



Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstr.20, 13357 Berlin

www.fuss-ev.de Facebook @fussverkehr.de Twitter @fussverkehr_de

Medienkontakt: 0163 – 1833 508 roland.stimpel@fuss-ev.de

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)218-G

Stellungnahme zur 43. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 08.05.2019

Elektrokleinstfahrzeuge aus Sicht des Fußverkehrs

*Stellungnahme FUSS e.V. für den
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages
zur Anhörung am 8.5.2019*

1. Fahrbahnen und Radwege: Neue Mobilitäts-Chancen – Alternativen zum KfZ

Elektrokleinstfahrzeuge auf Fahrbahnen und Radwegen sind aus Sicht des Fußverkehrs ähnlich zu beurteilen wie Fahrräder: Es sind schlanke, leise, emissionsfreie, bei niedriger Geschwindigkeit und geringem Gewicht ungefährlichere Fahrzeuge als herkömmliche KfZ. Längere Strecken lassen sich teils zu Fuß und teils per Elektrokleinstfahrzeug zurücklegen, insbesondere mit geliehenen.

Als Alternative zum herkömmlichen KfW sind Elektrokleinstfahrzeuge auf Fahrbahnen und Radwegen aus Sicht des Fußverkehrs zu begrüßen sowie mit ausreichendem und sicherem Raum zu fördern, vorzugsweise mit breiten Rad- und EKF-Wege sein. Wo dafür kein Platz ist, benötigen sie Sicherheit auf Fahrbahnen. Wirksamstes Mittel hierfür ist Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, das aus Sicht des Fußverkehrs zahlreiche weitere Vorzüge bietet (Unfallschutz, Emissionsminderung, leichtere Fahrbahnquerung und mehr).

Regulierungsbedarf deutet sich beim Thema Abstellen auf Gehwegen an. Dieses ist für individuelle Fahrräder bisher nach allgemeiner Rechtsauffassung frei. Für kommerzielle Leihräder differieren Rechtsauffassungen und kommunale Praxis. Mit der von Unternehmen angekündigten großen Zahl von Leihrädern wächst der Druck auf die Gehwege, die als Abstellraum dienen. Hier sollten der Gesetz- und Verordnungsgeber regeln, dass das kommerzielle Abstellen von Rädern in größerer Zahl und Dichte nicht Gemeingebrauch, sondern erlaubnispflichtige Sondernutzung ist.

2. Gehwege: Elektrokleinstfahrzeuge als Mobilitätshemmer

Wer Gehwege für andere Verkehrsmittel freigibt, hemmt und gefährdet einen Großteil aller Verkehrsteilnehmer: Laut MID 2017 werden in Deutschland 22 % aller Wege vollständig zu Fuß zurückgelegt; in vielen Städten haben Fußgänger höhere Verkehrsanteile als Autofahrer, Bus- und Bahnbenutzer oder Radfahrer. Auch diese

gehen mehr oder weniger oft zu Fuß, nicht zuletzt zu und von Haltestellen, Bahnhöfen, Park- und Abstellplätzen.

Motorfahrzeuge mit oder ohne Lenkstange sollten hier nicht zugelassen werden. Für lenkstangenlose Fahrzeuge wie Hoverboards, Hovershoes und Monowheels hat das BMVI eine Ausnahmeverordnung angekündigt, die nach letztem Stand ihre Zulassung bis 12 km/h auf Gehwegen vorsah. Dies hätte auf Verkehrssicherheit und Mobilität gleiche Auswirkungen wie die Zulassung von Lenkstangen- Fahrzeugen (E-Roller).

Elektrokleinstfahrzeuge auf Gehwegen schaffen Unsicherheit, nehmen Raum, mindern die Flächeneffizienz und Verkehrskapazität, verwandeln regulierungsfreie Räume in verrechtlichte Kontrollzonen, stören Einzelhandel und Tourismus und verschärfen bei ihrer voraussichtlichen Nutzergruppe Gesundheitsprobleme. Fahrzeuge auf Gehwegen verstoßen gegen drei Prinzipien der Verkehrspolitik, zu denen in allen Parteien und Nutzergruppen Konsens besteht: Die Fahrzeuge nehmen weit mehr Mobilitäts-Optionen, als sie selbst neu schaffen. Sie verringern die Systemeffizienz, statt sie zu vergrößern. Zudem vergrößern sie Unfallrisiken, statt sie einzudämmen. Im Einzelnen:

1. Neue Gefahren im bisher sicheren Raum

Bisher sind Gehwege die sichersten Verkehrsräume. Das Statistische Bundesamt erfasst keine Unfälle zwischen Fußgängern, da sich dies nicht lohne. Elektrokleinstfahrzeuge würden diesen Zustand grundlegend ändern.

Nach dem vorliegenden Beschlussantrag der FDP-Bundestagsfraktion soll es drei Klassen von Elektrokleinstfahrzeugen geben. In der „Freizeitklasse“ bis 12 km/h wären alle nach § 24 Abs. 1 StVO zur Gehweg-Nutzung verpflichtet. Für die „Pendlerklasse“ bis 25 km/h beantragte die FDP-Fraktion für Elektrokleinstfahrzeuge eine analoge Anwendung der für Fahrrad-Regelungen § 2 Abs. 5 StVO. Dies würde bedeuten: Kinder im Alter bis zehn Jahren dürften auf dem Gehweg Motorfahrzeuge bis 25 km/h nutzen, Kinder bis acht Jahren müssten das sogar.

Der Verordnungsentwurf des BMVI sah (Stand 6.5.) eine Klasse bis 12 km/h vor, deren Fahrer mindestens zwölf Jahre alt sein und den Gehweg nutzen müssen. 12 km/h entsprechen dem dreifachen mittleren Schrittempo. Zwar verweisen FDP und BMVI darauf, dass ihre Fahrer in der Nähe von Fußgängern auch selbst nur Schrittempo fahren und dem Fußverkehr Vorrang geben sollten. Dies ist aber so wenig zu erwarten, wie es heute beim zugelassenen Radverkehr auf Gehwegen der Fall ist (Kinder und Begleitpersonen und für Radfahrer freigegebene Gehwege). Auch setzen sich beide Vorlagen nicht damit auseinander, dass Fußgänger plötzlich Richtung und Tempo wechseln oder unerwartet aus Häusern oder von der Fahrbahn hervortreten können.

Zudem erfordert das neue Geschwindigkeitsniveau auf den Geh- und Fahrwegen erhöhte Aufmerksamkeit und Wahrnehmungsbereitschaft sowie höhere Reaktions- und Bewegungsfähigkeit. Viele Fußgänger können dies jedoch physisch und kognitiv gar nicht leisten, insbesondere Hochbetagte, Kinder und Menschen mit physischen und kognitiven Behinderungen. Für sie wäre der Gehweg kein sicherer Raum mehr, den sie ohne Begleitung nutzen können.

Auch von Benutzern der Elektrokleinstfahrzeuge ist nach vorliegenden internationalen Erfahrungen teils kein angemessenes Verhalten zu erwarten. Die erste, die 2018 auf einem Gehweg in Spanien eine Fußgängerin tötete, hatte beim Fahren auf ihr Smartphone gestarrt. Beim jüngsten Todesfall in Frankreich im April 2018 hatte der Rollerfahrer den Vorrang des querenden Fußgängers missachtet.

2. Mobilitäts-Vernichtung: Effizienz- und Kapazitätsverlust auf der „letzten Meile“

Elektrokleinstfahrzeuge auf Gehwegen vernichteten viel mehr Mobilität, als sie für ihre Nutzer generieren. Reine Gehwege sind sehr kapazitätsstarke Verkehrsachsen. Besonders in hoch verdichteten Gebieten bilden sie als letzte oder einzige Meilen (z.B. in Fußgängerzonen) das Rückgrat der Verkehrs-Infrastruktur. Auch wer ansonsten Auto, Bahn, Bus oder Fahrrad fährt, nutzt sie hier intensiv. Mit der Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen würden diese Wege deutlich an Leistungskraft und Effizienz einbüßen. Der Flächenbedarf steigt überproportional zur Geschwindigkeit; bei 12 km/h ist er etwa zehnmal so groß wie bei 4 km/h.

Viele Gehwege sind zu schmal. Für konfliktfreien Begegnungsverkehr zu Fuß nennt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen eine minimale Wegbreite von 2,50 m; bei schnelleren Fahrzeugen müssten es noch mehr sein. Schon die 2,50 m werden auf vielen Gehwegen gar nicht erreicht und von Kommunen bewusst unterschritten.

Heute extrem leistungsstark sind auch die zahlreichen Kreuzungs- und Begegnungsorte von Fußgängern: Sie erfordern meist kein Warten aufeinander, keine Vorgeh-Regeln oder gar Ampeln. Mischen sich in den dichten Fußgänger-Begegnungsverkehr schnellere Fahrzeuge, dann sinkt die Kapazität der Kreuzungspunkte drastisch. Alle werden ausgebremst.

Auch abgestellte und herumliegende Elektrokleinstfahrzeuge können auf Gehwegen zum Verkehrshindernis werden, besonders in den von Verleihern gebildeten Fahrzeug-Clustern. Leihfahrzeuge in größerer Zahl und Konzentration sollten daher nur auf kommunal definierten Sondernutzungsflächen oder am Fahrbahnrand abgestellt werden dürfen.

Fazit: Die Zulassung fahrender und in größerer Zahl abgestellter und abgelegter Elektrokleinstfahrzeuge führt zu Staus an Gehwegen und Kreuzungen. Sie mindert die Effizienz der wichtigsten Infrastruktur für die „letzte Meile“. Sie schwächt die Leistungsfähigkeit der heute kapazitätsstärksten Wege und vernichtet Mobilität.

3. Regulierung und Verrechtlichung: Der Zwang zur Gehweg-Verkehrsordnung

Für das Verhalten von Fußgängern auf Gehwegen enthält die StVO keinerlei Regeln. Diese sind unnötig, denn Fußverkehr reguliert sich selbst, in der Regel intuitiv. Gehwege entsprechen damit einem freiheitlichen Ideal: Zu Fuß darf sie jeder ohne

Voraussetzungen und Einschränkungen benutzen. Fahrzeuge dürfen hier nicht rollen; ansonsten sind Gehwege ein verkehrsregelfreier Raum.

Beim Hinzukommen schnellerer Fahrzeuge würden Regulierungen unvermeidlich, z. B. Ausweichpflichten, Rechtsgehgebot, Zeichengebung beim Richtungswechsel und ein Verbot des Nebeneinandergehens, sprich Gänsemarsch-Zwang. Vorrangfragen wären zu klären: Gilt Rechts vor Links, Längs vor Quer, braucht es auf dem gemischten Geh- und Fahrweg Schilder, Bodenmarkierungen oder Ampeln? Bei Enge drängen sich Einbahn-Regelungen auf.

Solche Regeln müssten erlassen und vermittelt werden; analog zum Führerschein und zur Fahrradschulung würde für 80 Millionen Menschen in Deutschland eine Gehschulung nötig; unbegleitetes Gehen ohne ein solches Zertifikat ginge mit Haftungsrisiken und Sanktionen einher. Polizei und Ordnungsämter hätten eine sehr umfangreiche neue Aufgabe.

4. Verlust für viele – Gewinn für wenige

Der Widerstand Elektrokleinstfahrzeuge auf Gehwegen ist so stark, weil so viele Menschen Mobilität und Sicherheit verlieren würden. Menschen mit eingeschränktem Wahrnehmungs- Reaktions- und Bewegungsvermögen wären auf gemeinsamen Verkehrsflächen mit Elektrokleinstfahrzeugen derart gefährdet, dass sie teils nur noch mit Begleitung mobil sein könnten. Auch alle anderen Fußgänger wären in ihrer Sicherheit beeinträchtigt sowie in ihrer Mobilität und Bewegungsfreiheit beschränkt.

Wir erkennen auf der anderen Seite keinen Mobilitätsgewinn durch die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeug mit 12 km/h Maximaltempo. Diese Fahrzeuge wären deutlich langsamer als Fahrräder, die heute von Kindern ab 8 Jahren auf Radwegen und Fahrbahnen genutzt werden dürfen und ab 10 Jahren genutzt werden müssen. Mit 12-km/h-Fahrzeugen auf Gehwegen würden deren Nutzer kein Ziel schneller erreichen als heute mit dem Fahrrad, viele Ziele dagegen spürbar langsamer. Sie sind nicht mobilitäts-erhöhende Verkehrsmittel, sondern auch nach den Worten von Anbietern Spielzeuge.

5. Internationale Praxiserfahrungen und Konsequenzen

Österreich

2018 Gehweg-Zulassung, 2019 Rücknahme durch den Nationalrat. Kommunen können Gehwege im Einzelfall freigeben. Wien: Konzessionierung von Leih-Anbietern, Pflicht zu Abstell-Stationen, automatische Drosselung auf Schrittgeschwindigkeit an Orten hoher Dichte

Dänemark, Tschechien

Keine Gehweg-Zulassung

Spanien

2018 Gehweg-Zulassung, nach tödlichem Gehweg-Unfall im August 2018 teils völliges kommunales E-Roller-Verbot (Madrid), 2019 leichte Lockerung, jedoch keine Wiedenzulassung auf Gehwegen.

Frankreich

2018 Gehweg-Zulassung, 2019 Rücknahme durch die Ministerin für Verkehr angekündigt. Bei Verstoßen Geldbuße € 135,-

USA (San Francisco)

Entfernung aller Leihfahrzeuge durch die Stadt, Konzessionierung von zwei Anbietern.

Peru

Zunächst Gehweg-Zulassung, nach schweren Unfällen 2019 Rücknahme

Mittelbare Konsequenzen von Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen

Gesundheit: Verfettung auf der letzten Meile

E-Roller auf Gehwegen sollen je nach Verordnungs- und Gesetzentwurf ab 12 Jahren (BMVI) oder ohne Altersgrenze (FDP) gefahren werden können. Ihre Nutzer wären damit vor allem Kinder und Jugendliche, die schnellere Fahrzeuge nicht benutzen dürfen. In dieser Gruppe haben Bewegungsmangel und Übergewicht drastisch zugenommen; davon betroffen sind rund 12 Prozent der Kinder bis 10 und rund 16 Prozent der 11- bis 17-jährigen. Gerade diese wenig bewegungsfreudigen Gruppen dürften Elektrokleinstfahrzeuge als willkommenen Anlass nehmen, noch weniger zu gehen und radzufahren. Deren Zulassung für Kinder und Jugendliche könnte auch das Motto tragen: Verfettung auf der letzten Meile.

Stationärer Einzelhandel: Verlust von Publikum

Dem vom Online-Handel ohnehin bedrohte stationäre Einzelhandel würde weiter beeinträchtigt, wenn die Gehwege oder Fußgängerzonen vor Ladengeschäften unsicherer und unkomfortabler würden. Gewinner im stationären Handel wären allenfalls Center. Das Verhalten ihrer Betreiber gibt einen deutlichen Hinweis darauf, was Wege attraktiv macht: Auf ihren langen Gängen könnten sie längst Elektrokleinstfahrzeuge zulassen. Aus wohlerwogenen Gründen tun sie das nicht.

Tourismus: Das Ende des Flanierens

Stadt-Touristen und Stadtbummler sitzen mehrheitlich nicht im Bus oder auf dem Leihrad, sondern wollen flanieren – Stadt genießen, Gebäude bestaunen, fotografieren, shoppen. Frankreich verbietet jetzt E-Roller auf Gehwegen, weil Paris und andere Städte ihre Boulevards bewahren möchten.

Elektrokleinst-Spielzeuge: Schulhöfe öffnen!

Wir teilen die verbreitete Auffassung, dass Elektrokleinstfahrzeuge mit 12 km/h Geschwindigkeit zu langsam für Radwege und Fahrbahnen sind. Wir halten es aber für ein Fehlschluss, dass sie deswegen zwingend auf Gehwege müssen. Gerade weil sie deutlich langsamer sind als Fahrräder, bringen sie gegenüber diesen keinen Mobilitätsgewinn. Auch in Anbieterkreisen werden sie eher als Spielzeuge denn als Verkehrsmittel aufgefasst. Sie gehören also auf Spiel- und nicht auf Verkehrsflächen. Das ist vergleichbar mit dem Fußballspiel: Hierzu suchen ältere Kinder und Jugendliche Bolzplätze auf, nicht Gehwege. Zeigt sich ein hinreichendes Bedürfnis nach jugendlichem Spiel mit Elektrokleinstfahrzeugen, dann kann und sollte auch dieses auf geeigneten Flächen erfüllt werden, etwa auf nachmittags dafür geöffneten Schulhöfen.