



Sachstand

Einzelfragen zur Nutzung von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen

Einzelfragen zur Nutzung von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 062/21
Abschluss der Arbeit: 17. August 2021
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

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.	Sicherheitsabstände zu Rad Fahrenden	4
3.	Elektrokleinstfahrzeuge	4
3.1.	Allgemeines	4
3.2.	Fahrberechtigung	5
3.3.	Parkvorschriften	5
3.4.	Geschwindigkeitsbeschränkungen	6
3.5.	Nutzung von Gehwegen und Fußgängerzonen	6
3.6.	Fahrverbotszonen	8
4.	Sicherheitsaspekte	9

1. Einleitung

Im vorliegenden Sachstand wird zunächst auf die in Deutschland einzuhaltenen Sicherheitsabstände zu Rad Fahrenden und im Anschluss auf ausgewählte Aspekte zu Elektrokleinstfahrzeugen eingegangen. Abschließend werden beispielhaft verschiedene Faktoren aufgezeigt, die zur Sicherheit von Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Fahrenden und damit auch von Fußgängern beitragen.

2. Sicherheitsabstände zu Rad Fahrenden

In Deutschland gilt nach § 5 Absatz 4 der **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**: „Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.“. Dies gilt nicht, wenn Rad Fahrende an Kreuzungen und Einmündungen dort wartende Kraftfahrzeuge rechts überholt haben oder neben ihnen zum Stillstand gekommen sind. Wer überholt, muss sich schnellstmöglich wieder nach rechts einordnen und darf beim Überholvorgang denjenigen, der überholt wird, nicht behindern.¹

3. Elektrokleinstfahrzeuge

3.1. Allgemeines

Mit dem Inkrafttreten der **Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)**² am 15. Juni 2019 wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange am Straßenverkehr teilnehmen können.³

Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieser Verordnung sind nach § 1 eKFV Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h bis maximal 20 km/h, die folgende Merkmale aufweisen:

- Fahrzeug ohne Sitz (z. B. E-Scooter) oder selbstbalancierendes Fahrzeug⁴ mit oder ohne Sitz (z. B. Segways),

1 <https://dejure.org/gesetze/StVO/5.html>.

2 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die durch Artikel 15 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist. Die Änderung vom 12.7.2021 bezieht sich hierbei nur auf ein Detail in § 14 Ordnungswidrigkeiten. <https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html>.

3 https://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Fahrzeugtypdaten_Auskuenfte_TGV/ABE_Elektrokleinstfahrzeuge/ABE_Elektrokleinstfahrzeuge_node.html.

4 Ein Elektrokleinstfahrzeug ist nach § 1 Absatz 2 eKFV selbstbalancierend, wenn es mit einer integrierten elektronischen Balance-, Antriebs-, Lenk- und Verzögerungstechnik ausgestattet ist, die dafür Sorge trägt, dass es eigenständig in Balance gehalten wird.

-
- eine Lenk- oder Haltestange von mindestens 50 cm für Kraftfahrzeuge mit Sitz und von mindestens 70 cm für Kraftfahrzeuge ohne Sitz,
 - eine Leistungsbegrenzung auf 500 Watt (bei selbstbalancierenden Fahrzeugen 1.400 Watt),
 - eine Gesamtbreite von maximal 70 cm, eine Gesamthöhe von maximal 1.40 cm und eine Gesamtlänge maximal 200 cm und
 - eine Fahrzeugmasse ohne Fahrer von maximal 55 kg.

Weitere Informationen finden sich auch in der Veröffentlichung des **Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)** in englischer Sprache: „Personal Light Electric Vehicles - Questions and Answers“.⁵

3.2. Fahrberechtigung

Personen, die das 14. Lebensjahr vollendet haben, sind zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs berechtigt (§3 eKFV).

3.3. Parkvorschriften

Nach § 11 Absatz 5 eKFV gelten für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend.

Das Fahrradparken gehört nach Aussage des **Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC)** zum sogenannten Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen. Das Abstellen von Fahrrädern ist auch auf Gehwegen erlaubt, solange Fußgängern oder Rollstuhlfahrern der Weg dadurch nicht versperrt wird. Die StVO sieht für Fahrräder keine speziellen Parkverbote vor.⁶

Mit der Einführung des Sinnbilds „Elektrokleinstfahrzeug im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)“ ist es jedoch möglich, spezielle Parkflächen für Elektrokleinstfahrzeuge, auch in Kombination mit Fahrrädern, vorzuhalten.⁷

So sollen beispielsweise zukünftig in **Köln** zur Vermeidung von unsachgemäß abgestellten E-Scootern im Straßenraum flächendeckend und bedarfsgerecht Abstellbereiche ausgewiesen werden, in denen E-Scooter dann ausschließlich abgestellt werden dürfen. Das Abstellen in der Nähe von Gewässern, Brücken und Grünanlagen (auf beiden Seiten entlang des Rheins, an Weihern,

5 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/flyer-elektrokleinstfahrzeuge-englisch.pdf?__blob=publicationFile.

6 <https://www.adfc.de/artikel/keine-parkverbote-fuer-fahraeder>.

7 Welche Neuerungen gibt es bei Elektrokleinstfahrzeugen nach der StVO-Novelle?
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html>.

dem Grüngürtel etc.) wird dann nicht mehr möglich sein. Die genauen Verbotszonen werden derzeit von der Stadtverwaltung erarbeitet.⁸ Die aktuellen E-Scooter Abstellverbotszonen in der Stadt Köln finden sich rot unterlegt auf einer Karte der Innenstadt unter dem Link: https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/bilder/presse/2019/190912-e-scooter_abstellverbot.pdf.

Informationen zu Parkverbotszonen für Elektrokleinstfahrzeuge in **München** finden sich unter dem Link: <https://cdn.muenchenunterwegs.de/live/content/113/download/08-2019-ekf-fahrverbots-parkverbotszonen-stpl.pdf>.

In **Frankfurt am Main** ist in Parks und Grünanlagen (u.a. das nördliche und südliche Mainufer; Günthersburgpark) das Parken von E-Scootern untersagt. Gleiches gilt für Kleingartenanlagen und Friedhöfe.⁹

3.4. Geschwindigkeitsbeschränkungen

Wie bereits unter 3.1 ausgeführt, handelt es sich bei Elektrokleinstfahrzeugen um Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h bis maximal 20 km/h.

Die Zulassung für Elektrokleinstfahrzeuge zum öffentlichen Straßenverkehr, die schneller als 20 km/h fahren können, ist derzeit nicht vorgesehen.¹⁰

3.5. Nutzung von Gehwegen und Fußgängerzonen

Grundsätzlich gilt, dass Elektrokleinstfahrzeuge inner- und außerorts nur auf baulich angelegten Radwegen sowie weiteren Radverkehrsflächen (z. B. Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen) geführt werden dürfen. Dies gilt unabhängig davon, ob vorhandene Radwege für Rad Fahrende benutzungspflichtig¹¹ sind oder nicht. Sofern baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen fehlen, darf mit Elektrokleinstfahrzeugen auch die Fahrbahn und außerorts auch Seitenstreifen genutzt werden. Gehwege und Fußgängerzonen dürfen nicht befahren werden. Dies gilt auch dann, wenn der Motor ausgeschaltet ist.¹²

8 <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/23643/index.html>.

9 Email der Stadt Frankfurt am Main vom 12.08.2021.

10 Wie verhält es sich mit Elektrokleinstfahrzeugen, die schneller als 20 km/h fahren können? <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html>.

11 Die Pflicht zur Benutzung des Radweges mit dem Fahrrad besteht nur dann, wenn dies durch ein Verkehrszeichen angezeigt wird. Siehe hierzu auch: <https://www.bussgeldkatalog.org/radwegebenutzungspflicht/>.

12 Siehe hierzu auch: Wo darf ich mit Elektrokleinstfahrzeugen fahren? sowie: Dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit ausgeschaltetem Motor auf dem Gehweg genutzt werden? <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html>; <https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/umweltundelektromobilitaet/elektrokleinstfahrzeuge/index.php>.

Zur Verdeutlichung wird auf die folgende Abbildung des **BMVI** hingewiesen:¹³

Art	Alter	Wie schnell?	Wo?	Wie?	Ab wann?
Kinder mit Fahrrad	≤ 9 Jahre dürfen ≤ 7 Jahre müssen	Muskelkraft	Gehweg	#HelmeRetten-Leben**	Freie Fahrt!
Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenkstange max. 20km/h bbH*	≥ 14 Jahre	≤ 20 km/h	Radweg	#HelmeRetten-Leben** Versicherungs-plakette	Freie Fahrt!
Fahrrad & Pedelec		Muskelkraft + unterstützt ≤ 25 km/h & 250 W	Radweg	#HelmeRetten-Leben**	Freie Fahrt!
S-Pedelec & Motorroller	≥ 16 Jahre	≤ 45 km/h	Fahrbahn	Helmpflicht 123 ABC AM Versicherungskennzeichen Fahrerlaubnisklasse AM	Freie Fahrt!

Quelle: BMVI * bearztbedingte Höchstgeschwindigkeit ** Helm wird empfohlen

13 Was ist der Unterschied zwischen Elektrokleinstfahrzeugen, Pedelecs und S-Pedelecs?
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html>.

3.6. Fahrverbotszonen

In einem Memorandum of Understanding "Nahmobilität gemeinsam stärken"¹⁴, das der **Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund und Anbieter** von E-Scooter-Verleihsystemen unterzeichnet haben, wurden der Handlungs- und Abstimmungsbedarf für eine erfolgreiche Integration von derartigen Leihsystemen in Kommunen formuliert. Hierin sind z. B. Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrssicherheit, Regeln zum Aufstellen und Umverteilen der E-Scootern sowie zur erfolgreichen Integration in den Stadtverkehr definiert.¹⁵ Auf Seite 2 des Memorandums wird im Absatz „Gemeinsame Kooperationsfelder“, Punkt (2), u. a. ausgeführt:

„Durch den Einsatz von technischen Möglichkeiten wie Geofencing können bestimmte Gebiete wie denkmalgeschützte Bereiche oder Orte, an denen die Verkehrssicherheit besonders gefährdet ist, von den Fahrzeugen freigehalten werden, indem der Leihvorgang dort nicht beendet werden kann. Die Festlegung solcher Ausschlussflächen erfolgt durch die Kommunen. Die Anbieter halten sich an diese Festlegungen und unterstützen die Durchsetzung von Abstell- und Fahrverboten durch geeignete organisatorische und zulässige technische Maßnahmen.“

Derartige freiwillige Kooperationsverträge zum Ausbringen und zum Betrieb von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum werden i.d.R. zwischen den Städten bzw. Kommunen und den jeweiligen Anbietern von Verleihsystemen geschlossen. So hat beispielsweise die **Stadt Erlangen** mit den Anbietern von Verleihsystemen entsprechende Kooperationsverträge geschlossen, in denen u. a. Bestimmungen zum Betrieb und Parken sowie zur Kooperation aufgeführt sind.¹⁶ Die Stadt **München** hat als Anlage zu der von der Stadtverwaltung erarbeiteten Freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung für Anbieter von Sharing-E-Scootern, die von allen derzeit in München aktiven Anbietern unterzeichnet wurde, eine Karte mit Fahr- und Parkverbotszonen im Stadtgebiet München erstellt. Zu den Fahr- und Parkverbotszonen gehören u. a. die Parkanlagen der Bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung (z. B. Englischer Garten, Nymphenburger Schlosspark) oder auch der Olympiapark.¹⁷ In **Frankfurt am Main** ist das Fahren von E-Scootern – ebenso wie das Parken – in Parks und Grünanlagen (u.a. das nördliche und südliche Mainufer; Günthersburgpark) untersagt. Gleiches gilt für Kleingartenanlagen und Friedhöfe.¹⁸

14 <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2019/e-tretroller-stadtverkehr-praxisleitfaden-2019.pdf>.

15 <https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/nahmobilitaet-staerken-e-tretroller-in-den-stadtverkehr-integrieren>.

16 <https://www.erlangen.de/desktopdefault.aspx/tabid-2137/>.
Ein Mustervertrag zum Ausbringen und zum Betrieb von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum der **Stadt Erlangen** findet sich unter dem Link: https://www.erlangen.de/PortalData/1/Resources/030_leben_in_er/dokumente/amt61/613_verkehrsplanung/613_t_Kooperationsvertrag_E-Scooter_in_Erlangen_mit_Anlagen_-_25.02.2020.pdf.

17 Email des Mobilitätsreferats der Landeshauptstadt München vom 17.08.2021. Weitere Informationen finden sich auch unter dem Link: <https://muenchenunterwegs.de/angebote/elektrotretroller-sharing>.

18 Email der Stadt Frankfurt am Main vom 12.08.2021.

4. Sicherheitsaspekte

Im Folgenden werden beispielhaft verschiedene Bereiche betrachtet, durch die die Sicherheit von Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Fahrenden und damit letztlich auch von Fußgängern erhöht werden könnte.

Der Bund finanziert in Deutschland den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen.

Obwohl für die Radwegeinfrastruktur und für die Radverkehrsförderung vor Ort im Rahmen der föderalen Aufgabenteilung in erster Linie Länder und Kommunen verantwortlich sind, können diese mit dem aktuellen Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ nun erstmals bis 2023 Bundesmittel vom **BMVI** für Radverkehrsinfrastrukturprojekte vor Ort in einer Gesamthöhe von 1,46 Milliarden Euro abrufen. Diese Bundesmittel sollen für Investitionen eingesetzt werden, die einen Anreiz zum Fahrradfahren geben, aber auch die Sicherheit des Radfahrens erhöhen und zum Aufbau einer möglichst lückenlosen Radinfrastruktur beitragen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt hierbei auf Stadt-Umland-Verbindungen - auch über kommunale Grenzen hinweg. Darüber hinaus soll eine bessere Vernetzung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern und der zunehmende Lastenradverkehr berücksichtigt werden.¹⁹

Unter der Überschrift „Radwege in der Stadt“ führt die **Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW)** verschiedene sicherheitserhöhende Maßnahmen auf.²⁰

Ein weiterer Sicherheitsaspekt sind die lichttechnischen Einrichtungen an Fahrrädern, die in § 67 **Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)**²¹ geregelt sind. Weitere Informationen zu dem „verkehrssicheren Fahrrad“ finden sich auf den Internetseiten des **ADFC** unter dem Link: <https://www.adfc.de/artikel/das-verkehrssichere-fahrrad>.

Elektrokleinstfahrzeuge müssen nach § 6 eKFV mit mindestens einer helltönenden Glocke, die den Anforderungen des § 64a StVZO²² entspricht, ausgerüstet sein. Weitere Sicherheitsanforderungen finden sich in § 7 eKFV.

Unter dem Präventionsgesichtspunkt wird auf die Verkehrssicherheitstage der **DVW** hingewiesen. Die DVW ist einer der größten Anbieter von Sicherheitstrainings in Deutschland und verfügt über ein bundesweites Netz an Trainingsanlagen.²³ Bei den Veranstaltungen der DVW werden u. a. Empfehlungen, wie z. B. zur Nutzung eines Fahrradhelmes, ausgesprochen, motorische Rad-

19 Weitere Informationen hierzu finden sich unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/009-scheuer-offensive-besserer-radverkehr.html>.

20 Siehe hierzu: <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/sekundarstufe/radschulweg-klasse-5-6/wege-und-gefahren-fuer-radfahrer/radwege-in-der-stadt/>.

21 https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/StVZO.pdf.

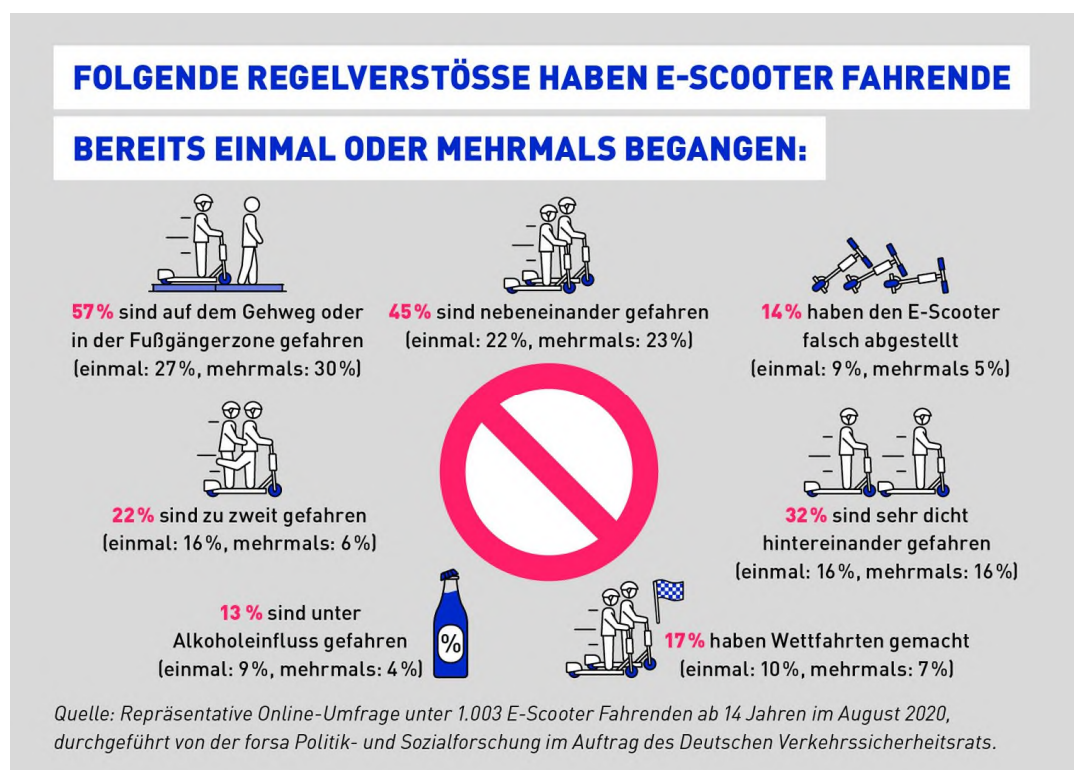
22 https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html.

23 <https://deutsche-verkehrswacht.de/>.

fahrübungen für Erwachsene und Kinder angeboten, Gefahren des Toten Winkels veranschaulicht, aber auch Fragen zur sicheren Ausstattung eines Fahrrades oder zum Alkoholkonsum beim Radfahren thematisiert.²⁴

Der **Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR)** gibt in seiner Veröffentlichung: „Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb“ Tipps für sicheres Verhalten (Seite 26 f).²⁵

Im Jahr 2020 beauftragte der DVR eine Umfrage, die zeigte, dass die **Regeln** für das Fahren mit E-Scootern den Fahrenden oftmals nicht bekannt sind. Daher startete der DVR mit Unterstützung des BMVI und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung die Kampagne „Roll ohne Risiko!“, die auch 2021 fortgeführt wird mit dem Ziel, über die geltenden Regeln aufzuklären und auf die Gefahren und Konsequenzen von Regelverstößen hinzuweisen. Gegen folgende Regeln haben E-Scooter Fahrende einmal oder mehrmals verstoßen:²⁶



24 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheit-auf-zwei-raedern.html>.

25 <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/broschueren-flyer/broschuere-sicher-rad-fahren.pdf>.

26 <https://www.dvr.de/praevention/kampagnen/roll-ohne-risiko>.

Der DVR kooperiert derzeit mit insgesamt sieben Sharing-Anbietern von E-Scootern in Deutschland (Tier, Voi, Lime, Bird, Bolt, Dott und Spin), die im Rahmen dieser Kooperation eine Vielzahl ihrer E-Scooter mit Stickern und Lenkerschildern ausgestattet haben oder ausstatten werden, auf denen die Regeln durch Piktogramme sowie kurze Texte veranschaulicht werden mit dem Ziel, hiermit E-Scooter Fahrende zu sensibilisieren.
