

## Stellungnahme zum

### Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

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

vom (ohne Datum)

#### 1. Vorbemerkung

Die neue Verordnung soll die Mobilitätshilfeverordnung (MobHV) ersetzen und die genehmigungsfähigen Elektrokleinstfahrzeuge modellunabhängigen regeln. Elektrokleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge in Sinne des § 1 Abs. 2 des Straßenverkehrs-Gesetzes, die gegebenenfalls auch auf Flächen für den Fußverkehr genutzt werden dürfen.

Es ist von einer „*hohen Nachfrage seitens Bürgern und Industrie nach diesen Fahrzeugen*“ auszugehen, wie es in der Begründung (S. 25) zu lesen ist, wozu gerade auch diese Verordnung beitragen wird. Wenn man die rasante Entwicklung bei den Pedelecs betrachtet, dürfe die genannte Zahl von 30.000 bis zu 150.000 Fahrzeugen als deutlich zu gering eingeschätzt werden. Auch Verleihsysteme werden zur Verbreitung beitragen.

Dabei geht es nicht nur um kleine, leichte, zusammenlegbare Fahrzeuge, sondern auch um Segway bzw. insgesamt um Fahrzeuge mit einer Gesamtbreite bis 70 cm, einer Höhe bis 1,40 m und eine Länge bis 2,00 m bei einer Fahrzeugmasse bis 50 kg. Hinsichtlich der modellunabhängigen Regelung ist mit einer Vielzahl von Neuentwicklungen zu rechnen.

## **2. BAST-Untersuchung liegt noch nicht vor**

Die BAST wurde am 24. November 2014 mit der Durchführung der Studie zu Elektrokleinstfahrzeugen beauftragt, wo es auch um Nutzerverhalten und die Frage der Verkehrsflächen geht. Seit 24. Mai 2017 soll die Studie dem BMVI vorliegen (BT-DS 18/13157, S. 3). In einer Antwort der Bundesregierung vom 27.06.2018 zu einer Kleinen Anfrage im Bundestag (BT-DS 19/3006, S. 3) heißt es:

*Die BAST hat im Rahmen des Forschungsprojektes Vorschläge für eine Klassifizierung von Elektrokleinstfahrzeugen und die technischen Anforderungen an diese Fahrzeuge erarbeitet. Es wurden die aktive und passive Sicherheit, das Nutzerverhalten und Fragestellungen zur Verkehrsfläche betrachtet. Der Forschungsbericht wird in Kürze durch die BAST veröffentlicht.*

Auf eine Anfrage eines Abgeordneten im Bundestag antwortete der Parlamentarische Staatssekretär Steffen Bilger am 20. August 2018 (BT-Drucksache 19/3962, S. 59)

*Der Schlussbericht der BAST zur Untersuchung von Elektrokleinstfahrzeugen wird im Oktober 2018 auf der Internetseite der BAST veröffentlicht. Derzeit läuft die Ressortabstimmung zu dem Entwurf der Verordnung zur Genehmigung von Elektrokleinstfahrzeugen. Im Anschluss werden die Fraktionen des Deutschen Bundestages informiert sowie die Länder und Verbände beteiligt.*

Bis jetzt (Stand 07.10.18) ist diese BAST-Untersuchung nicht bekannt und auch nicht im üblichen Verzeichnis der BAST-Veröffentlichungen (<http://bast.opus.hbz-nrw.de/>) zu finden. Gleichwohl endet die Frist der Verbändeanhörung am 12.10.18.

**Es wäre angebracht, die Verbändeanhörung und das weitere Verfahren zu verschieben auf einen Zeitpunkt, wo die BAST-Untersuchung vorliegt und genügend Zeit ist, auch in den Gremien der FGSV die Ergebnisse zu diskutieren.**

## **3. Gehwege und Fußgängerzonen sind in erster Linie für den Fußverkehr bestimmt.**

Als sehr problematisch wird die mögliche Freigabe bzw. Nutzung, teilweise mittels des neuen Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“, von

- Gehwegen (§ 12 Abs. 3 des Entwurfs)
- gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) bzw. nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen
- Fußgängerzonen (Z 242.1)

gesehen. Es ist davon auszugehen, dass die Kommunen entsprechend heute dem Radverkehr dann nach § 12 Abs. 3 Gehwege und Fußgängerzonen freigeben werden bzw. die Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen sich genauso wie der Radverkehr verhalten.

*Gehwege und Fußgängerbereiche sind in erster Linie für den Fußgängerverkehr bestimmt. Die ausnahmsweise Zulassung von Fahrzeugen rechtfertigt es, den Fahrzeugführerinnen und -führern besondere Verpflichtungen zum Schutz der Fußgänger aufzuerlegen, dies gilt auch für eine unter allen Umständen zu beachtende Höchstgeschwindigkeit.*

heißt es noch in der Begründung zur StVO-Änderung 2012 (BT-DS 428/12, S. 154)

Von diesem Grundsatz, dass Gehwege in erster Linie dem Fußverkehr dienen, wird immer mehr abgewichen. Auch dürfen die Augen nicht davor verschlossen werden, dass in den Kommunen von der „ausnahmsweisen Zulassung“ es vielfach schon zur Regel geworden ist, Gehwege für den Radverkehr freizugeben. Dies führt dann auch zu dem weiteren illegalen Befahren von Gehwegen.

Die Nichtbeachtung der Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit erhöht zudem das Konfliktpotential. Alle Untersuchungen zeigen, dass die tatsächlichen Geschwindigkeiten deutlich über der zulässigen Schrittgeschwindigkeit liegen<sup>1</sup>. Auch die bei Z 240 StVO erforderlichenfalls an den Fußverkehr anzupassende Geschwindigkeit führt ins Leere. Die Interpretation, was erforderlich ist, erfolgt durch den Fahrzeugführer und kann wohl nicht überwacht werden.

Dies alles ist auch bei den Elektrokleinstfahrzeugen zu erwarten.

**Das Problem der fehlenden Regelkonformität ist nicht nur ein Problem der fehlenden (und teilweise unmöglichen) Überwachung, sondern besonders auch der entsprechenden Verordnungen.**

---

<sup>1</sup> wobei hier die fehlende konkrete Vorgabe in der StVO zu Schrittgeschwindigkeit und die unterschiedlichen gerichtlichen Interpretationen sehr unglücklich sind.

Der Fußverkehr ist mehr als nur der Transport von A nach B.

Urbane Qualitäten des öffentlichen Raums und Aufenthaltsqualität werden in erster Linie beim Zufußgehen wahrgenommen. Hierzu muss der Fußverkehr sich aber auch sicher und ohne ständige Angst vor schnellem Fahrverkehr auf den Gehwegen und Plätzen bewegen können. Dass Kinder sich frei bewegen können, ohne immer ermahnt zu werden, auf Radfahrer (und zukünftig auf Elektrokleinstfahrzeuge) aufzupassen, ein gedankenverlorenes Flanieren, oder sich unterhalten zu können, ohne ständig auf schnelleren Fahrverkehr achten zu müssen, gehört zur Qualität des öffentlichen Raums und einer urbanen Mobilitätskultur. Durch die Vielfache Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr und jetzt der Elektrokleinstfahrzeuge werden diese auf Kosten des Fußverkehrs gefördert.

**Die Förderung einer umweltfreundlichen Verkehrsart auf Kosten einer anderen umweltfreundlichen Verkehrsart ist nicht zielführend.**

**Anstatt immer weiter Gehwege für den Fahrverkehr freizugeben, sollte zukünftige Änderungen der StVO von dem Gedanken geleitet werden, den Fahrverkehr von den Gehwegen und aus Fußgängerzonen zu verbannen.**

#### **4. Gefährdung der Verkehrssicherheit**

Schon in der Begründung zu MobHV wurde auf das besondere Gefährdungspotential hingewiesen:

*Aufgrund des Konfliktpotentials zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern einerseits und Fahrern von elektronischen Mobilitätshilfen -wie Segway-Fahrzeugen- andererseits können Gefährdungen der Verkehrssicherheit nicht ausgeschlossen werden, da sich Einwirkungen auf das Fahrzeug oder den Fahrer im Hinblick auf die Steuerung, die Beschleunigungs- und Verzögerungscharakteristik und das Gewicht des Fahrzeuges anders auswirken als bei Fahrrädern oder Inlinern. (BMVBS; Schreiben vom 04.08.2008; Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr, S. 9)*

Bei der Betrachtung der Gefährdung wird häufig nur die Unfallstatistik der Polizei herangezogen. Dort sind nur die Unfälle aufgeführt, die polizeilich registriert wurden.

Bekannt ist, dass bei den Unfällen zwischen Fuß- und Radverkehr es eine sehr hohe Dunkelziffer gibt. Unter Beachtung dieser Dunkelziffern kommt der Konfliktlage

zwischen dem Radverkehr (und zukünftig den Elektrokleinstfahrzeugen) einerseits und dem Fußverkehr einen ganz anderen Stellenwert.

Interessanterweise liegen auch der Bundesregierung keine Unfallzahlen bei Elektrokleinstfahrzeugen aus den europäischen Ländern vor, in denen die Nutzung im öffentlichen Straßenraum erlaubt ist (BT-DS 19/3006 vom 27.06.18, S. 2), trotzdem soll die Nutzung gegebenenfalls auf Gehwegen möglich werden.

## **5. Frage der Barrierefreiheit**

Hier muss auf die Problematik der Elektrofahrzeuge hingewiesen werden, die von blinden und stark sehbehinderten Menschen nicht bzw. erst sehr spät gehört und nicht gesehen werden können und daher subjektiv zu Schreck- und Angstgefühlen und somit ggf. zur Meidung dieser Räume sowie objektiv zu ggf. unkontrollierten Ausweichbewegungen und realen Gefahren führen können. Das gleiche gilt für hörgeschädigte Menschen für Fahrzeuge, die von hinten kommen.

Bekannt ist auch, dass überholende Fahrzeuge auf Gehwegen, also Fahrräder, die von Hinten kommen, in der Regel nur einen sehr geringen Abstand zu den Fußgängern einhalten. Besonders dies führt zu den o.g. Reaktionen und wird bei Elektrokleinstfahrzeugen nicht anders sein.

**Hier stellt sich insgesamt die Frage, ob die für den Fahrverkehr freigegebene Gehwege und Fußgängerzonen als barrierefrei bezeichnet werden können.**

## **6. Parken von Elektrokleinstfahrzeugen**

Elektrokleinstfahrzeuge werden nicht geparkt, sondern wie Fahrräder abgestellt, heißt es in dem Entwurf der Verordnung. Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtbreite bis 70 cm, einer Höhe bis 1,40 m und eine Länge bis 2,00 m ist dieses Abstellen auf Gehwegen ein nicht gelöstes Problem.

## 7. Zusammenfassung und Lösungen

Grundsätzlich können die Elektrokleinstfahrzeuge zu einer umweltverträglicheren Mobilität beitragen. Der jetzige Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften fördert die Elektrokleinstfahrzeuge aber auf Kosten des Fußverkehrs, beeinträchtigt und gegebenenfalls gefährdet ihn und es ist auch fraglich, ob dies mit barrierefreien Gehwegen zu vereinbaren ist.

Die bevorzugte Lösung wäre die Beibehaltung der MobHV und ein Moratorium für mindestens einem Jahr, nachdem die BAST-Untersuchung vorliegt. Hier sollte an einem Runden Tisch grundsätzlich die Frage des Fahrverkehrs auf Gehwegen, in Fußgängerzonen und gemeinsamen Geh- und Radwegen angesprochen werden. Aus Gründen der kurzen Zeit für diese Stellungnahme, dem Nichtvorliegen der BAST-Untersuchung und vielen offener Fragen sollte dieses Moratorium angezeigt sein.

Vorbild für Lösungen könnte hierbei die Regelung aus der Schweiz sein:

*Auf Fußgängerwegen dürfen grundsätzlich nur fahrzeugähnliche Geräte (FäG) verkehren, z. B. nicht-motorisierte Skateboards oder Rollschuhe. Gehbehinderte Personen dürfen dies zudem mit motorisierten Rollstühlen und bestimmten Elektro-Stehrollern. Für andere Elektrokleinstfahrzeuge, z. B. E-Skateboards oder Hoverboards, lehnt der Bundesrat (Bundesregierung) das Fahren auf Fußgängerwegen zum Schutz der Fußgänger ab.<sup>2</sup>*

oder im Vereinigten Königreich:

*Da die Elektrokleinstfahrzeuge im Vereinigten Königreich Kraftfahrzeuge darstellen, dürfen sie nicht auf Fußgängerwegen gefahren werden.<sup>3</sup>*

Eine andere Möglichkeit wäre auch der Verzicht auf das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ und damit die Nichtzulassung auf Gehwegen und Fußgängerzonen, wobei hier die Probleme bei Z 240 StVO, den nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen und dem Abstellen nicht gelöst sind.

---

<sup>2</sup> Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestags; Straßenverkehrsrechtliche Regelungen für Elektrokleinstfahrzeuge - Rechtslage in ausgewählten europäischen Ländern sowie den USA. WD 7 - 3000 - 101/18, Berlin 13.06.18, S. 9

<sup>3</sup> Ebenda, S. 10, übrigens gelten auch in Deutschland Elektrokleinstfahrzeuge als Kraftfahrzeuge

Ersatzweise wäre eine befristete Einführung denkbar, wenn diese evaluiert wird. Insbesondere sollten dann aber auch die Nichteinhaltung von Schrittgeschwindigkeit, die fehlende Verträglichkeit mit den Anforderungen der Barrierefreiheit, der Behinderung oder gar Gefährdung von Fußgängern festgestellt werden und gegebenenfalls zu einer Rücknahme der Verordnung bzw. einer fußgängerfreundlichen Modifikation führen.