

Berlin, 03.05.2019

Prof. Kurt Bodewig
Kurt.Bodewig@dvw-ev.de

Stellungnahme anlässlich der öffentlichen Anhörung am 08.05.2019, 11:00-13:00 Uhr,

zum Antrag der Fraktion der FDP

„E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen“ (Drucksache 19/8543)

Elektrokleinstfahrzeuge sind neue Verkehrsmittel, denen ein positiver Effekt auf nachhaltige innerstädtische Mobilität zugeschrieben wird. Vor der Zulassung solch neuer Fahrzeuge ist die Auswirkung auf die Verkehrssicherheit kritisch zu prüfen und sind Risiken wissenschaftlich zu bewerten. Der zu schaffende gesetzliche Rahmen muss die staatliche Schutzaufgabe sowohl für die künftigen Nutzer der neuen Verkehrsmittel als auch insbesondere für andere Verkehrsteilnehmer in besonderem Maße berücksichtigen.

Der vorliegende Antrag der FDP-Fraktion widerspricht diesem Auftrag sowohl in Gänze als auch hinsichtlich einzelner Aspekte und ist mit Blick auf die Verkehrssicherheit entschieden abzulehnen.

Im Einzelnen zu den Forderungen des Antrags:

Zu 1. Die Forderung, auf die Verpflichtung zu einer Lenk- oder Haltestange zu verzichten, widerspricht jeglichen Sicherheitsaspekten und physikalischen Grundlagen. Weisen schon Elektrotretroller eine deutlich geringere Systemstabilität als Fahrräder auf, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Bremsverhalten und Bremsweg, so ist bei Fahrzeugen ohne Haltestange die Bremsverzögerung extrem gering. Notbremsungen sind unmöglich, so dass in kritischen Situationen ein Anhalten nur durch Abspringen möglich ist, was wiederum bei Geschwindigkeiten über Schrittgeschwindigkeit völlig unplanbare Risiken mit sich bringt.

Zu 2. a) Die Freizeitklasse

Die Zulassung von Geräten mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über Schrittgeschwindigkeit (6 km/h) auf Gehwegen ist abzulehnen. Die vorgeschlagene Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h entspricht einer schnellen Jogging-Geschwindigkeit (10km in 50min), wobei Bremsverzögerung und Ausweichstabilität deutlich schlechter sind als bei einer Läuferin oder einem Läufer. Bei Kollisionen mit Fußgängern sind durch Stürze schwere Verletzungen zu erwarten, die insbesondere für schwächere Passanten (Kinder oder Senioren) lebensbedrohlich

sein können. Erste Erfahrungen aus dem Ausland mit Todesfällen bestätigen diese Sicht. Ein relevanter Nebenaspekt ist zudem die kaum zu leistende polizeiliche Überwachung der Höchstgeschwindigkeit.

Völlig unverantwortlich ist die Forderung des FDP-Antrags auf Wegfall jeglicher Altersbeschränkung, „um bei dieser niedrigen Geschwindigkeit Kindern möglichst früh den Umgang mit Elektrofahrzeugen nahezubringen“. Die Komplexität und Dauer der kindlichen Mobilitätsbildung ist wissenschaftlich umfangreich erforscht und in der Praxis etwa im Rahmen der schulischen Radfahrausbildung belegt. Abgesehen von der indiskutablen Sicherheitsthematik sei auch auf die zunehmende Problematik mangelhafter Bewegung bei Kindern hingewiesen, zu der ein möglichst frühes „Nahebringen“ des Bewegungsverzichts durch Elektroantrieb völlig kontraproduktiv wäre.

Zu 2. b) Die Pendlerklasse

Es ist nicht nachzuvollziehen, auf welcher Grundlage die Annahme der Geschwindigkeit „der umliegenden Teilnehmer im Radverkehr“ von 25 km/h basiert. Im städtischen Kontext ist als Durchschnittsgeschwindigkeit für Radfahrer von einem Wert deutlich unter 25 km/h auszugehen, und auch Pedelec-fahrende erreichen im Regelfall nicht 25 km/h, da bei Pedelecs die Tretunterstützung bei 25 km/h endet und schon vorher abnimmt, so dass nur mit erheblichem Kraftaufwand diese Geschwindigkeit erreicht wird. Zudem besteht der zentrale Unterschied, dass bei Fahrrad und Pedelec die Fahrgeschwindigkeit mit Tretkraft, beim Elektrokleinstfahrzeug ausschließlich über den E-Motor erreicht wird.

Für die Forderung nach dem Entfall eines Mindestalters gilt das unter 2.a) hierzu aufgeführte, wobei sich die Forderung für die schnelleren Elektrokleinstfahrzeuge hier noch erheblich unverantwortlicher darstellt.

Zu 2. c) Die Sportlerklasse

Bedauerlicherweise nimmt der Antrag der FDP-Fraktion keinerlei Kenntnis vom wissenschaftlichen Forschungsstand. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in ihrer vom Bundesministerium beauftragten „Untersuchung zu Elektrokleinstfahrzeugen“ intensive Tests unterschiedlicher Fahrzeuge und der jeweiligen Fahrdynamik durchgeführt. Die Lektüre des sehr lesenswerten Berichts oder aber ein eigener Praxistest hätte leicht veranschaulicht, dass Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h für die Systemstabilität von Elektrokleinstfahrzeugen vollkommen unangemessen sind. Verbunden mit der vorherigen Forderung nach Wegfall einer Haltestangenpflicht fordert die Antragstellerin hier Elektro-Skateboards und Hoverboards, die mit 45 km/h im öffentlichen Straßenraum unterwegs sind. Es fällt schwer, den Text der Antragstellerin ernsthaft zu kommentieren.

Die Einführung einer solchen Klasse ist entschieden abzulehnen.

Unsere Empfehlungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit

Die Deutsche Verkehrswacht orientiert sich an der Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen und betont vor allem folgende Aspekte:

- Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenk- oder Haltestange gehören nicht in den öffentlichen Straßenverkehr.
- Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf Fußverkehrsflächen nicht zugelassen werden. Sie sind dort eine erhebliche Gefahrenquelle für zu Fuß Gehende.
- Das Absehen von einem Nachweis der Kenntnisse der StVO widerspricht dem Wiener Übereinkommen zum Straßenverkehr und ist auch nicht sachgerecht. Der Nachweis mindestens einer Mofa-Prüfbescheinigung ist zwingend vorzusehen und damit das Mindestalter zur Führung auf 15 Jahre festzulegen.
- Elektrokleinstfahrzeuge, die für den Straßenverkehr zugelassen werden, müssen kraftfahrtversichert sein, um potentielle Verkehrsoffer vor den finanziellen Folgen eines Unfalls zu schützen.

Überlegungen zu Aspekten der Nachhaltigkeit

Hoffnungen werden auf Elektrokleinstfahrzeuge vor allem gesetzt als technisch-innovativer Beitrag zu einer ökologischen Verkehrswende, indem der öffentliche Nahverkehr durch diese Fahrzeuge für die „letzte Meile“ ergänzt und somit ein Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV attraktiver wird. Das Ziel, den Pkw für den innerstädtischen Verkehr ersetzbar zu machen, teile ich, gleichwohl gehe ich nicht davon aus, dass Elektrokleinstfahrzeuge in erheblichem Maße zu einem Umstieg auf den ÖPNV beitragen werden. Zudem dürften reine Pkw-Strecken so gut wie gar nicht durch Elektrokleinstfahrzeuge substituiert werden, sondern vielmehr bislang zu Fuß oder mit dem Leihfahrrad zurück gelegte Strecken.

Eine hohe Durchdringung der Innenstädte mit Elektrokleinstfahrzeugen ist insbesondere aufgrund von Verleihsystemen zu erwarten. Internationale Erfahrungen zeigen, dass die Lebensdauer von Elektrotretrollern bei den meisten Verleihsystemen nur bei 1-3 Monaten liegt, insbesondere wegen der intensiven Beanspruchung des Batteriespeichers. Die damit einhergehende erhebliche Umweltbelastung ist zu berücksichtigen, zumal der Verleih von Elektrokleinstfahrzeugen deutlich aufwändiger als der von Fahrrädern ist, da die Fahrzeuge täglich aufgeladen werden müssen – entweder an stationären Ladestationen oder durch allabendliches Einsammeln, beides mit erheblichen Kosten verbunden. In den vergangenen Jahren gab es in zahlreichen deutschen Städten große Probleme mit Fahrrad-Verleihanbietern, die zu erheblicher Belastung von Innenstädten mit Schrottfahrrädern führte. Vor diesem Hintergrund sollten den Kommunen Instrumente an die Hand gegeben werden, Geschäftsmodelle von Anbietern vorab zu prüfen und nur ausgewählte Anbieter zuzulassen, die ein überzeugendes Wartungs- und Recyclingsystem garantieren und eine Entsorgungsgarantie für den Insolvenzfall abgeben.

Fazit

Schon die im aktuellen Verordnungsentwurf des Bundesministeriums vorgesehene Einbeziehung von 12- bzw. 14 Jährigen bei Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenkstange weist erhebliche Gefährdungsrisiken auf und der Verzicht auf den Nachweis der Kenntnisse der StVO widerspricht dem Wiener Übereinkommen. Ich halte der Nachweis mindestens einer Mofa-Prüfbescheinigung für zwingend und die Festlegung eines Mindestalter zur Führung auf 15 Jahre für notwendig.
Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf Fußverkehrsflächen nicht zugelassen werden.
Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenkstangen gehören nicht in den öffentlichen Straßenraum.

Der Antrag der Fraktion der FDP „E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen“ (Drucksache 19/8543) impliziert massive negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Seine Realisierung wäre unverantwortlich. Vor allem zu Fuß gehende, insbesondere behinderte und ältere Menschen, sowie vor allem Kinder und Jugendliche als Nutzer wären in sehr hohem Maße gefährdet. Ein aggressiven Nutzungskonflikt gegen Fußgänger in den Innenstädten darf nicht zugelassen werden.