

## **Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV)**

### **Vorbemerkung**

Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV) ist der Spitzenverband der Blinden- und Sehbehindertenselbsthilfe in Deutschland.

Barrierefreiheit und die Wahrung der Rechte zur selbstständigen Teilhabe von Menschen mit Behinderung ist in Deutschland u. a. durch das BGG und die UN BRK ein rechtlich mit zu verfolgendes Ziel. Vor allem im Verkehrsraum gilt es, die Belange der Mitglieder der Gesellschaft zu berücksichtigen, die insbesondere auf eine barrierefreie und sichere Mobilität angewiesen und meist zu Fuß oder mit rollengebundenen Hilfsmitteln auf Gehwegen unterwegs sind.

Das Ziel der o.g. Verordnung die Rechte und Pflichten von Nutzern von Elektrokleinstfahrzeugen (eKFV) zu regeln, wird als notwendig erachtet und begrüßt. Es wird auch begrüßt, dass diese Fahrzeuge in der Regel die Flächen zu nutzen haben, die den Radfahrenden zugewiesen sind.

Trotzdem müssen wir zu einzelnen Paragraphen des Entwurfes Stellung beziehen, um die sichere Mobilität von blinden und sehbehinderten Personen und anderen zu Fuß Gehenden zu wahren.

Im Einzelnen:

### **Zu § 1:**

Unbestimmt bleibt bei der jetzigen Formulierung, wie Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten niedrigeren Höchstgeschwindigkeit als 12 km/h im Rahmen dieser Verordnung einzustufen sind. Sind diese im Straßenverkehr dann nicht zugelassen?

Der DBSV sieht auch bei diesen Fahrzeugen einen Regelungsbedarf. Denn es sollte ausgeschlossen werden, dass die Gehwege für diese Fahrzeuge ohne weitere Regelungen genutzt werden können.

Als Richtwert für die Schrittgeschwindigkeit sei hier der Referenzwert der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) angeführt. Dieser setzt zur Berechnung der Räumzeit für Fußgänger eine Geschwindigkeit von 1,2 m/s (4,3 km/h) mit einer Schwankungsbreite von 1,0 bis 1,5 m/s (3,6 km/h bis 5,4 km/h) an. Hier ist der Geschwindigkeitsunterschied zu Kleinstfahrzeugen

mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 11 km/h für die Sicherheit der Fußgänger nicht unerheblich.

Diese Geschwindigkeiten und die Beschleunigungskräfte sowie die Tatsache, dass dieser Fahrzeuge nicht hörbar sind, weisen für zu Fuß Gehende ein erhebliches Gefahrenpotential auf.

### **Zu § 10 Zulässige Verkehrsflächen**

Der DBSV begrüßt ausdrücklich, dass in Absatz (1) und (2) - bezugnehmend auf mehrere in der Begründung aufgeführte Studien – Elektrokleinstfahrzeuge den Fahrrädern gleichzustellen sind und ausschließlich die für Radfahrende vorgesehenen Verkehrsflächen nutzen dürfen.

In Absatz (3) wird dann aber festgelegt, dass die Straßenverkehrsbehörden diese Fahrzeuge in Einzelfällen (mobilitätseingeschränkte Personen) oder bei bestimmten Antragstellern (z. B. bei Stadtführungen) auch auf andere Verkehrsflächen, wie zum Beispiel auf Gehwegen, zulassen können. Bezüglich der Zulassung von Fahrzeugen von mobilitätseingeschränkten Personen bestehen von Seiten des DBSV bei Einhaltung von Schrittgeschwindigkeit keine Einsprüche.

Mit der Ausweitung dieser Rechte auf weitere Antragsteller und die Möglichkeit der Kennzeichnung von Gehwegen mit einem neu einzuführenden Verkehrszeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ geht diese Verordnung bezüglich der Gefährdung von zu Fuß Gehenden weiter als die MobHV. Die Straßenverkehrsbehörden können nun Elektrokleinstfahrzeuge grundsätzlich mit einem Zusatzschild auf Gehwegen zulassen. Unverständlich ist, wie in diesem Absatz die Ergebnisse der Studie, die zur Ausformulierung der Absätze (1) und (2) dieses Paragraphen führten, hier als nicht mehr zu berücksichtigender Tatbestand bewertet werden. Die Fahrzeuge sind nicht hörbar, stellen für viele Fußgängergruppen ein hohes Konfliktpotential dar und führen bei den möglichen Gewichten auch zu größeren Unfallfolgen. Hier wird jeder Kommune und jeder Stadt freigestellt, Elektrokleinstfahrzeuge auf Gehwegen zuzulassen.

Zusätzlich werden die Ausnahmeregelungen für bestimmte Antragsteller nach sich ziehen, dass es für den einzelnen Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen schwer verständlich sein wird, warum manche Fahrzeuge nur auf Radwegen und andere auch auf Gehwegen fahren dürfen. Generell wird eine solche regulatorische Praxis dazu führen, dass Regeln nicht mehr als solche akzeptiert werden.

Der DBSV fordert eine Umformulierung des Abschnittes. Die Zulassung der Nutzung anderer Verkehrsflächen für bestimmte Antragssteller und das Zusatzzeichen sind ersatzlos zu streichen:

„Für das Fahren auf anderen Verkehrsflächen können die Straßenverkehrsbehörden abweichend von Absatz 1 und 2 Ausnahmen für mobilitätsbehinderte Menschen zulassen. Auf Gehwegen ist die Schrittgeschwindigkeit einzuhalten.“

### **§ 11 Allgemeine Verhaltensregeln**

In Absatz (4) werden für die Nutzung auf gemeinsamen Geh- und Radwegen der Fußgänger-Vorrang und die Anpassung der Geschwindigkeit festgelegt. Auch in diesem Punkt muss der DBSV nochmals darauf hinweisen, dass von Elektrokleinstfahrzeugen für alle Fußgänger eine große Gefahr ausgeht.

In der Begründung der Festlegung einer Mindesthöchstgeschwindigkeit auf 12 km/h wird die Differenzgeschwindigkeit zwischen Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern herangezogen. Bei noch niedriger Geschwindigkeit sei der Abstand zu groß, was auf Radwegen zu Problemen führt. Das ist nachvollziehbar.

Nicht nachvollziehbar ist dann im Umkehrschluss: Warum Elektrokleinstfahrzeuge auch auf anderen Verkehrsflächen (sprich: Gehwegen) zugelassen werden und die Differenzgeschwindigkeit zwischen Elektrokleinstfahrzeuge und Fußgängern hier nicht betrachtet wird. Die Differenz der Geschwindigkeiten von zu Fuß Gehenden (ca. 4,3 km/h) und Elektrokleinstfahrzeugen (>12 km/h) birgt ein zu hohes Unfallrisiko.<sup>1</sup>

Generell muss festgehalten werden, dass für alle zu Fuß gehenden Personen bei der Ausweitung der Zulassung auf Gehwege eine unfallträchtige Situation entstehen wird.

Konfliktbeladen sind schon jetzt die vielerorts eingeführten Gehwegsituationen wie „Radfahrer frei“ (Straßenschilder 239) mit Fußgängerbevorrechtigung und die gemeinsamen „Geh- und Radwege“ (Straßenschild 240), das eine gegenseitige Rücksichtnahme einfordert, aber den Fußgänger bevorrechtigt. Es ist zu vermuten, dass die Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen keine größere Rücksicht als Radfahrende auf zu Fuß Gehende an den Tag legen werden. Kritisch sind u. a. die zugelassenen Geschwindigkeiten von bis zu 20 km/h.

---

<sup>1</sup>Als Richtwert für die Schrittgeschwindigkeit sei hier der Referenzwert der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) angeführt. Diese setzt zur Berechnung der Räumzeit für Fußgänger Räumgeschwindigkeit von 1,2 m/s (4,3 km/h).

Erschwerend kommt hinzu, dass Ordnungswidrigkeiten bezüglich des Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer und der Geschwindigkeitsüberschreitungen - vor allem auf Gehwegen - von den jeweiligen Ordnungsämtern aller Voraussicht nach nicht verfolgt werden können aufgrund des bundesweiten kommunalen Personalmangels.

Der DBSV fordert deshalb, dass Elektrokleinstfahrzeuge generell nicht auf Fußgängerverkehrsflächen fahren dürfen - mit Ausnahme von mobilitätsbehinderten Menschen, die notwendigerweise ein Elektrokleinstfahrzeug benutzen müssen. Das Unfallpotential ist sehr groß und eine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen macht den für Fußgänger zu nutzenden Verkehrsraum unsicher (s. u.).

Wenn eine Zulassung auf denen in Abschnitt (4) erläuterten Flächen unabwendbar ist, dann muss auf allen Flächen mit Fußverkehr unbedingt die Schrittgeschwindigkeit gefordert werden, vergleichbar mit StVO § 24 (2). Die Differenz der Geschwindigkeiten von zu Fuß Gehenden (ca. 4,3 km/h) und E-Kleinstfahrzeugen (>12 km/h) birgt ein zu hohes Unfallrisiko.

An dieser Stelle ein kleiner Exkurs:

### **Hinweise zur Sensibilisierung für das Gefährdungspotential**

Zu Fuß gehende Personen benötigen das Gefühl der Sicherheit auf dem Gehweg. Dieses Schutzbedürfnis nimmt bei Verletzungen, Krankheit, Behinderung und im Alter zu. Wenn FußgängerInnen ständig befürchten müssen, auf den für sie vorgesehenen Flächen von einem schnellen, schweren und harten Mitverkehrsteilnehmer angefahren werden zu können, ist diesem Verkehrsraum der Schutzraum-Status genommen, den dieser eigentlich benötigt.

Erkennen die VerkehrsteilnehmerInnen nicht, dass sich an Stelle einer FußgängerIn oder eines Radfahrerenden Personen auf elektrisch betriebenen Fahrzeugen bewegen, kann das zur Unterschätzung der Geschwindigkeiten kommen. Das Risiko derartiger Fehleinschätzungen besteht auf dem Gehweg insbesondere für Senioren, für Kleinkinder, die aufgrund ihres Alters Geschwindigkeiten nicht einschätzen können, sowie für spielende Kinder. Aber auch blinde und sehbehinderte VerkehrsteilnehmerInnen sind in erheblichem Maß betroffen.

