

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Bundesverkehrsministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

[REDACTED]

11030 Berlin



[REDACTED]

[REDACTED], den 12.10.18

Entwurf - eKFV Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

[REDACTED]

Sehr geehrter [REDACTED],

herzlichen Dank für Ihre Bitte zu dem von Ihnen vorgelegten Entwurf - eKFV
Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung Stellung zu nehmen.

Dieses Angebot habe ich sehr gerne angenommen und die beiliegende Bewertung vorgenommen.

Mit sportlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

Anlagen: -1- Bewertung eKFV Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung mit Begründung [REDACTED]

[REDACTED]

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

[REDACTED]

1. persönliche Daten, allgemeine Angaben und Aufgabenstellung

1. Persönliche Daten:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

➤ Auftraggeber:

Bund Deutscher Radfahrer – Fachgebiet Breitensport -Verkehr

[REDACTED]

2. Inhaltsverzeichnis:

Persönliche Angaben / Auftraggeber	1
Vorbemerkung	3
Beurteilung	4
Fazit	5



3. Vorbemerkung:

Es ist wunderbar, wenn im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sich eine Fachabteilung Gedanken über Elektrokleinstfahrzeuge macht und dazu noch eine Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung –eKFV- entwickelt.

Wenn man aber diese Verordnung durchliest, stellt man fest, dass immer wieder auf das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung (StVZO), die Fahrerlaubnisverordnung (FeV), und die Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung (FZV) verwiesen wird. Soweit wunderbar. Haben sich die Ersteller dieser Verordnung in die Lage vor Ort versetzt, der Verwaltungsbehörden in Stadt und Land sowie dem Vollzug die Polizei? Ich glaube nicht.

Ich war selber fast 30 Jahre im Verkehr zuständig für die Umsetzung und Überwachung der Vorschriften im Verkehr. Es war erfreulich festzustellen, dass es für die immer mehr wandelnde Infrastruktur neue Verordnungen gab. Doch was hilft dem Vollzug eine Verordnung, wenn die Parameter zum StVG und StVZO nicht übereinstimmen und schon nichts davon in diesen Gesetzen zu lesen sind.

Im Straßenverkehr nehmen auch eingeschränkt mobile Bürger teil. Bei diesem Personenkreis ist zudem das Sozialgesetzbuch (SGB) anzuwenden. Darin stehen die Anforderungen, die auch für den Radweg innerorts als auch außerorts benutzt werden muss uneingeschränkt erfüllt werden müssen.

Meine Anregung, dass das Grundsätzliche in der angesprochen wird. Darunter kommt die StVZO, das FeG und in der FZV sowie das SGB. Zum Schluss befinden sich die Verordnungen, wie z.B. eKFV. In der eKFV sollten die Parameter stimmig mit dem StVG und der StVZO sein.

Die mit Elektromotoren angetriebenen Fahrzeuge werden in der Vielfalt und Ausgestaltung immer mehr. So reicht dies von selbstbalancierenden Fahrzeugen, über selbstfahrende Rollstühle, E-Bikes, Pedelec 25, S-Pedelec, E-Roller, E-Motorräder, E-Autos, E-Busse, E-Lkw usw.

Die Grundlage, dass ich solche Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum betreiben darf, ist die StVG, folgend von der StVZO usw. Von der EU-Verordnung will ich hier nicht sprechen.

Ich bin für klare Strukturen, die jeder versteht und auch umsetzen kann. Denn was hilft uns eine Verordnung, die kaum einer kennt und schon überhaupt nicht versteht, weil die Parameter nicht stimmig sind.

Z.B. das Gesetz „Rettungsgasse“. Dieses Gesetz gab es schon seit 40 Jahren. Nur keiner kannte dieses Gesetz, weil es nicht beworben und durchgesetzt wurde. Nun, vor zwei Jahren wurde es neu aufgelegt und öffentlich beworben. Nun kennen viele Verkehrsteilnehmer dieses Gesetz und es wird zunehmend von immer mehr beachtet.



4. Beurteilung:

Anwendungsbereich: §1//Satz1 eKFV:

weshalb wurde bei der Mindestgeschwindigkeit ein anderer Parameter eingesetzt, als beim StVG. Beim StVG ist im § 1 beschrieben, dass ab 6 km/h bestimmte Vorgaben beachtet werden müssen und hier sind es 12 km/h.

Inbetriebsetzen: § 2 eKFV

Im Absatz 1 Nr. 3 wird gefordert, dass ein Fabrikschild angebracht bzw. aufgeklebt werden muss, um bei der Kontrolle feststellen zu können, um welchen Typ es sich bei diesem Elektrofahrzeug es sich handelt.

Beim e-Bikes oder beim Pedelec sind diese Fabrikschilder nicht vorhanden. Somit kann der Kontrollbeamte nicht erkennen, um welchen Typ Pedelec 25 oder Pedelec 45 handelt. Diese Unterscheidung ist extrem wichtig, weil ein Pedelec 25 weiterhin ein Fahrrad bleibt, während das Pedelec 45 verkehrsrechtlich ein Kleinkraftrad ist, damit keine Radwege benutzen darf, eine Helmpflicht besteht und ein Versicherungskennzeichen benötigt.

Nach Angaben der Verkehrsministerien der Länder fahren mehr als 400.000 Pedelec 45 in Deutschland. Leider haben wenige davon ein Versicherungskennzeichen sichtbar abgebracht. Dazu kommen noch Internetshops, die Chips anbieten, die Pedelec 25 schneller machen, ohne dass bei der Verkehrskontrolle diese Veränderung festgestellt werden kann. Diese Chips kosten zwischen 49 – 149 Euro.

Verzögerungseinrichtung § 4 eKFV

E-Kleinfahrzeuge, wenn bei diesen der Motor abgeschaltet wird, dann blockiert der Achsantrieb. Mit den Herstellern habe ich gesprochen. Eine zusätzliche Bremse zu fordern ist technisch nur sehr schwer umzusetzen und ist eine Einrichtung, dies es nicht braucht.

Lichttechnische Einrichtungen § 5 eKFV

Auf e-Bikes und Pedelec wurde nicht eingegangen. Mir fehlt in diesem Absatz, dass die Beleuchtung auch abnehmbar sein darf (§ 67/X StVZO). Zu dem für diese Fahrzeuge keine Fahrtrichtungsanzeige an-/eingebaut sein müssen.

Zulässige Verkehrsflächen § 10 eKFV

Elektrofahrzeuge betreiben nicht nur gesunde Personen. Elektrische Rollstühle werden von beschränkt mobilen Personen benutzt. Und da müssen die Vorgaben des Sozialen Gesetzbuches umgesetzt sein, wenn Radwege innerorts und außerorts zu benutzen sind. Ich habe mir in verschiedenen Bundesländern Radwege mit einem Experten vom Bund der Behinderten angesehen, der oft gravierende Fehler feststellte. Z.B. höhengleiche Auffahrten. Bordsteine dürfen max. 3 cm höher sein, als der Ausgangsbelag (siehe Bildtafel).

Die Neigung der Radwege darf einen bestimmten Prozentgrad nicht übersteigen. Doch in beiden Fällen werden diese Vorgaben nicht eingehalten und damit für

elektrische Rollstühle nicht benutzbar. Besonders gravierend sind die Verstöße innerorts, wo Grundstückseinfahrten oft eine so starke Neigung zur Seite aufweisen, dass z..B. Rollstuhlfahrer aufgrund der Seitenneigung chancenlos sind und auf die Verkehrsstraße herunter steuern.

Anregung: auf die Vorgaben im Sozialgesetzbuch ist hinzuweisen. Ein Hinweis: rund 80 % der in Deutschland errichteten Radwege entsprechen nicht den gesetzlichen Erststellungsrichtlinien (§ 45/IX/Satz 2 StVO und ERA 2010, Urteil: BVerwG aus 2010). Damit haftet bei Schäden aus Unfällen der Straßenbaulastträger!

Verhaltensregeln § 11/2 eKFV

Im Absatz zwei wird nicht darauf hingewiesen, welchen gesetzlichen Schutzraum ein Elektrokleinstfahrzeug hat. Nach einem BVerwG-Urteil aus 2010 hat der Radfahrer innerorts einen Schutzraum von rund drei Meter und außerhalb rund 0,50 m mehr. Von 100 % Verkehrsteilnehmern wissen dies vielleicht ein Promille, obwohl sie dies in der Fahrschule gelernt haben.

Angeordnete Verkehrsverbote § 12 eKFV

Bei verschiedenen Elektrokleinstfahrzeugen müssen die blockierten Achsen bzw. das Getriebe erst entriegelt werden und dies ist bei einigen Fahrzeugen sehr schwer bis unmöglich umzusetzen. Deshalb können gesunde Begleitpersonen kaum umsetzen, dass sie in diesem vom Verkehr durch Zeichen 250 ff StVO gesperrten Bereich diese Elektrokleinstfahrzeuge, wie z.B. Elektrorollstühle, schieben.

Dies war meine Beurteilung zur eKFV-Verordnung.

Zur Prüfanforderung und Anforderung an die Fahrdynamik möchte ich nicht eingehen.

5. Fazit

Der Bund Deutscher Radfahrer bittet darum, unsere Anmerkungen nach Bestandsprüfung mit in die Verordnung einzuarbeiten bzw. rechtlich noch zu erweitern. Zuerst sollte aber die vorhandene gesetzliche Hierarchie beachtet werden. Ein besonderes Augenmerk sollte dabei auch das Sozialgesetzbuch einnehmen, welches im öffentlichen Verkehrsraum, und in Bahnhöfen ganz besonders, nicht beachtet wird. Diese Verordnung sollte alle Elektrofahrzeuge einschließen, denn viele Verordnungen führen in der unteren Verwaltungsbehörde zur Verwirrung und im Vollzug meist zu rückläufigen Kenntnissen, die eine Durchsetzung erschweren.

[REDACTED], 04.10.2018

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]