

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und
Digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)218-F

Stellungnahme zur 43. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 08.05.2019

06.06.2019/gru

Bearbeitet von
Hilmar von Lojewski

Telefon +49 30 37711500
Telefax +49 30 37711509

E-Mail:
hilmar.lojewski@staedtetag.de

Nur per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Aktenzeichen
66.10.41 D

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung am 8. Mai 2019 zum Antrag der Fraktion der FDP „E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen“; Drucksache 19/8543

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundesregierung hat am 03.04.2019 die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr beschlossen und dem Bundesrat zugeleitet. Eine Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände zu den gegenüber einem Referentenentwurf vom Herbst 2018 maßgeblich geänderten Inhalten des Entwurfs zur Verordnung erfolgte nicht.

Die kommunalen Spitzenverbände haben gemeinsam zu dem ersten Referentenentwurf Stellung genommen. Gegenüber diesem Entwurf wurde der vorliegende Entwurf in wesentlichen Teilen verändert (2. Referentenentwurf vom 26.02.2019). Dieser ist Bestandteil des Regierungsentwurfs geworden. Er sieht in § 12 vor, dass Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h nur auf Gehwegen, auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und in Fußgängerzonen gefahren werden dürfen. Sind solche nicht vorhanden, darf auf baulich angelegte Radwege, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen ausgewichen werden. Der Vorentwurf sah dagegen einheitlich eine bevorzugte Nutzung von Radverkehrsführungen und lediglich eine ausnahmsweise Zulassung für Gehwege vor.

Mitte Mai 2019 soll der Bundesrat über die geplanten Regelungen entscheiden. Wir möchten daher auf mögliche Nachteile der jetzt vorgenommenen Zuweisung öffentlicher Flächen hinweisen und Sie bitten, sich für eine Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung zu verwenden. Ansonsten sind negative Auswirkungen und vermeidbare Personenschäden bei der Nutzung öffentlicher Räume zu erwarten.

Da die Verordnung für Elektrokleinstfahrzeuge insbesondere die Nutzung der Radwege vorschreibt, ist zu bedenken, dass die Radwegeinfrastruktur in vielen Kommunen bereits heute an

die Grenzen stößt. Die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen muss also mit einer Radwegeoffensive einhergehen. Der Bund kann mit dem Ausbau der Radwege an Bundesstraßen vorangehen.

1. Nachhaltige neue Formen der Mobilität stärken – Erprobung ermöglichen – steuernde Instrumente einführen

Generell begrüßen wir neue Entwicklungen in der Mobilität. Auch Verkehrsmittel der sogenannten „Mikromobilität“ können zu einer nachhaltigen Mobilität in den Kommunen beitragen. Insbesondere als Ergänzung zum ÖPNV stellen sie eine zusätzliche Alternative zum Auto dar, können beispielsweise für die Wege von der Haltestelle bis zum Ziel genutzt werden und alle Verkehrsmittel besser miteinander verbinden. In zahlreichen Mitgliedskommunen bestehen hohe Erwartungen an die Wirkungen der Mikromobilität zur Vermeidung motorisierten Individualverkehrs und besseren Vernetzung von Verkehrsarten untereinander. Gleichzeitig besteht aber auch die berechtigte Sorge, dass ein unregelmäßiges Ausrollen der Mikromobilität erhebliche negative Folgewirkungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit bis hin zu vermeidbaren Unfällen mit schweren Verletzungen oder gar Todesfolge nach sich zieht. Daher muss der Verordnungsentwurf überarbeitet werden.

Verkehrsmittel der Mikromobilität werden sowohl individuell als auch im Wege von stationengebundenen und flexiblen Sharing-Systemen neuer Mobilitätsanbieter genutzt. Hinzu treten Leihsysteme für die individuelle oder Gruppennutzung, bspw. im lokalen Tourismus. Für alle Nutzergruppen sind allgemein verständliche Regelungen im öffentlichen Raum geboten, die eine Gefährdung anderer Teilnehmender im Verkehr auf das unvermeidbare Risiko einschränken. Für die Nutzung öffentlicher Räume durch neue Mobilitätsanbieter und Anbieter von Leihfahrzeugen ist eine enge Abstimmung zwischen diesen und den Kommunen zu gewährleisten.

Dem Grunde nach ist für zielführende Regelungen für Elektrokleinstfahrzeuge im öffentlichen Raum zunächst eine Erprobung im Verkehrsversuch für alle Regelungen geboten, die eine Erweiterung gegenüber der Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs zum Gegenstand haben. Das BMVI hält dies auch nicht anders beispielsweise bei der Erprobung des Grünen Pfeils für Fahrräder. Daher sollte sowohl die Öffnung der Nutzung für Elektrokleinstfahrzeuge in allen Gehwegbereichen als auch die Zulassung von lenkerlosen Elektrokleinstfahrzeugen im Wege einer vom BMVI geplanten Ausnahmeverordnung Gegenstand von gesonderten Erprobungen sein.

Bei der Erprobung erscheint eine Differenzierung möglich: Da der politische Willensbildungsprozess in Bezug auf die Elektrokleinstfahrzeuge weit fortgeschritten ist, sollte der Verordnungsgeber die Verordnung so fassen, dass die Nutzung von Gehwegen und Fußgängerzonen durch Elektrokleinstfahrzeuge unter den Zulässigkeitsvorbehalt der Kommunen gestellt wird. Die Kommunen sind nicht bereit, eine vom Verordnungsgeber ohne Erprobung erklärte allgemeine Zulässigkeit ihrerseits infolge von Verkehrssicherheitsproblemen wieder beschränken zu müssen. Zudem billigt der Verordnungsgeber dies den Kommunen bislang gar nicht zu. Anders verhält es sich bei den lenkerlosen Elektrokleinstfahrzeugen. Deren Nutzung im öffentlichen Raum ist ohne Erprobung nicht akzeptabel.

Der Verkehrsversuch soll dazu dienen, Lehren aus der verkehrssichereren Nutzung von Verkehrsmitteln der Mikromobilität zu ziehen und eine Verordnung an den gewonnenen Erfahrungen auszurichten.

Für die Nutzung des öffentlichen Raums durch neue Mobilitätsanbieter geht es darum, die Anforderungen an das Aufstellen und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln rechtssicher zu vereinbaren. Ein erster Verkehrsversuch läuft derzeit in Bamberg. Ein erstes Symposium zur Nutzung solcher Mobilitätsangebote soll im Mai 2019 erfolgen. Belastbare Erkenntnisse aus den Versuchen liegen bisher nicht vor. Uns ist von weiteren Mitgliedern deutliches Interesse signalisiert worden, solche Mobilitätsangebote zu erproben.

Wir anerkennen, dass der Handlungsdruck gegenüber den Anbietern und Nutzern aller Formen der Mikromobilität groß ist, sehen aber ein dringendes Erfordernis, der gesetzgeberischen Sorgfaltspflicht nachzukommen. Hierfür sollten die nationalen und internationalen Erprobungsergebnisse bei der Überarbeitung berücksichtigt, zumindest aber der kommunale Genehmigungsvorbehalt eingeführt werden.

Die mit dem Verordnungsentwurf nun vorgesehene generelle Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen in Fußgängerzonen hätte nach unserer Einschätzung insbesondere negative Auswirkungen, denen begegnet werden muss: Fußgängerzonen sind für einen Einsatz jeglicher Formen der Mikromobilität nicht geeignet. Nutzungsdichte, komplett freie Richtungswahl von zu Fuß gehenden Menschen, die eingeschränkte Mobilität alter Menschen und die nicht gerichtete Mobilität kleiner Kinder würden unvermeidlich zu zusätzlichen Unfällen in diesen Bereichen führen. Dies würde die Eignung der Geräte in Frage stellen und alle Formen der Mikromobilität in Misskredit bringen. Dies müsste auch ein zeitweises Kompletterbot und eine gestaffelte Zulassung zur Folge haben (Madrid). Für eine gestaffelte oder zeitweise Zulassung fehlt in dem Verordnungsentwurf bislang jedoch jede Handhabe. Dies schränkt die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen über Gebühr ein.

Zudem droht eine nachteilige Entwicklung wie bei den Angeboten für flexibles Bikesharing seit 2016. Durch die generelle Freigabe der Fahrzeuge wird eine Verschärfung der Problematik abgestellter Fahrzeuge im öffentlichen Raum, speziell in Gehwegbereichen und Fußgängerzonen erwartet. Ohne regulative Vorgaben würde der Ordnungsgeber das selbst gesetzte und auch von uns ausdrücklich geteilte Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsalternative gefährden.

Den Elektrokleinstfahrzeugen muss ein Verkehrsnetz zur Verfügung stehen, wenn diese tatsächlich einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten sollen. Insofern muss der Ordnungsgeber, wenn er an der ersatzweisen Inanspruchnahme des Straßenraums festhält, Ermächtigungen für die Untersagung für Elektrokleinstfahrzeuge und für Geschwindigkeitsbeschränkungen vorsehen, damit bei schmalen Straßenquerschnitten und daher fehlenden Radverkehrsinfrastrukturen Situationen vermieden werden können, die für die Verkehrssicherheit bedenklich sind. Dies ist auch erforderlich, um bei sich erweisenden Unfallschwerpunkten unverzüglich straßenverkehrsrechtlich tätig werden zu können.

2. Bewertung des Regierungsentwurfes (2. Referentenentwurf vom 26.02.2019)

Der Regierungsentwurf erhöht gegenüber dem 1. Referentenentwurf die Risiken für die Verkehrssicherheit und stellt aus unserer Sicht eine deutliche Verschlechterung dar. Im Rahmen der Regelungen muss insbesondere den berechtigten Interessen der Fußgänger Rechnung getragen werden.

Aus dem Verordnungsentwurf ergeben sich absehbar vermeidbare Konflikte zwischen Fußgängern und Elektrokleinstfahrzeugen, insbesondere in den hochfrequentierten Fußgängerzonen. Neben einer noch nicht abzuschätzenden Zahl individueller und Sharing-Nutzer ist zu

erwarten, dass mit dieser Regelung künftig auch viele Sightseeing-Touren mit Elektrokleinstfahrzeugen durch Fußgängerzonen führen werden, ohne Einfluss auf deren Verlauf nehmen zu können. Dasselbe gilt für die eingangs angeführten gewerblichen Mobilitätsangebote.

Wir fordern daher die Anpassung des Verordnungsentwurfs zugunsten einer starken Steuerungsmöglichkeit der Kommunen in Bezug auf die Zulassung auf Gehwegen bzw. Fußgängerzonen, um den lokalen Bedingungen gerecht zu werden. Der Entzug einer Detailregelung durch die Kommunen kann von uns nicht hingenommen werden, weil Beschwerden, Schadenfälle, Personenschäden und womöglich auch vermeidbare Todesfälle in der öffentlichen Debatte den Kommunen angelastet werden. Bereits heute sind und fühlen sich insbesondere mobilitätseingeschränkte und ältere Personen erheblich durch Fahrräder in Gehbereichen behindert bzw. gefährdet. In den Kommunen werden mit viel Ressourceneinsatz verbundene Planungen für fußgängerfreundliche und barrierefreie Bereiche umgesetzt; eine konsequente Trennung von Fußgängern und Radverkehr ist hierbei ein essentieller Planungsgrundsatz.

Sinn und Zweck von Fußgängerzonen ist es, Passantinnen und Passanten ein Maximum an Bewegungsfreiheit zu ermöglichen und eine hohe Aufenthaltsqualität zu bieten, ohne dass dabei stets auf andere Verkehrsmittel geachtet werden muss (vgl. König in: Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 2 Rn. 29). Deswegen haben Fußgängerinnen und Fußgänger uneingeschränkten Vorrang. Zu berücksichtigen und zu sichern sind hier insbesondere die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, Senioren, blinden und sehbehinderten Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen. Fußgängerzonen stehen bisher daher ausschließlich Fußgängern offen, daneben auch solchen mit Krankenfahrrädern, Rollstühlen, geführten Fahrrädern und „sonstigen Fortbewegungsmittel“ i.S.d. § 24 StVO. Alle anderen Fahrzeuge und Radfahrer sind ausgeschlossen (vgl. König in: Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 2 Rn. 30). Für den Radverkehr oder andere Verkehrsarten, können zeitlich und örtlich beschränkte Ausnahmen vorgesehen werden.

Eine generelle Freigabe für Elektrokleinstfahrzeuge ohne die Berücksichtigung einer Steuerungsmöglichkeit der Kommunen halten wir für nicht vertretbar. Auch eine Freigabe von Fußgängerzonen in den Anliefer- oder Hochfrequenzzeiten, z.B. morgens oder werktags ab 12 Uhr sowie samstags, scheidet auf Grund der Anlieferbewegungen von Lkws bzw. der extremen Fußgängerdichte aus. Ferner hat sich das gesellschaftliche Bedürfnis nach Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien in den letzten Jahren deutlich geändert. Auch nachts weisen zentrale Fußgängerzonen hohe Fußgängerfrequenzen auf. Daher ist eine grundsätzliche Freigabe von Fußgängerzonen für andere Verkehrsteilnehmer abzulehnen. Eine grundsätzliche Freigabe von Fußgängerzonen negiert daher alle Lagebeurteilungen zur Verkehrssicherheit. Diese können sinnvoll nur ortsbezogen von Polizei/Ordnungsbehörden im Rahmen des auszuübenden Ermessens beurteilt werden.

Es ist u.E. mit den Grundsätzen der StVO nicht vereinbar, dass in diesem für Fußgänger geschützten Bereich künftig Elektrokleinstfahrzeuge mit das regelmäßige Schritttempo deutlich und bis zum vierfachen übersteigenden Geschwindigkeiten genehmigungsfrei zugelassen werden, ohne dass dabei die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt werden. Damit bestünden gegenüber dem heutigen Zulassungszustand beispielsweise für Segways im Fußgängerbereich auch keine Regelungsmöglichkeiten der Kommunen mehr, negative Auswirkungen präventiv abzumildern oder den Verkehr auf bestimmten Routen in bestimmten Bereichen zuzulassen.

Zudem werden mit der von der Bundesregierung beschlossenen Regelung Kraftfahrzeuge – worunter auch die Elektrokleinstfahrzeuge mit Geschwindigkeiten <12 km/h fallen – auf Flächen des Fußgängerverkehrs zugelassen, obwohl von diesen grundsätzlich jegliche Art von

Fahrzeugen ausgeschlossen sind. Damit werden Kraftfahrzeuge besser gestellt als Radfahrer, die beispielsweise nur zwischen 21 Uhr und 9 Uhr die Fußgängerzone einer Stadt passieren dürfen. Allein dies zeigt ein nicht hinnehmbares Missverhältnis. Die abweichende generelle Freigabe von Elektrokleinstfahrzeugen wird nach unserer Einschätzung auch negative Auswirkungen auf die Regeltreue im Radverkehr haben. Eine Privilegierung der elektrischen Fortbewegung gegenüber der Fortbewegung mit Fahrrädern erscheint unangebracht.

Ungeachtet dessen werden in der Verordnung Elektrokleinstfahrzeuge <12 km/h mit „Besonderen Fortbewegungsmitteln“ im Sinne von § 24 StVO gleichgesetzt. In diese Vorschrift wurden Fortbewegungsmittel mit elektrischem Antrieb jedoch bewusst nicht aufgenommen. Den besonderen Fortbewegungsmitteln i.S.d. § 24 StVO ist gemeinsam, dass sie ohne wesentliche Gefährdung von Fußgängern dem Gehwegverkehr zugeordnet werden können und nicht motorbetrieben sein dürfen. Andernfalls sind sie als Fahrzeuge zu qualifizieren (vgl. König in: Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 24 Rn. 6). Eine Ausnahme davon wird bisher nur bzgl. elektrischer Krankenfahrstühle gesehen, um Menschen mit Mobilitätseinschränkungen den entsprechenden Zugang zu ermöglichen. Auch daraus ergibt sich, dass eine generelle Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen auf Flächen für den Fußgängerverkehr und insbesondere in Fußgängerzonen nicht angemessen ist, da eine wesentliche Gefährdung nicht pauschal ausgeschlossen werden kann.

Die Festlegung für Elektrokleinstfahrzeuge, bei Belegung der Fußgängerzone in Schrittgeschwindigkeit zu fahren, wird von uns als nicht ausreichend angesehen, um den Nutzungskonflikt hinreichend abzumildern. Dabei weichen die vorgesehenen geschwindigkeitsbegrenzenden Verhaltensregeln zwischen Fahrrad und Elektrokleinstfahrzeug auch inhaltlich voneinander ab. Ferner ist zu beachten, dass das Brems- und Ausweichverhalten von unterschiedlichen Kleinstfahrzeugen (E-Roller, Segways) sehr unterschiedlich ist, diese aber einheitlich freigegeben werden.

Grundlage für den Bundesgesetzgeber ist eine Untersuchung zu Elektrokleinstfahrzeugen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Die Studie der BASt rät von der allgemeinen Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr mit sehr niedrigen Geschwindigkeiten unter 6 km/h ab. Zur Begründung wird das Konfliktpotential mit anderen Verkehrsteilnehmern auf dem Radweg, aber auch auf dem Gehweg mit Fußgängern angeführt. Wenn in der Studie, auf deren Erkenntnisse sich die Verordnung stützt, bereits bei Fahrzeugen unter 6 km/h ein Konfliktpotential auf Gehwegen gesehen wird, muss dies erst recht für Fahrzeuge bis 12 km/h gelten. Das Konfliktpotential ist aufgrund der größeren Geschwindigkeitsunterschiede vielmehr ungleich höher. Selbst wenn man Fahrzeuge unter 12 km/h auf Gehwegen zulässt, sprechen die Ergebnisse der Studie der BASt dafür, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit zumindest die Fußgängerzonen – welche in allen Kommunen sehr unterschiedlich frequentiert sind – nicht generell freigegeben werden dürfen.

Durch die nunmehr zwei Fahrzeugkategorien (<12 km/h, 12km/h bis 20 km/h) mit verschiedenen Regelungen zu den jeweils vorrangig zu nutzenden Verkehrsflächen wird die Verkehrssituation in Kommunen insgesamt sehr unübersichtlich gestaltet. Für die Verkehrsteilnehmer werden die unterschiedlichen Regelungen kaum nachvollziehbar sein. Einerseits soll eine Gleichstellung mit dem Radverkehr erfolgen (wobei die Regelungen zur Radwegbenutzungspflicht, Anzeige von Richtungsänderungen durch Handzeichen und zum Nebeneinanderfahren in Fahrradstraßen für Elektrokleinstfahrzeuge nicht genannt sind), andererseits sollen langsamere Elektrokleinstfahrzeuge wiederum auf Gehwegen und in Fußgängerzonen zulässig sein.

Die Regelungen sind zudem nur schwer verständlich und den Nutzenden nicht vermittelbar, zumal sie keine Führerscheinprüfung abgelegt haben.

Weiterhin kann anhand der äußeren Gestalt der Fahrzeuge nicht erkannt werden, ob ein Fahrzeug zulässigerweise auf dem Gehweg oder in der Fußgängerzone unterwegs ist. Dies wird die Ordnungsbehörden und die Polizei vor erhebliche Vollzugsprobleme stellen. Unverständlich ist auch die Aufteilung für die Alterszulässigkeit der beiden Klassen von Elektrofahrzeugen im Kontext der StVO. Bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen Kinder den Gehweg zum Radfahren benutzen. Bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen die Kinder den Gehweg zum Radfahren benutzen, ab dem 10. Lebensjahr müssen sie auf der Straße Radfahren. Nach der neuen Verordnung dürften Kinder ab dem 12. Lebensjahr dann erneut auf den Gehweg mit dem E-Roller <12 km/h bzw. ab dem 15. Lebensjahr mit E-Roller > 12 km/h fahren. Bereits heute ist die Kontrolle von gemeldeten Störungen durch Fahrräder auf Gehwegbereichen höchst aufwändig und nur schwer zu verfolgen. Die Verordnung unterschätzt daher den hohen Erfüllungsaufwand bei Polizei und Ordnungsbehörden, um zukünftigen Beschwerden, Schadensfällen und Unfällen mit Personenschaden nachzugehen.

Beispiele und die Unfallstatistik aus den USA und Spanien weisen auf ein nicht zu vernachlässigendes Unfallpotential hin, welches von Elektrokleinstfahrzeugen ausgeht. Zahlreiche Gehwege sind in innenstädtischen oder Altstadtbereichen schon heute so schmal oder eng, dass sie den aktuellen Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) nicht entsprechen. Bei der Mitbenutzung durch Elektrokleinstfahrzeuge ist in diesen Bereichen kein konfliktfreier Begegnungsverkehr möglich; Kollisionen sind die zwangsläufige Folge.

Wir möchten ferner darauf hinweisen, dass aus unserem Mitgliedsbereich auch das Fahren von Elektrokleinstfahrzeugen auf Radverkehrsanlagen teilweise als problematisch angesehen wird, da aufgrund der Breiten bestimmter Elektrokleinstfahrzeuge oder auch der Geschwindigkeitsunterschiede (insbesondere bei Gefälle-/Steigungstrecken) Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr besteht. Deswegen muss mindestens auch die Option des Ausschlusses im Einzelfall bestehen.

3. Ausnahmereverordnung für Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenkstange (E-Wheels)

Das BMVI hat angekündigt, eine Ausnahmereverordnung für Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenkstange (z.B. sog. E-Wheels oder Mono-Wheels) ohne weitere Beteiligung des Bundesrates zu erlassen. Eine solche Verordnung lehnen wir ab. Für diese Fahrzeuge muss die fehlende Möglichkeit von Hand zu bremsen, als Ausschlusskriterium für eine generelle Freigabe gewertet werden. Eine Entscheidung über den Einsatz solcher Geräte im Straßenverkehr muss daher zurückgestellt werden, bis Ergebnisse aus einem Verkehrsversuch mit Einzelzulassungen vorliegen. Im Übrigen muss auch das Argument einer potentiellen Eignung solcher Geräte, um Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt zu befriedigen, u.E. zunächst hinter dem Verkehrssicherheitsaspekt zurückstehen.

4. Vordringlicher Änderungsbedarf

Die Abschätzung der Auswirkungen der Verordnung führt zu der einfachen Schlussfolgerung, keine Geschwindigkeits- und Altersdifferenzierung zu verfolgen, die Elektrokleinstfahrzeuge insgesamt auf 20 km/h zu beschränken und die Altersbeschränkung für ihre Nutzung einheitlich auf 15 Jahre festzusetzen.

Zudem sollte die Differenzierung (< 12km/h und 12 – 20 km/h) aufgehoben und eine Zulassungs- und Befahrensregelung je nach Beschaffenheit der verkehrlichen Verhältnisse vor Ort und ggf. auch nur für die Radfahrinfrastruktur durch die Kommunen vorgegeben werden.

Sollte die aus unserer Sicht nicht zielführende Zweiteilung beibehalten werden, bedarf es klar differenzierbarer z.B. farblich unterscheidbarer Versicherungsplaketten, die eine Kontrolle ermöglichen. Zudem müsste dann die Verordnung hinsichtlich der Freigabe von Elektrokleinstfahrzeugen <12 km/h in Fußgängerzonen dahingehend geändert werden, dass diese nur unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse erteilt werden kann. Nur so können die Kommunen ihrer Ordnungsfunktion zur Herstellung der Verkehrssicherheit auch bei der Gestaltung neuer Mobilitätsangebote nachkommen. Eine Freigabe der Fußgängerzonen sollte stets im Ermessen der Kommune liegen. Die Elektrokleinstfahrzeuge sollten, was die zulässigen Verkehrsflächen, Mitnahmeregelungen und die Beschilderung angeht, in Relation zum Gehweg wie Fahrräder bzw. Pedelecs behandelt werden (ähnlich wie in Nachbarländern Schweiz und Österreich). Dies ist erforderlich, um die Nutzung, Akzeptanz und den Vollzug zu vereinfachen.

Die Verordnung sieht darüber hinaus nur die positive Ausweisung für Elektrokleinstfahrzeuge 12- 20 h/km in den Fußgängerbereichen vor. Die Freigabe ist auch um eine Negativbeschilderung zu ergänzen, um in unerwünschten Bereichen die Nutzung einschränken zu können, denn den Straßenverkehrsbehörden muss die Möglichkeit der Ermessensausübung eingeräumt werden, um in berechtigten Fällen zu Gunsten der Sicherheit und Leichtigkeit des Fuß- und Radverkehrs und ggf. auch des Pkw-Verkehrs, Anordnungen treffen zu können. Hierzu müssen auch die entsprechenden Verkehrszeichen zur Verfügung stehen.

Weiterhin erscheint es geboten, die Voraussetzungen in der StVO zu definieren, wo, wann und unter welchen Kriterien Regelungen nach § 10 Abs. 5 der Verordnung erlassen werden können und wenn ja, unter welchen verkehrlichen bzw. verkehrstechnischen Bedingungen diese zu treffen sind. Die 2009 eingeführten Regelungsmöglichkeiten für Skater haben in großen Teilen des Mitgliedsbereichs keine Anwendung gefunden.

§ 12 Abs. 1 der Verordnung sieht nach dem Wortlaut der Norm hinsichtlich Zeichen 250 ein Schieben für beide Fahrzeugkategorien vor. Nach den Erläuterungen zu § 12 auf Seite 42 soll das Verbot nach Zeichen 250 dagegen nur für die Kategorie >12 km/h gelten. Insofern ist § 12 Abs. 1 der Verordnung nicht bestimmt genug. Aus unserer Sicht bedarf es keiner Unterscheidung; das Verbot sollte für alle Elektrokleinstfahrzeuge gelten.

5. Weiterer Änderungsbedarf

Der Entwurf geht davon aus, dass die Betriebserlaubnis für die Elektrokleinstfahrzeuge durch den Hersteller erfolgt. Aus unserer Sicht fehlt die Regelung aus dem StVG, dass bei Verlust der Betriebserlaubnis oder bei Änderungen am Fahrzeug die Kfz-Zulassungsbehörde für die Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis zuständig ist. Dies ist durchaus von Belang, da mit großer Sicherheit über Manipulation Geschwindigkeitsänderungen herbeigeführt werden. Dies wird beide Geschwindigkeitsklassen der Elektrokleinstfahrzeuge betreffen.

Mit Inkrafttreten der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) am 01.03.2007 wurde u.a. § 18 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) aufgehoben. In diesem Zusammenhang wurde in den §§ 2, 3 und 4 FZV der Begriff "Einzelgenehmigung" eingeführt. Der in § 18 Abs. 5 Nummer 2 StVZO verwandte Begriff "Betriebserlaubnis im Einzelfall" (Einzelbetriebserlaubnis) wurde in § 4 Abs. 5 FZV direkt durch den Begriff "Einzelgenehmigung" ersetzt. Die

Begriffe "Einzelgenehmigung" und "Einzelbetriebserlaubnis" wurden dann durch die Begriffsbestimmung in § 2 Nr. 6 FZV zusammengeführt.

Im Entwurf zur neuen Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr wird nun erneut der Begriff "Einzelbetriebserlaubnis" verwendet. Allerdings wird in Satz 1 der Begründung "B Besonderer Teil" zu Artikel 1 § 2 Absatz 1 auch der Begriff "Einzelgenehmigung" gebraucht. Sofern der Begriff "Einzelbetriebserlaubnis" in der Verordnung verbleiben soll, müssten in der Begriffsbestimmung in § 2 Nr. 6 FZV nach dem Wort "Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung" die Wörter "sowie der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr" eingefügt werden.

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3b) der Verordnung muss bei Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis auf dem Fabrik Schild die Genehmigungsnummer der Einzelbetriebserlaubnis angegeben sein. Das Fabrik Schild wird bisher durch den amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr im Rahmen der Begutachtung nach § 21 StVZO ausgestellt. Als Genehmigungsnummer wird von den Genehmigungsbehörden bei Erteilung der Einzelbetriebserlaubnis aufgrund einer Software die nächste freie Nummer zugeteilt. Diese Genehmigungsnummer steht somit bei der Begutachtung nach § 21 StVZO noch nicht fest. Um das Elektrokraftfahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 der Verordnung in Betrieb zu setzen, muss nach der Erteilung der Einzelbetriebserlaubnis durch die Genehmigungsbehörde der amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr erneut aufgesucht werden, damit die Genehmigungsnummer auf dem Fabrik Schild angegeben werden kann. Dies dürfte vom Verordnungsgeber nicht beabsichtigt gewesen sein.

Gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung müssen Elektrokraftfahrzeuge eine Lenk- oder Haltestange von mindestens 500 mm für Kraftfahrzeuge mit Sitz und von mindestens 700 mm für Kraftfahrzeuge ohne Sitz aufweisen. Hier sollte eingefügt werden, dass die genannten Abmessungen für die Höhe der Lenk- oder Haltestange gelten.

Der Entwurf beschreibt im ersten Kapitel, dass Elektrokraftfahrzeuge, da sie zusammengeklappt und leicht mitgenommen werden können, für den Zu- und Abgang im ÖPNV (Stichwort "letzte Meile") genutzt werden können. Diesen Begründungsteil bitten wir dahingehend anzupassen, dass dies nur für „Gepäckstücke“, also Fahrzeuge, die zusammengeklappt mitgeführt werden, gilt. Die Mitnahme von Kraftfahrzeugen (und damit auch Elektrofahrzeugen) im ÖPNV ist grundsätzlich verboten. Ausnahmen bestehen nur unter engen Voraussetzungen für Elektroscooter von mobilitätseingeschränkten Menschen. Bei Segways und anderen großen Geräten mit Verletzungsgefahr ist das Verbot einleuchtend. Bei fahrradähnlichen Fahrzeugen wird zukünftig zu prüfen sein, ob die Regeln über die Mitnahme von Fahrrädern analog angewendet werden kann. Diese Prüfung ist anhand der Beförderungsbedingungen vorzunehmen.

Ferner nimmt die Begründung Bezug auf eine "Umverteilung von Flächen". Die Frage ist im Hinblick auf den Pkw-, Rad- und Fußverkehr in vielen Kommunen relevant. Der Entwurf, mit dem binnen kurzer Zeit eine zusätzliche neue Verkehrsart eingeführt werden soll, vereinfacht diese Flächenzuteilung nicht, sondern schafft zusätzliche Probleme, indem sie insbesondere den Radfahrern und Fußgängern Flächenkonkurrenz macht. Im Kontext der Flächendiskussion ist spätestens mit einer Elektrokraftfahrzeuge-verordnung dringend eine rechtliche Grundlage geboten, um den Kommunen Regulierungsmöglichkeiten gegenüber Verleihsystemen einzuräumen. Wird der öffentliche Straßenraum vollständig für gewerbliche Leihsysteme genutzt, muss dies klar einer Sondernutzung zugeordnet werden, für deren Flächenzuordnung Privilegierungsmöglichkeiten geschaffen werden können.

6. Positionen des Bundesrats

Die kommunalen Spitzenverbände begrüßen, dass sich der Verkehrsausschuss des Bundesrats eine Reihe der Positionen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände zu Eigen gemacht hat. Mit den Änderungsvorschlägen des Ausschusses des Bundesrats erscheint das Inkrafttreten der Verordnung akzeptabel; diese müssen allerdings insgesamt Eingang in die Verordnung finden:

- § 10 Abs. 3 und 4 müssen gestrichen werden; die Freigabe von Fußwegen und Fußgängerzonen für die Kategorie bis 12 km/h wird abgelehnt. Die straßenrechtliche Begründung wird voll unterstützt: Die Widmung für den Fußverkehr kann nicht durch eine straßenverkehrsrechtliche Regelung (§ 10 Absatz 3 der Verordnung) auf Elektrokleinstfahrzeuge bis 12 km/h ausgedehnt werden.
- Zur Freigabe von Radfahrwegen und Seitenstreifen außerorts ist festzustellen, dass keine Nutzung zulässig sein darf, wenn es keine Infrastruktur für Elektrokleinstfahrzeuge gibt.
- Die Straßenverkehrsbehörden sind zu ermächtigen, für das Befahren von anderen Verkehrsflächen (abweichend von § 10 Absatz 1 und 2 der VO) Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen zu dürfen. Ein Verkehrsschild für diese Ausnahmen wird ausdrücklich begrüßt.
- Die Straßenverkehrsbehörden sollen (abweichend von § 10 Absatz 1 bis 4) das Befahren von zulässiger Infrastruktur verbieten können. Dies ist in einem neuen § 10 Abs. 6 zu regeln.

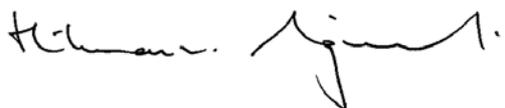
Die kommunalen Spitzenverbände erwarten, dass sich der Bundesrat den Mehrheitsvoten seines Verkehrsausschusses anschließt.

7. Zusammenfassung

Um eine schnell umsetzbare Lösung zu verwirklichen sind einschließlich der Ausführungen unter Punkt 6 u.E. folgende Änderungen an der Verordnung vorzunehmen:

- Stärkung der Nahmobilität bei Berücksichtigung der berechtigten Interessen der Fußgänger. Das bedeutet, dass der Ordnungsgeber Gehwege und Fußgängerbereiche nicht generell freigeben darf.
- Dies muss vielmehr den kommunalen Straßenverkehrsbehörden im Wege einer Regulierung der Elektrokleinstfahrzeuge im Einzelfall überlassen bleiben. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Gehwegnutzung, die Freigabe von Fußgängerzonen und die Zulassung von Leihanbietern.
- Zudem sollte von einer Unterscheidung in zwei Geschwindigkeits- und Zulassungsklassen abgesehen und ein einheitliches Alter für das Führen von Elektrokleinstfahrzeugen ab dem 15. Lebensjahr eingeführt werden.
- Lenkerlose Elektrokleinstfahrzeuge (Ausnahmeverordnung) dürfen erst nach einem erfolgreichem Verkehrsversuch und Evaluation über drei Jahre eingeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski