

# Standpunkt

## Elektrokleinstfahrzeuge

**E-Mobilität boomt. Nachdem mittlerweile Millionen von Pedelecs auf deutschen Straßen unterwegs sind und sich selbst im Alltagsverkehr und bei jüngeren Nutzern etabliert haben, steht mit den Elektrokleinstfahrzeugen die nächste Entwicklungsstufe im Bereich der E-Mobilität kurz bevor.**

### Fakten

Im Ausland (z.B. USA, Dänemark, Niederlande, Schweiz) gehören kleine Elektrofahrzeuge bereits zum mobilen Alltag. Ihre Nutzung im Straßenverkehr wird dort gestattet oder zumindest geduldet, während die Nutzung der meisten Modelle derzeit in Deutschland nur auf privatem Grund möglich ist.

### Bisherige rechtliche Situation

Seit 2009 ist nur die Nutzung von E-Stehrollern („Segways“) zulässig, sofern diese der Mobilitätshilfenverordnung (MobHV) entsprechen und über eine Betriebserlaubnis verfügen. Fahrzeuge dieser Kategorie müssen Radverkehrsanlagen benutzen und dürfen nur bei Fehlen derselben auf der Fahrbahn fahren.

### Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Am 15.06.19 trat eine Verordnung in Kraft, die Elektrokleinstfahrzeugen (EKF) mit Lenk- oder Haltestange (E-Scootern und „Segways“) die Teilnahme am Straßenverkehr ermöglicht. EKF müssen danach folgende Merkmale aufweisen:

- Kein Sitz (selbstbalancierendes Fahrzeug auch mit Sitz)
- Nenndauerleistung max. 500 Watt (selbstbalancierende Fahrzeug bis 1400 Watt)
- Breite/Höhe/Länge von max. 70/140/200 cm
- max. Fahrzeugmasse 55 kg
- bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 6 bis 20 km/h
- Mindestanforderungen an Licht und Bremsen

Das Mindestalter für deren Nutzung beträgt 14 Jahre, wobei eine Prüfbescheinigung oder ein Führerschein nicht erforderlich ist. Für die Fahrzeuge besteht Versicherungspflicht, zudem benötigen sie eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE).

EKF sollen primär Radverkehrsanlagen (baulich angelegte Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen) benutzen, Fahrbahnen (außerorts Seitenstreifen) nur dann, wenn diese nicht vorhanden sind. Das Fahren auf Fußverkehrsanlagen (Gehwege, Fußgängerzonen) ist tabu, es sei denn, die Nutzung wird durch ein entsprechendes Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ ausnahmsweise gestattet. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen haben Fußgänger Vorrang und dürfen weder behindert noch gefährdet werden. Erforderlichenfalls muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden.

### ADAC-Standpunkt

Der ADAC begrüßt die Zustimmung des Bundesrats zur eKFV. Damit werden einheitliche Regeln für die Zulassung und den Betrieb geschaffen, so dass klar ist, mit welchen Fahrzeugen legal am Straßenverkehr teilgenommen werden darf.

Die zu erwartende Zunahme insbesondere der E-Scooter auf Radverkehrsanlagen darf nicht dazu führen, dass darunter die Sicherheit leidet. Schmale oder schlechte Radwege können wie fehlende Rücksichtnahme oder mangelnde Übung Unfälle begünstigen. Eine sorgfältige Evaluation ist deshalb unverzichtbar.

Gelingt es, durch E-Scooter-Verleihsysteme einen größeren Anteil an Kurzstreckenfahrten mit dem Auto zu ersetzen, sollten diese zum Baustein kommunaler Verkehrskonzepte werden.

Wünschenswert wäre auch die Etablierung von E-Scootern im intermodalen Verkehr, insbesondere im Vor- und Nachlauf des ÖPNV. Dies setzt jedoch voraus, dass die Verkehrsunternehmen ihre Beförderungsrichtlinien anpassen und die Mitnahme zumindest im gefalteten Zustand ermöglichen.