecs Anwendung finden würden, um eine Kohärenz in der Regulierung von Fahrrädern, Pedelecs, Elektrokleinstfahrzeugen, S-Pedelecs und E-Bikes herzustellen.

**Handreichung**

*Artikel 1 § 2 Absatz 1.1 im Entwurf der eKFV streichen.*

*Stattdessen Hinweis auf die Einhaltung der StVZO.*

*Änderung der StVZO: Einfügen eines neuen § 63b ‚Beschreibung von Elektrokleinstfahrzeugen‘ (in Anlehnung an § 1 der eKFV)*

[REDACTED]  
Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur

[REDACTED]  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

[REDACTED]  
24.10.2018

### **Elektrokleinstfahrzeugeverordnung: Nachtrag zur Stellungnahme von LimeBike**

Sehr geehrte [REDACTED]

als Nachtrag zu der von uns eingereichten Stellungnahme vom 12. Oktober 2018 zum Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr möchten wir uns einen Nachtrag bezüglich der vorgesehenen Versicherungspflicht erlauben.

Wie bereits erläutert, stellt die vorgesehene Versicherungspflicht für Elektrokleinstfahrzeuge aus unserer Sicht eine Hürde für deren breitenwirksame Nutzung dar. Ergänzend möchten wir darauf aufmerksam machen, dass eine Versicherungspflicht Elektrokleinstfahrzeuge faktisch mit Kraftfahrzeugen gleichsetzt. Dadurch ist deren Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, wie Bus und Bahn, nicht erlaubt. Dies widerspricht dem grundlegenden Gedanken von Elektrokleinstfahrzeugen als Ergänzung im multimodalen Verkehr.

Elektrokleinstfahrzeuge können gerade dann zu einer Entlastung im städtischen Verkehr beitragen, wenn sie in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt werden können. Sie erleichtern den Weg zur oder von der Haltestelle und können platzsparend in Bus und Bahn mitgeführt werden. Dies nutzt in erster Linie privaten Nutzerinnen und Nutzern von Elektrokleinstfahrzeugen, ist aber auch für die Nutzung im Sharing-Betrieb vorteilhaft, um die größtmögliche Flexibilität im Mobilitätsverhalten zu gewährleisten.

Eine rechtliche Gleichsetzung von Elektrokleinstfahrzeugen mit Fahrrädern ist unter diesem Gesichtspunkt sinnvoll. Andere europäische Staaten wie beispielsweise Österreich sind diesen Schritt gegangen, haben Elektrokleinstfahrzeuge rechtlich als Fahrrad definiert und damit gute Erfahrungen gesammelt. Eine Versicherungspflicht ist dann nicht nötig und Schäden sind über den Privathaftpflichtversicherungsschutz abgedeckt.

Mit freundlichen Grüßen

