

Elektrokleinstfahrzeuge und Radwegbenutzungspflicht

Die Elektrokleinstfahrzeuge sind im Verkehrsrecht angekommen. Mit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV¹) zum 15.6.2019 steht der Verkehrsteilnahme mit E-Tretrollern und Ähnlichen nichts mehr im Wege. Dank Sondergenehmigung des KBA durften der BMW x2 City² und der Metz Moover bereits seit Februar 2019 und damit vor Inkrafttreten der eKfV als Elektrokleinstfahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen. *Von Bernd Huppertz*



© Rainer Puster/Getty Images/iStock

Infolge ihrer Vergleichbarkeit mit Fahrrädern werden Elektrokleinstfahrzeuge laut VERKEHRSDIENST-Autor Bernd Huppertz wie Fahrräder abgestellt

I. Anwendungsbereich

Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV sind Kfz mit elektrischem Antrieb und einer bbH von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h, die folgende Merkmale aufweisen:

1. Fahrzeug ohne Sitz oder selbstbalancierendes Fahrzeug mit oder ohne Sitz,
2. eine Lenk- oder Haltestange [...],
3. eine Nenndauerleistung von nicht mehr als 500 W oder von nicht mehr als 1400 W bei selbstbalancierenden Kfz,
4. eine Gesamtbreite von nicht mehr als 700 mm [...],
5. eine maximale Fahrzeugmasse ohne Fahrer von nicht mehr als 55 kg.

Damit wird der Großteil der auf dem Markt jetzt schon erhältlichen elektrischen Tretroller und E-Scooter, aber auch das bereits auf der Grundlage der inzwischen aufgehobenen MobHV³ zugelassene Segway⁴ erfasst. Allerdings bleiben Kraftfahrzeuge wie das Monowheel⁵, Hoverboard⁶ und E-Skateboards⁷ außen vor, auch wenn nach Ansicht des BMVI auch „diese [Kfz mit den genannten Tretrollern] unter dem Oberbegriff „Elektrokleinstfahrzeuge“ zusammengefasst werden“⁸.

Die genannten Elektrokleinstfahrzeuge unterfallen jedoch nur dann der eKFV, wenn und solange die in § 1 Abs. 1 eKFV festgelegten Kriterien erfüllt sind. Dann sind sie zulassungsfrei, aber betriebserlaubnis- und versicherungsplakettenpflichtig sowie fahrerlaubnisfrei.

Wird eine der vorgenannten Bedingungen nicht oder nicht mehr erfüllt, darf das Elektrokleinstfahrzeug auf öffentlichen Straßen nicht in Betrieb gesetzt werden (§ 2 Abs. 4 eKFV). Sind etwa die Nenndauerleistung oder die Abmessungen überschritten, hat das zur Folge, dass das Kraftfahrzeug dem normalen Zulassungsverfahren unterliegt und womöglich als (Klein-)Kraftrad oder mehrspuriges Kraftfahrzeug klassifiziert werden muss. Mit Blick auf die hier in Rede stehende Radwegbenutzung bedeutet dies im Umkehrschluss eine Fahrbahnbenutzungspflicht.

II. Radwegbenutzungspflicht

1. Definition

Radwege sind von der Fahrbahn oder vom Gehweg durch Pflasterung oder auf sonstige Weise (VZ 237/240/241 oder VZ 295, farbliche Gestaltung, Aufpflasterung, Bodenmarkierung) erkennbarer, für die Radfahrer eingerichtete und bestimmte Teile (Sonderwege⁹) der Straße.¹⁰ Mit hin bedarf es keiner Beschilderung, um eine Verkehrsfläche als Radverkehrsfläche auszuweisen.

2. Radwegbenutzungspflicht

Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht allerdings nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO nur, wenn dies durch VZ 237, 240 oder 241 angeordnet ist.¹¹ Die Radweg-

benutzungspflicht gilt dann für alle Arten von Fahrrädern¹², grundsätzlich also auch für mehrspurige Fahrräder¹³. Umgekehrt folgt, wie der Normtext zu den VZ 237, 240 und 241 („Der Radverkehr muss den Radweg benutzen. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen“) herausstellt, daraus ein Nutzungsverbot für andere Verkehrsarten.¹⁴ Das gilt im Übrigen auch für nur baulich dargestellte Radwege.¹⁵

Die VwV I Nr. 1 zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO unterscheidet dabei zwischen

- mit VZ 237 gekennzeichneten baulich angelegten Radwegen und Radfahrstreifen,
- mit VZ 240 gekennzeichneten gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie
- mit VZ 241 gekennzeichneten, für den Radverkehr bestimmten Teilen von getrennten Rad- und Gehwegen.

Die hier zunächst gemeinsam aufgeführten mit VZ 237 gekennzeichneten baulich angelegten Radwege und Radfahrstreifen werden in Nr. 3 näher differenziert:

- Ein Radfahrstreifen ist (im Gegensatz zum Radweg nämlich nur) ein mit VZ 237 gekennzeichnete und durch VZ 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg.

Soweit die einschlägig bekannten Regelungen für Radfahrer.

Bei den in Rede stehenden Elektrokleinstfahrzeugen handelt es sich jedoch um Kraftfahrzeuge. Darauf weist § 1 Abs. 1 eKFV ebenso wie der Verordnungsgeber in seiner amtlichen Begründung¹⁶ und in der Notifizierung¹⁷ hin. Damit aber sind sie nach § 2 Abs. 1 StVO grundsätzlich für die Fahrbahn vorgesehen.

Die eKFV aber sieht im Gegensatz dazu für die Elektrokleinstfahrzeuge eine Radwegbenutzungspflicht vor. Dieser Widerspruch lässt sich jedoch nach der Rechtsquellenlehre auflösen: Die genannten Verordnungen besitzen den gleichen Rang, da sie vom selben Verordnungsgeber erlassen wurden. Danach gehen die Regelungen

des eKFV als das speziellere Recht im Falle eines sich überschneidenden Anwendungsbereiches den Regelungen der StVO vor.

Dementsprechend bestimmt § 9 eKFV, dass die Führer von Elektrokleinstfahrzeugen den Vorschriften der StVO (nur) nach Maßgabe der §§ 10 bis 13 eKFV unterliegen. Gemäß § 10 Abs. 1 eKFV dürfen Elektrokleinstfahrzeuge innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich nur baulich angelegte Radwege, Radfahrstreifen (VZ 237 i. V. m. VZ 295) und Fahrradstraßen (VZ 244.1) und außerhalb geschlossener Ortschaften nur baulich angelegte Radwege, Radfahrstreifen (VZ 237 i. V. m. VZ 295), Fahrradstraßen (VZ 244.1) und Seitenstreifen befahren. Der Ordnungsgeber erläutert in seiner amtlichen Begründung: „Die Festlegung verhaltensrechtlicher Besonderheiten erfolgt in Anlehnung an die Bewertung des von der BASt im Jahr 2005 initiierten Versuchs mit der elektronischen Mobilitätshilfe des Herstellers Segway im Saarland. [...] Auf Fahrradverkehrsflächen sei das Konfliktpotenzial als etwa gleichwertig mit den Fahrrädern einzuordnen. [...] Folgerichtig werden Elektrokleinstfahrzeuge [...], trotz ihrer Klassifizierung als Kfz, innerorts auf Radfahrstreifen oder Radwege und außerorts auf Radwege oder Seitenstreifen verwiesen.“¹⁸

Bei der Formulierung der Radwegbenutzungspflicht fällt auf, dass im Gegensatz zu der in § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO bei den baulich angelegten Radwegen nicht auf die Ausschilderung mit VZ 237 abgestellt wird mit der Folge, dass die so formulierte Radwegbenutzungspflicht damit über die in § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO formulierte Radwegbenutzungspflicht hinaus geht und auch alle nicht durch VZ gekennzeichneten baulich angelegten Radwege erfasst. Die Ausweitung auf gemeinsame Geh- und Radwege (VZ 240) und auf getrennte Rad- und Gehwege (VZ 241) als Teil der baulich angelegten Radwege steht dem nicht entgegen. Das BMVI erläutert in seinen FAQs¹⁹: „Sofern ein baulich angelegter Radweg oder ein Radfahrstreifen vorhanden ist, müssen Elektrokleinstfahrzeuge diesen benutzen. Dies gilt unabhängig

davon, ob die Radverkehrsanlage für Rad Fahrende benutzungspflichtig ist oder nicht.“

Wenn aber Elektrokleinstfahrzeugen Radwege auch ohne Rücksicht auf etwaige Ausschilderung als alleinige Verkehrsflächen zugewiesen werden, so müssen für diese dieselben Grundsätze gelten wie für durch VZ 237, 240 und 241 ausgeschilderte Radwege.

Hierzu hat die Rechtsprechung umfangreiche Grundsätze entwickelt:

- Eine Radwegbenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 2 StVO). Diese können in der Streckenführung, der konkreten Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein.²⁰
- Darüber hinaus ist auch die Einhaltung der in der VwV zu § 2 Abs. 4 StVO geforderten Einrichtungskriterien verlangt.²¹ Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht kann unter der Voraussetzung vorgenommen werden, dass die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linieneinführung eindeutig, stetig und sicher ist. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Radweg ausreichend breit und einschließlich eines Sicherheitsraumes frei von Hindernissen ist.²² Nach der VwV II Nr. 2 a) zu § 2 Abs. 4 StVO sind folgende Mindestbreiten einzuhalten:
 - VZ 237: 1,5–2,0 m
 - VZ 240: innerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 2,5 m
 - außerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 2,0 m
 - VZ 241: mindestens 1,5 m
- Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht kann auch dann rechtmäßig sein, wenn die in der VwV-StVO vorgesehene Mindestbreite des von den Radfahrern zu benutzenden Radweges nicht erreicht wird. Entscheidend

ist, ob die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer Gefährdungssituation im Sinne des § 45 Abs 9 S. 2 StVO führen würde, die auch mit Blick auf den Ausbauzustand des Radweges nicht hinnehmbar ist.²³

- Dabei gilt der Grundsatz: Unbenutzbare Radwege müssen nicht benutzt werden.
 - Fehlender Sicherheitsraum
 - Hindernisse durch in den Radweg hineinragende oder auf ihm befindliche Stromkästen, Lichtmasten, VZ, Anlehnbügel oder Außengastronomie
 - Unebenheiten, Kanten, Rillen, Aufbrüche und Aufwölbungen durch Baumwurzeln, unebene Pflasterung/Beläge²⁴
 - Löcher, Schnee und Eisauflage²⁵
 - Verschwenkungen

In diesem Zusammenhang ist in den vergangenen Jahren eine zunehmende Rücknahme der Beschilderung von Radwegen und damit ein Verzicht auf die Radwegbenutzungspflicht zu beobachten. Aufgrund der in § 10 eKfV formulierten Radwegbenutzungspflicht auch für nicht beschilderte Radwege müssen die Kommunen nunmehr bei tatsächlicher Nutzung ihrer Radverkehrswege durch Elektrokleinstfahrzeuge verstärkt auf die Verkehrssicherungspflicht achten. Das gilt insbesondere deshalb, weil Elektrokleinstfahrzeuge aufgrund der geringen Radgröße instabiler und anfälliger für Fahrbahnunebenheiten oder Schlaglöcher sind.

3. Abweichungen

Neben den in § 10 Abs. 1 Satz 1 eKfV aufgeführten Radverkehrsflächen dürfen Elektrokleinstfahrzeuge auch Schutzstreifen (Anlage 3 lfd. Nr. 22 Nr. 2 StVO) befahren. Das ergibt sich aus § 10 Abs. 1 S. 2 eKfV. Anders als andere Kraftfahrzeuge sollen Elektrokleinstfahrzeuge, wenn sie auf Fahrbahnen gefahren werden dürfen, nach Maßgabe des Rechtsfahrgebots ebenso wie Fahrräder auf Schutzstreifen für den Radverkehr gefahren werden dürfen.²⁶

Für das Befahren von anderen Verkehrsflächen können die Straßenverkehrsbehörden abwei-

chend von § 10 Abs. 1 und 2 eKfV Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen. Eine allgemeine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen auf solchen Verkehrsflächen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrofahrzeuge frei“ bekannt gegeben werden.

Damit würden zum Beispiel Stadtführungen mit Elektrokleinstfahrzeugen auch in Fußgängerzonen ermöglicht oder Menschen mit Gehbehinderungen könnten das Elektrokleinstfahrzeug zwischen ihrer Wohnung und den generell zugelassenen Verkehrsflächen durchgängig nutzen.²⁷

Problematisch wird allerdings die etwaige (grundsätzlich jedoch abzulehnende) Ausweitung auf Gehwege, da Zusatzzeichen nur anordnenden Charakter in Verbindung mit dem unmittelbar darüber befindlichen VZ entfalten.²⁸ In solchen Fällen müssten die Gehwege durch VZ 239 ausgeschildert werden, was grundsätzlich nicht erforderlich ist.²⁹

4. Rechtsfolgen

Ordnungswidrig im Sinne des § 14 Nr. 5 eKfV handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 10 Abs. 1 oder 2 eKfV eine andere [als die dort genannte] Verkehrsfläche befährt. Die vorgenannten Ordnungswidrigkeiten sind nach Nr. 238 BKat mit einem abgestuften Verwarngeld bedroht.

Hier sei noch einmal in Erinnerung gerufen, dass sich die in § 14 Nr. 5 eKfV aufgeführten Ordnungswidrigkeiten lediglich auf die in § 1 Abs. 1 eKfV aufgeführten Elektrokleinstfahrzeuge beziehen, wenn und solange diese die dort festgelegten Kriterien einhalten. Darüber hinaus gilt die Fahrbahnbenutzungspflicht.

5. Parkvorschriften

Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen gelten die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend (§ 11 Abs. 5 eKfV). Infolge ihrer Vergleichbarkeit mit den Fahrrädern [...] werden

zierende Kfz) mit einer Lenk- oder Haltestange mit einer bbH ≤ 20 km/h und einer Nenndauerleistung von maximal 500 W.

Elektrokleinstfahrzeuge daher wie Fahrräder abgestellt. Die für das Parken von Fahrzeugen zur Anwendung kommenden Vorschriften der StVO gelten somit nicht für Elektrokleinstfahrzeuge.³⁰

Monowheels, Hoverboards und E-Skateboards sind keine Elektrokleinstfahrzeuge.

Diese Aussage steht im Einklang mit der Rechtsprechung. Danach lässt das Straßenverkehrsrecht das Abstellen von Fahrrädern im Bereich der hier allein in Rede stehenden Gehwege vorbehaltlich der Grundregel des § 1 Abs. 2 StVO ohne Einschränkungen zu.³¹ Das Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen oder anderen für den Fußgängerverkehr vorbehaltenen öffentlichen Verkehrsflächen ist eine straßenverkehrsrechtlich grundsätzlich zulässige Nutzung. Im Falle von Behinderungen/Gefährdungen durch abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge liegt eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 1 Abs. 2 StVO vor.³²

Elektrokleinstfahrzeuge müssen Radwege benutzen; baulich angelegte auch ohne Ausschilderung.

III. Fazit

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung erfasst nur Kraftfahrzeuge ohne Sitz (bzw. selbstbalan-



Der Autor: Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz ist seit 2008 hauptamtlicher Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln, wo er Verkehrsrecht unterrichtet, und Autor zahlreicher Publikationen zum Straßenverkehrsrecht. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

1. BGBl. I (2019), S. 756
2. Huppertz VD 189
3. Mobilitätshilfenverordnung vom 16.07.2009 (BGBl. I, S. 2097)
4. Huppertz NZV 2008, 389; Scheidler DAR 2009, 536; Zunner VD 2009, 267; Ternig ZfS 2010, 2; Kettler NZV 2008, 71
5. Grosskopf NZV 2015, 531; Ternig DAR 2016, 350
6. Hefling VD 2016, 188; Huppertz NZV 2016, 531
7. Grams NZV 1997, 65; ders. NZV 1994, 172
8. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html> (Stand: 17.06.2019). Diese Aussage trägt jedenfalls nicht zur Klarheit bei.
9. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, Rn. 28 zu § 2 StVO; KG VM 1984, 94; OLG Köln VRS 71, 223; BayVGH VRS 121, 111 (Nr. 35); OLG München, Urteil vom 29.04.2011 – 10 U 3984/10 – juris; KG, Urteil vom 27.10.1997 –12 U 4034/96 – juris; VG Ansbach, Urteil vom 14.12.2009 – AN 10 K 09.00581 – juris
10. Hentschel/König/Dauer, a. a. O. (Fn. 9), Rn. 67 zu § 2 StVO; Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2018, Rn. 7 zu § 2 StVO
11. Umkehrschluss: VwV I zu § 2 IV Satz 3 und Satz 4
12. BVerwG NZV 2001, 493
13. Kettler NZV 2004, 62; Huppertz NZV 2006, 300
14. Hentschel/König/Dauer, a. a. O. (Fn. 9), Rn. 28 zu § 2 StVO

15. Hentschel/König/Dauer, a. a. O. (Fn. 9), Rn. 67 zu § 2 StVO
16. BR-Drs. 158/2019 zu § 1 eKFV, S. 31
17. Notifizierungsnummer 2019/84/D vom 26.02.2019 („Notifiziert gemäß Richtlinie EU 2015/1535 [...]“), Erl. Nr. 9, S. 2 („Elektrokleinstfahrzeuge sind Kfz i. S. d. § 1 II StVG, da sie über einen elektrischen Antriebsmotor verfügen.“)
18. BR-Drs. 158/2019, S. 37
19. BMVI, a. a. O. (Fn. 8)
20. BVerwGE 138, 159 (= DAR 2011, 39); BVerwG, Urteil vom 18.11.2010, 3 C 42.09 – juris
21. Bachmeier/Müller/Rebler, a. a. O. (Fn. 10), Rn. 7 zu § 2 StVO
22. VG Hamburg NZV 2002, 288; VG Hamburg NZV 2002, 534
23. BVerwG NJW 2012, 3048
24. VG Düsseldorf, Urteil vom 08.05.2009 -14 K 329/09 – juris
25. OLG Naumburg DAR 2012, 146
26. Amtl. Begr. zu § 10 I eKFV [BR-Drs. 158/2/2019, S. 5 (Empfehlung des Verkehrsausschusses)]
27. Amtl. Begr. zu § 10 V eKFV (BR-Drs. 158/2019, S. 38)
28. VwV VI zu den §§ 39-43 StVO; Hentschel/König/Dauer, a. a. O. (Fn. 9), Rn. 31a zu § 39 StVO; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, Rn. 19a zu § 39 StVO; Bouska/Leue, StVO, 25. Aufl. 2018, Rn. 4 zu § 39 StVO
29. Hentschel/König/Dauer, a. a. O. (Fn. 9), Rn. 29 zu § 2 und Rn. 12 zu § 25 StVO
30. Amtl. Begr. zu § 11 V eKFV (BR-Drs. 158/2019, S. 39)
31. OVG Hamburg NZV 2010, 222
32. VG Münster, Urteil vom 11.07.2008, 1 K 1536/07 – juris –; so auch bereits BVerwG NZV 2005, 333