



Sachstand

**Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für
Elektrokleinstfahrzeuge**

**Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für
Elektrokleinstfahrzeuge**

Aktenzeichen: WD 7 - 3000 - 082/18
Abschluss der Arbeit: 7. Mai 2018
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Umweltschutzrecht,
Bau und Stadtentwicklung

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Elektrokleinstfahrzeuge	4
2.1.	Keine eigenständige gesetzliche Regelung	4
2.2.	Ausnahme Segways	6
3.	Aufforderung des Bundesrates	7
4.	Fazit	8

1. Einleitung

Im Handel ist mittlerweile eine Vielzahl von Elektrokleinstfahrzeugen erhältlich. Unter Elektrokleinstfahrzeugen versteht man elektrisch angetriebene Geräte wie z. B. E-Skateboards, E-Tretroller, Hoverboards, E-Wheels sowie Segways, die wegen ihrer Konstruktion teilweise auch als selbstbalancierende Fahrzeuge bezeichnet werden.

Werden Elektrokleinstfahrzeuge zum Erwerb angeboten, ist vielfach einem potenziellen Käufer nicht die derzeitige Rechtslage hinsichtlich der Verwendung eines solchen Geräts im öffentlichen Straßenverkehr bewusst. Es werden daher die geltenden Bestimmungen im Hinblick auf Elektrokleinstfahrzeuge überblicksartig dargestellt.

2. Elektrokleinstfahrzeuge

2.1. Keine eigenständige gesetzliche Regelung

In Deutschland sind die Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Skateboards, E-Tretroller, Hoverboards, E-Wheels) mit Ausnahme von Segways (Ziffer 2.2) bisher zur Teilnahme am allgemeinen Straßenverkehr nicht eigenständig gesetzlich geregelt.

Elektrokleinstfahrzeuge stellen grundsätzlich Kraftfahrzeuge dar, denn nach § 1 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)¹ gelten

„als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes [...] Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.“²

Bei der Verwendung von Kraftfahrzeugen – und damit beim Einsatz von Elektrokleinstfahrzeugen – im öffentlichen Verkehrsraum sind neben dem Straßenverkehrsgesetz auch die aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen, wie z. B. die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)³, die

-
- 1 Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 17. August 2017 (BGBl. I S. 3202) geändert worden ist, zuletzt abgerufen am 07.05.2018: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>.
 - 2 König, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 24 StVO, Rn. 7 (E-Skooter/E-Tretroller), 8a (E-Skateboards); Dauer, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 4 FeV, Rn. 5 sowie § 1 FZV, Rn. 4 sowie § 17 StVZO, Rn. 3 (E-Skooter/E-Tretroller); Huppertz, Verkehrsrechtliche Einordnung des Hoverboard, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NVZ) 2016, 513 (514); Blum, Grundbegriffe des Verkehrsstrafrechts: Fahrzeug – Kraftfahrzeug, Straßenverkehrsrecht (SVR) 2013, 250 (252).
 - 3 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist, zuletzt abgerufen am 07.05.2018: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/.

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)⁴, die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)⁵ sowie Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)⁶ zu beachten.

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 StVG **müssen Kraftfahrzeuge**, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden, **zum Verkehr zugelassen sein**. Bei Kraftfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h richtet sich die Zulassung nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (vgl. § 1 FZV). § 3 Abs. 1 FZV hält als Anforderungen für die Zulassung Folgendes fest:

„Fahrzeuge dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind. Die Zulassung wird auf Antrag erteilt, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder eine Einzelgenehmigung erteilt ist und eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. Die Zulassung erfolgt durch Zuteilung eines Kennzeichens, Abstempelung der Kennzeichenschilder und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung.“

Eine Ausnahme von der Zulassungspflicht nach § 3 FZV ist in Abs. 2 Satz 1 Nr. 1g ausdrücklich nur für Segways aufgenommen worden (Ziffer 2.2). Je nach technischer Beschaffenheit kann ein Elektrokleinstfahrzeug als Leichtkraftrad oder Kleinkraftrad eingeordnet werden, womit es gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1c und 1d FZV zulassungsfrei wäre und nur noch die Anforderungen des § 4 FZV erfüllen müsste: Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung (§ 4 Abs. 1 FZV) sowie entweder Kennzeichen für Leichtkrafträder (§ 4 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 FZV) oder Versicherungskennzeichen für Kleinkrafträder (§ 4 Abs. 3 FZV).⁷ Aber auch zulassungsfreie Kraftfahrzeuge müssen im Verkehr der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechen und die Fahrzeugführer haben bei der Teilnahme am Straßenverkehr die Straßenverkehrs-Ordnung zu beachten.⁸

Eine **Betriebserlaubnis** (in der FZV nur noch **Genehmigung** genannt) ist sowohl Voraussetzung für die Zulassung eines zulassungspflichtigen Fahrzeugs (§§ 1 Abs. 2 Satz 2 StVG, 3 Abs. 1 Satz 2 FZV) als auch für die Inbetriebnahme eines zulassungsfreien Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr. (§ 4 Abs. 1 FZV). Die Betriebserlaubnis ist die amtliche Anerkennung der Vorschriftsmä-

4 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3723) geändert worden ist, zuletzt abgerufen am 07.05.2018: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/.

5 Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 31. Juli 2017 (BGBl. I S. 3090) geändert worden ist, zuletzt abgerufen am 07.05.2018: https://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/.

6 Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 2. Januar 2018 (BGBl. I S. 2) geändert worden ist, zuletzt abgerufen am 07.05.2018: https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/.

7 Dauer, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 1 FZV, Rn. 4 (E-Skooter); für Hoverboards verneinend Huppertz, NVZ 2016, 513 (515).

8 Dauer, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 3 FZV, Rn. 8.

bigkeit eines Fahrzeugs hinsichtlich seiner baulichen und technischen Beschaffenheit; sie ist entweder nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV)⁹ auf der Grundlage harmonisierter EG-Rechtsakte oder nach den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu erteilen.¹⁰ Aufgrund der Bauart der einzelnen Elektrokleinstfahrzeuge kann im Einzelfall zweifelhaft sein, ob sie die einzuhaltenden Bau- und Betriebsvorschriften, insbesondere über Sitz, Lenkung, Bremsen, Beleuchtung und Spiegel, erfüllen.¹¹

Zudem bedarf derjenige, der ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen führt, grundsätzlich einer **Fahrerlaubnis** (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 4 Abs. 1 Satz 1 FeV). Eine Ausnahme von der Erlaubnispflicht ist in § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1a FeV ausdrücklich nur für Segways aufgenommen worden (Ziffer 2.2). Je nach konkreter Beschaffenheit können daher die Elektrokleinstfahrzeuge fahrerlaubnispflichtig sein.¹² Eine eindeutige Einordnung der einzelnen Elektrokleinstfahrzeuge in die konkrete Fahrerlaubnisklasse gestaltet sich dabei als schwierig.

2.2. Ausnahme Segways

Demgegenüber ist die **Nutzung von Segways** seit Juli 2009 in der Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr (Mobilitätshilfenverordnung - MobHV)¹³ **geregelt**.

Segways als Fahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 1 MobHV (sog. Mobilitätshilfen) sind – entsprechend den oben genannten Elektrokleinstfahrzeugen – Kraftfahrzeuge nach § 1 Abs. 2 StVG und damit solche im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung.¹⁴ Sie dürfen auf öffentlichen Straßen nur nach Maßgabe der Vorschriften der Mobilitätshilfenverordnung verwendet werden (§ 1 Abs. 2 MobHV).

Ein Segway im Sinne des § 1 Abs. 1 MobHV ist nach § 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1g FZV zulassungsfrei. Eine solche zulassungsfreie Mobilitätshilfe darf auf öffentlichen Straßen jedoch nur in Betrieb

9 EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 126), die zuletzt durch Artikel 7 der Verordnung vom 23. März 2017 (BGBl. I S. 522) geändert worden ist, zuletzt abgerufen am 07.05.2018: https://www.gesetze-im-internet.de/eg-fgv_2011/index.html.

10 Dauer, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 19 StVZO, Rn. 2.

11 Zu Hoverboards und Airwheels ablehnend ADAC Rechtsberatung, Vorschriften für besondere Fortbewegungsmittel – Hoverboard sowie Airwheel (elektronisches Einrad), zuletzt abgerufen am 07.05.2018: <https://www.adac.de/der-adac/rechtsberatung/verkehrsvorschriften/kleinfahrzeuge/hoverboard/> sowie <https://www.adac.de/der-adac/rechtsberatung/verkehrsvorschriften/kleinfahrzeuge/airwheel/>.

12 Dauer, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 4 FeV, Rn. 5 (E-Skooter/E-Tretroller); ADAC Rechtsberatung, Vorschriften für besondere Fortbewegungsmittel – Hoverboard sowie Airwheel (elektronisches Einrad), zuletzt abgerufen am 07.05.2018: <https://www.adac.de/der-adac/rechtsberatung/verkehrsvorschriften/kleinfahrzeuge/hoverboard/> sowie <https://www.adac.de/der-adac/rechtsberatung/verkehrsvorschriften/kleinfahrzeuge/airwheel/>.

13 Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr vom 25.09.2009 (BGBl. I S. 2097), zuletzt abgerufen am 07.05.2018: <https://www.gesetze-im-internet.de/mobhv/index.html>.

14 Dauer, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 1 StVG, Rn. 14.

gesetzt werden, wenn sie entweder einem genehmigten Typ entspricht oder wenn für sie eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist und sie zusätzlich ein gültiges Versicherungskennzeichen führt (§ 2 Abs. 1 MobHV).

Erfüllt ein Segway die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 MobHV, ist es zudem nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1a FeV fahrerlaubnisfrei. Für das Führen einer solchen fahrerlaubnisfreien Mobilitätshilfe gilt die Fahrerlaubnis-Verordnung mit der Maßgabe, dass mindestens die Berechtigung zum Führen eines Mofas nachzuweisen ist (§ 3 MobHV).¹⁵

§§ 4, 5 und 6 MobHV halten Anforderungen an die Verzögerungseinrichtung, die lichttechnischen Einrichtungen sowie die Schalleinrichtung fest, mit denen die Mobilitätshilfe ausgerüstet sein muss, um in Betrieb gesetzt werden zu dürfen. Wer elektronische Mobilitätshilfen im Verkehr führt, unterliegt den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 7 Abs. 1 MobHV). Gemäß § 7 Abs. 2 und 3 MobHV dürfen nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegesurten und Radwege befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen gefahren werden – außerhalb geschlossener Ortschaften jedoch nur auf solchen Fahrbahnen von Straßen, die nicht Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sind. Hiervon abweichend können die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen für das Fahren mit elektronischen Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen. § 7 Abs. 4 und 5 MobHV stellen weitere Anforderungen an die Teilnahme am Straßenverkehr auf.

Wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen der Vorgaben der Mobilitätshilfenverordnung eine Mobilitätshilfe in Betrieb setzt bzw. führt, handelt ordnungswidrig (§ 8 MobHV).

3. Aufforderung des Bundesrates

Der Bundesrat hat Ende September 2016 zur Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung¹⁶ in einer Entschließung die Bundesregierung aufgefordert, schnellstmöglich die verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, im öffentlichen Verkehr – unter Beteiligung der Länder – zu regeln.¹⁷

Er begründete diese Entschließung damit, dass die sogenannten selbstbalancierenden Fahrzeuge, die nicht unter die Mobilitätshilfenverordnung fallen (wie z. B. elektrische Einräder oder Elektroboards), vom Handel bereits massenhaft angeboten würden. Obwohl diese nach derzeitiger Rechtslage zum Betrieb im öffentlichen Straßenverkehr in der Regel nicht zugelassen seien, würden sie dort bereits vielfach sowohl von Erwachsenen als auch von Kindern genutzt. Einige Fahr-

15 Dauer, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 4 FeV, Rn. 6a.

16 BR-Drs. 332/16.

17 BR-Drs. 332/16 (Beschluss), S. 3 f.

zeugtypen erreichten Geschwindigkeiten von bis zu 25 bzw. sogar 35 km/h. Grundsätzlich könnten Fahrzeuge wie z. B. die tragbaren elektrisch betriebenen Stehroller eine interessante Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs darstellen.

Einheitliche verbindliche Regelungen zum Betrieb dieser Kraftfahrzeuge seien daher nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern auch unter dem Gesichtspunkt der Förderung der Elektromobilität und der Nutzung innovativer Mobilitätskonzepte erforderlich.

Stehend gefahrene oder selbstbalancierende Fahrzeuge seien vom Anwendungsbereich der ab Januar 2016 geltenden Verordnung (EU) 168/2013¹⁸ ausgenommen. Es könnten daher nationale Regelungen zum Betrieb dieser Fahrzeuge getroffen werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) habe bereits im Jahr 2015 die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, einen Marktüberblick über die für eine nationale Regelung in Betracht kommenden sogenannten Elektrokleinstfahrzeuge zu geben und zu prüfen, wie diese Fahrzeuge kategorisiert werden könnten.

Nach Aussagen des Bundesministeriums sollten auf der Grundlage der Untersuchungen der BASt, deren Ergebnisse laut BMVI zunächst bis Ende des Jahres 2015 erwartet wurden, dann die technischen und verhaltensrechtlichen Voraussetzungen, unter denen diese Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr bewegt werden dürfen, bundesgesetzlich geregelt werden. Vor diesem Hintergrund halte der Bundesrat eine Regelung durch den Ordnungsgeber schnellstmöglich für erforderlich und umsetzbar, auch um zu verhindern, dass immer mehr nicht zugelassene Kraftfahrzeuge sowohl auf Fuß- und Radwegen als auch auf Straßen unterwegs seien.

4. Fazit

Mit Ausnahme der Segways ist die rechtliche Einordnung der Elektrokleinstfahrzeuge in die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen bisher unklar. Es fehlt eine eigenständige Regelung vergleichbar der Mobilitätshilfenverordnung.

Die Bundesregierung äußerte sich im Juli 2017 zu dieser Thematik dahingehend, dass sie die Verwendung umweltfreundlicher Verkehrs- und Fortbewegungsmittel auch im Sinne einer neuen Mobilitätskultur begrüße; die Vielzahl an Neuentwicklungen im Bereich elektrifizierter Kleinstfahrzeuge mache aber eine Analyse notwendig, um eine Regelung auch hinsichtlich zukünftiger Neuentwicklungen zu finden.¹⁹ Die Bundesregierung arbeite derzeit an einer Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen zum Straßenverkehr.²⁰

18 Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des europäischen Parlaments und des Rates vom 15.01.2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 02.03.2013, S. 52), zuletzt abgerufen am 07.05.2018: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168&from=DE>.

19 BT-Drs. 18/13157, S. 2.

20 BT-Drs. 18/13157, S. 3.