



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
[REDACTED]
11030 Berlin
[REDACTED]

[REDACTED]
Friedrichstraße 169
10117 Berlin

Telefon (030) 47 37 81 23
Telefax (030) 47 37 81 25
dpolg@dbb.de
www.dpolg.de

08.10.2018

Entwurf der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

[REDACTED] Ihr Schreiben vom 20.09.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorbezeichneten Angelegenheit danken wir für die Möglichkeit einer Stellungnahme und teilen Ihnen die Auffassung der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG) wie folgt mit:

zu § 1 Abs. 1 eKfV:

Die festgelegte bbH legt einen Rahmen von 12 - 20 km/h fest. Dadurch bleibt der Bereich von 7 - 11 km/h unreguliert. Diese Spanne berücksichtigt nicht die Tatsache, dass zahlreiche eKF technisch schneller fahren können. Zudem besteht für Polizeibeamte in der Überwachung kaum eine Möglichkeit, den Nachweis der erlaubten Geschwindigkeit zu führen, es sei denn der Fahrer gestattet eine "Probefahrt" durch den Polizeibeamten. Bei Zweifeln muss das eKF sichergestellt oder beschlagnahmt werden.

zu Abs. 1 Nr. 2:

Das Erfordernis einer Lenk- oder Haltestange schließt E-Rollschuhe und E-Skateboards, mit denen problemlos Geschwindigkeiten von mehr als 20 km/h erzielt werden können, von der Anwendung der eKfV aus. Das ist eine Regelungslücke.

zu § 2 Abs. 1 Nr. 2 eKfV:

Polizeibeamte haben keine Möglichkeit, die Versicherungspflicht während der Vorbeifahrt zu überprüfen. Eine Kontrolle ist nur im Rahmen einer Anhaltekontrolle möglich.

zu § 2 Abs. 4 eKFV:

Der sonst übliche Halterbegriff des BGH (tatsächliche Verfügungsbefugnis) passt nicht, weil viele eKF von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, die diese Fahrzeuge als Geschenke erhalten haben. Daher sind deren Eltern nicht die Halter und der neue Tatbestand läuft leer.

zu §§ 5 ff. eKFV:

Die technischen Voraussetzungen werden dazu führen, dass diese Fahrzeuge kaum auf den Straßen zu finden sein werden. Die getroffenen Regelungen schaffen ein paralleles Recht der Bau- und Betriebsvorschriften. Diese Regelungen hätten auch direkt in die StVZO aufgenommen werden können.

zu § 10 eKFV:

Die einzuführende Radwegpflicht wird zu diversen Konflikten mit dem Radverkehr führen.

Die **§§ 11 - 13 eKFV** greifen direkt in die Regelungsmaterie der StVO ein und schaffen paralleles Verhaltensrecht. Das ist aus systematischen Gründen abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

