



Stromer für die letzte Meile

Kleine E-Mobile stehen kurz vor der Legalisierung

Das Verkehrsministerium hat die Vorschriften für Kleinst-E-Mobile noch einmal überarbeitet und dabei einige Auflagen und Vorgaben entfernt.

Von Stefan Porteck

Tretroller mit Elektroantrieb und E-Skateboards gehören in den USA und in etlichen europäischen Großstädten schon seit mehr als einem Jahr zum alltäglichen Straßenbild. Hierzulande ist das Fahren der kleinen E-Mobile wie Roller, Monowheels oder Skateboards auf öffentlichen Straßen nicht erlaubt, doch das wird sich in diesem Jahr ändern: Im Spätsommer vergangenen Jahres veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Referentenentwurf der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – kurz eKfV. Sie definiert, wie die kleinen E-Fahrzeuge technisch ausge-

staltet sein müssen, um legal am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen.

Jedoch wurde der Entwurf nicht durchgehend positiv aufgenommen. So legt er die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h fest, was 5 bis 10 km/h langsamer ist als in anderen Ländern. Darüber hinaus sah die Fassung vor, dass einspurige Fahrzeuge – also Roller – mit von vorn und hinten sichtbaren Blinkern ausgestattet sein müssen. Besonders missfiel Kritikern, dass das Mindestalter bei 15 Jahren lag und mindestens ein Mofaführerschein (Klasse M) vorgeschrieben wurde. In etlichen Punkten hat das BMVI nun nachgebessert. Blinker sind mittlerweile passé, das Mindestalter wurde auf 14 Jahre herabgesetzt und die Führerscheinpflicht gestrichen.

Ganz ohne bürokratischen Aufwand werden sich die Elektrokleinstfahrzeuge aber trotzdem nicht bewegen lassen: Es besteht weiterhin Versicherungspflicht, deren Nachweis durch ein Mofa-Kennzeichen beziehungsweise eine geschrumpfte

Plakette am Fahrzeug kenntlich gemacht werden muss.

Bei den befahrbaren Verkehrsflächen ist das BMVI etwas von seiner ursprünglichen Position abgerückt und will nun auch das Fahren auf Gehwegen erlauben – allerdings nur für Gefährte mit einer Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h, dafür aber bereits für Kinder ab zwölf Jahren. Diese Unterscheidung erscheint nicht besonders realitätsnah: Kaum jemand wird sich einen (Kinder-)Roller für kurze Strecken auf dem Gehweg kaufen und einen zweiten, schnelleren für weitere Wege auf dem Radweg.

Skateboards per Ausnahme

Für den größten Unmut sorgte indes, dass sämtliche Fahrzeuge mit einer Lenkstange ausgestattet sein müssen. Damit blieben E-Skateboards, Monowheels und zweirädrige, selbstbalancierende Boards verboten. Doch wie das BMVI auf Nachfrage von c't mitteilte, werde es auch für solche Gefährte bald einen Rechtsrahmen geben. Man arbeite derzeit an einer Ausnahmeverordnung für Fahrzeuge ohne Lenkstange. Fragen bezüglich der erlaubten Geschwindigkeit und auf welchen Verkehrsbereichen man mit solchen Fahrzeugen legal unterwegs ist, beantwortete das BMVI nicht, weil diese Details noch in Arbeit seien. Trotzdem soll die Ausnahmeverordnung gleichzeitig mit der eigentlichen eKfV voraussichtlich im 1. Halbjahr 2019 in Kraft treten, da sie laut BMVI im Bundesrat nicht zustimmungspflichtig ist. Damit wäre Deutschland in Sachen Kleinstmobilität auf einen Schlag wieder auf Augenhöhe mit den USA und unseren Nachbarländern.

Spannend wird dann vor allem die Frage, ob wir uns auf eine Rollerflut gefasst machen müssen, wie sie zunächst in vielen kalifornischen Städten herrschte, nachdem findige Start-ups schnell die Sharing-Marktlücke besetzt hatten. Zunächst boten mit Bird, Lime und Spin nur einzelne Firmen ihre Miet-Roller in einigen Städten an, wo wir sie vergangenes Jahr in San Francisco und Santa Monica bereits testeten (siehe c't 20/2018, S. 62). Mittlerweile sind weitere Dienste dazugekommen. In San Francisco und Los Angeles begegnete man dem Wildwuchs mit strengen Auflagen an die Anbieter, wie etwa No-Go-Zonen für Roller. Hier könnte nach der Einführung der eKfV also gleich der nächste gesetzliche Regelbedarf anstehen. (spo@ct.de) **ct**