

DIE E-SCOOTER KOMMEN!

FÜR UND WIDER VON ELEKTROKLEINSTFAHRZEUGEN ALS BESTANDTEIL KOMMUNALER MOBILITÄT

Erst waren es einzelne. Langsam werden es mehr: Die E-Scooter, genauer die Elektro-Tretroller, haben endgültig die deutschen Städte erobert. Seit dem 15. Juni 2019 regelt die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung ganz offiziell Zulässigkeiten, Rechte und Pflichten für alle, die mit solchen Elektrokleinstfahrzeugen unterwegs sind. Die neue schnelle Minimobilität birgt Chancen und Risiken. Die Frage, ob E-Tretroller das Potenzial haben, zu einem flexiblen Glied einer nachhaltigen Mobilitätskette zu werden, ist noch offen. Testläufe in US-Städten haben gezeigt, dass bislang eher Bus- als Autofahrten durch die Rollernutzung ersetzt werden. Außerdem droht Chaos im Straßenraum, wenn die Elektrokleinstfahrzeuge widerrechtlich mit 20 km/h auf Fußwegen oder in Fußgängerzonen unterwegs sind. Auch wild geparkt können sie zum Ärgernis in der Kommune und zum Hindernis für Fußgänger, Rollstuhlfahrer und andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden. Noch nicht beantwortet ist die Frage der Sicherheit: Hier wird sich erst im Laufe der Zeit zeigen, welche Gefahren die neue Mobilität mit sich bringt und wie die Kommunen damit umgehen können.

Im Folgenden kurz zusammengefasst die wichtigsten Fakten zu den Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) und zur Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV):

Was sind Elektrokleinstfahrzeuge?

Man unterscheidet Elektrokleinstfahrzeuge mit oder ohne Haltestange/Lenker.

eKF ohne Haltestange sind beispielsweise Hoverboards, elektrische Skateboards oder Monowheels. Im Folgenden geht es um die eKF mit Lenker, zu denen die neuen E-Tretroller gehören, die es inzwischen in immer mehr deutschen Städten zunehmend flächendeckend als Leihsysteme gibt.

Letztere wiegen meist um die 12 Kilogramm, haben eine Reichweite von bis zu 30 Kilometern und erlaubte Höchstgeschwindigkeiten von maximal 20 km/h.

Wo darf man fahren?

Ist ein baulich angelegter Radweg oder ein Radfahrstreifen vorhanden, müssen Elektrokleinstfahrzeuge diesen benutzen – und zwar auch dann, wenn Radfahrenden die Nutzung per

Zusatzbeschilderung freigestellt ist. Wenn baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen fehlen, darf mit Elektrokleinstfahrzeugen auch die Fahrbahn und außerorts auch der Seitenstreifen genutzt werden.

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html>

Rechtlicher Rahmen für Fahrzeuge im öffentlichen Raum

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) setzt den rechtlichen Rahmen für eKF. Darin ist unter anderem festgelegt, dass eKF-Typen eine Allgemeine Betriebserlaubnis sowie Identifikationsnummer, Versicherungsplakette und ein spezielles Fabrikschild benötigen. Außerdem regelt die eKFV Vorgaben für Bremsen, Beleuchtung und andere Sicherheitsvorkehrungen. Grundsätzlich ist schnelleren Verkehrsteilnehmern das Überholen zu ermöglichen. Übrigens: Nur Personen, die das 14. Lebensjahr vollendet haben, dürfen eKF im öffentlichen Raum nutzen.

Mehr zur eKFV findet sich im Netz unter:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung>

<https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/index.html>

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html>

Multimodal unterwegs

Da insbesondere die neuen Elektro-Tretroller im Vergleich zum Fahrrad eher handlich und teilweise auch faltbar sind, kann man sie ganz einfach im öffentlichen Verkehr mitnehmen. Sie eignen sich daher gut für kurze Wege in Kombination mit Bus oder Bahn – von der Haustür zur Haltestelle oder vom Aussteigepunkt zum Zielpunkt. Die Mitnahmebedingungen in öffentlichen Verkehrsmitteln werden von den einzelnen Verkehrsbetrieben festgelegt. Sie sind daher nicht einheitlich geregelt. Viele Verkehrsbetriebe werten E-Scooter als Handgepäck. Damit sind sie zum einen kostenfrei, zum anderen konkurrieren sie nicht mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Fahrrädern. Andere stellen E-Scooter bei den Beförderungsbedingungen Fahrrädern gleich.

Elektrokleinstfahrzeuge in Sharing-Angeboten

Es gibt eine Vielzahl von Anbietern, die bereits E-Tretroller-Flotten in deutschen Städten wie Bonn, München oder Berlin betreiben. Meist arbeiten die Städte dafür mit einer begrenzten Anzahl an Anbietern zusammen und machen klare Vorgaben, welche Voraussetzungen die Fahrzeuge und die Leihbedingungen erfüllen müssen.

Das betrifft zum Beispiel:

- die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung,

- die Fahrzeugsicherheit,
- die Bereitstellung an bestimmten Orten (z.B. ÖPNV-Knotenpunkte),
- das Abstellverbot in bestimmten öffentlichen Bereichen (z.B. Fußgängerzonen),
- die Nutzerinformation und Verhaltensregeln,
- das Arbeitsrecht oder
- einen sozialverträglichen Tarif für die Nutzung.

Über diese Vorschriften haben die Kommunen die Möglichkeit, Einfluss auf Ausgestaltung und Nutzung der Fahrzeuge zu nehmen und das Angebot in ihrem Sinne zu beeinflussen.

Sicherheit

Pilotversuche in mehreren US-Städten haben gezeigt, dass die großen Bedenken bezüglich der Sicherheit und der Unfallanfälligkeit von eKF bisher zumindest nicht gerechtfertigt sind. Schwere Unfälle sind in den – allerdings meist eher kurzen – Testphasen selten passiert. Die meisten Unfälle waren Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer.

Evaluierung

Da die erwähnten Pilotversuche selten über 6 Monate andauerten und die Voraussetzungen in den US-Städten nicht eins zu eins übertragbar sind, beinhaltet die eKFV folgende Vorgaben zur Evaluierung: Während der ersten drei Jahre nach Inkrafttreten der eKFV wird die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Evaluierung der Nutzung und der Sicherheit von Elektrokleinstfahrzeugen durchführen. Dabei wird besonderes Augenmerk gerichtet auf:

- Nutzung für „erste und letzte Meile“
- Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Unfallaufkommen mit Beteiligung von eKF

Mehr lesen:

Die Sharing-Systeme für Elektrokleinstfahrzeuge sind mit denen stationsloser Bike-Sharing-Systeme vergleichbar. Die Initiative Agora Verkehrswende hat im Verbund mit Kooperationspartnern, (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund) die Publikation „Bike-Sharing im Wandel: Handlungsempfehlungen für Städte und Gemeinden im Umgang mit stationslosen Systemen“

erstellt, die die Erfahrungen von Kommunen mit diesen Systemen zusammenstellt und auswertet (vgl. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Stationslose_Bikesharing_Systeme/Agora_Verkehrswende_Bikesharing_WEB.pdf).