



Redigiertes Wortprotokoll der 43. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 8. Mai 2019, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Cem Özdemir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt Seite 4

Antrag der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen

Elektrokleinstfahrzeuge

BT-Drucksache 19/8543

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Ausschuss für Tourismus

Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen

Berichterstatter/in:

Abg. Dr. Christoph Ploß [CDU/CSU]

Anlage Stellungnahmen A-Drs. 19(15)218-A-H Seite 31

**Mitglieder des Ausschusses**

| | Ordentliche Mitglieder | Stellvertretende Mitglieder |
|-----------------------|--|---|
| CDU/CSU | Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Ludwig, Daniela Obner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus | Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Tebroke, Dr. Hermann-Josef Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai |
| SPD | Burkert, Martin Herzog, Gustav Klare, Arno Korkmaz, Elvan Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias | Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hartmann, Sebastian Hitschler, Thomas Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils |
| AfD | Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang | Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Schulz, Uwe Wildberg, Dr. Heiko |
| FDP | Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd | Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank |
| DIE LINKE. | Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas | Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia |
| BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN | Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela | Krischer, Oliver Nestle, Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus |



Liste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 8. Mai 2019, 11.00 Uhr
im Saal E 600 des Paul-Löbe-Hauses

Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a. D.
Deutsche Verkehrswacht e.V.

Siegfried Brockmann
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Hilke Groenewold
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.

Christian Kellner
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

Prof. Dr.-Ing. Karsten Lemmer
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)

Hilmar von Lojewski
Deutscher Städtetag

Prof. Dr.-Ing. Eckehard Fozzy Moritz
Innovationsmanufaktur GmbH

Roland Stimpel
FUSS e.V.

Lars Zemke
Electric Empire – Bundesverband Elektrokleinfahrzeuge e.V.



Tagesordnungspunkt

Antrag der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen

Elektrokleinstfahrzeuge

BT-Drucksache 19/8543

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich begrüße Sie herzlich zu der 43. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, der heutigen öffentlichen Anhörung zu dem Antrag der FDP-Fraktion „E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen“, Drucksache 19/8543.

Ich darf zu unserer Anhörung ganz besonders unsere Gäste und die Sachverständigen herzlich begrüßen. Ich beginne mit Herrn Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a.D., in diesem Hause noch allen gut bekannt, jetzt in seiner Eigenschaft als Vertreter der Deutschen Verkehrswacht hier; Herrn Siegfried Brockmann vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft; Frau Hilke Groenewold vom Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband; Herrn Christian Kellner vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR); Herrn Prof. Dr. Karsten Lemmer vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt; Herrn Hilmar von Lojewski vom Deutschen Städtetag, der hier aber alle kommunalen Spitzenverbände vertritt; Herrn Prof. Dr. Eckehard Fozzy Moritz – ich nehme an, er kommt gleich noch –; Herrn Roland Stimpel von FUSS e.V. und Herrn Lars Zemke vom Electric Empire – Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.

Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese sind als Ausschussdrucksachen 19(15)218 A-H verteilt worden und liegen hier aus. Sie sind aber auch im Internet abrufbar.

Zum Ablauf der Anhörung, für die die es noch nicht kennen:

Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben

soll. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen, müssen es aber nicht. Man kann auch nur eine Frage stellen. Die Fragesteller können außerdem in einer Fragerunde höchstens zwei Sachverständige befragen. Auch da gilt natürlich, dass man auch nur einen Sachverständigen oder eine Sachverständige fragen darf. Aufgrund eines Beschlusses unseres Ausschusses bitte ich die Fragesteller, sich auf die vorgesehene Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Als Hilfestellung wird oben die abgelaufene Zeit auf den Monitoren in der Deckenampel angezeigt. Unsere Sachverständigen haben eine Redezeit von fünf Minuten pro Frage. Anschließend folgt der jeweils nächste Fragesteller. Wir gehen insgesamt von einem Zeitrahmen von ungefähr eineinhalb Stunden aus, das heißt wir wollen um 12.30 Uhr fertig sein. Es sind zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. Von der öffentlichen Anhörung werden wir – wie üblich bei unseren öffentlichen Anhörungen – ein Wortprotokoll erstellen, das auch allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Diese Anhörung wird zudem im Parlamentsfernsehen auf Kanal 2 zeitversetzt am 9. Mai ab 14.00 Uhr übertragen und ist im Internet abrufbar. Die erste Fragerunde beginnt mit der Fraktion der CDU/CSU. Herr Dr. Ploß, Sie haben das Wort!

Abg. **Dr. Christoph Ploß** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren, wir haben hier schon viel über das Thema Elektrokleinstfahrzeuge und die damit verbundene Legalisierung gesprochen und waren weitestgehend auch übereingekommen, dass die Elektrokleinstfahrzeuge eine wichtige Rolle spielen, zumal in einer Großstadt, wenn wir über die erste und letzte Meile reden, gerade auch in der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern. Ich nenne mal ein Beispiel. In meiner Stadt Hamburg gibt es viele gute U-Bahn- und S-Bahn-Stationen, für viele erreichbar, aber einige wohnen zum Beispiel zwei oder drei Kilometer entfernt. Da kann es mit der Legalisierung von Elektrokleinstfahrzeugen natürlich dazu führen, dass diese Menschen sagen, sie fahren die zwei Kilometer zur U-Bahn-Station mit einem E-Scooter oder E-Tretroller, fahren dann mit der Bahn in die Innenstadt und gehen dann dort zur Arbeit oder machen etwas anderes. Das sind Personen, die jetzt häufig das Auto genommen haben, weil sie sagten, die zwei, drei Kilometer sind zu weit. Auch im ländlichen Raum können die



Elektrokleinstfahrzeuge natürlich eine wichtige Rolle spielen, weil wir dort logischerweise ein nicht ganz so dicht vertaktetes Verkehrsnetz und Angebot wie im großstädtischen Raum haben.

Meine beiden Fragen gehen in dem Zusammenhang an Herrn Prof. Lemmer, dessen Stellungnahme ich mir natürlich mit Interesse durchgelesen habe. Dort sprechen Sie von weiterem Forschungsbedarf zum Aufkommen und zum Zulassen neuer innovativer Mobilitätsformen und Verkehrsmittel, wie zum Beispiel der E-Roller. Da würde mich interessieren, welche Erkenntnisse und Forschungen es schon in Bezug auf Interaktion und Kooperation verschiedener Verkehrsteilnehmer gibt, zum einen motorisiert und zum anderen auch nichtmotorisiert.

Meine zweite Frage geht auch an Sie. Sie haben auch in Ihrer Stellungnahme und in anderen Papieren dargelegt, dass einer der Schwerpunkte Ihrer Forschung die Forschung an intermodalen Verkehrskonzepten ist. Hier würde mich auch interessieren, für unsere künftige Arbeit im Verkehrsausschuss, wo Sie weiteren Regulierungsbedarf sehen. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Danke sehr! Die Sachverständigen notieren sich jeweils die Fragen! Dr. Spaniel für die AfD-Fraktion, bitte!

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Meine Frage geht an Herrn Kellner vom DVR. Pkw haben eine Bremsverzögerung von ungefähr 9 bis 11 m/s², Fahrräder etwa 6,5 m/s² und die von der Bundesanstalt für Straßenwesen untersuchten Elektrokleinstfahrzeuge haben dort Werte gehabt, die teilweise deutlich unterhalb 3,5 m/s² liegen. Und das war als ein Schwellwert bezeichnet worden. Insbesondere betroffen sind davon eben Hoverboards, E-Scooter oder auch Fahrzeuge ohne Lenkstange, diese Monowheels. Die Frage an Sie ist jetzt konkret: Wie ist die Sicherheit dieser Fahrzeuge in Bezug auf die Kollisionsgefahr mit anderen Verkehrsteilnehmern und vor allen Dingen im Verhältnis zum Fahrrad zu sehen? Es geht ganz konkret darum, dass diese Fahrzeuge dann eine Bremsverzögerung haben, die teilweise nicht einmal halb so hoch ist, wie die eines Fahrrades und dadurch natürlich ein höherer Abstand zu wahren ist oder eben eine niedrigere Geschwindigkeit zu fordern ist.

Die zweite Frage geht an Herrn Prof. Lemmer.

Welchen Einfluss haben denn die neuen Elektrokleinstfahrzeuge auf andere Mobilitätsarten? Verdrängen diese etwa Mobilitätsformen wie Fußgänger oder Radfahrer? Oder wird es nach Ihrer Erfahrung eher so sein, dass zusätzliche Angebote auch zusätzliche Mobilität erzeugen? Wenn ich bisher – das wurde gerade von dem Kollegen angedeutet – von der Schnellbahnhaltestelle eher so 500 Meter oder 5 Minuten akzeptiere, kann ich zukünftig mit der gleichen Logik und dem gleichen Weg meinen Wohnort auch weiter weg von dieser Haltestelle legen und damit eben durch die Nutzung von E-Scootern auch mehr Verkehr erzeugen. Wie beurteilen Sie diesen Effekt, den es da geben könnte? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke sehr! Kollege Klare bitte für die SPD-Fraktion.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Herr Vorsitzender vielen Dank! Als ich heute Morgen – ich muss jetzt sagen „first mile“ nicht „last mile“ – 1,3 Kilometer von meiner Wohnung hierher gelaufen bin, bei schönstem Wetter – Laufen geht übrigens auch, man muss nicht elektrisch fahren, man kann auch laufen, bei 1,3 Kilometern wunderbar übrigens –, habe ich mir überlegt, welche Fragen stelle ich denn heute hier. Und ich will an Prof. Bodewig und an Herrn Brockmann eine Frage stellen, mit etwas unterschiedlicher Akzentuierung. Dann bitte ich, die zu beantworten. Wie muss eine Regelung aussehen, welche Elemente muss sie enthalten, damit wir das, was da mit Sicherheit kommen wird – wir werden es nicht aufhalten, wir werden es nicht verbieten, das will ja auch keiner –, regulatorisch unter Sicherheitsaspekten und Versicherungsaspekten wirklich vernünftig in den Griff bekommen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollegin Kluckert bitte für die FDP-Fraktion!

Abg. **Daniela Kluckert** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Wir als FDP-Fraktion fordern schon seit langem, dass diese Arten von Fahrzeugen auf deutschen Straßen zugelassen werden. Sie sind auch in allen Ländern um uns herum bereits zugelassen. In Wien, Paris, Madrid fahren diese Fahrzeuge bereits. Nur Deutschland tut sich sehr schwer. Jetzt haben wir eine Verordnung vorgelegt bekommen, die wiederum auch nicht alle Fahrzeugklassen umfasst. Beispielsweise sind die kleinen, agilen Fahrzeuge davon ausgenommen. Aber



auch hier sehen wir, auch von deutschen Unternehmen, einen Innovationsschub in Richtung zu neuen Fahrzeugen, wie zum Beispiel dem E-Einrad oder anderen Dingen, die leider eben von der vorliegenden Verordnung nicht erfasst werden. Deswegen können wir uns hier auch heute ausschließlich über E-Scooter unterhalten. Wir sehen in der vorliegenden Verordnung für E-Scooter einen deutschen Sonderweg, den wir hier einschlagen und der auch deswegen an einigen Stellen wenig praktikabel erscheint. Der Verband Electric Empire hat sich ja auch deshalb gegründet.

Deswegen frage ich Sie, Herr Zemke: Wie bewerten Sie denn diesen einzigartigen Sonderweg des BMVI, der hier eingeschlagen wird, der ja auch durch die Geschwindigkeit, die zugelassen werden soll, aber auch durch Besonderheiten, die die Fahrzeuge aufweisen müssen, gekennzeichnet ist? Welche Nachteile erfahren denn Ihrer Meinung nach Hersteller und auch Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen in Deutschland aus Ihrer Sicht durch die Regelungen des BMVI, die hier vorgesehen werden?

Und als zweite Frage: Sie beklagen in Ihrer Stellungnahme, dass der Verordnungsentwurf den bereits auf deutschen Straßen existierenden Regelungen nicht gerecht wird und auch keine klimafreundliche Gestaltung der Mobilität zulassen würde. Deswegen: Was wäre denn Ihrer Meinung nach eine praxisnahe Regelung, die diesem Wunsch nach Mobilität für die letzte Meile, und damit der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, gerecht werden würde? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Wagner bitte für die Fraktion DIE LINKE.!

Abg. **Andreas Wagner** (DIE LINKE.): Herzlichen Dank! DIE LINKE. betrachtet den Gehweg als Schutzraum für die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Neben jüngeren und älteren Fußgängern bewegen sich auf diesen Flächen auch Menschen mit Sehbehinderungen und Fahrradfahrer im Kindesalter, die über wenig Fahrpraxis verfügen und Gefahrensituationen schwer einschätzen können. Diese Gruppen der Verkehrsteilnehmer gilt es vor Kollisionen mit motorisierten Verkehrsmitteln, wie E-Scootern, zu schützen. Für DIE LINKE. sind Elektrokleinstfahrzeuge, die auf Radwegen fahren, insbesondere auf der letzten Meile, eine umweltschonende Mobili-

täsalternative zum motorisierten Individualverkehr, die zu einer sozialökologischen Verkehrswende beitragen kann, sofern im Gegenzug Autofahrten entfallen. Die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs ist jedoch im hohen Maße von der zur Verfügung gestellten Infrastruktur abhängig. Nur wenn es eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes gibt, können der Rad- und Fußverkehr, aber auch die Elektrokleinstfahrzeuge, ihr Potenzial für eine nachhaltige Mobilität entfalten.

Ich habe zwei Fragen an Frau Groenewold und Herrn Stimpel. Zum einen: Wie schätzen Sie die derzeitige Kapazität der Gehwege für das aktuelle Verkehrsaufkommen ein? Und welchen Einfluss hätte die Freigabe von Gehwegen für Elektrokleinstfahrzeuge auf diese Kapazität? Was würde das für die Mobilität der Zufußgehenden bedeuten?

Und die zweite Frage: Welche Erfahrungen wurden mit Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen im Ausland gemacht? Nach unserer Kenntnis wurden Elektrokleinstfahrzeuge auf Gehwegen in Peru verboten. In Frankreich ist ein Verbot geplant. Können Sie etwas zu den Hintergründen sagen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke sehr! Kollege Gastel bitte für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bevor ich zu den eigentlichen Fragen komme: Ich glaube, wenn man sich die ganze Historie dieser geplanten Verordnung anguckt, dann zeigt es, wie man Politik eben nicht machen sollte. Nämlich erst kommt eine sehr bürokratische Regulierungsvorlage zu einem sehr späten Zeitpunkt, nachdem die meisten europäischen Länder bereits ihre Regelungen erlassen haben. Dann kam plötzlich völlig überraschend die Gehwegnutzung rein – keiner weiß, warum eigentlich –, was wirklich die Akzeptanz dieser Kleinstfahrzeuge, die wir haben wollen und die wir brauchen, wenn wir das Thema ernst nehmen, sehr massiv gefährdet hat und gefährdet hätte, wenn sie noch weitergekommen wäre. Und jetzt ist auch noch die pünktliche Verabschiedung im Bundesrat daran fast gescheitert. Wir sehen auch große Chancen, und deswegen sehen wir es mit Bedauern, wie das ganze gelaufen ist.

Zwischenruf ohne Mikrofon.



... Liebe Kollegin, ich habe drei Minuten, wie alle anderen auch und wie ich das in Bewertung und Fragestellung aufteile, bleibt alleine mir überlassen.

So sollte man es nicht machen. Wir hoffen, dass das Ganze jetzt auf einen guten Weg kommt, weil die Kleinstfahrzeuge eine Chance sind, für die städtische, aber nicht nur für die städtische Mobilität, für eine weitere Alternative zum Auto im Bereich von Kurzstrecken.

Meine erste Frage richtet sich jetzt deswegen auch an die Bundesregierung, und zwar im Hinblick darauf, dass jetzt diese Gehwegnutzung rausfallen soll. Es sind ja noch nicht alle Fragen in dem Kontext beantwortet. Zum Beispiel die Frage: Sollen die Kommunen weiterhin Gehwege durch eine Ausschilderung für die Kleinstfahrzeuge freigeben können oder fliegt auch das raus? Dann in dem Kontext, auch was die Altersgrenze angeht und auch die Ausnahmereordnung für Fahrzeuge ohne Lenk- und Haltestange, das hat alles mit dem einen Thema „Herausnahme der Gehwegnutzung“ zu tun.

Meine zweite Frage richtet sich an den Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband: Sie haben in Ihrer schriftlichen Vorlage geschrieben, dass Sie sich eine eigene Klasse vorstellen können, bis 6 km/h für Menschen mit Behinderung, um deren Mobilität zu erleichtern. Wenn Sie da bitte genauer ausführen können, unter welchen Bedingungen Sie sich das vorstellen können. Und auch welche Hoffnungen Sie damit verbinden und für welchen Kreis von Personen Sie sich ein solches Fahrzeug vorstellen können. Sie hatten ja auch geschrieben, dass die dann auf dem Gehweg fahren können sollen. Deswegen ist es sicherlich keine ganz einfache Vorlage oder kein ganz einfacher Vorschlag, nach der Debatte, die wir in den letzten Wochen hatten.

Vorsitzender: Vielen Dank! Professor Lemmer, an Sie habe ich drei Fragen gezählt. Sie haben das Wort, bitte!

Prof. Dr. Karsten Lemmer (Deutsches Zentrum f. Luft- und Raumfahrt e.V. – DLR): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das übergeordnete Ziel ist es a) Mobilität sicherzustellen und b) dies auch nachhaltig zu gestalten. Also Klimaschutz, Lärm in urbanen Räumen, hierfür brauchen wir einfach eine Offenheit für neue Mobilitätsformen, um

auch Alternativen zum Kraftfahrzeug zu realisieren. Es gibt noch relativ beschränkte Erkenntnisse über multimodales und intermodales Verkehrsverhalten. Viele unterschiedliche Elemente des Verkehrssystems, sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite, können eben das Verkehrsverhalten signifikant beeinflussen. Dabei gibt es insbesondere zwei Aspekte. Das eine sind technische Möglichkeiten, technische Aspekte. Das Zweite ist auch das Thema der Akzeptanz, Das heißt, wie gehen die Menschen am Ende damit um. Diese Sachen muss man miteinander betrachten, vergleichen. Nicht alles was geht, wird dann auch entsprechend gewollt und auch nicht alles wird genutzt. Anreize können das verändern. Im urbanen Raum ist es so, dass bei den Elektrokleinstfahrzeugen, neben Fahrrad, Auto, ÖPNV, die Nutzung zunehmen wird. Es gibt die Beobachtung, dass unser Mobilitätsbedürfnis ansteigend ist. Es macht dort Sinn, auch nach Alternativen zu schauen und Alternativen zu realisieren. Was bei Elektrokleinstfahrzeugen sehr attraktiv ist, ist das Verhältnis von bewegender und bewegter Masse. Das heißt, die Fahrzeuge sind von der Masse her relativ klein, wenn sie einen Menschen transportieren, ist die Nutzleistung recht gut. Oder anders formuliert: der Energiebedarf ist relativ niedrig, was dieses System dort durchaus sehr interessant macht. Das heißt, Elektrokleinstfahrzeuge können andere Verkehrsträger auf der letzten Meile erschließbar machen, sie können angespannte Raumsituationen durchaus entlasten und auch einen Beitrag zur Senkung von CO₂-Emissionen realisieren. Auch das Potenzial der Stärkung von Inter- und Multimodalität kann dort entsprechend realisiert werden. Randbedingungen dafür sind natürlich, dass das Thema „Mitnahme im ÖPNV“ geregelt ist, dass es geklärt ist, dass eben auch Leihkonzepte, Geschäftsmodelle adäquat entsprechend abgebildet werden und auch die Nutzung des öffentlichen Raumes grundsätzlich geklärt ist. Auch kleine Fahrzeuge müssen irgendwo abgestellt werden. Manchmal werden sie sozusagen abgestellt, aber es gibt auch in unserer Bevölkerung Menschen, die eben sie nehmen, werfen, weil sie sind relativ leicht. Es gibt dort Beobachtungen, insbesondere auch aus anderen Ländern. Das heißt, also auch dieser Umgang ist entsprechend zu berücksichtigen.

Auch muss man schauen, das ist bauartbedingt: Sind Elektrokleinstfahrzeuge – ich sage jetzt mal



ganz bewusst – „unsicher“, wenn sie im öffentlichen Verkehrsraum auf nicht motorisierte, verletzte Verkehrsteilnehmer treffen. Das hängt von der Relation der Differenzgeschwindigkeit und der Massen ab. Aber, wie gesagt, es gibt keine Mobilitätsform, die absolut sicher ist. Auch das müssen wir dabei berücksichtigen. Die Frage ging ja auch in Richtung Forschung: was müsste man denn eigentlich tun, um dieses genauer zu beleuchten? Zum einen würde ich das mal als proaktive Unfallforschung überschreiben wollen. Das heißt, zu schauen: was sind eigentlich kritische Situationen, wie gehen Menschen damit um? Wir machen so etwas im DLR schon heute, indem wir uns an Kreuzungen in Städten 24 Stunden, 7 Tage die Woche anschauen, wie Menschen ihre Infrastruktur benutzen, mit welchen Mitteln sie unterwegs sind und was dabei kritische Situationen sind, die nicht zwingend zu Unfällen, aber zu Beinahe-Unfällen führen. Ich glaube, dass das ein ganz wichtiger Aspekt ist.

Elektrokleinstfahrzeuge haben relativ wenig Spielraum für fahrzeugeigene Sicherheitssysteme. Also Airbag ist vielleicht sehr beschränkt an der Stelle, Rückhaltesysteme – wird auch sehr schwierig sein. Das heißt, wir brauchen ein integriertes Sicherheitskonzept und Sicherheitssystem. Auch da besteht Forschungsbedarf. Kritische Situationen, die wir heute von Radfahrern kennen, Tote-Winkel-Unfälle, insbesondere mit Lkw – dort gibt es heute Lösungen. Auch über die Themen „Fahrzeug - Fahrzeug“, „Fahrzeuginfrastruktur“, „Verkehrsteilnehmer - Verkehrsteilnehmer - Kommunikation“, hier sind Lösungen und Ansätze, auch für die Zukunft, über die Forschung zu erschließen.

Auch ein Thema ist, wo eigentlich Elektrokleinstfahrzeuge mit anderen Verkehrsteilnehmern real zusammentreffen. Das eine ist die Diskussion, wo sie fahren, oder wo sie, entsprechend der Verordnung, fahren sollen. Die Frage ist aber auch, wie Menschen dieses benutzen. Also dieses ist auch zukünftig zu beobachten und zu bewerten, in Form von Reallaboren und realen Anwendungen.

Auch das Thema „Mobilitätsverhalten“ ist sehr wichtig. Es war ja die Frage: Welche Effekte hat das? Gibt es Verdrängungseffekte? Subsidiert sozusagen der Kleinroller nur den Fußgänger oder das Fahrrad? Haben wir mehr Mobilitätsverhalten? Hier gibt es Forschungsansätze, mit denen

das auch untersuchbar ist, als begleitende Beobachtung, zu gucken, wie ist das Mobilitätsverhalten? Es gibt Studien zur Mobilität in Deutschland, die recht gute Aussagen treffen, mit Stichproben über das Mobilitätsverhalten, über einen langen Zeitraum hinweg. Auch diese begleitende Beobachtung ist für die Zukunft sehr wichtig, auf der Forschungsseite, um daraus die entsprechende Ableitung zu ermöglichen.

Vielleicht eine kleine Bemerkung am Rande. Wenn man das Beispiel „Sicherheit auf Autobahnen“ betrachtet, haben wir Untersuchungen gemacht, was sind Ursachen für Unfälle in kritischen Bereichen oder auf kritischen Autobahnen. Insbesondere auf der A 2 haben wir das realisiert. Jetzt werden Sie sagen: Elektrokleinstfahrzeuge haben doch nun gar nichts mit der Autobahn zu tun. Aber das Ergebnis dieser Forschungsarbeiten war, dass es eben nicht nur eine Ursache gibt, sondern sehr viele Ursachen. Ich glaube, auch das muss man hier bei solchen neuen technischen Systemen betrachten. Es wird nicht nur einen bestimmten Unfalltypus geben, es wird eben auch nicht nur eine kritische Situation geben, die Ursachen können sehr vielfältig sein, in Abhängigkeit von Witterungsbedingungen, von Fahrbahnoberflächen. Die Fahrzeuge haben typischerweise kleine Räder. Die werden ein anderes Unfallverhalten haben, als zum Beispiel Fahrräder mit großen Rädern. Solche Sachen genauer zu untersuchen, multikriterielle Untersuchungen, ich glaube, da gibt es einen sehr starken Forschungsbedarf für die Zukunft.

Vorsitzender: Danke! Herr Zemke, Sie hatten zwei Fragen. Bitte!

Lars Zemke (Elektric Empire - Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.): Guten Morgen an den Vorsitzenden und auch an die Runde! Für mich ist es jetzt nicht ganz so einfach, hier einfach mal frei zu reden, weil ich glaube, alle gucken jetzt auf mich, was habe ich zu sagen. Ich sitze ja hier „auf der dunklen Seite“. Ich möchte erstmal so anfangen: Ich begrüße erstmal, dass jetzt eine Verordnung kommt und ich hoffe, die geht in der nächsten Woche auch durch, damit Elektrokleinstfahrzeuge endlich auf deutschen Straßen fahren dürfen.

Punkt 2 ist für mich ganz wichtig. Ich war in der letzten Woche auf der Micromobility-Expo in



Hannover und habe mir das angehört und angesehen. Ich habe auch von vielen Herstellern Rückmeldungen bekommen, wie sie die die Verordnung sehen. Daraufhin zielt ja auch die Frage nach den Nachteilen für Hersteller und für Nutzer ab. Das ist natürlich aktuell eine Verordnung, die wirklich sehr scharf formuliert ist und wo man als Hersteller ziemlich hohe Ansprüche für die ABE erfüllen muss, also an das Bremssystem, das Lichtsystem und auch für das manipulationssichere Softwareteil. Da würde ich zum einen erstmal den Hinweis geben, dass es ja aktuell diese Geräte gibt. Und aufgrund der aktuellen Diskussionen leert gerade jeder seine Lager und bietet Roller an, die zukünftig nicht diese Kriterien erfüllen werden. Das geht jetzt also an jeden, der dieses Schnäppchen sieht, der denkt „Ach, ich kaufe jetzt einen Roller und Ende Juni/Anfang Juli kann ich damit fahren“. Das ist in meinen Augen jetzt die größte Gefahr, da diese Geräte nicht versichert sind. Ich brauche ja – wie alle wissen – eine Versicherung, wenn ich diese ABE habe, und bin dann gegen Unfälle versichert und kann einen Haftpflichtschaden regeln. Diese Fahrzeuge werden dann keine Haftpflichtschadenregulierung haben. Deswegen haben wir uns dann auch überlegt, unser Positionspapier vorzustellen, was ähnlich ist, wie das Positionspapier der FDP. Und es ist aus meiner Sicht auch relativ logisch, wenn man sich mit den Fachleuten in unserem Bereich unterhält, dass man Elektrokleinstfahrzeuge dem Fahrrad gleichstellt. Das ist jetzt auch keine neue Idee. Zum Beispiel Ende April hat es Österreich gemacht, die stellen das gleich. Und das würde aus meiner Ansicht genau das erfüllen, dass man sagt, man nimmt hier möglichst viele Leute mit und man grenzt nicht möglichst viele Leute aus – wie es jetzt gerade bei uns ist. Viele werden dann, wenn die Verordnung kommt, weiterhin ohne Versicherung fahren. Unwissenheit spielt dabei sicherlich auch eine Rolle. Andere werden es bewusst machen – das lasse ich hier jetzt offen. Aber generell ist es so: es wird passieren. Also wenn unterschrieben wird, werden sich diese Geräte ja nicht in Luft auflösen. Der Markt wird sich in diesem ersten Jahr dann sicherlich auch regulieren, denn es wird dann im ersten Schritt mehr Geräte geben, die diese ABE haben. Aber letztendlich wird es zu Unfällen kommen. Deswegen ist eben unsere Forderung, oder wir würden uns das wünschen, dass man hier mit mehr Weitblick heran-

geht und einfach sagt: Ein Pedelec zum Beispiel fährt bis 25 km/h, es gibt keine Helmvorschrift und die Versicherung geht über die normale Haftpflichtversicherung, also man braucht keine Extraversicherung abzuschließen. Elektrofahrzeuge, Elektroroller, die nur 20 km/h fahren sollen, brauchen eine Versicherung, brauchen eine ABE. Diese ABE wird zum Beispiel nur beim S-Pedelec aufgerufen, da muss man die haben, da gibt es eine Helmpflicht und da muss man auf der Straße fahren, nirgendwo anders.

Was ich noch sagen wollte, zu der Gehwegdiskussion: Ja, wir begrüßen es, dass der Gehweg da jetzt rausgestrichen wird. Aus unserer Ansicht ist das eine Sollbruchstelle. Denn wenn jetzt wirklich etwas passiert, wenn die Verordnung in Kraft tritt, wird jeder sagen „Wir haben es euch im Vorfeld gesagt“. Aber letztendlich ist es aus meiner Sicht so: der Gehweg ist ein Schutzraum und der Gehweg ist in der Form ja auch Schutzraum für Kinder. Und Kinder nutzen auch jetzt schon diese Fahrzeuge, ob Sie es wollen oder nicht, auch diese Fahrzeuge. Hoverboards zum Beispiel sind ja Geräte ohne Lenkstange, das wird hier immer mit Lenkstange in Bezug gebracht, aber die meisten Hoverboards sind ohne Lenkstange. Und diese Kinder, wo sollen die fahren? Herr Stimpel hatte in seiner Stellungnahme geschrieben, die sollen auf den Schulhof. Ja, aber mein Sohn hat bis vor kurzem noch Basketball auf seinem Schulhof gespielt, der ist jetzt geschlossen worden – ich weiß nicht, wegen Randalen oder weil die Schule einfach aus versicherungstechnischen Gründen gesagt hat, jetzt ist hier wieder Schluss. Also wo sollen die Kinder

Zwischenruf ohne Mikrofon.

Lars Zemke (Elektric Empire - Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.): Richtig! Und es gibt zum Beispiel auch Gemeinden, die haben nur eine Bundesstraße und die haben nur einen Gehweg. Also sage ich jetzt „Mein Kind, auf den Gehweg darfst du mit deinem Hoverboard zukünftig nicht, fahr auf der Bundesstraße!“.

Ich denke, hier sollte man mit Augenmaß rangehen und nicht immer nur alles wegregulieren. Ich habe auch so das Gefühl, aktuell haut jetzt jeder, der noch ein Problem mit der Verkehrspolitik hat, es jetzt hier mit rein. Ja klar, es gibt Gefahren und es gibt aber auch Situationen, die man sicherlich



mit einer gewissen Flexibilität auch regeln kann. Deswegen freuen wir uns, dass es jetzt losgeht und dass wir dann hoffentlich in der nächsten Woche diese Verordnung bekommen, dass dann Fahrzeuge auf die Straße kommen.

Die Verleiher werden ja die ersten sein, die dann in der Form da antreten und – ich sage mal – Vorbildfunktion haben. Dazu würde ich noch gerne sagen, die Geräte stehen ja nicht nur rum und werden dann durch die Gegend geschmissen, sondern die Verleiher sammeln die ab 22.00 Uhr ein. Die werden dann in entsprechenden Hallen gewartet, die werden überprüft, die werden geladen, die liegen nicht über Nacht rum oder irgendjemand kommt morgens um 4.00 Uhr aus der Diskothek und fährt dann noch ein bisschen, wie auch immer, „under influence“ Roller. Sondern das wird ja gerade damit unterbunden. Auch das möchte ich zu bedenken geben. Da sollte man einfach mal reinschauen. Ich habe in vielen Fällen auch das Gefühl.... Stellen Sie sich einfach dem Gerät, probieren Sie es einfach mal aus, wenn es dann legal ist. Es ist nicht so schlimm, wie viele denken!

Zu den Unfällen. Die meisten Unfälle mit den Rollern passieren den Nutzern selbst, weil sie sich im Vorfeld nicht genug darüber informiert haben und weil sie es nicht ausprobiert haben. Und erst im zweiten Schritt, und da gibt es leider noch nicht so viele Studien. Aber zum Beispiel kann ich jedem ans Herz legen, die Portland- oder die Austin-Studie mal zu lesen. Da kann man ganz klar sehen, dass in den meisten Fällen die Fahrer selbst die Opfer sind. Die haben keinen Helm getragen. Wir vom Verband empfehlen jedem Fahrer, einen Helm zu tragen. Das ist einfach besser. Im Bereich des Fahrrades wird es ja auch angenommen, da wird es auch nicht gesetzlich geregelt, sondern die Leute sagen einfach „Safety first und die fahren mit einem Helm“. 3 Minuten 20, ich denke, ich bin jetzt durch. Ich hoffe die Fragen, Frau Kluckert, habe ich soweit beantwortet. Ich würde mir wünschen, vielleicht noch die eine oder andere Frage zu bekommen, denn ich habe noch ein bisschen was zu sagen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich würde vorschlagen, dass wir mit Frau Groenewold weitermachen. Sie haben auch zwei Fragen gestellt bekommen.

Hilke Groenewold (Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.): Die erste Frage kam von Herrn Wagner zur Gehwegnutzung. Generell möchte ich als Sprecherin für den Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband sagen, dass Deutschland durch die Verpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit auf Gehwegen sehr viel gemacht hat, damit diese auch immer mehr barrierefrei sind. Das begrüßen wir sehr und das hat die selbstständige Mobilität für Blinde und Sehbehinderte sehr erhöht. Generell ist es aber auch so, dass der Gehweg an sich auch durch Zusatznutzung, durch gemeinsame Geh- und Radwege oder „Radfahrer frei“, oder jetzt auch Kinder auf Fahrrädern auf Gehwegen immer mehr aufgeweicht wurde und vor allen Dingen auch die vorgeschriebenen Breiten der Verkehrswege von 2,50 Meter nach der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen oft nicht eingehalten sind. Deshalb sind wir prinzipiell dagegen, bis auf für Kinder natürlich, dass die Gehwege für fahrende Fahrzeuge freigegeben werden. Und Elektrokleinstfahrzeuge hätten im höchsten Maße auch insgesamt Blinde und Sehbehinderte, weil sie die natürlich weder hören noch sehen können, beeinträchtigt. Aber man muss auch wissen, dass Menschen, die sehbehindert sind, die nicht durch einen langen Stock gekennzeichnet sind, auch nicht für die anderen Verkehrsteilnehmer erkennbar sind – also sie können die Gefahr nicht einschätzen und können auch keinen Blickkontakt aufbauen. Das heißt, sie sind nochmal in besonderem Maße gefährdet. Außerdem muss man auch hinzufügen, dass es nicht nur Blinde- und Sehbehinderte betrifft, das betrifft Kinder, die auf dem Gehweg rumstromern und nicht sozusagen stromlinienförmig auf dem Gehweg gehen, aber auch abgelenkte Personen oder auch verletzte Personen oder kranke Personen. Die sind insgesamt auf den Schutzraum, auf den sicheren Gehweg angewiesen. Das ist jetzt die erste Frage.

Also ich würde gerne Herrn Stimpel antworten lassen, was im europäischen Ausland ist. Diese Frage ging an uns beide und Herr Stimpel ist da, glaube ich, in diesem Punkt besser informiert.

Herrn Gastel würde ich gerne antworten, dass sich da im Moment auch unsere Stellungnahme.... in der Synopse diesbezüglich war etwas offen, weil das eine komplexe Fragestellung ist. Die Fragestellung war die: Also wir würden eigentlich gerne



eine Ausnahme für Menschen vornehmen wollen, die eine Gehbehinderung haben, damit die auf dem Gehweg fahren dürfen, mit Nachweis des Bedarfes, aber mit einem Tempolimit von 6 km/h. Denn es gibt Personen – und es gab auch Zuschriften an den Behindertenbeauftragten der Bundesregierung dazu –, die darauf angewiesen wären. Also natürlich muss man wissen, welche Person ist so gehbehindert, dass sie gleichzeitig so ein labiles Gerät fährt. Aber wir wollen das nicht ausschließen. Es gibt Personen, für die dieses Gefährt ein Zugewinn an Mobilität und Teilhabe sein kann. Das wollen wir nicht ausschließen. Es ist klar, dass es kompliziert ist.

Also Herr Gastel, da kann ich leider nicht zufriedenstellend antworten. Ich glaube auch nicht, dass es mit einem Schwerbehindertenausweis gekoppelt sein kann oder muss. Aber ich würde denken, dass man diese Klausel – gerade auch, weil wir mit dem VDK gemeinsam eine Stellungnahme erarbeitet haben, der ja alle Menschen mit Behinderung und ältere Menschen im Fokus hat – auch mit berücksichtigen sollte.

Eine Sache noch: Gehweg und parkende Fahrzeuge dieser Klasse. Das geht unseres Erachtens gar nicht. Da muss auch die Verordnung restriktiv vorgeben, wie Kommunen das zu handhaben haben. Ich weiß jetzt nicht, wie die Entscheidungsbefugnisse da sind. Aber die Verordnung muss ganz klar einen Ausschluss für das Parken auf Gehwegen vorsehen. Denn gerade diese Fahrzeuge.... also das merkt man schon bei Leihfahrrädern, die stehen wild im Weg. Das ist für meine Kollegen und für Blinde und Sehbehinderte wirklich eine große Gefahr. Diese E-Roller fallen um und das war es. Es sind wirkliche Stolperfallen und die sind vor allen Dingen vor 22.00 Uhr wegzuräumen, also die dürfen nicht bis 22.00 Uhr bleiben.

Vorsitzender: Der Vorsitzende ist ja zur Neutralität verpflichtet, aber wenn ich mir diese Anmerkung erlauben darf: beim Fahrrad gibt es ja erfolgreiche Verleihsysteme und nicht ganz so gut funktionierende Verleihsysteme. Vielleicht kann man sich an den Erfolgreichen orientieren, dann vermeidet man die Wiederholung von Fehlern.

Ich würde vorschlagen, dass wir mit Herrn Kellner weitermachen. Bitte!

Christian Kellner (Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)): Vielen Dank! Ich begrüße auch von mir aus alle Anwesenden! Ich möchte zunächst für das Thema „Verkehrssicherheit“ plädieren. Alle Mobilitätsformen, die wir im Straßenverkehr haben oder die wir künftig haben werden – also auch wir denken, es muss dringend geregelt werden. Insofern freuen wir uns auch, wenn dann eine gute Regelung verabschiedet werden sollte. Alle Regelungen müssen dem entsprechen, dass wir mit dem menschlichen Leben und mit dem Menschen auch gut umgehen. Wir haben uns deshalb auch der Strategie „Vision Zero“ verpflichtet, wie die Bundesregierung ja auch. Insofern sind wir da, glaube ich, alle einig, dass wir Fortschritte nur dann erzielen können, wenn wir gleichzeitig auch weniger Verkehrstote und Verkehrsverletzte haben. Die Situation innerorts sieht ja so aus, dass wir im Moment rund 500 Tote innerorts in Deutschland haben, und dass das eine Situation ist, die uns natürlich in keiner Weise zufriedenstellen kann.

Die Elektrokleinstfahrzeuge. Ich bin hauptsächlich nach der Technik gefragt worden. Da muss man schon zwischen denjenigen, die eine Lenk- und Haltestange haben und denen, die das nicht haben, unterscheiden. Ich möchte daran erinnern, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen, die ja dazu eine verdienstvolle Studie gemacht hat, die Geräte ohne Lenk- und Haltestange gar nicht weiter untersucht hat, weil sie gesagt hat, sie haben eine eingeschränkte Manövrier- und Bremsfähigkeit und vor allem auch eine eingeschränkte Beherrschbarkeit. Infolgedessen wollen sie das erstmal gar nicht in den Fokus nehmen. Ihrer Meinung nach gehörten diese Geräte auch nicht in den öffentlichen Straßenverkehr, sondern in den Schonraum. Dem schließen wir uns uneingeschränkt an. Also auch wir denken, dass diese Geräte – im Moment jedenfalls – im Straßenverkehr nichts zu suchen haben.

Anders sieht es bei den Elektrokleinstfahrzeugen mit Lenk- und Haltestange aus, die keine Fahrräder sind und auch keine Fahrräder sein können, auch keine Pedelecs, die mit Pedelecs schwer vergleichbar sind, weil sie nämlich Kraftfahrzeuge sind. Sie werden ohne eigene Körperkraft bewegt und entsprechen daher dieser entsprechenden Definition und haben damit natürlich auch, wie wir finden – und das ist ja auch, Gott sei Dank, von



dem Bundesminister schon so vorgeschlagen worden – auf den Gehwegen in der Regel nichts zu verloren. Wir könnten uns vorstellen, dass bis zu 6 km/h Schrittgeschwindigkeit – denn Schrittgeschwindigkeit ist ungefähr 6 Stundenkilometer – zuzulassen. Das hat der Bundesminister nun ganz abgeräumt. Er hat gesagt: Nein, auf den Gehwegen eigentlich gar nicht mehr, sondern auf den Radwegen. Da stellt sich dann in der Tat die Frage, und danach bin ich ja auch gefragt worden, wie es denn im Verhältnis Elektrokleinstfahrzeuge mit Fahrrädern steht. Natürlich ist die Kraftübertragung komplett anders, allein aufgrund der Rädergröße. Und wir müssen auch sagen, dass die BAST festgestellt hat, dass Elektrokleinstfahrzeuge ein erhöhtes Unfallpotenzial haben, beim Fahren um Kurven, beim Bremsen und beim Fahren über unebene Böden. Das heißt, da haben wir bestimmt eine besondere Herausforderung, die natürlich jemandem, der das benutzt, relativ schnell, würde ich mal vermuten, auch eingängig ist, und dann kann er das sicherlich auch mit sehr viel Freude ausleben. Allerdings, wenn wir sagen, diese Geräte sollen hauptsächlich auf Radwegen benutzt werden können, weil es der Gehweg eben nicht sein soll, dann wissen wir auch, das kann natürlich auch genauso der Schutzstreifen sein oder das kann der Radfahrstreifen sein. Das kann theoretisch natürlich dann auch die Fahrbahn sein. Bezogen auf Kraftfahrzeuge haben wir eigentlich eine sehr gute Regelung, da können wir uns beispielsweise an einem Mofa orientieren. Da gehen wir von der Mofa-Prüfbescheinigung aus. Wir sagen, ein Mofafahrer, oder eine Mofafahrerin, muss 15 Jahre alt sein und muss die Mofaprüfbescheinigung haben. Das stellen wir uns für Elektrokleinstfahrzeuge gleichermaßen vor, weil wir da „mehrere Fliegen quasi mit einer Klappe schlagen“. Zum einen haben wir eine Altersgruppe, der wir auch wirklich zutrauen, sich im Straßenverkehr – wie gesagt, möglicherweise sogar auf der Fahrbahn, wenn es keinen Radweg gibt – zu bewegen. Wir wissen aus der Entwicklungspsychologie über das Verhalten von Kindern, die Wahrnehmung von Kindern, relativ gut Bescheid. Wir haben Sorge, dass Kinder, die mit 20 km/h dann möglicherweise helmlos auf der Fahrbahn, auf dem Schutzstreifen fahren, einer großen Gefahr ausgesetzt sind. Und das sollten wir uns eigentlich nicht zumuten. Ich glaube, damit würden auch die Geräte sehr schnell in Verruf geraten und

einen Ruf bekommen, der eigentlich dieser Mobilitätsform gar nicht zugemutet werden kann, sondern wir sollten sie eigentlich dann schon dieser Altersgruppe überlassen. Wir haben vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat auch mit Verbänden und auch mit Herstellern gesprochen, die eigentlich sehr deutlich machen, dass eigentlich ihre Zielgruppe gar nicht so sehr im Bereich der Kinder liegt, sondern eher bei 18+, 16+. Insofern haben wir da in den Gesprächen, bezogen auf Jüngere, gar keinen großen Widerstand gehabt. Das ist auch das Manko in dem Verordnungsentwurf des Bundesministeriums. Wir wünschen uns schon sehr, dass man hier noch dazu kommt, sich das Alter nochmal genauer anzuschauen und dass man nicht eine neue Altersgruppe einzieht, wo wir doch dann schon jetzt hier bei den Schnelleren die Vierzehnjährigen haben. Dann sollte man es doch so machen, wie wir es bereits im Verkehrsrecht geregelt haben. Wir brauchen keinen weiteren Flickenteppich, sondern eine klare Regelung, an die man sich auch halten kann.

Wenn ich jetzt gerade noch gehört habe, dass auch schon einige – oder etliche – Kinder damit unterwegs sind, dann wird mir, ehrlich gesagt, himmelangst. Und dann denke ich, das würden wir eigentlich sehr gerne vermeiden. Ich würde mir sehr wünschen, wenn es dazu auch einen Konsens geben könnte, dass wir diese Altersgruppe eigentlich nicht mit diesen Geräten unterwegs sein lassen wollen. Es sei denn, wir bewegen uns im Schonraum. Man kann es ausprobieren, man kann es testen. Es können also ohne Lenk- und Haltestange Spielgeräte sein, Fitness, Fun – keine Ahnung, alles wunderbar. Aber im Straßenverkehr, wo wir noch relativ viele Verkehrstote, Verkehrsverletzte zu beklagen haben, wäre mir das Risiko zu groß. Ich glaube, der Gesetzgeber sollte hier nochmal vielleicht an das Alter der 15-Jährigen denken, an die Regelung, wie sie bei Mofas geregelt ist, und damit eigentlich eine klare Geschichte machen. Ich glaube dann haben die Elektrokleinstfahrzeuge auch eine Chance, quasi ohne emotionale Begleitmusik, in Deutschland unterwegs zu sein.

Vorsitzender: Vielen Dank! Bundesminister a.D. Professor Bodewig bitte!

Prof. Kurt Bodewig (Deutsche Verkehrswacht e.V.): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Frage von Herrn Klare war eindeutig



formuliert: was wären die Rahmenbedingungen, unter denen diese Form von Elektrokleinstfahrzeugen denkbar ist? Ich würde gerne nochmal daran erinnern, dass sich Minister Scheuer, auch für die Bundesregierung, mit der „Vision Zero“ committed hat. Wir haben – und da stimme ich Herrn Prof. Lemmer ausdrücklich zu – nicht genügend Erkenntnisse, wie eigentlich eine Mobilität mit Elektrokleinstfahrzeugen in Zukunft sein wird. Aber wir haben Erfahrungen in anderen Ländern. Ich kann allen Abgeordneten wirklich nur empfehlen, sich einmal die internationale Presse anzuschauen, nämlich in den Bereichen, wo es schon eine massive Häufung von Elektrokleinstfahrzeugen gibt. Wir haben aus den USA, gerade an der Westküste, eine ganze Reihe von Todesfällen. „Vision Zero“ heißt aber, wir wollen keine Todesfälle. Hier führen wir eine neue Mobilität ein, die eventuell zu einer Gefahrenquelle werden könnte. Wir haben auch Todesfälle in Spanien, in Frankreich, wir haben schwere Verletzungen, alles das ist nachlesbar. Da brauchen Sie nur in die internationale Presse hineinzuschauen, dann werden Sie eine Reihe von Ergebnissen haben. Und Sie werden feststellen, dass es gar nicht der Hoffnung entspricht, die wir vertreten, dass es ein Teil der normalen Mobilität ist, etwa für Berufspendler, die den Hauptschwerpunkt bildet, sondern sie bilden eigentlich Leihsysteme, die rein touristischen Charakter haben. Deswegen muss man das einfach mal wahrnehmen: Wird diese Substitution von Verkehr, also von Kraftfahrzeugen, erreichbar sein? Wenn sie erreichbar ist, dann nur in der Kombination mit öffentlichem Personennahverkehr, also mit einer anderen Verwendungsform dieser Elektrokleinstfahrzeuge. Das bedeutet auch, dass es einen Grundausschluss gibt. Und ich beziehe mich jetzt ausdrücklich auf den Antrag der FDP, E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zuzulassen: ich glaube, es geht nicht um Bürgerfreundlichkeit, sondern es geht um Lebensgefährdung, die wir als neue Perspektiven eröffnen, wenn wir nicht Rahmenbedingungen formulieren, die sicher ausschließen, dass wir zu einer erhöhten Unfallhäufigkeit kommen, mit allen Folgen. Wenn ich den Antrag sehe, mit den drei Klassen, der Freizeitklasse bis 12 km/h, der Pendlerklasse bis 25 km/h, in einem relativ ungeschützten Rahmen, muss man sagen, und dann die Sportlerklasse mit 45 km/h, hier soll also die Helmpflicht vorgesehen werden und eine Versi-

cherungspflicht, da kann ich nur sagen, fahren Sie mal mit einem solchen Gerät im Straßenverkehr mit 45 km/h, dann können Sie aber Ihren Krankenhausfall eigentlich im Vorhinein planen. Ich sage das sehr ausdrücklich, weil ich glaube, es geht hier nicht um Bürgerfreundlichkeit, sondern um Lebensgefährdung. Und wenn das die Alternative ist, dann müssen alle Fahrzeuge, die keine Lenkstangen haben, von vornherein ausgeschlossen werden. Das ist das Skateboard, das die Jugendlichen fahren, mit 45 km/h. Das müssen Sie sich mal vorstellen. Und der einzige Schutz ist ein Helm. Ich kann Ihnen nur sagen, das darf nicht zugelassen werden. Schauen Sie sich die Entwicklung in anderen Ländern an. Paris, eine heftige Diskussion über Leihelektrofahrzeuge, in Wien werden ganze Stadtteile im Innenstadtbereich mittlerweile von der Nutzung ausgeschlossen, touristische Nutzung ausschließlich, und das in einer Stadt, die von Tourismus nicht unwesentlich profitiert. Alles das sollten wir sehen, denn wenn wir „Vision Zero“ ernst nehmen, dann müssen wir mit jeder Form der Mobilität so umgehen, dass sie nicht zu mehr tödlichen Unfällen und schweren Verletzungen führt. Gehen Sie mal in Krankenhäuser, wo Komapatienten liegen, die schon im normalen Straßenverkehr, ohne geschützten Kopf, wirklich dauerhaft ihre Familie belasten und selber ein furchtbares Schicksal erleiden müssen. Da wollen wir jetzt eine zusätzliche Gefahrenquelle noch neu einführen. Deswegen bin ich froh, dass der Bundesminister erklärt hat, dass die Gehwege nicht mehr zu nutzen sein werden. Ich sage aber auch ausdrücklich, dass damit auch die Altersfrage geregelt sein muss. Das heißt, 12 oder 14 Jahre sind nicht die Perspektive. Und ein Verweis, ich glaube, da wird Herr Brockmann, der für die Unfallforschung der Versicherer auch ein Gutachten herausgegeben hat, nochmal darauf hinweisen: das Absehen von einem Nachweis der Kenntnisse der StVO verstößt gegen das Wiener Übereinkommen. Das muss man deutlich sagen! Das heißt, wenn es keine Regelung gibt, die ein Alter 15 mit sozusagen einer Prüfverpflichtung, analog eines Mofa-Führerscheins, vorsieht, dann werden wir sehr große Probleme haben. Das Thema Kinder möchte ich deswegen auch ausschließen, weil wir feststellen.... Und die Deutsche Verkehrswacht, mit ihren Kreisverkehrswachten und Ortsverkehrswachten betreibt eine ganze Reihe von Jugendverkehrsschulen. Wir füh-



ren Kinder ganz behutsam an den Straßenverkehr auf dem Fahrrad heran. Und wir haben festgestellt, dass über die Jahre die Motorik von Kindern in Deutschland nicht zugenommen hat, sondern nachgelassen hat. Wir haben große Störungen. Und die dann so etwa mit einem Elektrokraftfahrzeug, Scooter oder, ich sage mal, Skateboard versehen, halte ich für hoch fahrlässig. Das sage ich sehr ausdrücklich. Verzeihen Sie meine drastischen Worte, aber Sie sind hier in einer Situation, wo Sie die Entscheidung über die Zukunft treffen und diese Zukunft darf nicht herstellerlobbyiert sein, sondern sie muss dem eigenen Ziel, was wir uns allen gesetzt haben, nämlich „Vision Zero“, entsprechen. Der nächste Punkt, neben der Qualifikation, die ich gerade...

Vorsitzender: Sie denken an die Uhrzeit!

Prof. Kurt Bodewig (Deutsche Verkehrswacht e.V.): ...auf dieses Alter „15 Jahre“. Wir sind durch? Entschuldigen Sie bitte, vielleicht gibt es noch andere Fragen, ich kann Ihnen nur sagen, das ist eine Entscheidung, die wird die Zukunft prägen. Sie haben die Verantwortung!

Vorsitzende: Es besteht auch nochmal die Möglichkeit, in der nächsten Fragerunde Fragen an diejenigen zu stellen, die vielleicht jetzt nur einzelne Aspekte zu beantworten hatten und die jetzt noch nicht drangekommen sind. Als nächstes bitte Herr Brockmann!

Siegfried Brockmann (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.): Vielen Dank für das Wort, Herr Vorsitzender! Ich habe heute zwei Hüte auf, ich bin für den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft hier, das heißt, die Fragen der Versicherbarkeit spielen natürlich eine Rolle, aber vor allen Dingen bin ich natürlich der Leiter der Unfallforschung. Lassen Sie mich zunächst einmal grundsätzlich für die Versicherungswirtschaft sagen: für die Versicherungswirtschaft ist das kein Problem. Wenn Sie das gesetzlich gestalten, dann können wir das auch versichern, und zwar fast schon egal, wie Sie das machen. Entscheidend ist aber, dass der Rechtsrahmen insoweit stimmt, das heißt, es sind nach dem Wiener Übereinkommen und nach der 6. KH-Richtlinie¹, also nach europäischem Recht,

Kraftfahrzeuge. Sie bewegen sich mit mehr als 6 km/h, und zwar nicht durch Muskelkraft. Das können wir nicht wegdiskutieren, das ist einfach so. Und infolgedessen würden diese Fahrzeuge in Deutschland auch dem Pflichtversicherungsgesetz unterfallen. Wenn man hier was anderes machen würde, müsste man den gesamten Rechtsrahmen anfassen, denn wir haben als Versicherungswirtschaft ein Problem: wenn Sie jetzt keine Pflichtversicherung einführen, dann bleiben das Kraftfahrzeuge. Und in der privaten Haftpflichtversicherung sind Kraftfahrzeuge nun mal ausgeschlossen. Und was wir auf keinen Fall riskieren dürfen ist, dass solche Fahrzeuge plötzlich ohne jeden Versicherungsschutz durch die Gegend fahren. Also unser Plädoyer ist deswegen, den Rechtsrahmen zumindest klar zu fassen. Aus unserer Sicht kann es dafür nur eine Lösung geben, nämlich den Rahmen, dass es Kraftfahrzeuge sind dann entsprechend auch auszugestalten.

Jetzt zum Thema Unfallforschung. Für mich, auch für die Gesamtbranche, ist erstmal klar: natürlich haben diese Gefährte einen Sinn, sie werden in den Markt kommen, ob uns das passt oder nicht, weil sie nämlich eine Funktion haben. Und das heißt, wir brauchen eine vernünftige Chancen-Risiken-Abwägung, und die kann natürlich nicht heißen, wir wollen die grundsätzlich verhindern. Was wir aber auf der Risikenseite brauchen, ist eine vernünftige Abschätzung. Da haben wir heute schon gehört, dass es im Moment schwierig ist, die Forschungslage ist äußerst begrenzt, selbst die ausländischen Erfahrungen, die wir haben, haben natürlich keine zugehörigen Expositionsdaten, das heißt, wissenschaftlich kann ich damit im Moment relativ wenig anfangen. Was wir also brauchen, ist erstens eine Verhaltensbeobachtung, das haben wir schon gehört. Ein solches Forschungsvorhaben werden wir jetzt auch aufsetzen. Und natürlich eine sehr enge Kontrolle der tatsächlichen Unfallzahlen. Das heißt, wir müssen im Aufnahmekatalog der Polizei jetzt sehr schnell dafür Sorge tragen, dass es entsprechend auch kodiert wird und dass wir die Zahlen auch bekommen. Das war ja beim Pedelec mehrere Jahre das Problem, dass wir das eben nicht in Erfahrung gebracht haben. Und dann müssen wir, eben auch anders vielleicht als beim Pedelec, in der Lage

¹ RICHTLINIE 2009/103/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 16. September 2009 über die

Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht



sein, schnell zu reagieren, wenn es tatsächlich möglicherweise im Unfallgeschehen auch relativ zu Problemen kommt, und dann möglicherweise umsteuern, und dann eben nicht den Dingen, so wie wir sie einmal entschieden haben, ihren Lauf lassen. Die Frage war ja, was ich gerne hätte. Da braucht man erstmal nur in das BAST-Gutachten zu schauen, da stehen eigentlich alle wesentlichen Dinge drin. Und das schöne ist, der Referentenentwurf, den wir alle zur Stellungnahme hatten, den auch die Länder zur Stellungnahme hatten, hat genau darauf abgehoben. Das heißt, das, was das Ministerium zunächst vorgelegt hatte, war aus unserer Sicht in der Risiken-Chancen-Abwägung genau richtig. Das heißt, eine Klasse bis 20 km/h, weil wir sonst das Problem haben, dass das nicht mehr kontrollierbar ist. Sobald ich zwei oder sogar drei Klassen habe, kann die Polizei sinnvollerweise nicht mehr damit umgehen, denn da müsste sie quasi Kontrollstellen einführen, um zu gucken, was ist das jetzt eigentlich für eines. Man muss das aber auf dem ersten Blick erkennen können: darf der hier fahren oder nicht.

Das nächste ist das Thema „Mindestalter 15 Jahre“. Aus unserer Sicht, weil es eben Kraftfahrzeuge sind, wäre es tatsächlich ein Dammbruch, wenn wir das ändern würden. Wir können möglicherweise sagen: Okay, über das mit der Mofa-Prüfbescheinigung kann man nachdenken, selbst wenn das internationales Recht ist, da hat Herr Bodewig schon darauf hingewiesen. In aller Regel werden die Nutzer ohnehin eher älter sein und über irgendeine Art von Führerschein verfügen. Da müssen wir uns nicht verkämpfen. Theoretisch ist das aber sinnvoll. Insofern sollten wir zumindest an der BAST-Stellungnahme bleiben, möglicherweise mit dem einen oder anderen nach rechts oder links. Und, ja, das wäre es für den Anfang.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes bitte Herr Stimpel!

Roland Stimpel (FUSS e.V.): Vielen Dank! Gefragt worden war nach der Kapazität von Gehwegen. Gehwege sind von allen Individualverkehrswegen die mit Abstand kapazitätsstärksten. Die Faustregel lautet, dass sie auf 2x3 Meter Gehweg in einer Zeiteinheit etwa fünfmal so viele Menschen von A nach B bewegen können wie auf 6 Meter Fahrbahn. Besonders in hochverdichteten urbanen Räumen liefe nichts ohne Gehwege; sie sind die

letzte, und oft auch die einzige Meile, die unentbehrlich ist, um dort Verkehr überhaupt noch bewältigen zu können. Das liegt vor allem physikalisch am geringen Abstand zwischen Fußgängern. Die Breite der Gehwege: Frau Groenewold hat es schon kurz gesagt, die Forschungsgesellschaft für Straßenwesen hat in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen gesagt, ein urbaner Gehweg auf einer nicht sehr stark begangenen Straße sollte eine Mindestbreite von 2,50 Meter haben. Wie Sie alle wissen, haben sehr viele Gehwege dieses nicht. Es gibt Kapazitätsengpässe. Wenn dann auch noch Fremdnutzung dazu kommt, gewerblicher Art, abgestellte Fahrzeuge, legal oder illegal fahrende Fahrzeuge usw., mindert sich die Kapazität und es werden ausgerechnet beim kapazitätsstärksten Verkehrsmittel künstliche Staus erzeugt. Auch fahrende Elektrokleinstfahrzeuge hätten diesen Effekt gehabt, wenn sie denn auf Gehwege gekommen wären. Ein fahrendes Elektrokleinstfahrzeug braucht einen Abstandsraum neben sich und vor sich, etwa zehnmal so viel Raum wie ein zu Fuß gehender Mensch in normaler Geschwindigkeit. Auch deswegen wünschen wir uns, dass die noch nicht vom Tisch gekommene Ausnahmeverordnung, die ja vorsehen soll, dass lenkstangenlose Elektrokleinstfahrzeuge auf Gehwegen verkehren können, vom Tisch kommt. Ein Problem werden die parkenden Elektrokleinstfahrzeuge darstellen, die abgestellten, das hat Herr Prof. Bodewig ja schon angeschnitten. Aus unserer Sicht nicht so sehr die privaten, die nimmt man mit ins Haus, die klemmt man sich unter den Arm, sondern die kommerziellen. Hier sehen wir auch schon bei den Leihfahrrädern Regelungsbedarf. Die sind bisher nach vorherrschender Rechtsauffassung, nicht nach völliger Übereinstimmung, als Gemeingebrauch qualifiziert. Es wäre aus unserer Sicht sehr wünschenswert, wenn man sie als Sondernutzung qualifizieren würde, bei der es dann die Kommunen in der Hand haben, was sie auf welchem Raum zulassen. Es handelt sich hier schließlich auch nicht um eine individuelle Tätigkeit, die mit dem Gehen und mit dem „im-Verkehr-sein“ zu tun hat, sondern es handelt sich um ein Geschäft, um ein privates, für das hier öffentlicher Raum genutzt werden soll. Das leitet dann auch schon zu der Frage nach dem Ausland über. Ganz kurz: Dänemark und Tschechien haben die Gehwegnutzung für Elektrokleinstfahrzeuge gar nicht erst erlaubt, Spanien, Österreich und Frank-



reich haben es 2018 getan und alles wieder zurückgenommen, oder sind dabei, es zurückzunehmen, teils auf kommunaler Ebene und teils auf der nationalstaatlichen. In Frankreich wird das Fahren auf dem Gehweg mit Elektrokleinstfahrzeugen demnächst mit einer Buße von 135 Euro bewehrt sein, weil man sich gesagt hat, Paris – und andere Städte – möchte man mit seinen Boulevards auch gerade für die touristische Nutzung und für den alltäglichen Gebrauch bewahren und es entsprechend sanktionieren, wenn es nicht mehr funktioniert. In außereuropäischen Ländern, in den USA, hat man mal in San Francisco in einem Verzweigungsakt alle dort wild auf der Straße herumliegenden Elektrokleinstfahrzeuge kommerzieller Anbieter durch die Stadt einsammeln lassen und beschlagnahmt, hat dann von vorne angefangen, mit bestimmten Anbietern zu verhandeln und Konzessionen zu verteilen. Auch Peru hat nach Unfällen die Gehwegnutzung verboten. Wir in Deutschland können also froh sein, dass wir hier reiche ausländische Erfahrungen haben, die alle in eine ganz bestimmte Richtung weisen. Auf der Fahrbahn kann man die Dinger beherrschen, auf dem Gehweg könnte man es nicht. Und auf dem Gehweg sollte zeitig dafür gesorgt werden, dass die Kommunen Einfluss darauf haben, was dort stehen kann und was nicht. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke sehr! Eine Frage ging an die Bundesregierung, Herr Staatssekretär Bilger, bitte!

PsSts **Steffen Bilger** (BMVI): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Gleich bevor ich zur Beantwortung der Fragen komme, kommen auch nochmal ein paar Anmerkungen vorneweg. Warum machen wir die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und warum wollen wir ermöglichen, dass diese Fahrzeuge am Verkehr teilnehmen können? Uns geht es darum, dass wir vor allem die Letzte-Meile-Mobilität sicherstellen, besser gestalten, nachhaltiger gestalten. Wir wollen die Mobilität der Zukunft ermöglichen, und dazu gehören für uns eben auch diese Elektrokleinstfahrzeuge. Ich will auch sagen, dass wir uns natürlich insbesondere mit den Fragen der Verkehrssicherheit ausführlich befasst haben. Es hat etwas gedauert, bis in Deutschland ein Vorschlag auf dem Tisch lag. Da können wir jetzt aber durchaus auch die internationalen Erfahrungen mit einfließen lassen. Ich will aber schon drauf hinweisen, dass natürlich jedes Verkehrsmittel auch Unfälle hat. Das wird bis auf weiteres

nicht ausbleiben können. Wir arbeiten daran, dass wir Unfälle vermeiden, aber genauso wie es beim Radfahren, beim Autofahren oder selbst beim Zufahren oder mit dem Flugzeug Unfälle geben kann, gibt es sie eben auch bei Elektrokleinstfahrzeugen. Jetzt geht es natürlich darum, dass man die Anzahl der Unfälle und die Folgen der Unfälle möglichst gering hält. Wenn man sich allerdings mal anschaut, wie die Erfahrungen, auch im Ausland, sind und man auch die Kilometerleistung berücksichtigt, dann ist nicht jeder Unfall, der mit Elektrotretrollern passiert ist, ein Beleg dafür, dass jetzt die Verkehrssicherheit absolut gefährdet würde. Wir haben relativ strenge Zulassungsvoraussetzungen für die Elektrokleinstfahrzeuge geschaffen, die auf unsere Straßen kommen dürfen. Wir haben die Versicherungspflicht vorgesehen und wir haben eben auch in der Verordnung mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen. Aus unserer Sicht ist es schon ein ausgewogener Vorschlag, den wir vorgelegt haben. Keine der auch hier diskutierten Fragen war 100 zu 0 zu entscheiden, sondern es war für uns natürlich auch eine Abwägung bei der Erstellung des Verordnungsentwurfs, wo wir uns intensiv mit den ganzen Argumenten auseinandergesetzt haben, aber aus unserer Sicht dann eben doch zu einem ausgewogenen Vorschlag gekommen sind.

Jetzt konkret zur Frage von Herrn Gastel. Ich will deutlich sagen, dass wir hinter unserem Verordnungsentwurf stehen. Wir sehen allerdings, dass die Bundesländer ganz unterschiedliche Auffassungen vertreten. Im Ergebnis wollen wir auf jeden Fall, dass die Verordnung für diesen Sommer in Kraft treten kann. Deswegen sind wir kompromissbereit und das war eben auch das Signal von Minister Scheuer gestern, dass er gesagt hat: Okay, wenn so viele Bundesländer im Bundesrat dafür stimmen werden, dass die Nutzung der Gehwege nicht vorgesehen wird, dann signalisieren wir, wir sind da kompromissbereit. Allerdings kann ich Ihnen hier jetzt keine Details einer Kompromisslinie verkünden, weil wir auch bewusst gesagt haben, wir warten erstmal die Anhörung im Verkehrsausschuss ab und werden uns dann danach in Gespräche mit den Ländern begeben. Die Positionierungen der Länder sind durchaus unterschiedlich. Bei der Verkehrsministerkonferenz haben wir insgesamt sehr positive Rückmeldungen bekommen. Es gab aber auch Bundesländer, die sich insgesamt sehr kritisch eingelassen haben. Es



wundert einen manchmal ein bisschen, weil es zum Teil die gleichen Vertreter sind, die uns kritisieren, wir würden die Mobilität der Zukunft nicht entwickeln. Hier ist aus unserer Sicht ein ganz klarer Beitrag zur Mobilität der Zukunft. Und dass es dann immer noch Vertreter in den Bundesländern gibt, die einfach alles ablehnen, das finde ich dann schon sehr verwunderlich. Aber wie gesagt, wir haben das große Ziel, dass wir im Sommer die Verordnung in Kraft treten lassen können, konkret im Juni. Und dafür brauchen wir natürlich die Entscheidung im Bundesrat am 17. Mai, deswegen sind wir da kompromissbereit. Aus unserer Sicht kann aber nicht alles von dem, was von den unterschiedlichen Ländern vorgetragen wurde, übernommen werden; wir hatten auch viele nicht sinnvolle Vorschläge dabei. Aber beim Thema Gehweg haben wir jetzt eben die Kompromissbereitschaft schon mal signalisiert. Unter dem Strich: Wir wollen das Inkrafttreten noch für diesen Sommer. Wie gesagt, wir sind kompromissbereit und gehen jetzt auch entsprechend auf die Bundesländer zu.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Staatssekretär! Ich darf die Gelegenheit nutzen, oben auf der Besuchertribüne Herrn Hacker, ehemaligen Bundestagsabgeordneten, ehemaligen Kollegen von der SPD herzlich zu begrüßen!

Dann machen wir weiter mit der zweiten Runde und das Wort hat Herr Holmeier für die CSU/CDU-Fraktion. Bitte!

Abg. **Karl Holmeier** (CDU/CSU): Vielen Dank! Wir hatten in der Diskussion zwischen der Verordnung des Verkehrsministeriums und der Diskussion im Bundesrat eigentlich zwei Knackpunkte. Der erste Knackpunkt war das Thema „Benutzung von Gehwegen“. Das ist erledigt. Und der zweite Knackpunkt, auch wie Sie jetzt schon in der Diskussion gehört haben, ist das Alter. Deshalb nochmals eine Frage zum Alter. Und zwar: Die Verordnung des Bundesverkehrsministeriums sieht zwei Gruppen vor, einmal ab 12 Jahre bis 12 km/h und dann ab 14 Jahre bis 20 km/h. Die Forderung im Bundesrat ist ja „generell ab 15 Jahre“ und der deutsche Verkehrsgerichtstag hat als Empfehlung „14 Jahre“ gegeben.

Deshalb meine Frage an Prof. Dr. Lemmer und Herrn Prof. Dr. Moritz: Was sehen Sie jetzt eigentlich für richtig an? Diese Trennung in der Verord-

nung des Verkehrsministeriums „12 Jahre / 14 Jahre“ oder 15 Jahre? Was finden Sie richtig, und vor allem auch unter dem Aspekt der Sicherheit?

Vorsitzender: Danke sehr! Herr Wiehle bitte für die AfD-Fraktion!

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Dankeschön! Zunächst möchte ich eine Frage an Herrn Kellner vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat stellen. Nachdem die Nutzung der Gehwege für Elektrokleinstfahrzeuge, wir haben es gerade gehört, wahrscheinlich nicht mehr zur Debatte steht, stellt sich jetzt die Frage, wie sich die Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen dann im Straßenraum im Zusammentreffen mit Radfahrern und Autofahrern bewegen werden. Wie müssen nach Ihrer Auffassung die Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen befähigt werden, sicher mit den übrigen Verkehrsteilnehmern umzugehen? Sie hatten schon von der Führerscheinpflcht gesprochen. Meine Frage geht jetzt in die Richtung nach der Ausbildung. Was muss die beinhalten? Welche wesentlichen Gesichtspunkte müssen da geklärt werden? Und wie lässt sich nach Ihrer Auffassung eine zunehmende Konfrontation, wie sie oft leider zwischen Autofahrern und Radfahrern oder zwischen Radfahrern und Fußgängern zu beobachten ist, vermeiden? Das ist meine erste Frage.

Meine zweite Frage möchte ich an den Vertreter der Kommunen, an Herrn von Lojewski, richten. In Frankreich dürfen E-Scooter ab September nicht mehr auf den Gehwegen unterwegs sein. Die französische Verkehrsministerin Elisabeth Borne will nach eigenem Bekunden dafür sorgen, dass Zitat: „Fußgänger nicht länger an die Hauswand gedrückt werden“. Es ist die Rede von einer, nochmal Zitat: „sehr schnellen und leicht anarchischen Entwicklung“ mit bis zu 40.000 E-Scootern alleine in Paris. Aus anderen europäischen Großstädten wird berichtet, dass die Lebensdauer von Elektrorollern nach Angaben der Verleihfirmen nur ein bis drei Monate beträgt. Insbesondere wegen der intensiven Beanspruchung des Batteriespeichers. Jetzt meine Frage in drei Teilen: Wie sind die beabsichtigten E-Scooter-Verleihsysteme aus Nachhaltigkeitssicht zu beurteilen, auch vor dem Hintergrund, dass durch gestrandete Fahrradverleihanbieter – wir hatten davon vorhin schon gehört – in vielen Städten schon erhebliche Probleme mit Schrottfahrrädern vorhanden sind.



Zweiter Punkt: Bundesminister Scheuer hat ja jetzt Änderungen an der Verordnung angekündigt. Welchen Bedarf sehen Sie noch für die weitere Regulierungskompetenz auf kommunaler Ebene? Ich habe es so wahrgenommen, dass Sie in Ihrer Stellungnahme die etwas verringerte Einbeziehung moniert haben. Dritter Teil: Wenn, was durchaus wünschenswert ist für die letzte...

Vorsitzender: Eigentlich immer nur zwei Fragen!

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Ach so, ich hätte jetzt a), b), c) gedacht. Ich hätte bloß noch nach der Kapazität im öffentlichen Nahverkehr fragen wollen, ob denn bei der Mitnahme von diesen Fahrzeugen mit neuen Schwierigkeiten zu rechnen ist. Wie ist Ihre Ansicht dazu?

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Kollegin Lühmann für die SPD-Fraktion!

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Danke sehr! Als Zwischenfazit stelle ich erfreulicherweise fest, dass keine der hier vertretenen Parteien die Elektrokleinstfahrzeuge verbieten will, sondern wir wollen Sie alle als Mobilitätsform haben, allerdings vernünftig regulieren, und da sind wir nur nicht immer einer Meinung. Aber die erste Aussage finde ich schon mal wichtig und gut. Ich habe jetzt in diesem Zusammenhang zwei Fragen an Herrn Brockmann. Und zwar einmal zum Rechtlichen und einmal zu seinen praktischen Untersuchungen. Zum Rechtlichen ist schon viel gesagt worden. Es wäre schön, wenn alle die ganze Zeit die Aufmerksamkeit darauf gelenkt hätten, auf diese Antworten, weil da sehr klar geworden ist, das es eben nicht, wie im Antrag der FDP, eine freie Entscheidung ist, ob das ein Kraftfahrzeug ist oder kein Kraftfahrzeug, sondern dass es da internationale rechtliche Verpflichtungen gibt, dass es ein Kraftfahrzeug ist. Und das hat auch Folgen.

Und Herr Zemke, es ist eben ein Unterschied, ob ich ein Pedelec habe, mit einer Tretunterstützung, oder ein Elektrokleinstfahrzeug, das einen alleinigen elektrischen Antrieb hat. Und darum haben wir da ja die Unterscheidung gemacht, auch zwischen denen, die eben über 25 km/h, nicht mit Tretunterstützung, sondern auch eine Anfahrhilfe haben. Insofern ist das jetzt nicht dem freien Spiel der Kräfte und einer politischen Willensbildung überlassen, sondern dafür gibt es Gesetze. Und im Rahmen dieser Gesetze jetzt die Frage.

Herr Brockmann, Sie haben sehr eindeutig gesagt, es ist ein Kraftfahrzeug, mit allen Folgen, die diese Klassifizierung nach sich zieht – auch eben das Mindestalter von 15 Jahren, respektive Ausnahme eventuell 14 Jahre. Meine Frage geht hin zum Thema Alkohol: Würde das auch beinhalten, dass die Alkoholgrenzen für Kraftfahrzeuge gelten? Das hat auch etwas mit der Attraktivität dieses Verkehrsmittels zu tun, wenn ich das so sagen darf.

Die zweite Frage ist, es ist schon ein bisschen angeklungen: was ist mit den Verkehrsräumen? Wir haben auch das Konzept der Shared Spaces gehabt, der gemeinsamen Verkehrsräume, und dazu ist auch geforscht worden. Da war ja die Idee: alle nutzen einen Verkehrsraum und passen aufeinander auf und sind rücksichtsvoll. Das ist auch die erste Idee des Verordnungsentwurfs der Bundesregierung gewesen, die dürfen auf dem Gehweg fahren, wenn sie denn Rücksicht nehmen. Jetzt ist meine Frage, aus den Erfahrungen der Shared-Spaces-Untersuchungen: ist das ein Konzept, das funktioniert? Also Mischverkehre auf einer Verkehrsfläche, und alle nehmen aufeinander Rücksicht. Danke sehr!

Vorsitzender: Danke sehr! Frau Kollegin Kluckert für die FDP-Fraktion!

Abg. **Daniela Kluckert** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Die FDP wurde jetzt ja schon häufig genannt, und ich kann nur sagen, zu Recht, denn wegen uns ist natürlich diese Anhörung überhaupt entstanden. Wir waren die einzige Fraktion, die dieses Thema überhaupt in den Bundestag reingebracht hat und die Bedeutung auch mit einem eigenen Antrag untermauert hat. Und deswegen können wir heute auch darüber hier debattieren.

Herr Prof. Bodewig, mitnichten will die FDP Hoverboards mit 45 km/h zulassen. Das steht nicht in unserem Antrag, das ist nicht unser Wille, sondern wir sagen, wir wollen es nach Nutzerklassen klassifizieren. Also ähnlich dem, was es schon gibt: Inlineskates wie Hoverboards, Fahrräder wie E-Scooter und die 45 km/h-Elektrofahrzeuge wie Mofas. Das finden Sie in unserem Antrag und das ist unser politischer Wille. Wir haben hier viele Studien und Presseartikel zitiert bekommen. Und ich kann nur sagen, das ist gerade halt häufig in der Presse. Da befindet man sich dann



doch in einer Blase, die sich darauf bezieht, dass man genau die Artikel liest, die man auch sucht. Und so finde ich sehr viele Artikel, die sehr positiv über das Thema E-Scooter, und gerade auch über die Anbindung zum ÖPNV, berichten. Das gleiche gilt übrigens auch für Studien. Es gibt die unterschiedlichsten Studien, auch Unfallstudien, zu diesen Fahrzeugen. Und es ist traurig, aber wahr, dass wir immer noch keine 0-Verkehrstoten auf den Straßen haben. Aber das gleiche gilt natürlich auch für den Bereich der Fahrradfahrer. Und auch hier, glaube ich, ist ein Zusammenhang mit den Geschwindigkeiten zu betrachten. Auf deutschen Straßen wird jetzt eine Zulassung von 20 km/h geplant. Und Pedelecs zum Beispiel fahren bis 25 km/h, eine ähnliche km/h-Zahl auch bei Fahrrädern. Und soweit ich Studien gelesen habe, sagen sie mir, dass es eigentlich am ungefährlichsten ist, wenn sich die Verkehrsteilnehmer in einem gleichen Fluss befinden.

Und deswegen, Herr Kellner, jetzt an Sie noch einmal die Frage: Wie sehen Sie das denn, mit dem gleichen Fluss von km/h-Zahlen von Verkehrsteilnehmern im gleichen Bereich? Und wie würden Sie sagen, wäre das dann sicher?

An Sie Herr Zemke noch eine Frage: Der Versicherungsschutz soll für junge Menschen 90 Euro im Jahr kosten. Würden Sie denn sagen, dass das auch junge Menschen, gerade in der Ausbildung oder in der Schule, daran hindern könnte, so ein Verkehrsmittel zu benutzen? Ein letzter Punkt noch von mir. Es ist natürlich wichtig, dass wir den Heimatmarkt für Unternehmen von uns hier auch gestalten und ich habe viele Unternehmen jetzt auch getroffen, die genau das machen möchten und auch für Verkehrssicherheit und Gehwege sorgen wollen, in dem sie sich mit den Kommunen absprechen und beispielsweise Parking Spaces oder ähnliches einrichten, was ich sehr gut finde und was ich sehr begrüße.

Vorsitzender: Danke sehr! Frau Kollegin Kluckert hat Recht, es ist tatsächlich ein Antrag der FDP-Fraktion gewesen, aber es war jetzt auch nicht so, dass die anderen Fraktionen geprügelt werden mussten, sondern der Beschluss, diese Anhörung hier durchzuführen, ist einstimmig gefasst worden. Ich wollte das nur nochmal sagen. Jetzt hat das Wort Kollege Wagner für die Linke!

Abg. **Andreas Wagner** (DIE LINKE.): Vielen Dank!

Ich habe noch zwei Fragen an Herrn Stimpel. Die eine Frage ist: mich würde interessieren, welche Folgen Elektrokleinstfahrzeuge, also die Erlaubnis, mit Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen zu fahren, aus Ihrer Sicht für den Handel und für den Tourismus haben? Sie haben das vorher schon kurz angesprochen. Das ist die eine Frage. Die andere Frage, die mich so ein bisschen umtreibt, das ist die Frage: Ist es tatsächlich so, dass zu erwarten ist, dass Autofahrerinnen und Autofahrer auf Elektrokleinstfahrzeuge umsteigen würden? Oder ob Fußgänger und Fußgängerinnen auf Elektrokleinstfahrzeuge sozusagen für die letzte Meile aufspringen? Wie wirken sich Elektrokleinstfahrzeuge aus Ihrer Sicht auf die Wahl des Verkehrsmittels oder der Fortbewegung aus? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke sehr! Kollege Gelbhaar für die Grünen!

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich glaube, ich kann erstmal für alle Fraktionen hier im Raum feststellen, dass wir nicht über das „Ob“, sondern über das „Wie“ der Zulassung von E-Scootern reden. Und das, glaube ich, muss man auch erstmal festhalten, weil dann da ein bisschen klar ist, was eigentlich der Fokus dieser Debatte hier ist. Und zum zweiten möchte ich festhalten: wir reden ganz viel über Geschwindigkeit. An der Stelle können wir auch über die Geschwindigkeit von Regieren reden. Ich glaube, die FDP hat Glück, dass die Bundesregierung so langsam regiert, auch die letzte, dass sie jetzt in diese Debatte noch mit einsteigen konnte, denn die BAST-Studie ist drei oder vier Jahre alt. Und der Kollege Gastel, er sitzt hier neben mir, hat schon in der letzten Legislaturperiode die Veröffentlichung, die Transparenz in dieser Frage eingefordert. Es ist ein bisschen bitter, dass wir erst jetzt dahin kommen, binnen einer Woche eine Vereinbarung zwischen Bundesrat und Bundesregierung über die offenen Fragen zu treffen. Es ist schon ein bisschen verquer. Herr Kollege Bilger, dass die Bundesregierung da so – man könnte es positiv formulieren – „offenen Herzens“ in diese Debatte mit dem Bundesrat rein geht; ich empfehle der Bundesregierung immer, einen konkreten Plan zu haben. Schauen wir mal, wie das ausgeht. Ich komme zu meinen Fragen.

Zwischenruf... **PSts Steffen Bilger** (BMVI): Bitte



gerne auch Ihren grün mitregierten Ländern sagen! ...

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber die sitzen im Bundesrat und Sie sind ja die Bundesregierung. Ich finde, jeder kann seine Meinung und einen Plan haben, dann kommt man schneller zueinander. Der Bundesrat hat sich, glaube ich, geäußert.

Ich habe eine Frage an den Deutschen Städtetag, die möchte ich als Erstes loswerden, und zwar zum Thema Raum. Es ist jetzt ganz viel gesagt worden. Der Gehweg wird es jetzt de jure nicht mehr sein. Die E-Scooter sollen vor allem auf den Radwegen stattfinden. Dazu die Frage: Wie beurteilen Sie denn die Situation der Radwege, insbesondere in den Städten, reicht denn das aus? Oder, wenn Sie vielleicht zu der Auffassung kommen könnten, dass das nicht ausreicht, was schlussfolgern Sie daraus? Welche Forderungen an die Bundesregierung, auch an die Städte natürlich, haben Sie da, zum Beispiel zum Thema Empfehlung für Radverkehrsanlagen? Muss da jetzt was Neues rein? Wie muss da der Platz verteilt werden? Umwidmung als Thema. Da würde ich mir von Ihnen ein, zwei klare Hinweise erhoffen. Vielleicht haben Sie in dem Kontext auch eine Studie. Ich bitte darum, weil jetzt das Thema Ökologie sehr interessant adressiert wurde. Wer würde denn da umsteigen? Können Sie dazu etwas sagen? Sind das dann die Autofahrenden, wie das alle hier im Raum anscheinend hoffen, oder sind das mehr Radfahrer und Fußgänger? Das würde mich schon interessieren.

Dann noch einen weiteren Punkt, den möchte ich nochmal an den Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. richten. Und zwar zum Thema... Ich bewege mich jetzt im faktischen Raum und gehe mal ein bisschen weg von der Verordnung und von dem, was da als Bild gemalt wird, sondern ich schaue mal, was de facto passieren wird. Es wird ja trotzdem auf den Gehwegen gefahren werden. Und deswegen: haben Sie da Erwartungen, an die Bundesregierung beispielsweise, oder eine Vorstellung, wie man das zumindest minimieren kann, mit einer Informationskampagne, Bußgeld, was auch immer? Und dem Vernehmen nach sollen bereits eine Viertel Million dieser E-Scooter ohne Betriebserlaubnis, ohne Versicherung unterwegs sein. Haben Sie auch dort vielleicht eine Vorstellung, eine Forde-

rung – die Versicherungswirtschaft hatte schon gesagt, wir versichern alles –, wie man damit umgeht. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir sind dann am Ende dieser zweiten Fragerunde und kommen jetzt in die Antwortrunde. Ich würde vorschlagen, dass wir mit den kommunalen Spitzenverbänden beginnen. Herr von Lojewski, Sie hatten noch zwei Fragen, bitte!

Hilmar von Lojewski (Deutscher Städtetag): Dankeschön, Herr Vorsitzender! Herr Abgeordneter Wiehle, wir haben keine Erkenntnisse dazu, wie die E-Scooter-Verleihsysteme jetzt unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten ihre Systeme betreiben. Wir finden grundsätzlich ein paar Eckpunkte richtig. Nämlich, fangen wir mal beim Auto an, wir finden es immer gut, wenn mehr als 1,4 Menschen in einem Auto sitzen. Also alles was mehr Menschen in ein Auto bringt, ist erstmal per se gut. Das hört sich jetzt ein bisschen widersprüchlich an. Es geht darum, dass wir eine höhere, eine bessere Auslastung des Kfz-Verkehrs haben wollen. Wir finden es aber noch besser, wenn weniger Autos fahren und weniger Verkehrsleistung passiert. Und da glauben wir, dass die E-Scooter – ich subsumiere das jetzt mal, um nicht immer diesen sperrigen Begriff nutzen zu müssen – durchaus auch einen Beitrag in den Städten leisten können. Da finden wir uns auch in absoluter Übereinstimmung mit Herrn Staatssekretär Bilger, das kann ein neues Mobilitätsmodus sein, der uns ermöglicht, gerade im Kurzstreckenbereich – und da haben verschiedene Minister in verschiedenen Legislaturperioden uns ja auch zur Kenntnis gegeben, wie viel im Kurzstreckenbereich läuft.

60 Prozent sind bis 6 Kilometer im Auto unterwegs, das finden wir nicht gut, 40 Prozent bis 4 Kilometer, so über den Daumen. Wenn das ein Beitrag dazu ist, dass das vermieden wird, dann hilft das natürlich in den Städten sehr. Das ist eigentlich der Parameter, in dem wir jetzt die Nachhaltigkeit messen. Wir finden es aber auch in Ordnung, wenn man mit einem antriebslosen Fahrrad durch die Gegend fährt. Und wir glauben auch, dass wir in den Städten so langsam das in den Griff kriegen, was die Sharing-Systeme von Fahrrädern angeht. Wir werden mit Sicherheit auch nochmal einen Leitfaden aufzulegen haben, was die Sharing-Systeme von Scootern angeht, sodass das Ende auch noch nicht absehbar ist. Aber, an



Herr Staatssekretär Bilger, wir sind in froher Erwartung, dass die Verordnung kommt. Bitte aber unter den richtigen Parametern! Dazu ist heute schon einiges gesagt worden und werden im zweiten Teil noch was dazu sagen können. Was wir an Änderungsbedarf haben, das haben wir, glaube ich, in unserer Stellungnahme jetzt sehr klar zum Ausdruck gebracht. Wir begrüßen sehr, dass das Verkehrsministerium von einer Öffnung der Gehwege absehen will. Wir hoffen, dass das auch Eingang in die Verordnung findet. Gerne hätten wir über einen neuen Entwurf gesprochen. Wir rufen dazu auf, uns diesmal rechtzeitig zu beteiligen. Es wäre alles sehr viel einfacher und sehr viel geräuschloser vonstattengegangen, wenn man die drei kommunalen Spitzenverbände, für die ich heute sprechen darf, mal nach der Erstellung des ersten Verordnungsentwurfs beteiligt hätte. Dann hätten wir wesentlich weniger Welle und wesentlich mehr Praxiswissen gehabt. Und ich glaube schon, dass es bei einer solchen Verordnung angezeigt ist, deren positive wie negative Wirkungen sich in den Kommunen zeigen werden – und wir sind die Adressaten dessen, was dann alles schief geht –, dass man das dann auch rechtzeitig mit uns abstimmt. Was wollen wir geändert haben? Konkret: wir wollen § 10 Abs. 3 und 4 in der heutigen Fassung der Verordnung gestrichen haben. Wir lehnen die Freigabe von Fußwegen und Fußgängerzonen für die Kategorie bis 12 km/h weiter ab. Wir plädieren auch dafür, diese Doppelkategorie abzuschaffen und von vornherein bis 20 km/h zu gehen. Ob das dann 25 km/h oder 20 km/h sind, da sollte das Ministerium sich nach den Erkenntnissen der Verkehrsunfallforschung richten. 25 km/h wird auch bei den E-Fahrrädern nicht immer ausgenutzt, wie auch bei den S-Pedelecs 45 km/h nicht immer ausgenutzt werden. Insofern würden wir uns da nicht verkämpfen. Aber wir halten die 20 km/h Begrenzung für richtig. Wir halten es nicht für richtig, eine Altersdifferenzierung und eine Klassendifferenzierung zu machen. Wir plädieren für die 15 Jahre. Wir verkämpfen uns ebenfalls nicht bei dem Führerschein. Wir haben ein paar Differenzierungserfordernisse zur Freigabe von Radfahrwegen und Seitenstreifen außerhalb. Insbesondere den Landkreistag treibt das, naheliegender Weise, um. Es kann auch sein, dass dann dort keine Nutzung zulässig ist, wenn es eben keine Infrastruktur für Elektrokleinstfahrzeuge gibt und es einfach zu gefährlich ist, sich

dort zu bewegen. Zudem möchten wir – an die Bundesregierung gerichtet, Herrn Staatssekretär Bilger – natürlich nicht, dass der Bund sozusagen für das Gute zuständig ist und er alles zulässt und die Kommunen für das Schlechte, nämlich, alles wieder zurückholen zu müssen. Wir wollen gestatten und das wollen wir nach den örtlichen Bedingungen tun und das halten wir mit Fug und Recht auch für vernünftig, sachgerecht und praxisgerecht. Wir wollen und müssen leider dann auch das Befahren von zulässiger Infrastruktur wohlmöglich noch verbieten können. Das heißt, es gibt eine Verordnung, die sagt, die Geräte sind möglich und nötig und die sollen kommen, aber man muss sachgerecht und ortsgerecht auch entscheiden können. Das sehen wir an Änderungsbedarf.

Was die Kapazitäten im ÖPNV und die Mitnahme angeht, gibt es einen kleinen Passus in unserer Stellungnahme auf Seite 8, vorletzter Absatz: das muss ein Gepäckstück sein. Das muss ein Gepäckstück sein und es kann kein Fahrzeug sein. Ein Gepäckstück, also ein zusammengepackter Roller, auf den Rücken geschnallt, in der Hand getragen, das ist mitnahmefähig. Fahrzeuge können im ÖPNV leider nicht mitgenommen werden. Wie sich das dann ausmendet, werden wir sehen, und das wird sich auch an den Beförderungsbedingungen der jeweiligen Verkehrsbetriebe messen.

Zur Beantwortung der Frage von Herrn Gelbhaar. Wir gehen jetzt von dem Gehwegausschluss aus. Ja, wir haben eine problematische Radwegesituation, ganz ohne Frage. Wir sind gerade dem Grunde nach mitten in dem Rennen, das Radwegenetz in den Städten, Kommunen und Landkreisen besser auszubauen. Der Bund unterstützt dazu dankenswerterweise Planungsleistungen für die ganz großen Maßnahmen, die Radverkehrsschnellwege. Und wir haben – wie ich glaube, mit Fug und Recht behaupten zu dürfen – den Schalter in den Städten umgelegt. Es gibt ganz erhebliche Investitionen in die Radwege, wir haben Personalaufwuchs in diesen Bereichen und wir laufen natürlich in Probleme, wenn wir die E-Scooter auf den Radwegen haben. Aber das ist so ein bisschen zwischen Baum und Borke. Wir wollen sie definitiv nicht auf den Gehwegen haben, also müssen wir sie auf die Radwege nehmen. Und dort, wo es keine vorgeschriebene Radwegenutzung gibt, können die natürlich auch im Straßen-



raum operieren. Wir werden weiter an den Radwegen arbeiten, die Standards werden sich mit Sicherheit auch nach den zukünftigen Auslastungen zu bemessen haben, das heißt, sie werden breiter. Ein paar Beispiele dazu kann man in einigen Städten jetzt schon ablesen. Und wir werden in den Städten auch Flächen vom Pkw-Verkehr wieder zurückzugewinnen haben. Auch dazu hat sich der Deutsche Städtetag bekannt, um diese Flächen dann auch einer solch multiplen Nutzung von Scootern, E-Fahrrädern, Fahrrädern zuzuführen. Umsteiger, Herr Gelbhaar: wir wissen es noch nicht genau, da „tappen wir im Düstern“. Wir hoffen natürlich, dass das für die Autofahrer attraktiv ist, gerade die Kurzstrecken zurückzufahren, im wahrsten Sinne des Wortes, und sie anders zurückzulegen. Aber wir neigen durchaus auch der Auffassung von Herrn Klare zu, dass das Zufußgehen jetzt auch nicht ganz so übel ist, in einer Entfernung bis zu 1 Kilometer. Wo wir sehr deutlich sind, ist: wir halten nichts davon, dass sich ein Verkehrsministerium mit Kinderspielzeug beschäftigt! Und alles das, was da in einer Ausnahmeverordnung noch kommen soll – und da bitten wir auch um klare Worte und eine klare Positionierung, sowohl parlamentarisch wie auch von der Exekutive – ist nicht regelungsfähig. Die Monowheels und all das, was dann sonst noch elektrisch angetrieben ist, können wir uns nur im Wege eines Versuchs vorstellen. Das sollten wir, wie wir gesagt haben, uns das mal 3 Jahre gesondert anschauen. Da kann darüber geforscht werden, da gibt es dann eine Statistik, wer, wie sich den Kopf und die Knie aufschlägt und wie viele dabei auch ums Leben kommen. Aber das jetzt so an allen Beteiligungsverfahren vorbei in einer Sonderverordnung abzufeiern, das halten wir schlichtweg für fahrlässig. Und das würde sich wirklich nicht mit dem vertragen, was auch das Ministerium, was auch die Verbände hier gerade zur Unfallvermeidung und zur „Vision Zero“ – keine Unfallopfer mehr zu haben – vorgetragen haben. Deshalb bitten wir darum, auch klarzustellen, dass es eine solche Sonderverordnung, Freistellungsverordnung für solche Fahrzeuge nicht geben wird, zumindest nicht, ohne dass dazu auch ein breit angelegter Versuch unternommen worden ist.

Und auch nochmal an die Adresse des Ministeriums: Wir reden über einen grünen Pfeil für Fahrradfahrer, der geht in einen Verkehrsversuch. Ich

verstehe wirklich nicht, warum ein Verkehrsmittel, das in 10.000 einzelnen Städten ausgerollt wird, nicht in einen Verkehrsversuch gegangen ist, der über Bamberg hinausgeht. In Bamberg machen wir einen Sharing-Versuch mit den E-Scootern. Wir sind alle wahnsinnig gespannt, was im Mai noch dabei rauskommt. Aber diese Verordnung – und wir sehen die Eilbedürftigkeit, wie Sie auch –, die geht ziemlich zügig auf den Weg und in einer Woche – Herr Gelbhaar hat es angesprochen – muss die Klärung herbeigeführt werden, ohne dass ein solcher Versuch jetzt mal in einer Mittelstadt wie Bamberg etwas gründlicher angeschaut worden wäre. Aber beim grünen Pfeil für rechtsabbiegende Fahrradfahrer machen wir jetzt einen Versuch und schauen uns das nach 2 Jahren wieder an. Das ist auch für die Praktikerinnen und Praktiker bei uns nicht erklärbar. Das mag was mit Industriepolitik zu tun haben, das mag auch was mit der Dringlichkeit zu tun haben, die wir auch jeden Tag merken, denn die Anbieter laufen uns auf Deutsch gesagt im Moment „die Bude ein“. Und das mag auch damit zu tun haben, dass alles Neue auch irgendwie sexy ist. Aber dem wollen wir nicht anhängen. Wir wollen einen guten städtischen, regionalen und ländlichen Verkehr haben. Wir wollen dabei die Verkehrssicherheit voranstellen und wir müssen dafür auch die Räume zur Verfügung stellen. Da wird es einige böse Überraschungen für die geben, die diese Fahrzeuge benutzen. Zum einen, was die Eigenverletzlichkeit angeht, zum anderen, was die Haftungsfragen angeht. Wir sind in diesen Fragen voll und ganz auf einer Linie mit Herrn Prof. Bodewig und Herrn Brockmann und hoffen, dass die Bundesregierung sich diese sehr ernsthaft in dieser verbleibenden Woche zur Prüfung heranzieht und einen Entwurf fertigt, den wir auf kommunaler Seite vollziehen können und bei dem wir nicht nur den schwarzen Peter haben – nämlich Dinge verbieten zu müssen. Bislang haben wir nicht mal eine Ermächtigung dafür, etwas zu verbieten. Danke schön!

Vorsitzender: Danke sehr! Herr Brockmann, Sie haben auch zwei Fragen, das würde jeweils fünf Minuten ausmachen. Angesichts möglicher Synergien der Fragen, können Sie – müssen es aber nicht – ausschöpfen. Bitte!

Siegfried Brockmann (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.): Danke, das



entlastet mich ein wenig!

Vorsitzender: Habe ich mir gedacht!

Siegfried Brockmann (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.): Tatsächlich, ich sage es nochmal ganz kurz, es handelt sich um Kraftfahrzeuge, das können wir nicht weg diskutieren. Und zwar sowohl nach UNECE², nach internationalem Recht, als auch nach europäischem Recht. Daraus ergeben sich gewisse Folgerungen. Ich fange mal mit ein paar Einzelheiten an. Das Thema „20 km/h“ oder „25 km/h“, ist durchaus auch vor diesem Hintergrund zu betrachten. Wir haben im Moment, wenn wir nicht etwas völlig Neues schaffen wollen, ein Leichtmofa und ein richtiges Mofa. Und man hat sich im Ministerium natürlich Gedanken gemacht, wo kommt das hin, und hat sich offenbar für das Leichtmofa entschieden. Wenn ich das anders mache, wenn ich das also mit 25 km/h mache, ist es ein Mofa und ich müsste auch begründen, warum ich hier anders vorgehe. Wenn es ein Mofa ist, habe ich eine zwingende Helmpflicht, und zwar eine Motorradhelmpflicht, keine Radhelmpflicht. Ich will das jetzt nur auch mal an die Adresse der entsprechenden Verbände sagen: so kriegt man so ein Ding natürlich dann auch tot. Deswegen meine ich schon, wir sollten in dem Rechtsrahmen bleiben, den wir haben, und das heißt 20 km/h. Dann kann im Zweifel eben jeder selber entscheiden, ob er in dem Fall einen Radhelm aufsetzt oder nicht. Weiter heißt das, wenn das ein Kraftfahrzeug ist, hatten wir bisher immer eine Mindestverzögerung von 3,5 m/s². Das ist jetzt für die Nichtfachleute extrem wenig. Das ist sozusagen untere Kante, dass kann jedes Mofa, was Sie auf die Straße bringen mit links. Die können 5, 6, 7 m/s², und auf trockener Straße sogar noch viel mehr. Und ich komme deswegen darauf, weil wir auch für das Thema „ohne Lenkstange“ demnächst in die Komplikation kommen: was machen wir jetzt damit? Mit einem Fahrzeug ohne Lenkstange können Sie... Da denkt man jetzt auch erst: „ja, das mit der Gewichtsverlagerung klappt ja ganz gut“. Das Problem ist natürlich, dass Sie eine Massenträgheit haben, das heißt der Körper bewegt sich einfach weiter vorwärts. Sie schaffen es nicht, eine Verzögerung von mehr als 1 m/s² auch nur halbwegs realistisch darzustellen. Und das würde

bedeuten, dass wir hier in völlig andere Dimensionen kommen, die mit dem Thema Kraftfahrzeug einfach gar nichts mehr zu tun haben. Dann das – Frau Lühmann hat es angesprochen.... Ach so, nochmal ganz kurz, alles das, was ich hier sage und nicht sagen kann, weil dafür 10 Minuten nicht ausreichen, haben wir in einem Rechtsgutachten, das ich Ihnen sehr ans Herz lege, mal ausarbeiten lassen. Das ist auf unserer Website udv.de abrufbar, völlig unkompliziert. Und aus diesem Rechtsgutachten ergeben sich noch weitere Dinge, die dann auch das Ministerium im weiteren Verfahren berücksichtigen möge. Nämlich: die Spezialregelungen der Elektrokraftfahrzeugverordnung setzen insoweit die StVO an den entsprechenden Stellen außer Kraft, weil Spezialregelungen immer die allgemeinen Regelungen überlagern, und so steht es auch klar in der eKFZ-Verordnung drin. Und daraus ergeben sich auch gewisse Dinge, nämlich – Frau Lühmann hat es angesprochen –, wie das jetzt mit der Partnerschaft da zu verstehen sein wird. Die Radfahrer haben Vorrang vor eKFZ, so steht es in der eKFZ-Verordnung, die insofern und an dieser Stelle die StVO ersetzt, und das bedeutet, sie müssen schnelleren Radfahrern das Überholen ermöglichen. Das heißt nun wieder, dass sie den rückwärtigen Verkehr natürlich ausgiebig beobachten müssen. Ob das alles so gelingt, können wir uns dann noch angucken. Ich habe da so meine Zweifel. Aber natürlich muss man das auch aus Sicht des Radverkehrs beobachten. Es ergeben sich noch viele weitere Punkte. Zwei will ich nur nennen. Insofern die StVO hier jetzt sozusagen ausgehebelt wurde, fehlen dem Bußgeldkatalog wesentliche Tatbestände in Bezug auf die eKFZ, zum Beispiel ist nämlich kein Bußgeld für die Behinderung oder Gefährdung von Fußgängern vorgesehen. Das sind Dinge, wo ich sage: bitte nochmal genau hinschauen! Das muss nachgebessert werden, egal unter welchen Bedingungen wir diese Fahrzeuge jetzt auf die Straße bringen.

Thema Alkohol, da ist der Fall nun wieder einfach und eindeutig. Wenn es Kraftfahrzeuge sind, gilt aus meiner Sicht auch das, was wir für Kraftfahrzeuge vorgesehen haben, und das bedeutet, ich habe eine Ordnungswidrigkeitsgrenze von 0,5 Promille und beim Strafrecht haben wir eben entweder, wenn ich einen Unfall verursacht habe,

² UNCE: United Nations Economic Commission for Europe



mit der entsprechenden Kausalität, die 0,3 Promille oder die 1,1 Promille. Ich sehe jetzt im Moment auch nicht, warum wir das ändern sollten, weil ich auch nicht möchte, dass die für Besoffene attraktiv sind. Sie haben es angesprochen, 0,5 Promille sind für alle Nichttrinker, wenn Sie mal an so einem Trinkversuch teilgenommen haben, gar nicht so einfach. Da kann ein erwachsener Mann, sagen wir mal, der da so zwei Stunden am Tisch sitzt, ohne weiteres drei Halbe trinken. Ich würde mal sagen, damit macht man die Dinger nicht kaputt, da kann man noch locker weiter fahren.

Und dann, Frau Lühmann, haben Sie das Thema „Rücksicht“ angesprochen. Das gilt dann jetzt in beide Richtungen, sowohl eKFZ gegenüber Fußgängern, als auch eKFZ und Radfahrer. Und ich habe schon eben ein paar Konfliktpunkte eKFZ / Radfahrer angesprochen. Das gleiche gilt für das Thema Fußgänger, und zwar unabhängig von der Frage, ob die da jetzt nun auf den Gehwegen zugelassen sind oder ob sie dort nicht zugelassen sind. Denn eins ist doch klar, ich will da jetzt niemandem zu nahe treten, aber auch Radfahrer nutzen, wenn ich ihnen keine schöne Infrastruktur anbiete, manchmal aber auch aus anderen, sehr opportunistischen Gründen, den Fußweg, auch wenn sie das nicht sollten. Und deswegen ist es eben so unglaublich wichtig, ich habe das vorhin in meiner ersten Stellungnahme schon angesprochen, dass die Polizei eine Chance hat, die regelwidrige Nutzung von Gehwegen dann auch sofort zu erkennen und ahnden zu können. Und darauf wird das aus meiner Sicht im Wesentlichen ankommen, unabhängig davon, wie wir das im Detail gestalten. Wir haben ja schon gesagt, der Gehweg ist Tabu, darauf läuft es ja jetzt zu, aber dann müssen wir auch sicherstellen, dass die StVO dort gilt und eingehalten wird. Und ich glaube, so kommen wir weiter mit Rücksichtnahme. Da haben wir eigentlich für alle Verkehrsteilnehmerarten, ich will da niemanden ausschließen, nicht so wahnsinnig gute Erfahrungen gemacht. Da hilft es schon eher, wenn man da ein bisschen mit der Polizei nachhilft, damit auch jeder das versteht.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Stimpel, Sie haben auch zwei Fragen, auch da gilt der gleiche Hinweis: bis zu 10 Minuten, Sie müssen es aber nicht ausschöpfen.

Roland Stimpel (FUSS e.V.): Keine Sorge! Zunächst war nach den Auswirkungen auf den Han-

del durch verschiedene Verkehrsmittel, besonders Elektrokleinstfahrzeuge, gefragt worden. Da gibt es verschiedene internationale Studien, am meisten zitiert werden welche aus Wien, aus London und aus Oslo. Die laufen alle auf die recht banal zu beschreibende Tatsache hinaus: zwei Parkplätze vor einem Laden sind ganz schön, 20 Radfahrer oder Elektrokleinstfahrzeuge-Benutzer die davor entlang fahren, die anhalten können und einen Parkplatz finden, bringen deutlich mehr Umsatz, 200 Menschen zu Fuß, die zugleich dort entlang laufen, die gar kein Problem mit dem Parken haben, die das Schaufenster wahrnehmen, bringen am allermeisten. Es lohnt sich hier ein Blick in unsere weitläufigen Center, die auf ihrem privaten Grund teilweise interne Wege von etlichen hundert Metern haben. Wäre es attraktiv für die Kunden, dann würden diese Center denen für diese langen Wege auch Elektrokleinstfahrzeuge anbieten. Ich glaube, diese sehr professionell gemanagten Centerbetreiber wissen sehr gut, warum sie das nicht tun und warum sie hier ausschließlich auf Fußverkehr bauen.

Zur Frage des Tourismus. Da haben Städte wie Wien und Paris erkannt, dass Tourismus nicht Kannibalismus sein darf, dass eine relativ geringe Zahl von mit Elektrokleinstfahrzeugen sich bewegendem Menschen nicht die viel größere Zahl der Touristen stören und beeinträchtigen darf, die zu Fuß unterwegs sind, die die Stadt wirklich genießen, die sie entdecken, die sich entspannen wollen, die auch oft mit Familien unterwegs sind. Hier können wir von den ausländischen Restriktionen nur lernen, nicht nur, was das Fahren betrifft, sondern auch was das Abstellen der Fahrzeuge und die Nichtbehinderung von Fußgängern auf ihren Wegen angeht.

Schließlich noch die Frage: Wer steigt um auf Elektrokleinstfahrzeuge? Da gibt es natürlich unmittelbar noch keine mir bekannte Empirie. Indirekte Schlüsse kann man aus der hervorragenden Studie „Mobilität in Deutschland“ des Bundesverkehrsministeriums von 2017 ziehen, die auch Schlüsse auf die quasi soziale Verteilung von Verkehrsmitteln ermöglicht. Die Gruppen, die am intensivsten Fußverkehr betreiben, das sind, lässt sich kurz zusammenfassen, sehr alte Menschen, sehr junge Menschen und relative arme Menschen. Da haben wir drei Gruppen, von denen eher nicht zu erwarten ist, dass sie stark auf Elek-



trokleinstfahrzeuge umsteigen werden. Der alte Herr, das jüngere Schulkind, das noch gar nicht mal darf, oder auch der Mensch mit dem geringen Finanzbudget, der sich dieses mehrere hundert Euro teure Fahrzeug gar nicht leistet. Verzeihung?

Vorsitzender: Die haben gerade gerätselt, wer in welche Kategorie gehört. Das muss Sie nicht weiter betreffen. Sie haben das Wort. Die Zuordnung der Abgeordneten in die Kategorien machen wir bitte nach der offiziellen Ausschusssitzung. Bitte, Herr Stimpel!

Roland Stimpel (FUSS e.V.): Wir erwarten deshalb eher, dass Elektrokleinstfahrzeuge von heutigen Nutzern von Kraftfahrzeugen, von öffentlichem Verkehr entweder zu gemeinsamen Wegekettens oder alternativ genutzt werden. Bei Fahrradfahrern sehen wir ein geringeres Umsteigepotenzial, denn die sind ja gesundheitsbewusst und auch budgetbewusst. Die möchten sich lieber selber bewegen, was auch letztlich eine höhere Qualität bringt und was auch die Nutzung des Verkehrsmittels in der kalten Jahreszeit ermöglicht, im Unterschied zu einem, auf den sie nur stehen und letztlich keine große Qualität in der Hinsicht haben. Das war es. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann machen wir jetzt weiter mit Herrn Kellner. Auch an ihn gab es zwei Fragen. Und der gleiche Hinweis wie vorhin!

Christian Kellner (Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)): Ja klar, keine Sorge! Ich hatte zwei Fragen. Dabei ging es bei der einen darum, wie die Nutzer oder die Nutzerinnen denn befähigt werden sollten. Ich hatte das Alter „15 Jahre“ schon genannt, das ist mehrfach schon gebracht worden, dass das in unser System gut passt. Das Thema Mofa-Prüfbescheinigung als Befähigungsnachweis. Wobei man dazu sagen muss, die Mofa-Prüfbescheinigung ist kein Führerschein im eigentlichen Sinne. Es handelt sich dabei um eine Regelung in der Fahrerlaubnisverordnung. Es handelt sich um sechs Doppelstunden, die man Theorie macht, und eine Doppelstunde Praxis. Man müsste die dann natürlich von der Didaktik her auf die Elektrokleinstfahrzeuge anpassen. Aber im Prinzip ist das, was man da macht, sehr gut übertragbar. Die Prüfung, die man da noch bewältigen muss, ist relativ simpel und richtet sich nur auf die Theorie, man muss keinen praktischen Fahr-

nachweis erbringen. Das könnte man hier genauso vorsehen. Und ich glaube, dann sind die 15-Jährigen und 15+ auch gut dabei, wenn es darum geht, sich entsprechend den Regeln des Straßenverkehrs zu verhalten. Wenn jetzt jemand einen anderen Führerschein macht, weil er zum Beispiel 16 Jahre ist und Moped fahren will oder ähnliches, dann ist das quasi mit enthalten. Das muss also nicht getrennt gemacht werden, sondern wirklich nur als Eintrittskarte für die 15-Jährigen wäre das die geeignete Maßnahme.

Die zweite Frage beschäftigt sich mit dem Thema „Differenzgeschwindigkeit“ und der Sicherheitswirkung dessen. Natürlich ist es dann besonders sicher, wenn die Differenzgeschwindigkeit nicht zu groß ist. Und insofern – und das ist auch die Position des ADFC, der ja gar nicht so begeistert ist, dass der Radweg jetzt noch weiteren Zuwachs bekommen soll, der da trotzdem sagt, von der Differenzgeschwindigkeit her dürfte es eigentlich weniger ein Problem sein, denn natürlich sind auch Radler oder Radlerinnen auch zum Teil mit Tempo 20 km/h unterwegs. Das könnten dann die Elektrokleinstfahrzeuge theoretisch genauso sein, es könnten auch 15 km/h sein. Wie auch immer, das ist möglich. Insgesamt beobachten wir natürlich, dass durch die Elektrokleinstfahrzeuge – und das macht sozusagen jetzt Ihnen so ein bisschen das Leben schwer – etwas wie so ein Brennglas auch auf Versäumnisse in der Verkehrspolitik der letzten Jahre und Jahrzehnte gelegt wird. Denn jetzt – und da hat Herr von Lojewski sehr intensive Ausführung gemacht, die brauche ich jetzt nicht zu wiederholen – stellt sich in der Tat die Frage, wir müssen glaube ich, den urbanen Straßenraum nochmal neu denken und überlegen: Wie gehen wir denn jetzt mit den ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern um? Wieviel Raum geben wir ihnen und wie viel Raum geben wir der automobilen Mobilität? Und wir kommen immer stärker dahin, dass wir in den Städten, alleine aufgrund der zunehmenden Zahl von Radfahrerinnen und Radfahrern oder auch Pedelec-Nutzern und eine auch dadurch steigende Unfallzahl, einen immer größeren Handlungsdruck bekommen und viele Städte sich da auch auf den Weg gemacht haben. Und es gibt gute Beispiele aus skandinavischen Ländern, Kopenhagen wird beispielsweise immer genannt. Aber auch wir werden in Deutschland dazu kommen müssen, dass wir genau überlegen, wie wir



mit dem fließenden Verkehr und wie wir mit dem ruhenden Verkehr umgehen. Wir wollen alle die fließende Mobilität, wo man von A nach B kommt. Möglicherweise muss man mit dem ruhenden Verkehr künftig anders umgehen. Ich erinnere daran, dass wir im Moment auch sehr über Ladezonen diskutieren, über zunehmenden Verkehr, der mit Auslieferung von Waren zu tun hat, auch im individuellen Bereich. Und all das mitberücksichtigend, da ist es da natürlich sozusagen... Wenn jetzt jemand neues dazu kommt, werden auf einmal alle diese Fragen gestellt, anstatt einfach nur eine Verordnung zu machen, die zuzulassen und fertig. Insofern muss man bedenken, die Differenzgeschwindigkeit im Griff zu behalten. In dem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass überall da, wie gesagt, wo es keine Radwege und keine Schutzstreifen gibt, dann auch die Elektrokleinstfahrzeuge sozusagen auf der Fahrbahn unterwegs wären und dann quasi neben dem Pkw fahren. Wenn wir da nochmal über das Thema Differenzgeschwindigkeit nachdenken, dann plädieren wir von Deutschen Verkehrssicherheitsrat sehr dafür, dass man endlich in Deutschland zu Modellversuchen zu Tempo 30 innerorts in großen, mittleren und kleineren Städten kommt, um endlich mal Ergebnisse zu haben, wie sich das wirklich auswirkt. Ist denn dann überall noch mehr Stau oder haben wir dann eine deutlich sicherere Situation? Wie gesagt, wir plädieren dafür schon seit einigen Jahren. Damit würde man das Ziel bei Differenzgeschwindigkeit an der Stelle auch nochmal neu diskutieren und das sind auch Chancen, die wir sehen, die jetzt in dieser Situation liegen.

Vorsitzender: Danke sehr! Prof. Moritz, Sie hatten in der ersten Runde noch keine Gelegenheit, jetzt wären Sie dran. The floor is yours!

Prof. Dr. Eckehard Fozzy Moritz: Herzlichen Dank! Ich freue mich natürlich sehr, dass ich als Vertreter von innovativem Denken und Handeln in so eine Runde eingeladen werde, als Experte, und plädiere natürlich als allererstes für einen sehr viel intensiveren Innovationsdialog zwischen Regulierern und zwischen Innovatoren und natürlich auch zwischen Vertretern von Stadtgestaltung und Mobilitätskonzept. Wir haben hier ein ganz neues Segment, ein ganz neues Mobilitätsangebot, dass sich in einer sehr hohen Geschwindigkeit entwickeln wird und das jetzt in der Schnitt-

menge von nachhaltiger urbaner Mobilität und attraktiver Lebensqualität in der Stadt sehr viel Sinn macht, da ist ja Einigkeit. Und die Frage, wie regulieren wir das. Und es wird sehr schnell unterschiedlichste weitere Fahrzeugkonzepte geben. Jetzt nur mal drei Beispiele: Wir arbeiten gerade an einem Fahrzeug in der Funktionsanalogie von Klapprollern, aber sehr viel leichter, also gute 5 Kilogramm, deutlich unter 5 Kilogramm, was ich nicht nur dabei haben kann, sondern auch dabei haben will. Und was eher funktioniert, wie so ein fahrender Klappstuhl, da brauche ich dann keinen Lenker. Und das Fahrzeug wäre dann natürlich auch mit Lenker, ohne Lenker geht nicht. Ja, was mache ich denn damit? Da ist dann, wenn diese Maschinerie wieder über Jahre so weiter geht, ein vielleicht sehr viel versprechendes Fahrzeugkonzept wieder weg. Würde ich sehr stark dafür plädieren, dass es Möglichkeiten des konstruktiven Austauschs gibt, zu dem, wo, wie muss ich, kann ich regulieren und was sind eigentlich Sicherheitsanforderungen und wie werde ich denen jetzt am besten gerecht. Weitere Beispiele nur ganz kurz: Wo eine andere Gruppe dran arbeitet, ist ein Gefährt, wo man Einkäufe hinter sich herfahren kann. Das dritte Thema ist autonomes Fahren. Da bieten natürlich diese kleinen Fahrzeuge, gerade, wenn die jetzt nicht einspurig sind, sondern mehrspurig, eine ganze Menge an Gestaltungspotenzial. Und auch da muss man dann irgendwie mit umgehen. Und all das sorgt für das Plädoyer, wir müssen eine höhere Geschwindigkeit herkriegern und wir müssen auch Experimentierräume kriegen, ganz unbedingt, weil, es gibt Fragen, wie die, die jetzt an mich adressiert wurde, in Bezug auf das, wie macht man das mit Kindern. Frage natürlich, wo sind Kinder mobil und wo könnte man mal Versuche starten, was denn dann passiert. Weil, das ist ja klar, auch die Kinder schützen, aber auch Kinder heranzuführen an ein neues Verkehrsmittel. Da kann ich mir zum Beispiel vorstellen, dass man bei diesem ein bisschen altmodischen Konzept der Spielstraße sagt, wenn da ohnehin nur 7 km/h offiziell gefahren werden darf, ist ja es vielleicht ein Raum, wo dann die Kinder sich auch bewegen dürfen. Und mit 30 km/h auf die Straße würde ich die natürlich auf keinen Fall schicken. Oder kann es denn Wege geben, so eine Art Schnellwege hin zur Schule an viel befahrenen Straßen, das nicht irgendwie 50 Q7 jeweils irgendein Schulkind ir-



gendwo abliefern, sondern das die einen bestimmten, aber dann sehr geschützten Weg, halt auch selbst zurücklegen. Im Hinblick darauf ein unbedingtes Plädoyer auch für die Entwicklung neuer Lösungen in diesem Zusammenhang und auch relativer Lösungen. Denn wenn ein Bürgersteig wirklich 2,5 Meter oder 3 Meter breit ist, dann kann ich da auch die Fahrzeuge abstellen. Und wenn er nur 1 Meter breit ist, dann kann ich es eben nicht. Das heißt, Gestaltungsspielraum gerade im Hinblick auf diese Innovationsdynamik, die jetzt zu erwarten ist, Gestaltungsspielraum für lokale Lösungen, dafür würde ich unbedingt plädieren, und den Städten dann auch etwas zutrauen. Beim schlimmsten Fall lernt man daraus. Da muss auch eine Art Lernsetting im sogenannten Mindset – blödes Wort – entstehen. Und, wie kann ich das denn regeln, Gehwegnutzung oder Fußgängerzonennutzung? Da könnte man sich auch kreative Lösungen überlegen, Beispiel: Je nach Auslastung der Fußgängerzone ist oben alle 200 Meter ein rotes oder grünes Licht. Wenn da überhaupt niemand ist, dann kann man mit so einem Fahrzeug da auch durchfahren. Wenn da natürlich viele Leute sind, dann sollte man das nicht, denn das belastet deutlich das Wohlfühlklima innerhalb einer Fußgängerzone. Begleitend würde ich unbedingt noch anraten, für dieses neuen Verkehrsmittel eine Art Kompetenzentwicklung – wie lerne ich denn richtig, darauf zu fahren – anzubieten, nicht nur für junge, sondern auch für Menschen unseres Alters, die halt mit einem ganz neuen Fahrzeugtyp konfrontiert sind. Und auch Aufbau von Innovationskompetenz, also Möglichkeiten von Fahrzeuggestaltungen in dem Sektor, die halt sicherer sind. Es fahren sich wirklich einige Fahrzeuge noch nicht sonderlich souverän, aber auch da gibt es Lösungsmöglichkeiten. Also Plädoyer, habe ich ja schon abgegeben: mehr Innovationen wagen! Danke! Bitte?

Vorsitzender: Danke sehr! Bitte kurz!

Prof. Dr. Eckehard Fozzy Moritz: Das war das Plädoyer für die Experimentierräume, denn ich kann es noch nicht einschätzen. Zusammen aber mit dem Jugendinstitut... ich würde es ausprobieren. Ich würde es nicht ausschließen, aber jetzt eine Aussage zu treffen, da werde ich „hingenagelt“, dafür bin ich nicht kompetent genug. Ich würde es aber ausprobieren, auch Jüngere dann dahin zu führen, in entsprechend geschützten Räumen, um

dann eine fundierte Aussage treffen zu können.

Vorsitzender: Vielen Dank! Prof. Lemmer, bitte!

Prof. Dr. Karsten Lemmer (Deutsches Zentrum f. Luft- und Raumfahrt e.V. – DLR): Vielleicht, ohne dass ich Herrn Bilger etwas wegnehmen möchte, vielleicht noch ein Hinweis: die BASt-Studie ist im November 2018 erschienen, so uralt ist sie nicht.

Aber zum Thema, das war die eigentliche Frage, Alter und Sicherheit. Kinder sind im Verkehr besonders gefährdet, das ist nicht nur eine Plattitüde, sondern es gibt eine Vielzahl von Untersuchungen. Der Hintergrund dazu ist, dass die motorischen Fähigkeiten einfach eine Zeitlang brauchen, bis sie sich entwickeln. Das fängt im Kleinkindalter an und entwickelt sich dann weiter. Es gibt einen relativ starken Schub zum Alter zwischen 7 und 8 Jahren. Und man sieht es halt auch in den Lerncurricula in den Schulen. Es ist genau deshalb in der dritten, vierten Klasse typischerweise der Fahrradführerschein oder die Fahrradprüfung angesiedelt. Wenn man sich das mal anschaut, dann sieht man, dass sie sich noch nicht völlig souverän und sicher im Straßenverkehr bewegen. Das ist sozusagen der erste Schritt. Es geht dann weiter, es gibt dann nochmal so einen Schub, der liegt so im Alter zwischen neun und zehn Jahren. Das ist so das Alter, wo Kinder anfangen, ich sage mal, routinierte, „automatisierte“ Abläufe zu realisieren. Das heißt sozusagen nicht mehr, ich muss jetzt daran denken, sondern es folgt dann sozusagen quasi automatisch, sich halt in diesem Verkehrsraum zu bewegen. Und was noch zu beachten ist, dass Kinder und Jugendliche bis zum Alter von 14 Jahren typischerweise eine längere Reaktionszeit haben als Erwachsene. Das heißt, sie brauchen einfach etwas länger, bis sie reagieren können. Der Hintergrund dazu ist, dass sie Schwierigkeiten haben, komplexe Situationen entsprechend zu bewerten. Komplexität haben wir gerade in städtischen Raum relativ stark, das wissen wir auch aus anderen Forschungen zum automatisierten Fahren und anderen Fragestellungen. Eine Komplexität für Kinder und Jugendliche heißt das, was wir mit vorausschauendem Fahren auch bezeichnen. Also ein Beispiel, ganz einfach: Da fährt ein Auto, hält an, jetzt könnte gleich eine Tür aufgehen. Und wenn ich sozusagen mit meinem Roller dort jetzt unterwegs bin und das nicht antizipiere, dann fahre ich mög-



licherweise zu schnell hin und dann führt es zu einem Unfall. Und nach dem Unfall ist es dann egal, wer Schuld hatte, aber Prävention heißt sozusagen, auf beiden Seiten solche Situationen zu antizipieren. Und da ist es halt so das Alter 14 Jahre, größenordnungsmäßig, wo wir sagen, das passt ganz gut. Des Weiteren wissen wir, dass 10 bis 14-Jährige zu schnellerem und vielleicht auch etwas risikofreudigerem Fahren neigen. Das gilt insbesondere für männliche Vertreter in dieser Altersgruppe. Geschwindigkeit ist einfach cool, und das ist sozusagen auch ein Stückchen Lebensgefühl an der Stelle. Das führt aber auch dazu, zusammen mit den motorischen Fähigkeiten... Zum Beispiel das Thema Notbremsung. Also auch, wenn in einer komplexen Situation erkannt wurde, dass könnte jetzt kritisch werden, Notbremsung zu realisieren, ist dort halt eben nicht ganz trivial. Und wenn man Systeme hat, die keine Haltestange, keine Lenkstange haben, dann fehlt sozusagen neben diesem Lenkeffekt auch ein Stützeffekt. Das heißt, physikalisch ist es halt dann sehr schwierig, sozusagen überhaupt eine Notbremsung durchzuführen. Und es wurden gerade auch die Verzögerungszeiten genannt. Von daher muss man gerade in der Altersklasse dort ein bisschen genauer schauen. Darüber hinaus vielleicht noch eine Bemerkung, auch das wissen wir aus Studien: das Mobilitätsverhalten von jungen Menschen wird zunehmend kritischer. Eben kam schon die Bemerkung 50 Q7 Fahrzeuge, also das Elterntaxi zur Schule ist, sage ich mal, ein ganz wesentliches Thema, auch mit vielen Aspekten der Verkehrssicherheit. Viele Kinder und Jugendliche heute sind sozusagen immer weniger selbst mobil, im Sinne von „aus eigener Muskelkraft“. Und wenn man, was ich durchaus für vernünftig halte, junge Menschen sehr früh auch an verschiedene Mobilitätsformen heranführt, gilt das dann auch für das Thema Elektrokleinstfahrzeuge. Viele Bewegungsabläufe... und, ich sage mal, das Feeling, das habe ich auch, wenn ich mit eigener Muskelkraft so einen Roller, ich sage es jetzt mal bewusst, so bewege. Es ist nicht zwingend notwendig, das dort ein Hilfsantrieb oder, wie es hier vorgesehen ist, ein Vollantrieb dort entsprechend vorhanden ist. Vor diesem Hintergrund, jetzt rein aus den Altersgesichtspunkten. Zu dem Thema der rechtlichen Rahmenbedingungen haben die Kollegen hier auch schon was gesagt –, aber vor dem Hintergrund des Alters ist

14 Jahre eine Größenordnung, wo man sagen kann, es ist eine durchaus magische Grenze an der Stelle. Vielen Dank dafür!

Vorsitzender: Danke sehr! Frau Groenewold, bitte!

Hilke Groenewold (Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.): Ist das jetzt die letzte Frage?

Vorsitzender: Nein, die vorletzte!

Hilke Groenewold (Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.): Ich hatte die Frage inwieweit...

Vorsitzender: Ich habe extra drauf geachtet, dass die einzige Frau in der Runde nicht als letzte dran kommt!

Hilke Groenewold (Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.): Wäre doch nicht schlecht gewesen! Ich hatte die Frage, wie denn aus Sicht des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes die Tatsache bewertet wird, dass es jetzt schon Fahrzeuge gibt, die unterwegs sind und Fahrzeuge sowieso auch auf den Gehweg ausweichen werden. Generell haben wir in unserer Stellungnahme, die den Ausschüssen des Bundesrates zugeht, eine Synopse mit angefügt. Da haben wir insgesamt die Bußgelder als zu niedrig erachtet, insbesondere auch für die Behinderung von Fußgängern. Und jetzt müsste vor allen Dingen auch ein sehr hohes Bußgeld, welches den Straftatbestand der Nutzung des Gehweges auch empfindlich ahndet, wie zum Beispiel in Frankreich, eingeführt werden. Frankreich hatte 135 Euro dafür erfasst. Generell sollte natürlich jetzt für die Fahrzeuge, die schon auf dem Weg sind, eine Aufklärungskampagne gestaltet werden, denn ich glaube, nicht jeden erreicht die Gesetzesänderung. Und gleichzeitig müssen auch die Kommunen in der Lage sein, Ordnungswidrigkeiten zu erfassen. Das ist ja immer meistens eher das Problem, dass auch das, was jetzt schon auf Gehwegen mit anderen Fahrzeugen passiert, die da eigentlich nicht zugelassen sind, auch nicht mehr erfasst werden kann. Deshalb begrüßen wir vor allen Dingen auch, dass jetzt die Fahrzeuge nicht mehr auf Gehwegen zugelassen sind, denn es wäre für die Polizei generell sehr schwierig gewesen, zu erfassen, welches Fahrzeug jetzt zugelassen ist und welches nicht. Generell haben wir auch in unserer Synopse bzw. in unserer Stellungnahme moniert,



dass wurde jetzt noch nicht erwähnt, dass die Kennzeichengröße für diese Fahrzeuge sehr klein ist. Das ist eine Schrift, die eigentlich nur mit dem... Ja, ich weiß, es ist ein Problem. Aber ich glaube, wenn sozusagen eine Fahrerflucht vorliegt, ist das Kennzeichen wegen seiner Größe sozusagen nicht erfassbar. Das haben wir auch kommentiert, sie ist wirklich zu klein. Wir wünschen uns, und das ist jetzt auch in dem Rahmen wichtig, dass in der Unfallforschung auch erfasst wird, welches Alter die Unfallbeteiligten haben und ob eine Behinderung vorliegt. Denn das sind Kennzeichengrößen, die bisher nie erfasst wurden. Und die Kennzeichengrößen sind gerade für Menschen mit Behinderungen sehr wichtig, damit es auch ein bisschen offenkundiger wird, welche Gefahren für sie im Verkehrsraum bestehen. Und deshalb wünschen wir uns auch, dass die Bundesfachstelle Barrierefreiheit bei der begleitenden Forschung, die bei der Verordnung zu den Elektrokleinstfahrzeugen vorgesehen ist, beteiligt ist, sodass auch die Sichtweise der Menschen mit Behinderung in das Forschungsdesign mit eingeht.

Anders bei der Ausnahmeverordnung, zu der wir eine sehr kritische Meinung haben und von der wir hoffen, dass sie jetzt im Prinzip auch mit dieser Gehwegverbannung ein bisschen vom Tisch ist. Aber falls sie trotzdem kommt, finden wir es sehr fragwürdig, dass man da sozusagen eine „Operation am offenen Herzen“ vornehmen will, das heißt, das man da mit dem Erlass sozusagen in realen Lebenssituationen forscht. Dazu bitten wir eindringlich, eine Studie außerhalb des Verkehrsraums in Auftrag zu geben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Zemke bitte, last but not least!

Lars Zemke (Elektric Empire - Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.): Okay, dann lege ich mal los! Ich habe mir jetzt noch ein paar Notizen gemacht. Ich werde erst zum Schluss auf die Frage von Frau Kluckert eingehen. Die BAST-Studie ist jetzt hier des Öfteren erwähnt worden. Die haben wir im Verband natürlich auch alle gelesen und wir haben sie auch sehr tief gelesen. Ich wollte dann nur nochmal sagen, die ist zwar 2018 herausgekommen – da gebe ich Ihnen Recht, Herr Lemmer –, aber die ist eigentlich von 2014. Und die ist wirklich sehr alt. Von den Fahrzeugen, die da getestet wurden, das sind 9 Stück, sind gerade mal 3 für unsere Diskussion relevant. Das ist ein

Roller, der ist in der dritten Prüfung auch kaputt gegangen. Die nächsten waren das Monowheel und das Skateboard. Herr Bodewig, Sie haben gesagt: 45 km/h, um Gottes willen! Ich oute mich jetzt mal: ich bin fast 50 km/h schnell, ich fahre Skateboard. Aktuell in Bereichen, wo es erlaubt bzw. geduldet ist, und da kann ich, sehr gut geübt, sage ich hier jetzt bewusst, 38 km/h fahren, das geht. Ich will damit natürlich nicht hier in Berlin auf der Hauptstraße, Müllerstraße fahren und mein Leben riskieren, sondern ich möchte zum einen die Wahl haben und mich nicht... Zum Beispiel mein Nachbar fährt morgens mit seinen SUV am Sonntag Brötchen holen und ist in zwei Minuten wieder da. Ich fahre illegal mit meinem Skateboard hin, gucke mich dreißigmal nach der Polizei um und bin dann wieder da und finde eigentlich, ich habe eine wesentliche emissionsfreie Fortbewegung hinter mich gebracht. Natürlich kann ich auch laufen und ich kann auch mit dem Fahrrad fahren. Sie haben völlig Recht. Natürlich kann ich das machen, aber ich finde auch einfach, ich gehe mit der Zeit und stelle mich den Ansprüchen. Ja, es ist ja auch gut. Ich bin auch schon von der Polizei angehalten worden und ich bin auch belehrt worden und das ist mir auch völlig klar. Ja gut, dann sagen Sie jetzt auch vorsätzlich. Es mag ja einfach sein. Aber ich denke, es geht einfach darum, dass ich hier nochmal entsprechend sagen möchte, letzte Woche wurde von den Ausschüssen empfohlen, diese Fahrzeuge überhaupt nicht zuzulassen und sofort davon wegzugehen. In der BAST-Studie wurden sie nicht getestet, weil sie niemand fahren konnte. ... Ja, warum nicht? Warum nimmt man dann eigentlich nicht Leute, die es fahren können, die es entsprechend zeigen können und die dann einfach dann auch belegt den Bremsweg sagen können, ob es 3,5 Meter sind oder 4,5 Meter. Dann haben wir jetzt hier klare Belege dafür, wie was funktioniert und können uns auf irgendwas berufen, was funktioniert und rund ist.

Dann wollte ich noch Segways erwähnen. Das war auch in der Studie, aber das wird von der Mobilitätsverordnung erfasst. Es gab die Teststrecke bzw. die Testjahre, wie man es auch nennen will. In Bamberg wird das gerade gemacht. Ich habe jetzt erfahren, da werden per Losverfahren die Tester bestimmt, weil so ein hoher Andrang ist. Die Leute wollen es also testen und annehmen. Das würde ich mir halt auch für die Geräte ohne Lenk-



stange wünschen und nicht, dass man hier pauschal sagt: das war's. Und dann kann man sich das auch anschauen.

Zu den Pedelecs. Ich weiß nicht, ich hatte das so gelesen, in meiner Recherche, dass am Anfang, als die Pedelecs herauskamen, waren die auch nicht sofort Pedelecs, sondern sie sollten auch eher in die Richtung Kraftfahrzeuge eingestuft werden. Da gab es ja im Hintergrund ein ziemliches Ringen. Letztendlich ist es nur ein mit Muskelkraft betriebenes entsprechendes Fahrzeug. Positiv ist, es wurden jetzt über 4 Millionen Geräte verkauft, es wurden dann eben Leute wieder mobiler gemacht. Leider sind viele Leute damit verunfallt, das muss man auch sagen, weil sie, sage ich mal, zu salopp herangegangen sind und die Geschwindigkeit unterschätzt haben. Aber auch da wieder: man sollte sich im Vorfeld über sein Fahrzeug informieren und auch entsprechend mit Augenmaß da rangehen. Zu der Versicherung. Hoverboards zu versichern mit 100 Euro, wie Frau Kluckert gerade erwähnte, das ist natürlich aus meiner Sicht fehl am Platz und sollte auch so nicht gehandhabt haben. Und, ich kann es nur nochmal sagen, es ist eben etwas für Kinder. Entweder führt man die Versicherungspflicht ein, dann macht man das eben entsprechend kaputt oder dann gibt es die Fahrzeuge bald nicht mehr. Aber, okay, da hat Herr Brockmann gesagt, es sollten eigentlich möglichst alle versichert werden. Und, dass es Möglichkeiten gibt, sehe ich ja. Es gibt schon Leute, die fahren mit einem Skateboard, die haben eine Versicherung. Es gibt auch Leute mit Monowheels, die haben eine Versicherung. Da wollte ich bei den Monowheels noch sagen, das sind eben keine gehfaulen Hipster, sondern alle im gesetzten Alter, die ich kenne, die mit einem Monowheel fahren,

auch legal. Aber die wollen auch mehr Mobilität für sich persönlich feststellen und erfahren und das sehr positiv mitnehmen. Von daher: geben Sie den Fahrzeugen eine Chance! Und an den Verkehrsausschuss: Mehr Platz für uns bitte! Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich darf mich zunächst mal bei den Kollegen und Kolleginnen bedanken, aber ganz besonders natürlich bei unseren Sachverständigen, dafür, dass Sie sich hier so rege an der Diskussion beteiligt haben. Ich glaube, das hat uns allen sehr gut getan und zu neuen Erkenntnissen geführt. Seien Sie versichert, es haben mehrere Kolleginnen und Kollegen fraktionsübergreifend gesagt, dass es hier große Einigkeit darüber gibt, dass es eine spannende Form von neuer Mobilität ist. Und wir haben ein Interesse daran, dass diese Mobilität sich auch bei uns in Deutschland entwickelt. Übrigens auch gerne mit Unternehmen aus unserem Lande. Worum es hier geht ist eben das „Wie“. Da müssen wir einen vernünftigen Interessenausgleich finden, zwischen dem Interesse der Nutzer einerseits, aber eben auch den Interessen derer, die nicht mit Mikromobilität unterwegs sind und dem gemeinsamen Interesse aller, nehme ich an, was die Sicherheit angeht. Herzlichen Dank! Ihnen allen noch ein schönen Tag! Wir verabschieden auch die Gäste in nah und fern, in der ganzen Welt, die uns übers Netz gefolgt sind. Und die Kolleginnen und Kollegen, die an der Obleutebesprechung teilnehmen, bitte ich im Raum zu bleiben. Die anderen müssen uns leider verlassen. Herzlichen Dank nochmal!

Schluss der Sitzung: 13.05 Uhr

Cem Özdemir, MdB
Vorsitzender



Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 8. Mai 2019, 11.00 Uhr

im Saal E 600 des Paul-Löbe-Hauses

Antrag der Fraktion der FDP

*E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell
und innovativ ermöglichen*

Drucksache 19/8543

A-Drs. 19(15)218-A **Seite 1**
Siegfried Brockmann

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

A-Drs. 19(15)218-B **Seite 6**
Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a. D.
Deutsche Verkehrswacht e.V.

A-Drs. 19(15)218-C **Seite 10**
Lars Zemke
Electric Empire – Bundesverband Elektrokleinfahrzeuge e.V.

A-Drs. 19(15)218-D **Seite 32**
Prof. Dr.-Ing. Karsten Lemmer
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)

A-Drs. 19(15)218-E **Seite 36**
Christian Kellner
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

A-Drs. 19(15)218-F **Seite 41**
Hilmar von Lojewski
Deutscher Städtetag

A-Drs. 19(15)218-G **Seite 50**
Roland Stimpel
FUSS e.V.

A-Drs. 19(15)218-H **Seite 56**
Hilke Groenewold
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)218-A

Stellungnahme zur 43. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 08.05.2019



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

Siegfried Brockmann
Leiter der Abteilung Unfallforschung

Datum
02.05.2019

**Stellungnahme zur Anhörung E-Scooter und Hoverboards jetzt
bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anliegend erhalten Sie die Stellungnahme des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Anhörung

**E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen
– Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen**

Für eine Berücksichtigung unserer Anliegen im weiteren Verfahren wären wir Ihnen sehr dankbar.

Als Ansprechpartner zum Inhalt der Stellungnahme steht Ihnen

Herr Siegfried Brockmann
Leiter Abteilung Unfallforschung
Tel.: 030-2020-5820
E-Mail: s.brockmann@gdv.de

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5820
Fax: +49 30 2020-6820

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39
ID-Nummer 6437280268-55

E-Mail: s.brockmann@gdv.de

www.gdv.de

gerne zur Verfügung.

Wir sind mit der Veröffentlichung der Stellungnahme einverstanden. Dieses Begleitschreiben dient nur der internen Verwendung.

Mit freundlichen Grüßen


Siegfried Brockmann



Stellungnahme

des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft

zur Anhörung „E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen“

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:
Unfallforschung

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

www.gdv.de



Nach dem „Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr“ (WÜ) handelt es sich bei Fahrzeugen, die nicht ausschließlich mit Muskelkraft, sondern mittels Antriebsmaschine bewegt werden, eindeutig um Kraftfahrzeuge. Auch die 6. KH-Richtlinie bewegt sich eindeutig auf dieser Definitionsebene. Eine Umdefinition dieser Tatsache, die in dem vorliegenden Antrag versucht wird, entspricht nicht der Vertragslage (WÜ) und Rechtslage (6. KH) und ist schon von daher nicht möglich. Das WÜ ist als völkerrechtlicher Vertrag für die Gesetzgebung des Bundes und der Länder bindend. Falls also nationales Recht nicht im Einklang mit dem WÜ steht, kann dies vor Verwaltungsgerichten eingeklagt werden. Zwar kann Deutschland insoweit national die Frage der Fahrerlaubnisfreiheit regeln, muss jedoch beachten, dass nach dem WÜ das Vorhandensein der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten nachgewiesen werden muss. Diesem Umstand trägt weder der Verordnungsentwurf der Bundesregierung noch der hier zu diskutierende Antrag Rechnung. Zu ändern wäre für die vorgeschlagene Verfahrensweise in jedem Fall die FeV (§ 10.3), nach der zum Führen von Kraftfahrzeugen ein Mindestalter von 15 Jahren vorgesehen ist. Ebenfalls müsste der Anwendungsbereich des Pflichtversicherungsgesetzes ausgeschlossen werden, das den Abschluss einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in Umsetzung der KH-Richtlinie zwingend vorschreibt.

„Freizeitklasse“: Aus Sicht der Unfallforschung ist die Unterstellung, es handele sich bei 12 km/h um Fußgängergeschwindigkeit, zurückzuweisen. Dies entspricht für Bereiche, in denen sich Fußgänger aufhalten, weder gängiger Rechtsprechung (max. 7 km/h) noch den Tatsachen (4 - 6 km/h). Bei einem Aufprall mit 12 km/h auf einen stehenden Fußgänger, bedeutet dies je nach Gewicht und konkreter Konstellation eine Kraft von rund 150 kg, also sechs handelsüblichen Zementsäcken. Besonders ältere Personen sind schon allein durch einen Sturz potenziell von langwierigen Verletzungsfolgen betroffen. Insofern ist die Zulassung der Nutzung auf Fußverkehrsflächen abzulehnen. Der Verzicht auf eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zum Opferschutz ist nicht nachvollziehbar. Die Gefahren bestehen grundsätzlich für alle Lebensaltersbereiche der Fahrzeugführer. Besonders häufig sind jedoch Konflikte zu erwarten, wenn E-Scooter-Führer weder über fachliche noch über psychologische Fähigkeiten verfügen.

Vor diesem Hintergrund ist schon die Vorlage der Bundesregierung zu kritisieren, da 12- und 13-Jährige weder über die Reife, noch auch nur über die Möglichkeiten zu vorausschauender Fahrweise verfügen. Umso mehr gilt das Gesagte für den hier diskutierten Vorschlag, überhaupt keine Altersbegrenzung vorzusehen. Es kann auch die Begründung dafür nicht überzeugen: Eine Notwendigkeit frühzeitiger Heranführung an anstrengungsloses Fortbewegen ist nicht erkennbar. Kinder und Jugendliche bedürfen im Gegenteil zu ihrer Entwicklung zwingend auch der körperlichen

Bewegung. Diese erhalten sie auf den motorlosen Varianten Skateboard, Scooter, etc. Erschwerend aus Sicht der Durchsetzung regelkonformen Verhaltens kommt hinzu, dass Verstöße bei Personen unter 14 Jahren nicht straf- und ordnungswidrigkeitsrechtlich geahndet werden können.

In Bezug auf die „Pendlerklasse“ ist der Vorschlag einer bbH von 25 km/h im Vergleich mit erreichbaren Fahrradgeschwindigkeiten zunächst nicht ganz abwegig. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Fahrrädern bewegt sich allerdings bei etwa 18 km/h. Außerdem sind E-Scooter nun einmal keine Fahrräder (dazu s. o.) sondern Kraftfahrzeuge. Sie sind aufgrund ihrer kleineren Raddurchmesser zudem unsicherer als Fahrräder und Mofas. Das Gefährdungspotenzial der Letzteren und sich daraus ergebende Sicherheitsanforderungen hat der Gesetzgeber aus Sicht der Unfallforschung zutreffend behandelt. Daraus ergibt sich folgerichtig, dass bei einer bbh von 25 km/h erst recht auch E-Scooter einer Helm- und Versicherungspflicht unterliegen sowie ohne Zusatzzeichen die Fahrbahn benutzen müssten sowie einer Prüfbescheinigung und dem Mindestalter von 15 Jahren bedürfen. Eine Argumentation, die diese Ungleichbehandlung begründen kann, ist im Antrag nicht erkennbar und in der Praxis auch nicht ersichtlich. Eine Geschwindigkeit von 25 km/h, die hier auch Kindern ermöglicht werden soll, ist dagegen sowohl für die Kinder selbst, als auch für unbeteiligte Dritte überaus gefährlich und keinesfalls hinnehmbar. Analog zur oben angestellten Betrachtung der wirkenden Kräfte können wir situationsabhängig hier von rund 400 kg ausgehen. Vor diesem Hintergrund erscheint es völlig unverständlich, dass auch für diese Klasse keine Haftpflichtversicherung vorgesehen ist und damit ein Opferschutz nicht gewährleistet ist.

Die in dem Antrag „Sportlerklasse“ genannte Kategorie soll unabhängig vom Vorhandensein einer Lenkstange 45 km/h schnell sein dürfen. Schon für Fahrzeuge mit Lenkstange ist dies aufgrund der kleinen Raddurchmesser eine gefährliche Geschwindigkeit, da Fahrbahnunebenheiten oder Schlaglöcher schnell zu Stürzen führen können. Selbstbalancierende Fahrzeuge sind darüber hinaus schwerer in ihrer Fahrtrichtung zu verändern und schwieriger zu bremsen. Der Vergleich mit Kleinkrafträdern führt daher in die Irre. Im Gegensatz zu diesen, sind 45 km/h auf E-Scootern nicht zu beherrschen und auf selbstbalancierenden Fahrzeugen ohne Lenkstange sogar abenteuerlich. Da für die Polizei die unterschiedlichen Kategorien nicht ohne Weiteres erkennbar sind, ist auch mit erheblichen Regelverstößen beim Gebrauch der Verkehrsflächen zu rechnen. Diese Gefahr besteht beim Kleinkraftrad nicht.

Abschließend möchten wir auf den Auftrag an alle staatlichen Gewalten aus Artikeln 1 und 2 GG hinweisen, die den Schutz von Leib und Leben aller Verkehrsteilnehmer zwingend gebieten. Erwägungen wirtschaftspoli-

tischer oder anderer Art haben sich daran zu messen und gegebenenfalls dahinter zurückzustehen. Diese Abwägung ist nach unserem Eindruck bei dem hier diskutierten Antrag entweder gar nicht oder unzutreffend erfolgt.

Berlin, den 02.05.2019

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.

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)218-C

Stellungnahme zur 43. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 08.05.2019



Fischerhüttenstraße 65A
14163 Berlin

info@electricempire.de

Vorstand:
Lars Zemke
Ramón Goeden

Eingetragen im Vereinsregister:
AG Berlin (Charlottenburg)
VR 37270B

**Stellungnahme
im Rahmen der öffentlichen Anhörung
des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestages
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)**

von

Electric Empire - Bundesverband Elektrokraftfahrzeuge e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir bedanken uns herzlich für die Gelegenheit, zur geplanten Zulassung von Elektrokraftfahrzeugen und den Möglichkeiten, wie man diese vereinfachen und verbessern könnte, Stellung nehmen zu können. Das federführende BMVI hatte die Verbände bei der Erstellung des inzwischen zur Verordnung gewordenen Referentenentwurfes nicht beteiligt, was im Falle unseres Verbandes allerdings unerheblich war, da wir uns zu diesem Zeitpunkt noch nicht gegründet hatten. Als sehr junger Verband wollen wir daher die Gelegenheit nutzen, uns zu Beginn dieser Stellungnahme kurz vorzustellen.

Electric Empire - Bundesverband Elektrokraftfahrzeuge e.V. wurde im Dezember 2018 gegründet und vertritt die Nutzer jedweder Elektrokraftfahrzeuge, aber auch die Firmen, welche in diesem Bereich tätig sind. Wir werben weiterhin für eine innovative Mobilitäts- und Verkehrspolitik und möchten umweltbewusste und platzsparende Fahrzeuge in Deutschland bekannter machen.

Die verantwortungsvolle Nutzung von Energie, Umweltschutz und Nachhaltigkeit sind Eckpfeiler unseres Wirkens. Eine Verzahnung von Elektromobilität und ÖPNV liefert einen wichtigen Beitrag zur Verringerung von schädlichen Emissionen und ist ein zusätzlicher Baustein in der dringend notwendigen Verkehrswende. Elektrokraftfahrzeuge haben enormes Potenzial, um bestehende Lücken in der Infrastruktur des ÖPNV zu schließen. Elektrisch betrieben fungieren sie als „Last Mile Vehicle“ und können ein nützlicher Baustein im Gesamtkonzept der Elektromobilität von Städten und Gemeinden sein.

Als Teilnehmer am Straßenverkehr sind uns Rücksicht und Verkehrssicherheit ein hohes Gut. Es ist unser Ziel, dass Elektrokraftfahrzeuge als gleichwertige Verkehrsteilnehmer anerkannt werden.

Status Quo

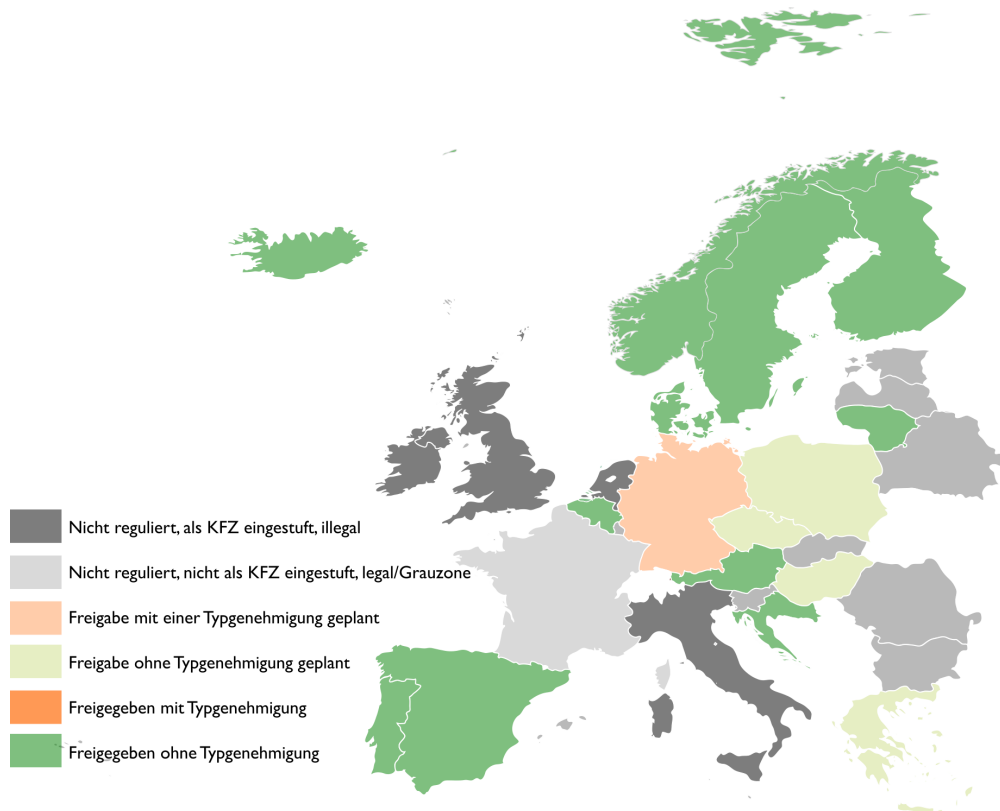
Aktuell gibt es keine Möglichkeit, Elektrokraftfahrzeuge in Deutschland legal im Straßenverkehr zu bewegen. Sie gelten rechtlich als Kleinkraftfahrzeug L1e. Es ist jedoch nicht möglich, die dafür nötige Haftpflichtversicherung zu erhalten. Insofern ist die Nutzung sowohl eine Ordnungswidrigkeit (§ 48 FZV / §19 STVZO - Führen eines Fahrzeuges ohne Betriebserlaubnis) als auch eine Straftat (§ 6 PfIVG - Verstoß gegen das Pflichtversicherungsgesetz). Schwerer wiegt allerdings, dass im Falle eines Unfalls keine gültige Haftpflichtversicherung vorhanden sein kann und auch die Verkehrsofferhilfe nicht greift. Neben den physischen Verletzungen können so leicht ganze Existenzen vernichtet werden.

Trotzdem gehen wir davon aus, dass mindestens 250.000 Fahrzeuge schon jetzt in deutschen Haushalten stehen und benutzt werden. Der weitaus größte Teil davon sind Hoverboards, die in den letzten Jahren einen regelrechten Boom bei Kindern, Jugendlichen und nur in Ausnahmen bei Erwachsenen ausgelöst haben. Es ist davon auszugehen, dass es im Jahr 2018 alleine im Bereich E-Skateboards ca. 1.500 Fälle von Beschlagnahmung mit daraus folgenden Strafverfahren gab.

Elektrokraftfahrzeug-Verordnung der Bundesregierung und daraus resultierende Herausforderungen

Das BMVI hat sich entschieden, Elektrokraftfahrzeuge in der Elektrokraftfahrzeug-Verordnung (EKfV) als vollwertige Kraftfahrzeuge im Rahmen der STVO und STVZO einzuordnen und eine Allgemeine Betriebserlaubnis zur Pflicht zu machen. Damit schlägt man einen EU- und weltweit einzigartigen Weg zur Regulierung ein.

Typgenehmigungspflicht im europäischen Wirtschaftsraum für E-Scooter¹:



Diese Sichtweise mag zwar im Rahmen der deutschen Rechtsordnung legitim sein, sie schafft allerdings bei der realen Umsetzung zahlreiche Probleme. So fordert Deutschland damit als einziges EU-Land eine de facto Typengenehmigung für Elektrokleinstfahrzeuge. Norwegen z.B. hatte zuerst einen ähnlichen Weg beschritten, dann aber Mitte 2018 wieder davon abgesehen. Grund für diesen Sinneswandel war der unsichere Rechtsrahmen, der sich sonst für die Bürger Norwegens ergeben hätte.

Bei einer Freigabe von Elektrokleinstfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h wäre eine Helmpflicht² zum Tragen gekommen. In diesem Fall sprechen wir nicht von Fahrradhelmen, sondern aufgrund der Einstufung als KFZ wären Motorradhelme zur Nutzung vorgeschrieben worden. Daher ist geplant, in der Verordnung nur Fahrzeuge bis 20 km/h zuzulassen. Das Problem dabei ist, dass fast alle aktuell erhältlichen Geräte mindestens 25 km/h oder mehr fahren. Diese Geschwindigkeit hat sich international bewährt und ist ein Quasi-

¹ Siehe Anlage 1

² Gemäß ECE-Norm 22-05

Standard, der jetzt exklusiv für den deutschen Markt umgerüstet werden muss. Internationale Anbieter werden hier nur einen Mehraufwand sehen, der den deutschen Markt uninteressant macht. Noch viel schwerer wiegt allerdings, dass so de facto alle bisher gekauften E-Tretroller aus der Verordnung herausfallen, da es unmöglich ist, die hierfür geforderte Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) zu erhalten und diese Fahrzeuge so auch nicht versichert werden können. Das trifft auf den Großteil aller aktuell durch den Handel angebotenen Roller zu.

Als Alternative zur ABE schlägt das BMVI eine Einzelzulassung (EBE) vor. Diese Möglichkeit mag in der Theorie bestehen, in der Realität ist sie illusorisch. Eine Einzelbetriebserlaubnis als Privatperson ohne die erforderlichen Testdokumente des Herstellers zu erhalten, ist durch die Höhe der Prüfungskosten von mehreren tausend Euro nahezu ausgeschlossen. Auch hier gibt es also keine echte Möglichkeit für jetzige Nutzer ihr Elektrokleinstfahrzeug zu legalisieren. Es ist aber anzunehmen, dass diese Nutzer ihre Fahrzeuge trotzdem weiter nutzen werden. Zum Teil aus "zivilem Ungehorsam", zum viel größeren Teil aber aus Unkenntnis der Rechtslage. Es wird also zu einem deutlich höheren Kontrollaufwand bei den Ländern kommen, da legale und nicht legale Elektrokleinstfahrzeuge oft nicht auf den ersten Blick zu unterscheiden sein werden. Und noch viel schwerer wiegt, dass die versicherungstechnische Absicherung im Falle eines Unfalls weiterhin nicht gegeben ist, also keine Verbesserung zum Status Quo stattfindet.

Die EKfV sieht auch eine langsame Klasse bis 12 km/h bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit vor, die auch auf Gehwegen gefahren werden dürfen. Diese Klasse ist unserer Meinung nach nur sinnvoll, wenn sie vorbereitend für die angekündigte Sonderverordnung für Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenkstange, in dem Fall speziell für Hoverboards und deren Nutzung durch Kinder, gedacht ist. Diese Klasse hat die aktuell sehr emotional geführte "Gehweg-Debatte" ausgelöst. Obwohl tatsächlich eine sehr geringe Anzahl an E-Tretrollern mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 12 km/h existiert, erfüllt keines dieser Modelle die Anforderungen einer ABE, auch gehen wir nicht davon aus, dass die Industrie ein solches Segment aufbauen wird. Sie sind aus unserer Sicht ein Nischenprodukt mit einer so geringen Verbreitung, dass dieses Segment letztlich zu vernachlässigen ist. Nur die wenigsten Verbraucher werden ein Interesse haben, einen E-Tretroller zu besitzen, der bei gleichem Gewicht und Abmessungen nicht auf Radwegen gefahren werden darf und darüber hinaus wesentlich langsamer als andere E-Scooter seiner Klasse ist. Auch sind Bürgersteige von der Straßenbeschaffenheit (Pflasterung) eher unattraktiv für E-Tretroller. Und auch wenn es natürlich sinnvoll ist, dass man über die Raumnutzung im Verkehr diskutiert, ist die Debatte über theoretische Folgen hier doch deutlich größer als die zu erwartenden Auswirkungen in der Realität je sein dürften.

Wie oben erwähnt, scheint man die Nutzung von Elektrokraftfahrzeugen ohne Lenkstange - hier vor allem Hoverboards und Hovershoes - durch Kinder bei der Verordnung in Betracht zu ziehen. Durch die Einordnung als Kraftfahrzeug werden so allerdings zwei Eckpfeiler der STVO geändert. Zum einen wird es möglich, dass Kinder ab 12 Jahren ein Kraftfahrzeug bewegen. Zum anderen wird es möglich, eine Vielzahl von Kraftfahrzeugen ohne Fahrerlaubnis zu bewegen. Selbiges war vorher nur in bestimmten Ausnahmen erlaubt³.

Der größte Vorteil von Elektrokraftfahrzeugen ist nach einhelliger Meinung der Einsatz auf Kurz- und Mittelstrecken und in Kombination mit dem öffentlichen Personenverkehr. Die leichte und kompakte Bauweise macht hier eine unkomplizierte Mitnahme möglich. Mit der Einordnung als Kraftfahrzeug entfällt diese einfache Mitnahmemöglichkeit, denn die meisten Verkehrsbetriebe untersagen die Mitnahme von Kraftfahrzeugen in den Beförderungsbedingungen. Sollte eine Mitnahme gewollt sein, so müssten diese ihre Geschäftsbedingungen entsprechend anpassen. Eine Verpflichtung dazu gibt es nicht, auch keine Durchgriffsmöglichkeit von Seiten des BMVI, die Entscheidung dazu liegt einzig bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden.

Auch dürfen Kraftfahrzeuge im Gegensatz zu Fahrrädern und Pedelecs nicht in Parks und auf Wald- und Feldwegen benutzt werden. Auch hier müsste sehr aufwendig mit Einzelgenehmigungen nachgesteuert werden, da sonst der Vorteil der kürzeren Wege entfällt und das komplette Konzept der "Last Mile Vehicle" weiter ad absurdum geführt wird.

Abschließend ist noch zu erwähnen, dass für alle Elektrokraftfahrzeuge eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden muss. Hier werden alle Fahrzeuge mit Kleinkraftfahrzeugen, die bis 45 km/h fahren, in eine Klasse eingeordnet. Was bei E-Tretrollern mit 25 km/h Höchstgeschwindigkeit vielleicht noch als angemessen angesehen werden kann, ist für Kinder auf den schon mehrmals erwähnten Hoverboards jenseits aller sinnvollen Maßstäbe. Das Gefährdungspotential von 12-jährigen Kindern auf langsamen Elektrokraftfahrzeugen ist auf keinen Fall so hoch anzusetzen, dass eine solche Versicherung und die damit verbundenen Kosten angemessen wären.

³ Bestimmte Landwirtschaftsmaschinen oder Krankenfahrstühle bis 15 km/h

Alternativer Ansatz der Gleichstellung zum Pedelec/Fahrrad

Sowohl die FDP in ihrem Antrag (Drucksache 19/8543) als auch wir als Verband in unserem Positionspapier⁴ verfolgen den Ansatz, Elektrokleinstfahrzeuge so weit wie möglich den Pedelec bzw. Fahrrädern gleichzustellen. Das bedeutet die grundsätzliche Einteilung in zwei Elektrokleinstfahrzeug-Klassen:

- 1) Fahrzeuge bis 25 km/h analog zu Pedelec, Einordnung nach §1 StVG Abs. 3.
- 2) Fahrzeuge bis 45 km/h analog zu S-Pedelec, Einordnung ähnlich Klasse L1e-A⁵

Des Weiteren benötigen Kinder, die z.B auf Hoverboards oder Hovershoes unterwegs sind, besonderen Schutz. Die Schaffung einer langsameren Klasse für eben diese Kinder erscheint uns daher sinnvoll und auch realitätsbezogen. Auch hier kann man unter Verwendung von §24 STVO und die Einordnung als besonderes Fortbewegungsmittel relativ unkompliziert tätig werden.

Eine Unterscheidung nach Fahrzeugen mit oder ohne Lenkstange ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Es bestehen keine Studien, die ein erhöhtes Unfallrisiko eines durchschnittlich geübten Fahrers belegen. Ein einheitliches Vorgehen für Elektrokleinstfahrzeuge mit und ohne Lenk- und Haltestange birgt eine Reihe von Vorteilen gegenüber dem von BMVI und Bundesregierung gewählten Weg:

- a) Ohne die Einordnung als Kraftfahrzeug entfällt die aufwendige ABE bzw. EBE. Die Sicherheit der Fahrzeuge bleibt trotzdem durch die diversen zu beachtenden Normen, CE, DIN und EN, gewährleistet. Spätestens mit der Notifizierung der EN 17128 für PLEV ist ein vollumfänglicher Normenkatalog vorhanden, der dann vom Gesetzgeber unkompliziert integriert werden kann.
- b) Man folgt im Großen und Ganzen dem Weg, den die meisten anderen EU-Länder gewählt haben. Gerade in der grenzüberschreitenden Nutzung ergeben sich so keine weiteren Komplikationen. Andere EU-Bürger können ihre Fahrzeuge somit auch in Deutschland nutzen.
- c) Ein Großteil der bereits von den Nutzern erworbenen Elektrokleinstfahrzeuge wird automatisch legalisiert⁶. Es wird kaum noch illegale Nutzung dieser Fahrzeuge geben. Der enorme Kontrollaufwand für die Bundesländer entfällt.

⁴ Siehe Anlage 2

⁵ Im Positionspapier EE - BV EKF ohne vorgeschriebene ABE und mit Erlaubnis für Radwege.

⁶ Ggf. müssen vom Nutzer mit überschaubarem Aufwand noch Reflektoren angebracht werden.

-
- d) Eine Versicherung wäre bei Elektrokraftfahrzeuge bis 25 km/h durch die normale Privathaftpflichtversicherung gegeben. Gerade bei Elektrokraftfahrzeugen für Kinder erscheint das als vollkommen angemessen. Elektrokraftfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit über 25 km/h benötigen hier eine gesonderte Haftpflichtversicherung.
 - e) Der Gehweg wird nicht generell für Elektrokraftfahrzeuge bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit freigegeben. Er bleibt aber über §24 STVO als Schutzraum auch für Kinder erhalten.
 - f) Anstatt einer Elektrokraftfahrzeug-Verordnung und einer zusätzlichen Sonderverordnung werden von vornherein alle Elektrokraftfahrzeuge beachtet und einheitlich legalisiert.
 - g) Das Fahren eines Kraftfahrzeugs für Kinder unter 15 Jahren wird nicht erlaubt. Selbiges gilt für das Fahren eines KFZ ohne Führerschein.
 - h) Die Umsetzung der Mitnahme von Fahrzeugen im öffentlichen Personenverkehrs ist einfacher zu strukturieren, da die Elektrokraftfahrzeuge als Fahrräder bzw. Handgepäck eingeordnet werden.
 - i) Die Fahrt auf Wald- und Feldwegen ist erlaubt. Das ist gerade für Pendler im ländlichen Raum relevant. Dasselbe gilt für städtische Parks, wo Fahrräder geführt werden dürfen.

Auch bei dieser Lösung wird es vermutlich Unklarheiten geben, denn dies ist unumgänglich, wenn man versucht, neue technische Entwicklungen in einen althergebrachten Rechtsrahmen zu fügen. Allerdings scheint die hier und auch schon davor von der FDP vorgeschlagene Lösung deutlich besser und mit weniger Problemen belastet zu sein. Man muss aber trotzdem darüber nachdenken, wie man auf lange Sicht technische Neuentwicklungen besser in den Rechtsrahmen der STVO et.al. integriert.

Langfristige Vision

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Gesetzgeber den technischen Neuentwicklungen der letzten Jahre konstant hinterherrennt. Für jedes neue Fahrzeug werden Sonderregeln und Verordnungen erlassen, die dann wiederum nur ein großes Stückwerk ergeben. Es erscheint uns an diesem Punkt als sinnvoll, einmal darüber nachzudenken, eine Definition für mit Elektromotor betriebene Fahrzeuge im Rechtsrahmen zu schaffen, die nicht der rechtlichen Definition des Kraftfahrzeuges und den damit verbundenen hohen Einstiegshürden unterworfen ist. Wir denken hier an Fahrzeuge im Bereich der Elektrokraftfahrzeuge, Pedelec und Teilen der Fahrzeugklasse L1e, die alle in einem ähnlichen Leistungsspektrum anzusiedeln sind.

Diese Reform wird im Rahmen der jetzt diskutierten Verordnung und des Alternativvorschlags zwar nicht sofort umsetzbar sein, könnte für Deutschland in Zukunft aber einen enormen Wettbewerbsvorteil bei der Einführung neuer Mobilitätssysteme bedeuten und den Nutzern von vornherein einen sicheren Rechtsrahmen bieten.

--- **Besondere Herausforderungen beim kommerziellen Sharing**

Obwohl das Geschäftsmodell der Sharinganbieter mit der eigentlichen Diskussion um die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen nichts zu tun hat, werden beide Themen doch häufig miteinander vermengt. Daher möchten wir auch hier einige Punkte klarstellen.

Es gibt zwei Herausforderungen vor denen Sharinganbieter in besonderem Maße stehen. Zum einen wird sehr oft kritisiert, dass E-Tretroller unkontrolliert abgestellt oder umgeworfen werden

und somit den Fußweg blockieren. Dieses Problem im Nutzerverhalten ist fast nicht lösbar. Hier gibt es erste Ansätze, bei denen Nutzer mit einem Foto dokumentieren müssen, dass sie den E-Tretroller ordnungsgemäß abgestellt haben. Dieses Verfahren hilft allerdings nicht, falls danach ein Dritter mit dem Fahrzeug unsachgemäß umgeht. Städte wie Wien haben die Sharinganbieter daher dazu verpflichtet, dass sie Meldungen über "wilde" Roller nachgehen und selbige innerhalb einer bestimmten Frist beseitigen.

Ein Vorteil gegenüber Fahrrad-Sharing ist, dass die E-Tretroller jeden Abend zum Laden der Akkus und regelmäßig auch für eine Sicherheitswartung eingesammelt und am darauffolgenden Tag wieder ordentlich abgestellt werden. So wird eine gewisse Form der Ordnung im täglichen Umgang eingehalten.

--- Das Problem des "wildem" Parkens tritt bei Rollern im Privatbesitz kaum auf. Private Nutzer nehmen ihre Fahrzeuge in der Regel mit in die Wohnung oder an den Arbeitsplatz, um sie direkt wieder aufzuladen. So blockieren sie keinen öffentlichen Raum.

Die zweite Herausforderung im Sharingsystem sind Erstnutzer. Grundsätzlich sind die Hürden zum Leihen und Fahren eines E-Tretrollers relativ gering. Das ist auch positiv zu bewerten, denn erst dadurch werden sie in Ballungsräumen zu einer sinnvollen Alternative für die Fahrt mit dem PKW. Jedoch überschätzen viele Fahrer zu Beginn ihre eigenen Fähigkeiten. Daher sind einige Anbieter dazu übergegangen, bei der ersten Ausleihe eine Art "Fahrschule" in ihre App zu integrieren, die durchlaufen werden muss, bevor man losfahren kann. Dies halten wir für sehr sinnvoll und weitere Verbesserungen, die dazu beitragen und helfen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, begrüßen wir ausdrücklich. Auch hier stellt sich die Privatnutzung wieder leicht anders dar. Aus unserer Erfahrung ist der private Besitzer eines Elektrokleinstfahrzeuges zu Beginn vorsichtiger; aus dem einfachen Grund, dass er die Kosten für einen Neukauf im Schadensfall kennt und scheut.

Fazit

Aufgabe der Elektrokraftfahrzeug-Verordnung ist es, Elektrokraftfahrzeugen die sichere und legale Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen. Die von der Bundesregierung verabschiedete Verordnung erfüllt dieses Ziel nur ungenügend. Dies wurde auch schon im Oktober 2018 vom Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft bemängelt.⁷

Fahrzeuge ohne Lenkstange werden aufgrund einer unnötigen Aufteilung komplett außen vor gelassen. Selbst unter den bereits existierenden Fahrzeugen mit Lenkstange erfüllt kaum eines die gestellten Anforderungen. So müssen Fahrzeuge extra für den deutschen Markt produziert werden, was bei den meisten Anbietern in unserer globalisierten Welt eher fraglich ist, gerade da die geforderten Leistungsmerkmale unter den weltweit etablierten Standards liegen.

Bestandsfahrzeuge erhalten keine ABE und die Alternative einer EBE zu extrem hohen Kosten ist wirtschaftlich nicht sinnvoll. In der Folge ist es nicht möglich, eine Versicherung abzuschließen und Nutzer können so nicht abgesichert und legal am Straßenverkehr teilnehmen. Sollten diese Fahrzeuge trotzdem genutzt werden, besteht bei einem Unfall für Fahrer und/oder Geschädigte ein hohes nicht abgesichertes Risiko. Anstatt also so viele Nutzer wie möglich legal in den deutschen Straßenverkehr zu integrieren, belässt die EKFV die meisten Nutzer weiterhin in einem unsicheren Rechtsrahmen. Paradoxerweise verschärft sich die Unsicherheit sogar noch, weil in Erwartung der Legalisierung aktuell ein deutlicher Anstieg im Verkauf (nicht-legaler) E-Tretroller zu verzeichnen ist.

Auch im Rahmen der Energie- und Verkehrswende wäre eine Regelung zu begrüßen, die so viele Nutzer und Fahrzeuge wie möglich einschließt und somit hilft, den Verkehr in städtischen Ballungsgebieten schnell und umfangreich zu entlasten. Auch im weiter gefassten Kontext des europäischen Rechtsrahmens wäre eine Vereinheitlichung für alle EU-Bürger begrüßenswert, aber mit dem aktuell verfolgten Ansatz schafft das BMVI eher eine Disharmonie im Verkehrsrecht.

Insofern kann auch Electric Empire - Bundesverband Elektrokraftfahrzeuge e.V. nur dafür plädieren, dass man neue und innovative Mobilitätslösungen schnell und effektiv zulässt. Hier sind deutlich unbürokratischere Lösungen möglich, die allen Verkehrsteilnehmern einen vergleichbar hohen Sicherheitsstandard bieten als die aktuell vorliegende Elektrokraftfahrzeug-Verordnung.

⁷ <https://www.gdv.de/resource/blob/36512/d63a327dd1f281da3791815583830091/stellungnahme-elektrokraftfahrzeuge-data.pdf>

Mit freundlichen Grüßen



Lars Zemke
Vorsitzender Vorstand
Electric Empire -
Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.

Anlagen

1. Typgenehmigungspflicht im europäischen Wirtschaftsraum für E-Scooter
2. Positionspapier Electric Empire - Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.

Zulassungskonzept für Elektrokleinstfahrzeuge im deutschen Straßenverkehr - Integration neuer ressourcensparender Verkehrsmittel in Deutschland

Elektrokleinstfahrzeuge (EKF), international auch Personal Light Electric Vehicles (PLEV) genannt, erobern weltweit Anteile am Verkehrsmix. Die schnelle Zunahme dieser Verkehrsmittel kommt daher, dass sie schnell, unkompliziert und vielseitig im Alltag einsetzbar sind. Sei es im Rahmen einer kurzen Besorgung, für die man sich ein Gerät bei einem Sharinganbieter ausleiht oder für den Weg zur Arbeit, bei dem man nicht nur die sogenannte letzte Meile mit einem Elektrokleinstfahrzeug zurücklegt, sondern auch die erste Meile außerhalb des Stadtzentrums zum ÖPNV fährt und sein Gerät, oft klein gefaltet, mitnimmt. Auch der Sport- und Freizeitbereich lädt mit unterschiedlichen Konzepten vom Spielzeug für Kinder über das einfache Cruisen bis zum sehr anspruchsvollen Uphill-Mountainboarding ein.

Trotz der Tatsache, dass erst jetzt eine gesetzliche Regelung erörtert wird, haben in Deutschland mindestens 250.000 Menschen diese Art der schnellen, emissionsarmen und effektiven Fortbewegung für sich entdeckt. Diese sind bisher aufgrund der gesetzlichen Regelungen illegal unterwegs und im Falle einer Kontrolle durch die Polizei sogar mit einem Straftatbestand "Fahren im Straßenverkehr ohne Pflichtversicherung" belastet. Nicht zuletzt deshalb hat der Bundesrat schon am 23. September 2016 den Beschluss 332/16 getroffen.

"Die Bundesregierung wird aufgefordert, schnellstmöglich die verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, im öffentlichen Verkehr - unter Beteiligung der Länder - zu regeln. (...) Obwohl diese nach derzeitiger Rechtslage zum Betrieb im öffentlichen Straßenverkehr in der Regel nicht zugelassen sind, werden sie dort bereits vielfach sowohl von Erwachsenen als auch von Kindern genutzt. (...) Vor diesem Hintergrund wird eine Regelung durch den Ordnungsgeber schnellstmöglich für erforderlich und umsetzbar erachtet, auch um zu verhindern, dass immer mehr nicht zugelassene Kraftfahrzeuge sowohl auf Fuß- und Radwegen als auch auf Straßen unterwegs sind."

Die Regelungen im Rahmen der aktuell zu beschließenden Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (EKfV) lösen die im Bundesratsbeschluss aufgeworfenen Probleme des Fahrens ohne Zulassung oder Versicherung nicht auf. Sowohl schon gekaufte Geräte als auch die allermeisten am Markt erhältlichen Elektrokleinstfahrzeuge erfüllen die Anforderungen der EKfV nicht und werden so, aller Wahrscheinlichkeit nach, weiter illegal und ohne Versicherungsschutz im Straßenverkehr unterwegs sein.

Die Tatsache, dass Kinder, Jugendliche und Erwachsene hier in ernste rechtliche Probleme geraten können, beruht dabei nicht etwa auf einer bewussten Entscheidung zum 'zivilen Ungehorsam', sondern die komplexe verkehrsrechtliche Lage ist den Nutzern einfach nicht bekannt. Auch der durchschnittliche Verkäufer in Sportartikel- und Elektronikmärkten, wo viele Elektrokraftfahrzeuge angeboten und verkauft werden, ist sich nicht bewusst, welche rechtlichen Folgen im Raum stehen. So endet der Kauf eines harmlosen Hoverboards auch weiterhin im rechtlich schlimmsten Fall in einer Strafanzeige.

Das kann weder Sinn noch Ziel einer zukunftsorientierten Gesetzgebung sein. Unser Konzept stellt daher einen Gegenentwurf dar, der versucht so viele Elektrokraftfahrzeuge wie möglich in ein legales Regelwerk einzubetten und so einen sicheren Straßenverkehr in Kooperation mit allen anderen Verkehrsmitteln und Verkehrsteilnehmern zu erreichen.

1. Leitgedanke

Nutzer nehmen mit ihren Elektrokraftfahrzeugen bereits jetzt schon am deutschen Straßenverkehr teil. Im Rahmen der heutigen Rechtslage bedeutet das nicht nur eine Ordnungswidrigkeit, sondern sogar eine Straftat. Diese liegt zum einen daran, daß man Elektrokraftfahrzeuge auch heute schon sehr einfach in Deutschland ohne eine eigentlich notwendige Strassenzulassung erwerben kann, zum anderen hat sich der Gesetzgeber nun schon mehrere Jahre Zeit gelassen, eine rechtliche Regelung zu schaffen. Damit liegt er weit hinter den meisten anderen EU-Ländern zurück. Dieser Missstand liegt nicht an den Nutzern, die seit jeher versuchen legal mit Versicherung am Verkehr teilzunehmen, denen dieses aber durch die Gesetzeslage untersagt ist.

Ziel muss es daher unserer Meinung nach sein, möglichst allen Elektrokraftfahrzeuge-Nutzern eine legale Nutzung ihrer Geräte zu ermöglichen. Wir reden dabei von einer Größenordnung von mindestens 250.000 aktuell im Straßenverkehr genutzter Elektrokraftfahrzeuge. Unser Konzept versucht dieses Ziel und die Bedenken und Ängste anderer Verkehrsteilnehmer in Einklang zu bringen.

Die Sicherheit im Straßenverkehr hat auch für Nutzer von Elektrokraftfahrzeugen oberste Priorität.

2. Elektrokraftfahrzeug-Klassen

Die technische Entwicklung, im Bereich der Elektrokraftfahrzeuge der letzten Jahre, ist exponentiell angewachsen. Insofern ist es kaum möglich eine dezidierte und gleichzeitig sinnvolle Einteilung zu schaffen, die auch noch zukünftig Gültigkeit hat. Wir haben uns daher entschieden eine Einteilung in drei grundlegende Elektrokraftfahrzeuge-Klassen vorzunehmen, die der Vielzahl an Geräten gerecht wird und die Nutzungsweisen im Straßenverkehr approximieren. Diese Klassen bestimmen einige Rahmenbedingungen zur Bauart der Elektrokraftfahrzeuge, den Verkehrsraum, in dem sie bewegt werden und die maximale Geschwindigkeit, in der sie in der jeweiligen Klasse bewegt werden dürfen. Eine Unterteilung nach mit/ohne Lenkstange und/oder selbstbalancierend halten wir nicht für zielführend und diese findet daher hier nicht statt.

Um einer breiten Masse von Personen die Nutzung von Elektrokraftfahrzeugen zu ermöglichen, sollten sie von der Definition eines Kraftfahrzeuges ausgenommen werden. Ziel ist es Anreize zu schaffen um auf diese Fahrzeuge zurückzugreifen. Insbesondere in intermodalen Mobilitätsketten sollen so kleinere und leichtere Geräte vor dem individuellen Automobilverkehr gefördert werden.

a. Kinder - Elektrokraftfahrzeuge

Die Fahrzeuge für Kinder sind ähnlich Rollbrettern oder Inline-Skates einzuordnen. Kinder können durch Geräte mit einer geringen Geschwindigkeit an Elektrofahrzeuge herangeführt werden. Aus diesem Grund wird auch von einer Altersbeschränkung abgesehen.

Diese Geräte mit einer Geschwindigkeit von maximal 12 km/h und einer Fahrzeugmasse von maximal 15 kg dürfen auf Gehwegen und in Spielstraßen gefahren werden. Die Fahrzeugmasse kann auch in zwei Geräte, wie z.B. bei Hovershoes, aufgeteilt sein. Eine Führerscheinplicht entfällt. Die Versicherung wird über die private Haftpflichtversicherung abgedeckt. So können sich junge Menschen in einem sicheren Rechtsrahmen bewegen.

Bei Dunkelheit wird empfohlen die Geräte oder Nutzer über Beleuchtung und/oder Reflektoren im Verkehr besser erkennbar zu machen. Die Benutzung eines Helms und ggf. von Protektoren wird empfohlen.

Rechtlich sehen wir das als erweiterte Einordnung nach §24 STVO als besonderes Fortbewegungsmittel an.

b. Alltags - Elektrokleinstfahrzeuge

Diese Klasse betrifft den Großteil der Elektrokleinstfahrzeuge die im Alltag bewegt werden, sowohl als Privateigentum, als auch über Mietangebote von Sharinganbietern. Unter anderem um die Mitnahme in den ÖPNV zu ermöglichen sollte verkehrsrechtlich eine Angleichung mit Fahrrädern und Pedelecs angestrebt werden. Betriebserlaubnis, Führerscheinplicht, oder spezielle Versicherungen für Fahrzeuge unterhalb von 25 kg und 25 km/h ist nicht notwendig. Die Geräte sollten allerdings erst ab 14 Jahre freigegeben sein. Die Versicherung wird über die private Haftpflichtversicherung abgedeckt.

Da diese Fahrzeuge vergleichbare Anforderungen an die Straßenbedingungen und eine ähnliche Fahrdynamik wie Fahrräder aufweisen, sollten sie auf Fahrradwegen und auf Straßen bewegt werden dürfen.

Die Beleuchtung ist wie bei Pedelecs vorgeschrieben, Scheinwerfer, Rücklicht und Reflektoren, ebenfalls muss eine Klingel vorhanden sein.

Die Benutzung eines Helms und ggf. von Protektoren wird empfohlen.

Die Einordnung würde den rechtlichen Regelungen des §1 StVG Abs. 3. entsprechen.

c. Experten - Elektrokleinstfahrzeuge

Neben den bisher behandelten Elektrokleinstfahrzeugen sind eine Vielzahl von Geräten im Handel erhältlich, die entweder eine teils deutlich höhere Geschwindigkeit bieten oder mehr als 25 kg wiegen oder beides in sich vereinen. Diese Geräte stellen mit ihrer Geschwindigkeit über 25 km/h eine umweltbewusste und im Verkehr platzsparende Alternative zum Auto dar. Wir denken, dass diese Fahrzeuge mit Fahrleistungen bis 45 km/h ebenfalls gefördert werden sollten.

Da sie aber deutlich höhere Anforderungen an den Nutzer stellen, halten wir eine stärkere Regulierung für sinnvoll. Im Betriebsmodus bis 45 km/h dürfen sie nur auf der Strasse gefahren werden, sofern allerdings ein gedrosselter Modus bis 25 km/h vorhanden ist, so können sie in diesem Betriebsmodus ebenfalls den Radweg nutzen. Für die Benutzung ist ein Führerschein der Klasse AM erforderlich, das Mindestalter zur Nutzung liegt bei 16 Jahren. Des weiteren ist eine zusätzliche Versicherung, wie bei Mofa und S-Pedelec vorgeschrieben. Der Nachweis für die Verkehrssicherheit der Experten-Elektrokleinstfahrzeuge kann durch ein vereinfachtes ABE Verfahren oder einer Art Hauptuntersuchung bei einem techn. Sachverständigen erbracht werden. Die Kosten hierfür sollten ähnlich der Hauptuntersuchung eines Autos sein.

Die Beleuchtung ist ebenfalls wie bei Pedelecs vorgeschrieben, Scheinwerfer, Rücklicht und Reflektoren, ebenfalls muss eine Klingel vorhanden sein. Wir empfehlen eine Helmpflicht, das Tragen von zusätzlichen Protektoren wird empfohlen.

Anmerkung: Wir empfehlen ebenfalls die Regelungen für S-Pedelecs in diesem Rahmen anzupassen. Die dort vorgeschriebene ABE hat dazu geführt, dass S-Pedelecs kaum erhältlich sind. Dafür tunen viele Besitzer ihre normalen Pedelecs und sind so auch illegal im Verkehr unterwegs. Eine Anpassung an ein vereinfachtes Zulassungsverfahren bringt also auch hier Vorteile für die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr.

Vorschlag zu einem Zulassungskonzept für Elektrokleinstfahrzeuge



3. Zulassungs- und Versicherungsrechtliche Rahmenbedingungen

Allgemein ist eine verkehrsrechtliche Einordnung der Elektrokraftfahrzeuge analog zu Pedelecs und S-Pedelecs am sinnvollsten. Eine Zulassung als KFZ bringt eine Vielzahl von Problemen mit sich. Zum einen sind die Hürden der Betriebserlaubnispflicht so hoch, dass zwar große, ausländische Firmen diese Kosten tragen können, europäische und gerade deutsche Startups hier aber scheitern werden. Die Mitnahme von KFZ im ÖPNV ist ausgeschlossen, ebenso das Fahren in Parkanlagen. Hier muss eine große Anzahl an Verordnungen angepasst werden. Und nicht zuletzt wird an zwei Grundlagen in der STVO gerüttelt; das Fahren eines KFZ ohne Führerschein wird erlaubt und ebenfalls das Führen eines KFZ unter 16 Jahren. Sämtliche extra anzupassenden Regelungen und tiefere Eingriffe in die STVO entfallen bei unserem Konzeptentwurf.

Versicherungstechnisch sehen wir Bedarf an einer zusätzlichen Versicherung in der Expertenklasse. Bei den beiden anderen Klassen reden wir von Geschwindigkeiten und Fahrzeuggewichten, die auch von jedem Fahrrad erreicht werden. Hier ist nicht klar, woher eine höhere Gefährdung kommen soll, die eine zusätzliche Versicherung neben der privaten Haftpflicht nötig macht. Es ist sogar so, dass Bauweise, Gewicht und Schwerpunkt der meisten Elektrokraftfahrzeuge eher ein kleineres Gefährdungspotential aufweisen als ein typisches Fahrrad.

Wir sehen aktuell kaum Geräte, die zum Anhängerbetrieb oder der Personenbeförderung geeignet sind. Das bedeutet aber nicht, daß es diese nicht in Zukunft geben wird. Die Gesetzgebung sollte darauf vorbereitet sein und eine leichte Einordnung in Alltags- und Experten-Elektrokraftfahrzeug ermöglichen.

Natürlich ist auch unsere Einordnung nicht abschliessend. So kann man durchaus überlegen Geräte mit einem Gewicht größer als 25 kg aber einer Geschwindigkeit unter 25 km/h, ebenfalls von der Führerscheinpflicht zu befreien.

4. Anforderungen an Licht- und Sicherheitstechnik

Genauso wie bei allen anderen Verkehrsteilnehmern muss auch bei Elektrokraftfahrzeugen die Sicherheit im Straßenverkehr gewährleistet sein. Eine angemessene Beleuchtung, eine gute Bremsfähigkeit und sichere Verbauung der verwendeten Komponenten sind hierfür Grundvoraussetzungen.

Die lichttechnischen Anforderungen sollten sich an den Vorgaben für Fahrrad und Pedelec orientieren. Scheinwerfer und Rücklicht, sowie seitliche Reflektoren. Die Beleuchtung kann zum Beispiel bei Geräten mit niedriger Bauform auch am Körper getragen werden.

Elektrokleinstfahrzeuge sollten mit einer Klingel oder einem zugelassenen akustischen Signalgeber ausgestattet sein, sollte die Bauform dieses nicht zulassen, so kann die Klingel am Körper getragen werden.

Alle Elektrokleinstfahrzeuge müssen mit wirkungsvollen Bremssystemen ausgestattet sein, die eine schnelle Verzögerung ermöglichen. Sofern die Bauform des Elektrokleinstfahrzeuge es erlaubt, sollten zwei Bremssysteme verbaut sein. Sollte die Bauform wie z.B. bei Monowheels nur eine Bremse möglich machen so sollte auch die manuelle Bremse mit dem Fuss als wirksames Bremssystem einbezogen werden.

Elektrische Bauteile, Kabel und Batterien müssen sicher verbaut und vor Umwelteinflüssen, wie z.B. Feuchtigkeit, geschützt sein. Hersteller sind bereits jetzt verpflichtet die Richtlinien der EU für CE Kennzeichnungen z.B. nach Richtlinie 2006/42/EG oder 2014/35/EU einzuhalten. Grundsätzlich sollte die DIN EN 17128 in der Entwicklung eines Elektrokleinstfahrzeuges Beachtung finden.

5. Besondere Anforderungen an Sharinganbieter

Sharinganbieter sind mit ihren Services ein wichtiger Baustein in der Verkehrswende. Allerdings wird oft das Geschäftsmodell und die speziellen Herausforderungen, die sich hieraus ergeben mit der generellen Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen zusammengelegt. Im Rahmen der Zulassung sollten die Geräte der Sharinganbieter denselben Regularien unterliegen, wie die der Privatanwender.

Die erweiterten Regelungen, die sich aus Sharing-Services ergeben, wie beispielsweise das Abstellen im öffentlichen Straßenraum, müssen unserer Meinung nach gesondert geregelt werden. Diese Regelungen dürfen den Privatanwender nicht negativ beeinflussen.

6. Harmonisierung im Europäischen Umfeld

Die Europäische Union hat in der Verordnung 168/2013 bewusst PLEV (im deutschen EKF) aus der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen ausgenommen und nationaler Regulierung überlassen. Die Mitgliedsländer sollten diese neuen Klassen bis zum 1.1.2016 in ihre nationalen Verordnungen integrieren. Insofern ist Deutschland aktuell etwas außerhalb des Zeitplans. Viele EU-Länder haben daraufhin ihre nationale Verkehrsordnung um die PLEV-Klassen ergänzt und dabei alle PLEV-Klassen als Ausnahmen definiert, sie gelten also nicht als Kraftfahrzeuge sondern wurden rechtlich Fahrrädern gleichgestellt. Im Rahmen der Regulierung wurden dabei Maximalgeschwindigkeiten von 18-25 km/h festgelegt, in letzter Zeit aber vermehrt 25 km/h, was auch der Geschwindigkeit vieler angebotener Elektrokleinstfahrzeuge entspricht. Wir empfehlen daher ebenfalls eine Geschwindigkeit von 25 km/h bei Alltags-Elektrokleinstfahrzeugen.

Bei Einführung einer Betriebserlaubnispflicht würden Hersteller und Sharinganbieter aus anderen europäischen Ländern benachteiligt, da sie ihre Geräte und Services ggf. aufwendig für den deutschen Markt testen und anpassen müssten. Dieses ist also auch aus Sicht der europäischen Wettbewerbsfähigkeit bedenklich.

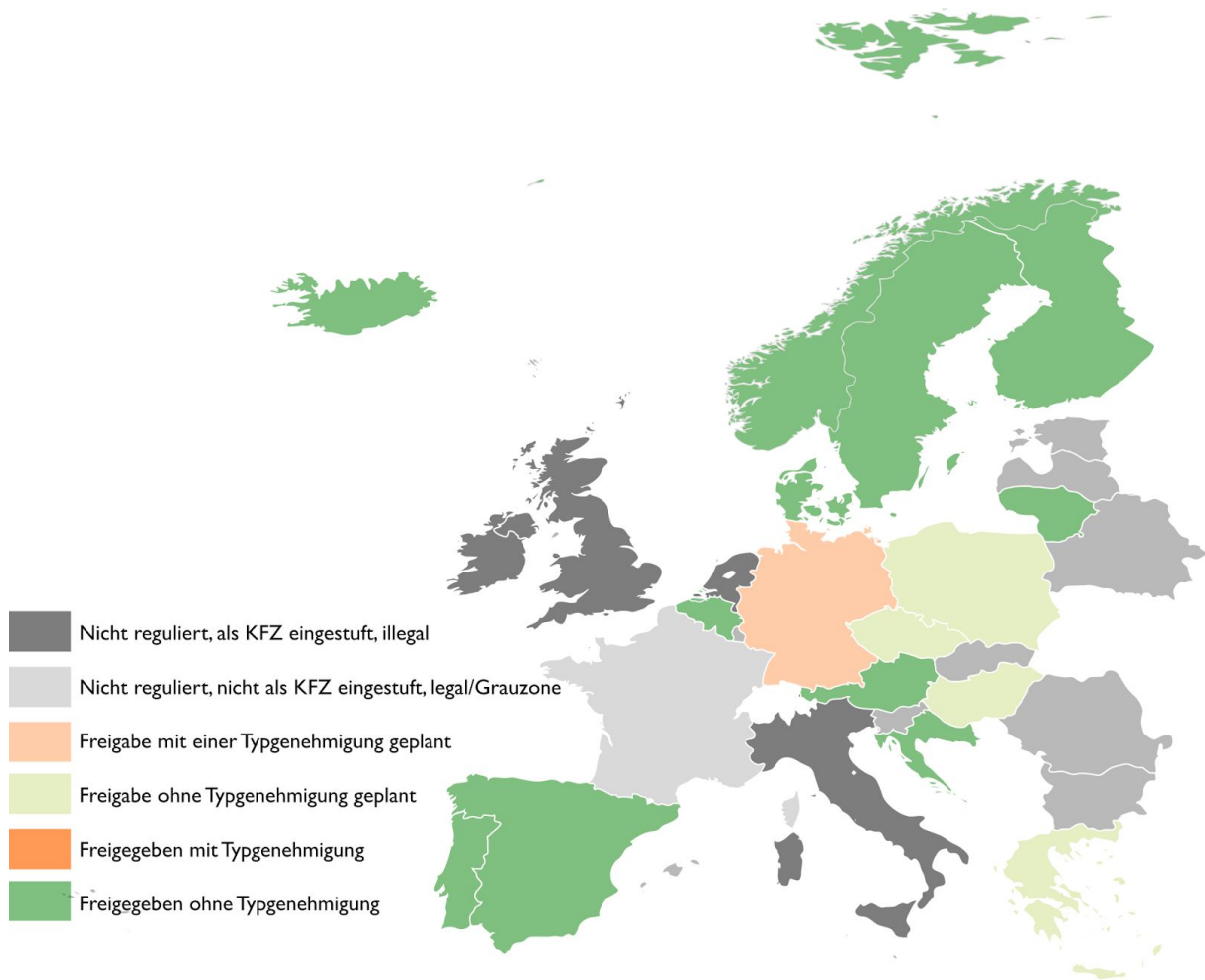
Der Überlegung eine europäische Typengenehmigung zu erwirken stehen wir neutral gegenüber. Zwar würden so die Regelungen im europäischen Raum vereinheitlicht, aber die Verhandlungen dafür wären sehr aufwendig, wobei die Neuentwicklungen im Bereich der Elektrokraftfahrzeuge aktuell so rasant sind, daß eine europäische Regulierung vermutlich nicht adäquat angepasst werden könnte. Wir denken daher, dass hier noch einige Zeit abgewartet werden sollte, bevor dieses effektiv in Angriff genommen werden kann

7. Abschlussbemerkungen

Wir sind uns sehr wohl bewusst, daß der Raum auf Straße, Rad- und Gehweg begrenzt ist und schon jetzt durch viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmer belegt wird. Dass Elektrokraftfahrzeuge nun ebenfalls hier ihren Platz suchen, macht die Situation nicht einfacher. Trotzdem sind wir, als Verband, der Nutzer und Firmen aus dem Bereich vertritt, fest davon überzeugt, dass Elektrokraftfahrzeuge einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des städtischen Autoverkehrs leisten können. Dies wird aber nicht gelingen, wenn Deutschland einen Sonderweg geht und durch zu strenge Regulierung von Beginn an jede Innovation verhindert. Gerade Ballungszentren und ihre Bewohner brauchen Experimentierräume, um platzsparend, emissionsarm und trotzdem praktikabel den täglichen Strom von Menschen zu bewältigen.

Dass dieses im Einklang mit bestehenden Verkehrsteilnehmern und auch sicher passieren muss ist selbstverständlich. Dieses Konzept ist der Vorschlag von Electric Empire - Bundesverband Elektrokraftfahrzeuge e.V. für eine sinnvolle und auf die Nutzer angepasste Integration in den deutschen Rechtsrahmen.

Typgenehmigungspflicht im europäischen Wirtschaftsraum für E-Scooter



| Land | Für den Verkehr im nationalen Recht freigegeben | Typ-genehmigung | Anmerkung | Quelle |
|------------------------|---|-----------------|--|--|
| Belgien | Ja | Nein | | http://www.ejustice.ju.st.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2007021333&table_name=loi (Art 19 des Königlichen Dekrets vom 13. Februar 2007) |
| Dänemark | Ja | Nein | | http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/tris/de/search/?trisaction=search.detail&year=2018&num=517 |
| Finnland | Ja | Nein | | https://www.bundestag.de/resource/blob/565434/f2a28345c45693811d2430efe60708b0/wd-7-101-18-pdf-data.pdf WD 7 - 3000 - 101/18 |
| Frankreich | Ja | Nein | Da Elektrokraftfahrzeuge keinen Sitz aufweisen fallen sie derzeit in keine Kategorie und sind unterhalb einer Geschwindigkeit von 25 ohne Zulassung fahrbar. | https://www.bundestag.de/resource/blob/565434/f2a28345c45693811d2430efe60708b0/wd-7-101-18-pdf-data.pdf WD 7 - 3000 - 101/18 |
| Griechenland | Nein | Nicht geplant | Seit Ende 2018 operieren bereits Firmen wie Lime im Scooter Sharing Markt in Athen und Thessaloniki. In keinem Fall ist eine Typgenehmigung der Fahrzeuge notwendig. | |
| Vereinigtes Königreich | Nein | Ja | Eine nationale Gesetzgebung ist bislang nicht erfolgt. Daher können E-Scooter nur über eine europäische Typgenehmigung | |

| | | | | |
|-------------|------|------|--|---|
| | | | verfügen, wenn sie einen Sitz aufweisen. | |
| Island | Ja | Nein | EKF werden als Fahrrad definiert. | https://www.althingi.is/lagas/nuna/1987050.html Artikel 2 unter Reiðhjól: c |
| Irland | Nein | Ja | Eine nationale Gesetzgebung ist bislang nicht erfolgt. Daher können E-Scooter nur über eine europäische Typgenehmigung verfügen, wenn sie einen Sitz aufweisen. | |
| Italien | Nein | Ja | Eine nationale Gesetzgebung ist bislang nicht erfolgt. Daher können E-Scooter nur über eine europäische Typgenehmigung verfügen, wenn sie einen Sitz aufweisen. | |
| Kroatien | Ja | Nein | | https://www.zakon.hr/z/78/Zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama |
| Litauen | Ja | Nein | Zugelassen als motorisiertes Fahrrad. | https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999/zPKABkJUih §2 Art 40 "Motorinis dviratis" |
| Niederlande | Nein | Ja | Elektrokleinfahrzeuge können nur als Kleinkraftrad zugelassen werden. Derzeitig ist für eine Typgenehmigung das Vorhandensein eines Sitzes ausschlaggebend. Es bestehen allerdings Ausnahmeregelungen. | https://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2015-01-01 |
| Norwegen | Ja | Nein | Es gelten die Bestimmungen für Fahrräder | https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1990-02-19-119 |
| Österreich | Ja | Nein | E-Scooter sind dem Fahrrad in allen Punkten | https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/X |

| | | | | |
|-----------------------|------|---------------|--|---|
| | | | gleichgestellt. | XVI/II/00559/fname_742543.pdf?fbclid=IwAR1Q7DNQ9CHy5ZuNBRpx35qwrumpkDPHIEf7Y7ZT3gZxbgGx7DalEY2qmJIQ |
| Polen | Nein | Nicht geplant | Seit Ende 2018 operieren bereits Firmen wie Lime im Scooter Sharing Markt in Warschau. In keinem Fall ist eine Typgenehmigung der Fahrzeuge notwendig. | |
| Portugal | Ja | Nein | | https://www.bundestag.de/resource/blob/565434/f2a28345c45693811d2430efe60708b0/wd-7-101-18-pdf-data.pdf WD 7 - 3000 - 101/18 |
| Spanien | Ja | Nein | | https://www.bundestag.de/resource/blob/565434/f2a28345c45693811d2430efe60708b0/wd-7-101-18-pdf-data.pdf WD 7 - 3000 - 101/18 |
| Schweden | Ja | Nein | E-Scooter sind dem Fahrrad in allen Punkten gleichgestellt. | https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2001559-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-559 |
| Tschechische Republik | Nein | Nicht geplant | Seit Ende 2018 operieren bereits Firmen wie Lime im Scooter Sharing Markt in Prag. In keinem Fall ist eine Typgenehmigung der Fahrzeuge notwendig. | |

Innovative urbane Mobilitätskonzepte erweitern und stärken

Stellungnahme von Prof. Dr.-Ing. Karsten Lemmer, Mitglied des Vorstands des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) zur

Öffentlichen Anhörung zum Antrag der FDP-Fraktion „E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen - Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen“ (BT-Drucksache [19/8543](#)) am 08.05.2019

Einleitung

Die flexible Nutzung und Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln spielt vor allem in größeren Städten und Metropolregionen zunehmend eine wichtige Rolle. Die Nutzung des eigenen PKW auf kurzen Strecken wird immer unattraktiver, denn es kommt vor allem in den Zentren zu Staus und es fehlt an Parkraum. Gleichzeitig sind Alternativen vorhanden; so ist das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) meist engmaschig und wird in dichten Frequenzen bedient. Zu- und Abgänge des ÖPNV lassen sich gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Die Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen befinden sich also in der komfortablen Situation, die vielfältigen Mobilitätsoptionen individuell und situationsbezogen kombinieren zu können, je nachdem ob sie gerade zur Arbeit, zur Kita oder zu Treffen mit Freunden unterwegs sind. Multimodalität und Intermodalität¹ bilden in den Städten wesentliche Mobilitätsoptionen und leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zu einer verbesserten Lebensqualität in Städten.

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag die Förderung neuer Mobilitätsangebote zum Ziel gesetzt. Seit Anfang des Jahrtausends nutzen immer mehr Menschen Segways, Tretroller, E-Bikes, Klappräder und Kleinstfahrzeuge. Diese Fahrzeuge sind je nach Modell als alleiniges Verkehrsmittel – alternativ zu einem Fußweg – für kurze Distanzen ebenso beliebt wie für das Überbrücken der sogenannten „letzten Meile“, also zum Beispiel für den Weg zwischen einem Bahnhof / einer Haltestelle und dem letztendlichen Zielort.

Der Trend der zunehmenden Nutzung erscheint eher getrieben von Pragmatismus und Zeitgeschmack als von der Antriebsart der Kleinstfahrzeuge und dem Wunsch nach Umweltfreundlichkeit. Nichtsdestotrotz unterstützt die verstärkte Nutzung von Kleinstfahrzeugen die notwendige Veränderung des Mobilitätsverhaltens im bestehenden Verkehrssystem²; sie können andere Verkehrsträger entlasten und einen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor leisten. Grundsätzlich ist aus energetischer Sicht bei Elektrokleinstfahrzeugen das Verhältnis zwischen bewegender und bewegter Masse deutlich positiver als z.B. beim Pkw. Gleichzeitig ist die beim Fahren belegte Verkehrsfläche geringer; entsprechendes gilt für die Park-/Abstellflächen. Hier liegt durchaus ein Potenzial für eine Entlastung der Verkehrs- und Parksituation in Innenstädten.

Um den Trend zur möglichen Entlastung anderer Verkehrsträger und der Verkehrssituation zu stärken, emissionsfreie/-arme Mobilität zu unterstützen und gleichzeitig die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen zu gewährleisten, ist es wichtig, das Zusammenspiel dieser Kleinstfahrzeuge mit den anderen Verkehrsmitteln zu regeln. In Deutschland soll mittels der sogenannten Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung nun die Teilhabe von Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr ermöglicht werden. Die Verordnung wird dazu beitragen, die neuen Mobilitätsformen zu ermöglichen. Der Schritt einen

¹ Multimodalität = Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für verschiedene Wege im Rahmen der Alltagsmobilität; Intermodalität = Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel *auf einem Weg* vom Ausgangsort zum Zielort.

² Verkehrssystem = alle Möglichkeiten der Fortbewegung, inkl. nicht-motorisiert

rechtlichen Rahmen zu finden ist vor diesem Hintergrund grundsätzlich positiv zu bewerten und kann positive Folgen für das Verkehrssystem haben.

Die Notwendigkeit eines aktiven Voranschreitens Deutschlands ergibt sich aus den charakteristischen Eigenschaften seines Verkehrssystems mit hohem Verkehrsaufkommen, hoher Bevölkerungszahl und Verdichtung im urbanen Raum. Zusätzlich wächst der Druck in Bezug auf die Reduktion von Schadstoffen und die Forderung nach deutlicher Reduzierung der Emissionsbelastung vor allem in den Städten, wofür die Implementierung innovativer Antriebsformen im Automotive-Sektor alleine nicht ausreichen wird.

In der Diskussion steht nun die Ausgestaltung der Verordnung. Im Folgenden wird die Straßenverkehrssituation aus Sicht der Verkehrsforschung eingeordnet.

Verkehrliche Herausforderungen im urbanen Raum in Deutschland

1. Entlastung der städtischen Räume von privaten Kraftfahrzeugen (Feinstaub, CO₂, Platz)

Eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs kann nur gelingen, wenn ausreichende und vielfältige Mobilitätsalternativen bereitgestellt werden. Ausgesprochen niedrige Pkw-Besitzquoten in den großen Städten Deutschlands, aber auch in anderen Ländern Europas und in den USA zeigen, dass die Stadtbevölkerung diese Alternativen bereits heute offensichtlich wahrnimmt (jeweils Pkw pro 1.000 Einwohner: Deutschland Durchschnitt 555 (2016), Berlin 327 (2015), Hamburg 334 (2018), Stuttgart 376 (2017), Frankreich Durchschnitt 479 (2016), Paris-Zentrum 250 / Paris Grande Couronne 390 (2015), Großbritannien Durchschnitt 469 (2016), London 213 (2015), USA Durchschnitt 797 (2014), New York 305 (2015), Los Angeles Zentrum 200 (2010)).

2. Stärkung des ÖPNV

Elektrokleinstfahrzeuge können den ÖPNV stärken, denn sie ermöglichen die schnelle Überbrückung der Distanz zwischen Quelle- bzw. Zielort und Haltestelle des ÖPNV, und sie sind für die Mitnahme im ÖPNV grundsätzlich geeignet. Dabei gilt es allerdings – je nach Entwicklung der Nutzerzahlen – die Rahmenbedingungen weiter aktiv zu gestalten: Die Mitnahme der Kleinstfahrzeuge im ÖPNV muss geregelt sein. Insbesondere in den Peakzeiten steigt die Belastung des ÖPNV dadurch. Möglicherweise braucht es mittelfristig eigene Fahrgastbereiche, in denen Kleinstfahrzeuge mitgeführt werden können. Ebenso muss der (neue) Platz im öffentlichen Raum (Parken bzw. Abstellen und Laden) gleichermaßen geregelt und geschaffen werden, auch wenn Kleinstfahrzeuge deutlich weniger Raum benötigen als Pkw³.

Ein spezifischer Vorteil der Kleinstfahrzeuge liegt darin, dass sie ohne Schwierigkeiten in Gebäude (Wohnungen, Büros) mitgenommen und dort in Innenräumen abgestellt werden können. Arbeitgeber könnten die umweltfreundliche Mobilität ihrer Mitarbeiter durch die Bereitstellung von Fahrzeugen, die Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten oder zumindest die Duldung von Kleinstfahrzeugen in den Arbeitsräumen unterstützen.

Innovative und nutzerzentrierte Leihkonzepte und Geschäftsmodelle können eine Alternative zum Besitz von Kleinstfahrzeugen darstellen. Hierdurch kann der zahlenmäßige Anteil relativ schnell steigen.

3. Neue und innovative Mobilitätsformen nutzbar machen

Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen als sichere Fortbewegungsart für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen kann in stark frequentierten Bereichen eine Neuaufteilung des Straßenraumes oder auch eine Limitierung im Einzelfall erfordern. Radwege und Gehwege sind zeitweilig und lokal vor allem in den Innenstädten immer wieder überlastet. Teilweise resultiert diese Überlastung aus der

³ Für den ruhenden Verkehr mit privaten Kraftfahrzeugen werden erhebliche Flächen im öffentlichen Straßenraum bereitgehalten. Ein Pkw, der im öffentlichen Straßenraum gefahren und abgestellt wird, benötigt rund das Zehnfache an Fläche im öffentlichen Raum im Vergleich zum Fahrrad.

Mehrfachnutzung von Gehwegen als Fortbewegungs- und als Aufenthaltsraum, oft auch als „verlängertes Schaufenster“; teilweise ist die Verschiedenartigkeit der Fortbewegung auf dem Gehweg Ursache für eine besondere Belastung – Fußgänger sind alleine oder in Gruppen, mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Zielsetzungen und zeitlichen Restriktionen, oder auch mit unterschiedlichen Mengen an Gepäck unterwegs. Zu-Fuß-Gehen spielt in den Städten eine wichtige Rolle für die Alltagsmobilität⁴, insbesondere für Kinder und Seniorinnen und Senioren.

Die Sicherheit für Fußgänger und Fußgängerinnen muss gewährleistet werden. Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit für Fußgänger grundsätzlich sinkt, wenn Personen im gleichen Bereich des Straßenraums mit schnelleren Verkehrsträgern unterwegs sind. Insbesondere hohe Differenzgeschwindigkeiten sind ein Sicherheitsrisiko. Ebenso nimmt die potenzielle Verletzungsschwere im Falle von Kollisionen mit dem Gewicht der Elektrokleinstfahrzeuge zu, gleiches gilt mit zunehmender Geschwindigkeitsdifferenz⁵. Auch neue motorisierte Verkehrsmittel können eine Unfallfreiheit nicht gewährleisten. Aus Gründen des Opferschutzes ist daher eine grundsätzliche Versicherungspflicht („Plakette“) angeraten.

Da Kinder im Verkehr besonders gefährdet sind und ihnen je nach Alter eine adäquate vorausschauende Situationsbewertung nicht bzw. nur eingeschränkt möglich ist, ist eine Einführung ohne Altersbeschränkung abzulehnen. Die Fähigkeit zum Radfahren zeigt typischerweise im Bereich des siebten/achten Lebensjahres eine starke Entwicklung; eine vollständige Entwicklung der motorischen Fertigkeiten als Radfahrer erfolgt erst mit neun bis zehn Jahren („Automatisierung“). Dennoch haben Kinder bis ca. 14 Jahre immer noch eine längere Reaktionszeit als Erwachsene. Die Neigung zwischen 10 und 14 Jahren schneller und risikofreudiger zu fahren ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Das Führen eines Fahrzeugs ohne Lenk-/Haltestange birgt ein zusätzliches Risiko. Das Ansinnen dieses gar bis zu Geschwindigkeiten von 45 km/h im Straßenverkehr zuzulassen ist nicht nachvollziehbar. Berücksichtigt man die bei Elektrokleinstfahrzeugen typischerweise kleineren Raddurchmesser im Vergleich zu Fahrrädern, so liegt hier ein erhöhtes Sturzrisiko bei unebenen Untergründen (z.B. Schlaglöcher, Erhöhungen durch Wurzeln etc.) vor.

Die Aussage, eine Geschwindigkeitsbeschränkung bei Elektrokleinstfahrzeugen mache sie zu einem Verkehrshindernis, insbesondere im Vergleich zu Fahrrädern, ist fraglich. Auch jetzt gibt es auf Fahrradwegen unterschiedliche Geschwindigkeiten. Die durchschnittliche Geschwindigkeit von Radfahrern liegt unter 20 km/h, allerdings teilweise mit einer nicht unerheblichen Varianz.

Lösungsansätze und weitere Forschungsaspekte

Das Aufkommen und Zulassen neuer, innovativer Mobilitätsformen und Verkehrsmittel wirft neue Fragen auf. Daher ist eine Feldbeobachtung zur fundierten und ggf. frühzeitigen Bewertung einer möglichen Schadensneigung im praktischen Gebrauch wichtig. Eine wissenschaftliche Betrachtung dieser Fragen kann neue Lösungswege für Politik und Gesellschaft aufzeigen. Eine wissenschaftliche Begleitung kann auch eingeschlagene und alternative Wege nach Kriterien wie Nutzungsbereitschaft, Wirtschaftlichkeit, Verkehrseffizienz und Sicherheit bewerten und damit sachliche Grundlagen für die Auseinandersetzung zwischen akzeptanzbereiten und nicht-bereiten Bürgerinnen und Bürgern bereitstellen. Mittelbar ergibt sich aus den Regelungen der Verordnung Forschungsbedarf zur Frage, wie die Nutzung intermodaler Verkehrskonzepte das Gesamtsystem optimal ergänzen kann.

Relevant sind hier folgende Aspekte:

⁴ Die MiD (Mobilität in Deutschland) 2017 beziffert den Anteil des Zu-Fuß-Gehens am Modal Split auf 24-27 Prozent für die größeren Städte, wobei die Höchstwerte in den Metropolen erreicht werden. Der durchschnittliche Modal-Split-Anteil betrug 2017 22 Prozent. Besonders oft sind die Jüngsten im Alter von 0-9 Jahren sowie Seniorinnen und Senioren in den Altersgruppen 70-79 Jahre und 80 Jahre und älter (32 Prozent – 28 Prozent – 34 Prozent).

⁵ Zum Vergleich: Elektrokleinstfahrzeuge mit bis zu 12 km/h sind gut doppelt so schnell wie Fußgänger und entsprechen ungefähr der Geschwindigkeit von Joggern.

- Einfluss auf andere Mobilitätsformen: Verdrängen Elektrokraftfahrzeuge andere Mobilitätsformen? Oder ergänzen sie diese?
- Nutzung und Nutzungskonzepte durch Nutzergruppen: Welche Gruppen nutzen Elektrokraftfahrzeuge? Wie kann die Nutzung gestärkt und gleichzeitig den Belangen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen werden?
- Unfallvermeidung: Wie können kritische Situationen identifiziert, bewertet und vermieden werden?
- Subjektive und objektive Sicherheitsanforderungen an die Fahrzeuge sowie an den Verkehrsraum: Wie können die Fahrzeuge sowie der Verkehrsraum gestaltet werden, so dass Menschen diese sicher nutzen können und sich bei der Nutzung auch sicher fühlen?
- Aufbau von Geschäftsmodellen und Leihkonzepten: Wie sehen Geschäftsmodelle und Leihkonzepte aus, die die Nutzung von Elektrokraftfahrzeugen zu einer „echten“ Alternative zur Pkw-Nutzung machen?
- Interaktion und Kooperation mit anderen (motorisierten und nicht-motorisierten) Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen: Inwieweit / in welchen Straßenraumsituationen ist das Zusammentreffen von Fußgängerinnen und Fußgängern und Nutzerinnen und Nutzern von Kleinstfahrzeugen unvermeidlich? Wie können Fußgänger und Fußgängerinnen befähigt werden, sicher mit Fahrern und Fahrerinnen von Elektrokraftfahrzeugen umzugehen?
- Anforderungen an die Infrastruktur: Wie können Straßenräume attraktiv gestaltet werden, so dass die Nutzung der Elektrokraftfahrzeuge in einer gewünschten, insbesondere sicheren Art und Weise gefördert wird?

Bislang gibt es nur wenige fundierte Erkenntnisse zu multi- und intermodalem Mobilitätsverhalten von Menschen in Städten. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ganz unterschiedliche Elemente des Verkehrssystems sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite einen Einfluss auf Umfang und Ausprägung multi- und intermodalen Verhaltens ausüben. Angebotsseitig sind dies neben den Kosten vor allem die Verfügbarkeit von Mobilitätsoptionen und ihre Einbettung in Mobilitätskonzepte, Struktur und Anmutung der gebauten Umwelt (wozu auch Parks, Grünanlagen, Straßenbäume etc. gehören), Infrastrukturen und real vorhandene und gefühlte Anlagen zur Gewährleistung von Sicherheit. Nachfrageseitig relevant sind Mobilitätsbedürfnisse des Einzelnen und des Haushalts, Soziodemographie und Einkommensverhältnisse, generelle Einstellungen zu Umweltbelangen und umweltbewusste Verhaltensweisen, Gesundheitsorientierung.

Ein aktives Ermöglichen neuer, innovativer Mobilitätsformen ist ein Schritt in die richtige Richtung. Sowohl aus verkehrlicher als auch politischer Sicht benötigt die Umsetzung neuartiger Mobilitätsformen ein kontinuierliches Monitoring – beginnend bereits mit der Planung – , um positive Entwicklungen weiter stärken und negative Entwicklungen frühzeitig unterbinden zu können. Wesentliche Anforderungen an ein solches Monitoring beinhalten:

- innovative Lösungen zur Neuaufteilung des Straßenraums,
- proaktiver Diskurs mit Bürgern, Stadt- und Verkehrsplanern, Verbänden, Verkehrsdienstleistern und Wissenschaftlern,
- Berücksichtigung gesellschaftlicher, ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte,
- aktive Begleitforschung / kontinuierliche Evaluation der Entwicklung, die durch die Verordnung befördert wird.

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)218-E

Stellungnahme zur 43. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 08.05.2019



Hauptgeschäftsführer
Christian Kellner

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Berlin, 07.05.2019

**Stellungnahme zum Antrag der FDP-Bundestagsfraktion
„E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen –
Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen“
(BT-Drs. 19/8543)**

I. Neue Fortbewegungsmittel aus Verkehrssicherheitsperspektive

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) begrüßt Innovationen im Verkehrsbereich. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass das im aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes postulierte Ziel, bis 2020 eine Reduktion der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 40% im Vergleich zum Jahr 2010 zu erreichen, deutlich verfehlt werden wird. Auch bei der Reduktion der Zahl der Schwer(st)verletzten entwickeln sich die Zahlen nicht so, wie es sich alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland vorstellen. Einer der „big points“ der Verkehrssicherheitsarbeit, also eines der Themenfelder, auf denen gefährdungsorientiert dringend Verbesserungen erforderlich wären, ist die Situation innerorts mit ca. 500 Getöteten pro Jahr, vor allem zu Fuß Gehende und Fahrrad Fahrende.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit, in diesem Fall innerorts, ist nicht allein ein Thema für die Fachpolitiker/innen. Jeder und jede Abgeordnete kennt aus seinem/ihrem Wahlkreis Kreuzungen, deren Querung für Rad Fahrende und zu Fuß Gehende gefährlich werden können, zugeparkte Ladezonen, die zu gefährlichen Ausweichmanövern anderer Verkehrsteilnehmender führen, etc. Diese Aufzählung ließe sich beliebig fortführen. Jedes Mitglied des Deutschen Bundestages kennt diese Situationen und Gefahrenstellen aus eigener Anschauung und trägt Verantwortung für konkrete Verbesserungen, die eine sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglichen.

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Hauptstadtbüro
Jägerstraße 67-69
D - 10117 Berlin

T +49(0)30 2266771 0
F +49(0)30 2266771 29
E dvr-berlin@dvr.de | www.dvr.de

Commerzbank AG
IBAN DE50 3708 0040 0222 3181 00
BIC DRESDEFF370

Postbank
IBAN DE57 3701 0050 0213 3825 06
BIC PBNKDEFF

Amtsgericht Bonn VR 3023
USt.-Nr. 206/5856/0420
USt.-IdNr.: DE122276461

In dieser Gemengelage und der öffentlichen Diskussion eines Entwurfs des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur für eine Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) schlagen die Mitglieder der FDP-Bundestagsfraktion vor, Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) mit und ohne Lenkstange für die Nutzung im Straßenverkehr zuzulassen, möglichst ohne Restriktionen. Aus Sicht der Hersteller und künftiger Sharing-Betreiber könnte ein solcher Wunsch verständlich sein. Im Grunde ist es aber gerade im Sinne der Sharing-Betreiber, dass es zu möglichst wenigen Unfällen, keinen Getöteten und Schwerverletzten im Zusammenhang mit eKF kommt, damit dies zu größerer Akzeptanz ihrer Fahrzeuge bzw. ihrer Plattformen führt. Insofern wären kluge Regeln, die der Verkehrssicherheit dienen, zielführend, damit die neuen Fahrzeuge eine echte Chance bekommen und nicht Gegenstand schwer erträglicher Ereignisse werden und in Verruf geraten.

Aus Sicht der Verkehrssicherheitsorganisationen und der Unfallforschung stellt die zunehmende Nutzung einer Vielzahl neuer Fahrzeuge im Straßenverkehr neben dem Innovationsgedanken auch erst einmal ein erhöhtes Unfallrisiko und damit eine Herausforderung dar, die es zu bewältigen gilt.

Neue Fortbewegungsmittel können wichtige Bausteine der Mobilität der Zukunft sein. Dabei ist jedoch vorweg zu bedenken, dass solche Fahrzeuge keine unverhältnismäßige Gefährdung der Nutzenden selbst, aber vor allem auch anderer Verkehrsteilnehmender, mit sich bringen sollten.

Im Folgenden soll auf einige Aspekte der von der FDP-Bundestagsfraktion vorgeschlagenen Klassifizierung von Elektrokleinstfahrzeugen nach drei Nutzergruppen eingegangen werden.

II. Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Fahrzeugklassen

1. „Freizeitklasse“

Keine eKF ohne Lenk- und Haltestange im Straßenverkehr

Im Gegensatz zur Bundestagsfraktion der Freien Demokraten vertritt der DVR derzeit die Ansicht, dass eKF ohne Lenk- und Haltestange mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von über 6 km/h, wie z.B. Monowheels und Hoverboards, nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden sollten. Hintergrund dieser Position sind vor allem aktuelle Forschungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Die BASt hat ihre Sicherheitsbedenken zum jetzigen Zeitpunkt sehr eindeutig geäußert. Solche Fahrzeuge könnten nach Ansicht der Forscher der BASt in der Freizeit auf privatem Gelände genutzt werden.

Im Rahmen der Verbändeanhörung zum (1.) Verordnungsentwurf vom 20.09.2018 hat der DVR empfohlen, dass die eKFV nach ihrer Inkraftsetzung drei Jahre lang überprüft werden soll. Als Grundlage der Evaluation sollen die Ergebnisse einer wissenschaftlichen Untersuchung der Verwendung von eKF und des Unfallgeschehens dienen. Ein Absatz mit dem Regelungsgehalt der Überprüfung der Verordnung ist nun auch Teil des (2.) Verordnungsentwurfs vom 26.02.2019 geworden. Der DVR vertritt die Ansicht, dass erst nach der Evaluation entschieden werden sollte, ob ggf. noch weitere Fahrzeugarten für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden können. Es verwundert, dass in anderen Bereichen des Straßenverkehrs von der Politik erst aufwändige mehrjährige Modellverfahren gefordert werden, an deren Ende entschieden werden soll, ob eine Veränderung in Dauerrecht überführt wird. Demgegenüber scheinen die Mitglieder der FDP-Fraktion hier nach dem Motto zu verfahren „es wird schon gutgehen.“

Im FDP-Fraktionsantrag wird auf die in § 24 StVO geregelte Nutzung von Inline-Skates rekurriert. Während es sich bei den „besonderen Fortbewegungsmitteln“ nach § 24 StVO aber um *nicht* motorisierte Fortbewegungsmittel handelt, sind die im FDP-Fraktionsantrag angesprochenen eKF nun einmal *Kraftfahrzeuge* und werden auch im Verordnungsentwurf des BMVI explizit so bezeichnet. Damit sind die in § 24 StVO genannten Fortbewegungsmittel eben gerade nicht gleichzusetzen, und eKF unterliegen in der Folge der Versicherungspflicht. Mit Rücksicht auf Fahrradfahrer/innen und andere Teilnehmende des Straßenverkehrs empfehlen die Mitglieder der FDP-Fraktion aber für die Nutzung dieser Fahrzeuge auf Gehwegen und auf Fahrradwegen mit Zusatzzeichen immerhin ein Tempolimit. Dieses soll bei 12 (!) km/h liegen. Die Schrittgeschwindigkeit ist allerdings nach derzeitiger überwiegender Rechtsprechung im Bereich von 4-7 km/h anzusiedeln und liegt damit deutlich unter den 12 km/h, die im Antrag der FDP als zulässige Höchstgeschwindigkeit für diese Fahrzeuge vorgeschlagen werden. Die FDP geht aber sogar noch einen Schritt weiter und möchte bei dieser von ihr vorgeschlagenen Fahrzeugklasse („Freizeitklasse“) überhaupt keine Altersbeschränkung vorschreiben. Das verwundert doch sehr. Die hinreichend bekannten Argumente zur Schutzbedürftigkeit der besonders verletzlichen Verkehrsteilnehmenden auf Gehwegen ohne Kraftfahrzeuge sollen an dieser Stelle nicht mehr im Detail ausgeführt werden, ebenso die entwicklungspsychologischen Erkenntnisse zur Wahrnehmung und zum Verhalten von Kindern, denn festzuhalten bleibt, dass die Mitglieder der FDP-Fraktion den zu Fuß Gehenden eine Schutzbedürftigkeit quasi absprechen.

Zudem verwundert, dass die Mitglieder der FDP-Fraktion in ihrem Antrag überhaupt keine Gedanken darüber anstellen, ob eine Nutzung von Gehwegen von Verkehrsteilnehmenden mit Kraftfahrzeugen verfassungsgemäß wäre. Anders gesagt: Wäre eine Freigabe des Gehwegs wegen der damit einhergehenden Gefahren für die zu Fuß Gehenden mit der aus Artikel 2 Abs. 2, S. 1 GG abgeleiteten staatlichen Schutzpflicht für die körperliche Unversehrtheit im Straßenverkehr überhaupt zu vereinbaren? Nicht zu unterschätzen ist, dass die Freigabe zu einer Einschränkung der von Artikel 2 Abs. 1 GG geschützten Allgemeinen Handlungsfreiheit der zu Fuß Gehenden führt, da diese sich nun auf Wunsch der Mitglieder der FDP auf den ihnen zur Verfügung stehenden Gehwegen weniger frei bewegen könnten als zuvor. Demgegenüber müsste sich die Freigabe als verhältnismäßig erweisen, also als geeignet, erforderlich und angemessen im engeren Sinne. Dies ist sehr fraglich, weil das Bundesverfassungsgericht dem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit ausdrücklich ein besonderes Gewicht zuspricht. Zwar könnten sich die Hersteller und Nutzer auch auf Grundrechte, mittelbar auf die Berufsfreiheit bzw. erneut auf die allgemeine Handlungsfreiheit berufen, doch dürfte dies in der Interessenabwägung angesichts der besonderen Stellung, die dem Recht auf körperliche Unversehrtheit zukommt, hinstehen.

Die Mitglieder des federführenden Verkehrsausschusses sowie weiterer Ausschüsse des Bundesrats haben das erfreulicherweise ähnlich gesehen und zu Recht beschlossen, dem Plenum des Bundesrats zu empfehlen, der eKFV nur nach Maßgabe bestimmter Änderungen zuzustimmen. Demnach sollen auch eKF mit einer bbH von weniger als 12 km/h nicht auf Gehwegen genutzt werden. Das begrüßt der DVR, der mit Beschluss vom 08. April 2019 noch einmal deutlich gemacht hat: „Gehwege sollten zur Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen ab 6 km/h nicht freigeben werden.“

2. „Pendlerklasse“

Mofa-Prüfbescheinigung und Mindestalter für Fahrzeuge mit bbH von 25 km/h

Nicht ohne Grund ist für das Führen eines Kleinkraftrads 25/Mofas der Besitz einer Mofa-Prüfbescheinigung erforderlich und ein Mindestalter von 15 Jahren festgesetzt. Im Unterschied zum Pedelec 25 oder zu gewöhnlichen Tretrollern, auf denen mithilfe der eigenen Muskelkraft ein Beitrag für die Fortbewegung geleistet werden muss, zeichnen sich eKF als Kraftfahrzeuge dadurch aus, dass ohne eigenen Kraftaufwand mit hohem Beschleunigungsvermögen Gas gegeben werden kann. Das erhöht das Risiko schwerer Verkehrsunfälle. Trotzdem sind die Mitglieder der FDP-Fraktion der Auffassung, dass selbst Kinder mit diesen Fahrzeugen mit bis zu 25 km/h bbH ohne einen Befähigungsnachweis fahren dürfen sollen, allerdings bis zum achten Lebensjahr „nur“ auf dem Gehweg.

3. „Sportlerklasse“

Keine Elektrokleinstfahrzeuge ohne Sitz und Haltestange mit bbH von 45 km/h

Hier stellt sich die Frage, an welche Fahrzeuge die Mitglieder der FDP-Bundestagsfraktion bei dieser Klasse denken. Nutzer/innen von Elektrokleinstfahrzeugen ohne Lenk- oder Haltestange sollten aus Sicht des DVR keinesfalls mit einer solchen Geschwindigkeit am Straßenverkehr teilnehmen. Dass man auf Fahrzeugen, die im Stehen gefahren werden, bei 45 km/h noch wirklich sicher unterwegs sein kann, erscheint unwahrscheinlich. Da über das Kleinkraftrad 45 und die Fahrerlaubnis in der Klasse AM bereits ein rechtlicher Rahmen besteht, sehen wir im DVR an dieser Stelle derzeit keinen Bedarf für die Schaffung einer neuen Fahrzeugklasse oder eine Ausweitung bestehender Fahrzeugklassen.

III. Anpassungsbedarf bezüglich der Infrastruktur

Nach Aussagen von Sharing-Anbietern geht es bei den Elektrokleinstfahrzeugen darum, Auto Nutzende zum Umstieg auf Elektrokleinstfahrzeuge zu bewegen. Vor diesem Hintergrund wird sich durch die Zulassung weiterer Fahrzeuge für die Nutzung auf Radwegen der dort bereits zu konstatierende Platzmangel, insbesondere in den Innenstädten, verschärfen.

Radverkehrsanlagen müssen sicher sein und genug Platz bieten, damit sich Fahrzeugnutzer/innen darauf gefahrlos überholen können. Dafür müsste die Breite der Radwege, Schutz- oder Radfahrstreifen und in vielen Fällen auch die Verkehrsführung insbesondere an Kreuzungen angepasst werden. Folglich müssten auch in den entsprechenden Regelwerken, wie z.B. den derzeit neu geplanten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) die neuen Fortbewegungsmittel berücksichtigt werden.

Daher regt der DVR an, dass eine gesellschaftliche Diskussion über die zukünftige sichere Aufteilung des Straßenraumes geführt wird. In diesen Themenkomplex passt im Übrigen auch die Einrichtung von Ladezonen mit einem neu zu schaffenden Verkehrszeichen, für das sich der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) stark macht und für das sich parteiübergreifend auch bereits mehrere Abgeordnete des Deutschen Bundestages eingesetzt haben. Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn die Mitglieder der FDP-Bundestagsfraktion und anderer Fraktionen eine Debatte über eine sichere und gesellschaftlich sinnvolle Aufteilung des Straßenraumes initiieren würden.

Eine Infrastrukturplanung, die künftig stärker die Bedürfnisse von Rad- und Fußverkehr, des ÖPNV, aber auch des sichereren Ladeverkehrs im Blick hat, müsste dann gegebenenfalls auch zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs gehen.

Nach der Rechtsprechung muss bei Überholvorgängen ein Seitenabstand zwischen Kraftfahrzeugen und Rad Fahrenden von 1,5 bis 2 m eingehalten werden. Dies ist unabhängig davon, ob der Radverkehr auf einem Radfahr- oder Schutzstreifen oder auf der Straße geführt wird. Rad Fahrende wiederum müssen sich an das Rechtsfahrgebot halten und sollen gleichzeitig einen Abstand zwischen 0,8 bis 1 m zum Fahrradbahnrad halten, was aus Gründen der Gefährdung insbesondere neben parkenden Fahrzeugen empfohlen wird. Gleiches müsste zukünftig auch für eKF gelten, die als Kraftfahrzeuge auf Radstreifen oder der Fahrbahn genutzt werden. Die Überholabstände sollten – wie vor allem auch für Rad Fahrende – in der Straßenverkehrsordnung (StVO) festgeschrieben werden. Momentan sieht die Rechtsprechung für Kraftfahrzeuge – was die eKF laut Verordnungsentwurf sind – den Überholabstand von nur einem Meter als ausreichend an. Wenn künftig auch noch Nutzende von Elektrokleinstfahrzeugen am Überholgeschehen beteiligt sein werden, erhöht dies bei ungeeigneter Infrastruktur den Druck auf die Verkehrsteilnehmenden, sich im Straßenverkehr zu behaupten und in der Folge auch das Unfallrisiko.

Es sollte auch dringend geklärt werden, ob und wie die Mitnahme von eKF in öffentlichen Verkehrsmitteln geregelt werden soll. Wenn eKF wirklich als Alternative zum Kfz dienen sollen, muss die (für Mitfahrende und Nutzer/innen) sichere Mitnahme gewährleistet werden. Die Aussage des parlamentarischen Staatssekretärs vor einigen Wochen im Deutschen Bundestag, man sei hier in Gesprächen, ist zum Zeitpunkt einer zu erwartenden Zulassung solcher Fahrzeuge doch noch sehr vage. In der jetzigen Situation droht ein Flickenteppich beim Umgang der Kommunen mit diesem Thema. Das erscheint der Förderung neuerer Mobilitätsformen nicht zuträglich. Nicht bekannt ist derzeit, wie die Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG zur Mitnahme von Elektrokleinstfahrzeugen in ihren Fahrzeugen stehen, nachdem schon die Mitnahme von Fahrrädern in Fernverkehrszügen dort über viele Jahre ein Problem darstellte.

Im Übrigen empfiehlt auch der DVR, dass eKF-Nutzer/innen einen Helm tragen, was Radfahrer/innen zu ihrem eigenen Schutz ebenfalls tun sollten.

Abschließend ist zu sagen, dass der DVR die Chancen der Mikromobilität sieht. Genauso wie der DVR auch die Chancen des zukünftigen automatisierten Fahrens sehr ernst nimmt. Aber gerade weil der DVR diese Chancen sieht, erscheint es uns wichtig, hier zu gesellschaftlichen Lösungen zu kommen, die alle Verkehrsteilnehmenden mitnehmen und vor allem auf keinen Fall dazu führen, dass die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr – auch nicht zeitweilig – zunimmt. Denn das wäre sicherlich nicht im Sinne neuer Mobilitätsformen.

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 stationsgebundenen 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. Ausnahmeverordnung für Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenkstange (E-Wheels)

Das BMVI hat angekündigt, eine Ausnahmeverordnung 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 Elektrokleinstfahrzeugen 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 Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr" eingefügt werden.

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3b) der Verordnung muss bei Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis auf dem Fabrikschild die Genehmigungsnummer der Einzelbetriebserlaubnis angegeben sein. Das Fabrikschild 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 Elektrokleinstfahrzeug 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 Fabrikschild angegeben werden kann. Dies dürfte vom Verordnungsgeber nicht beabsichtigt gewesen sein.

Gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung müssen Elektrokleinstfahrzeuge 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 Elektrokleinstfahrzeuge, 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 Elektrokleinstfahrzeuge-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.

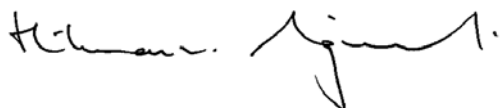
Die kommunalen Spitzenverbände erwarten, dass sich der Bundesrat den Mehrheitsvoten seines Verkehrsausschusses anschließt.

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



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.

**Stellungnahme des Deutschen Blinden- und
Sehbehindertenverbandes e. V. (DBSV) zur Verordnung
über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am
Straßenverkehr und zur Änderung weiterer
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
(Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV)
- Bundesratsdrucksache 158/19**

Deutschland hat sich dazu verpflichtet, Menschen mit Behinderungen die volle, wirksame und gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Die selbstbestimmte und barrierefreie Mobilität im Straßenraum ist Grundvoraussetzung für Teilhabe. Egal ob man Einkäufe erledigen, einen Arzt aufsuchen, Freunde treffen, zur Arbeitsstelle gelangen oder eine Kulturveranstaltung besuchen möchte, muss man sich fortbewegen. Durch zunehmend barrierefrei gestaltete bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentliche Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel unterstützt Deutschland die Mobilität von Menschen mit Behinderungen, was wir positiv würdigen.

Neu im Straßenraum zugelassen werden sollen Elektrokleinstfahrzeuge (eKF), die das Potential bieten können, den Pkw-Verkehr zugunsten des ÖPNV zu reduzieren. Allerdings ist es erforderlich, den Interessenkonflikten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer bei der sicheren und gleichberechtigten Nutzung des Straßenraums zu begegnen. Das schließt die Belange von Menschen mit Behinderungen zwingend ein.

Nach WHO-Zahlen gibt es ca. 1,2 Mio. blinde und sehbehinderte Menschen in Deutschland. Diese Zahl wird aufgrund des demographischen Wandels steigen, weil besonders ältere Menschen von chronischen Augenerkrankungen betroffen sind. Hinzu kommen bei Betroffenen häufig Höreinschränkungen und körperliche Mobilitätseinschränkungen.

Blinde und sehbehinderte Menschen können elektrisch angetriebene Fahrzeuge und so auch eKF nicht wahrnehmen – weder optisch, noch akustisch. Das kann zu einer Einschränkung ihrer Teilhabemöglichkeiten und zu sicherheitsrelevanten Gefährdungen führen.

Daher fordert der DBSV folgende Änderungen an den bislang vorgesehenen Regelungen der eKFV:

- Keine Freigabe von Gehwegen für eKF (weder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) bis 12 km/h noch nach kommunaler Zulassung)
- Verkehrsrechtliche Zulassung nur eines eKF-Types mit einer bbH von 20 km/h mit einer Zuweisung des Nutzungsrechts und der Nutzungspflicht ausschließlich auf Radwegen oder Radfahrspuren.
- Verbot des Abstellens von Leihfahrzeugen auf Gehwegen
- Einzelfallzulassungen von eKF auf Gehwegen für mobilitätsbehinderte Menschen mit Nachweis und nur bis max. 6 km/h (Schrittgeschwindigkeit).
- Verpflichtung zur Anbringung von ausreichend groß beschrifteten Kennzeichen, um Ordnungswidrigkeiten erfassen und ahnden zu können.
- Erhöhung der Bußgelder bei verkehrswidrigem Verhalten
- begleitende Forschung: Erfassen des Alters und von Beeinträchtigungen bei den an Unfällen beteiligten Personen sowie Begleitung der Forschungsvorhaben durch die Bundesfachstelle Barrierefreiheit

Begründung

Schon heute ist es für Menschen mit Behinderungen und hier insbesondere für sinnesbehinderte Menschen außerordentlich schwierig, sich sicher und ungehindert fortzubewegen. Auf Gehwegen sind nicht nur Fußgänger unterwegs, sondern es sind auch andere Verkehrsteilnehmer zugelassen wie z. B. fahrradfahrende Kinder und deren begleitende Eltern, gemeinsame Geh- und Radwege (Verkehrszeichen 240) oder „Radfahrer frei“. Gehwege sind zudem häufig schmal und mit Werbetafeln oder abgestellten Fahrrädern verstellt. Es dürfen keine weiteren Hürden hinzukommen.

Eine Zulassung von Kraftfahrzeugen wie eKF auf Gehwegen führt zu einer Aufhebung der Schutzraumfunktion von Gehwegen und damit unweigerlich zu einer Verdrängung von schwächeren Verkehrsteilnehmern, zumal unter Berücksichtigung der Erfahrungen im europäischen Ausland stark anzunehmen ist, dass eKF sich sehr schnell, insbesondere in touristisch beliebten Städten, verbreiten werden. Die Verdrängung schwächerer Verkehrsteilnehmer führt in der Folge zu einer Teilhabe einschränkung von

Fußgängern mit Mobilitätseinschränkungen, wenn der Einkauf nicht mehr selbst erledigt oder Kulturveranstaltungen aus Angst vor Unfällen nicht mehr wahrgenommen werden. Ein Schutzbedürfnis nimmt bei allen Menschen bei Verletzungen, Krankheit, Behinderung, im Alter oder bei Ablenkung zu. Blinde und sehbehinderte Menschen können keinen Blickkontakt zu anderen Verkehrsteilnehmern aufbauen. Sie können die mit 12 km/h deutlich schnelleren eKF nicht hören und haben so keine Möglichkeit, das Verkehrsgeschehen richtig einzuschätzen.

Das Gebot der ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme nach § 1 STVO ist heute schon nicht gelebte Praxis. Diese Schieflage wird dadurch befördert, dass Ordnungswidrigkeiten durch die personellen Engpässe der Kommunen nicht oder nur selten erfasst und geahndet werden. EKF mit Höchsttempo 12 km/h sind von denen mit Höchsttempo 20 km/h äußerlich zudem nicht unterscheidbar. Das heißt: Auch mit dem Tempo-20-Roller wird mit großer Wahrscheinlichkeit auf Gehwegen gefahren werden, selbst dort, wo dieser nicht zugelassen ist. Eine Kontrolle und Durchsetzung der Verkehrsregeln dürfte kaum erfolgen.

Im europäischen Ausland sind diese Probleme offenbar erkannt worden und eine zunächst akzeptierte Nutzung auf Gehwegen wurde bereits in einigen Ländern wieder zurückgenommen.

Eine generelle Freigabe der Gehwege für eKF mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 12 km/h darf daher nicht erfolgen. Ebenso wenig dürfen die Kommunen Ausnahmeregelungen selbst treffen dürfen.

Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. hat gemeinsam mit FUSS e.V., dem Sozialverband VdK Deutschland und der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung Berlin einen Brief an die Ausschüsse für Verkehr, Umwelt und Innere Angelegenheiten des Bundesrates geschickt. Dem Brief beigefügt ist eine Synopse mit Änderungsanträgen zu der Verordnung mit der jeweiligen Begründung. Diese Unterlagen sind beigefügt.

Berlin, den 07.05.2019

gez. Hilke Groenewold
Referentin für Barrierefreiheit des DBSV



Deutscher Blinden- und
Sehbehindertenverband e.V.
Rungestr.19
10179 Berlin



FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr
Exerzierstr.20
13357 Berlin



Landesbeauftragte für Menschen mit
Behinderung
Oranienstraße 106
10969 Berlin



Sozialverband VdK Deutschland e.V.
Linienstr.131
10115 Berlin

Berlin, 10.4.2019

Sehr geehrte Ministerinnen und Minister für Verkehr der Bundesländer, sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses des Bundesrates,

dem Bundesrat ist am 4.4.2019 die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrs-rechtlicher Vorschriften (kurz Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)) mit folgender Drucksachenummer 158/ 19 vom BMVI, BMI und BMU mit bitte um Zustimmung zugeführt worden. Die Unterzeichner dieses Schreibens unterstützen das Ziel, eine sogenannte Mikromobilität verkehrsrechtlich zuzulassen. Diese stellt eine große Chance in Richtung Umstieg von PKW auf ÖPNV dar. Denn so können gerade die letzten Teilstrecken eines Weges mit neuen umweltneutralen Fahrzeugen zurückgelegt werden.

Allerdings haben wir schwere Bedenken gegen einige der vorgesehenen Regelungen der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV). Dies betrifft besonders folgende Regelungen.

Hauptkritikpunkte an der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (158/19)

1. Elektrokleinstfahrzeuge mit 12 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit (§ 10 Abs.3) sollen generell Gehwege benutzen, schnellere Fahrzeuge können in Einzelfällen (§ 10 Abs.5) oder generell durch Kommunen und Gemeinden für Gehwege zugelassen werden.

Dies droht die Mobilität und Bewegungsfreiheit von Millionen Menschen einzuschränken. Erstmals überhaupt sollen Motorfahrzeuge auf Gehwegen zugelassen werden. Das ist ein Dammbbruch, der den Schutzraum Gehweg für alle zu Fuß Gehenden zu vernichten droht, insbesondere für die Schwächsten unter ihnen wie Kinder, Senioren, blinde und sehbehinderte Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen.

Zu Fuß gehende Personen haben das Recht auf Sicherheit auf dem Gehweg! Dieses Schutzbedürfnis nimmt bei Verletzungen, Krankheit, Behinderung und im Alter zu. Ein Gehen auf für FußgängerInnen vorgesehenen Flächen mit der ständigen Befürchtung, von einem schnellen, schweren, harten und nicht hörbaren Mitverkehrsteilnehmer angefahren werden zu können, nimmt diesem Verkehrsraum den Schutzraum-Status für FußgängerInnen. Beispiele aus den USA und Spanien weisen das Unfallpotential, welches von Elektrokleinstfahrzeugen ausgeht, auch mit Unfallzahlen nach.

Zahlreiche Gehwege sind schon heute zu schmal oder zu eng; sie entsprechen nicht den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Bei der Mitbenutzung durch Elektrokleinstfahrzeuge ist hier kein konfliktfreier Begegnungsverkehr möglich; Kollisionen sind die zwangsläufige Folge.

2. Elektrokleinstfahrzeuge sollen auf dem Gehweg ab einem Alter von 12 Jahren benutzt werden dürfen; Schulungen und Prüfungen sind nicht vorgesehen (§ 3).

Das ohnehin hohe Risiko durch Elektrokleinstfahrzeuge auf Gehwegen wird noch dadurch verstärkt, dass ungeschulte und ungeprüfte Kinder und Jugendliche sie benutzen dürfen. Dies sind Angehörige von Altersgruppen, in denen die Risikofreude hoch und das Verantwortungsbewusstsein noch nicht voll entwickelt ist. Die entstehenden Gefahren, die sich mit der Fahrzulassung ab einem Alter von 12 Jahren von Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen für zu Fuß Gehende ergeben werden, sind offensichtlich. Diese Fahrzeuge können mit einer dreifachen Geschwindigkeit des Schrittempos, welches

maximal 4,5 km/h beträgt, fahren. Politische Entscheidungen sollten auf der Basis eines zu schaffenden Gemeinwohls gefällt werden. Hier besteht massiver Nachsteuerungsbedarf!

3. Die Unterzeichner unterstützen die Möglichkeit der Einzelfallzulassung von Elektrokleinstfahrzeugen an Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Jedoch sieht die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung keine Regelungen für die Antragsbedingungen und für das Fahrverhalten auf Gehwegen von Nutzern der Elektrokleinstfahrzeugen vor. Ausnahmen für die Nutzung von eKF auf Gehwegen sollten nur für diesen Personenkreis gelten und nur unter der Maßgabe einer maximalen Geschwindigkeit von 6 km/h zugelassen werden.
4. Die parallel vorgesehene Änderung des Bußgeldkatalogs enthält keine Geldbußen bei Unfallfolgen. Dies sollte ergänzt werden.
5. Das Abstellen von eKF soll wie bei Fahrrädern auf Gehwegen zugelassen werden (§ 11 Abs.5).

Schon heute werden insbesondere Leihfahrräder „kreuz und quer“ auf dem Gehweg abgestellt oder liegen häufig auf dem Gehweg. Das bedeutet für alle Fußgänger, besonders aber für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer, nicht nur ein Hindernis, sondern oft eine große Gefahr. Deshalb sollten Leih-Elektrokleinstfahrzeuge nicht auf dem Gehweg abgestellt werden dürfen.

6. Die zugehörige Versicherungsplakette ist mitsamt ihrer Beschriftung zu klein. Die angesetzte Leseentfernung von acht Metern wird als zu gering erachtet. Für eine durchschnittliche Sehschärfe (Visus 0,7) müsste die Schrift für eine Lesbarkeit aus 8 m doppelt so hoch sein.

Im Anhang finden Sie eine Synopse mit einer Gegenüberstellung der aus unserer Sicht zu verändernden Abschnitten des Referentenentwurfes zur Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, den Änderungsvorschlägen und Änderungsanträgen mit Begründungen.

Darüber hinaus geben wir zu bedenken:

1. Der Verordnungsentwurf sieht nicht vor, dass die eKF mit Höchsttempo 12 km/h von denen mit Höchsttempo 20 km/h äußerlich unterscheidbar sein sollen. Das heißt: Auch mit dem Tempo-20-Roller wird mit großer Wahrscheinlichkeit auf Gehwegen gefahren werden, selbst dort, wo dieser nicht zugelassen ist.
2. Der Entwurf der Verordnung benennt in dem „Erfüllungsaufwand der Länder (und Kommunen)“ (S.3) nicht den Zeitaufwand von Kontrollen von Elektrokleinstfahrzeugtypen, Fahreralter, sicherem und rücksichtsvollem Fahrverhalten für die Städte und Gemeinden. Schon jetzt zeigt sich bspw. beim Gehweg-Radfahren-Konflikt, dass die Personaldecke der Verkehrspolizei und der Ordnungsämter viel zu gering ist, um Fehlverhalten zu erfassen.

3. Der Verordnungsentwurf sieht in § 15 Abs. 4 eine wissenschaftliche Begleitung vor. Die wissenschaftliche Begleitung sollte genaue Angaben zu den Unfallvorgängen, -orten und -beteiligten erfassen und bewerten. Liegt bei einer der beteiligten Parteien eine Behinderung vor, sollte diese mit erfasst werden. Es sind Organisationen in das Forschungsdesign miteinzubeziehen, die sich explizit für die Belange von Menschen mit Behinderung einsetzen. So sollte u. a. die Bundesfachstelle Barrierefreiheit beteiligt werden.

Gegen den Entwurf gibt es sowohl verfassungsrechtliche Bedenken als auch Kritik aus dem Bereich der Unfallforschung.

Der Berliner Jurist Prof. Stefan Klinski, Experte für Verfassungs- und Verkehrsrecht, weist in einem Interview darauf hin, dass Verordnungen, wie die eKFV laut Straßenverkehrsgesetz (StVG) „die sonstigen zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen [...] erforderlichen Maßnahmen“ regeln müssen. Eine Freigabe dieser Verordnung würde neben der Gefährdung der Sicherheit der zu Fuß Gehenden auch der Ordnung des Verkehrs entgegenwirken, da sie weder für den Ablauf des Verkehrs auf der Straße noch für den reibungslosen Verkehr auf Gehwegen einen Nutzen bringt, sondern dessen Ordnung im Gegenteil erschwert.

Siehe: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehr-gutachter-haelt-e-roller-auf-gehwegen-fuer-verfassungswidrig/24035294.html>.

Der Unfallforscher Siegfried Brockmann brachte in einem Interview seine massiven Bedenken zu dem Referentenentwurf und der geplanten Ausnahmeverordnung (s.u.) zum Ausdruck. Sein Fazit: E-Fahrzeuge müssen ausnahmslos auf dem Radweg fahren und eine Kfz-Haftpflicht haben, egal ob mit oder ohne Lenkstange (s.u.). Der Gehweg darf für diese Fahrzeuge nicht zugelassen werden.

Siehe: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/unfallforscher-im-interview-e-roller-sind-eine-grosse-gefahr-fuer-fussgaenger/23983560.html>.

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung mit Drucksachennummer 158/19 hat die Bedarfe von zu Fuß Gehenden und insbesondere von Senioren und Menschen mit Behinderung, vor allem von blinden und sehbehinderten Menschen, außer Acht gelassen. Die eKFV ist in der jetzigen Form abzulehnen oder in wesentlichen Teilen zu überarbeiten.

Neben dem Erlass der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) plant das BMVI eine zeitlich begrenzte Einführung einer **Ausnahmeverordnung zur eKFV** für lenkstangenlose Elektrokleinstfahrzeuge wie z. B. Hoverboards, Mono-Wheeler und Hovershoes. Diese Ausnahmeverordnung lag zum Zeitpunkt dieses Schreibens noch nicht vor. Durch diese Ausnahmeverordnung sollen aller Voraussicht unter wissenschaftlicher Begleitung über die Dauer von zwei Jahren lenkstangenlose Elektrokleinstfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 12 km/h auf Gehwegen zugelassen werden. Die Zulassung für die Nutzung dieser

Fahrzeuge wird aller Voraussicht ab 12 Jahren möglich sein. Eine Versicherungspflicht soll es nicht geben.

Der Gehweg wird bei Durchsetzung dieser Ausnahmeverordnung erst recht nicht mehr als Raum für sicheres Zufußgehen erlebt werden können. Fahrzeuge dieser Art sind auch für die Hersteller als „Spielzeuge“ zu werten und bringen keinen Mobilitätsgewinn. Diese Fahrzeuge gehören nicht in die Fußgängerverkehrsflächen, sondern auf spezielle Spielflächen – so wie z.B. auch das Fußballspielen.

Für die wissenschaftliche Begleitung der Einführung der Ausnahmeverordnung haben die gleichen Anforderungen wie unter Punkt 3 unter „Darüber hinaus geben wir zu bedenken“ Anwendung zu finden.

Diese Ausnahmeverordnung muss nur interministeriell abgestimmt werden und bedarf keiner Zustimmung durch den Bundesrat. Bitte wirken Sie auf das BMVI ein, dass diese Ausnahmeverordnung verhindert wird.

Unsere dringende Bitte an den Verkehrsausschusses des Bundesrates:

Wir bitten den Verkehrsausschuss der durch das BMVI, BMI und BMU zugeführten Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung mit Drucksachenummer 158/19 nur mit der Auflage zuzustimmen, dass die in der Anlage dargelegten Änderungen eingefügt werden müssen. Nur so bleiben die Gehwege der geschützte Verkehrsraum für Fußgänger, den sie dringend brauchen.

Anlage

Synopse Referentenentwurf eKFV und Änderungsanträge (in Word und Pdf)

Unterzeichner

Deutscher Blinden- und
Sehbehindertenverband e.V.

Klaus Hahn, Präsident

FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr

Roland Stimpel, Vorstand

Landesbeauftragte für Menschen
mit Behinderung Berlin

Christine Braunert-Rümenapf

Sozialverband VdK Deutschland e.V.

Verena Bentele, Präsidentin

Synopse zur Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften / (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV) / Bundesratsdrucksache 158/19

| Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (Bundesratsdrucksache 158/19) | Änderungsvorschläge (rot markiert und unterstrichen, wenn neu eingefügt, oder durchgestrichen, wenn gestrichen.) | Änderungsantrag und Begründung |
|---|--|--|
| Artikel 1 | Artikel 1 | |
| § 1 | § 1 | |
| Anwendungsbereich | Anwendungsbereich | |
| (1) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieser Verordnung sind Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h, die folgende Merkmale aufweisen: | (1) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieser Verordnung sind Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als <u>6</u> 12 km/h und nicht mehr als 20 km/h, die folgende Merkmale aufweisen: | <p>Änderungsantrag: In Artikel 1 § 1 Satz 1 wird im 2. Teilsatz wird Ziffer „6“ gestrichen und durch die Ziffer „12“ ersetzt.</p> <p>Begründung: Die Höchstgeschwindigkeit darf nur zwischen 12 km/h und maximal 20 km/h liegen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h haben mehr als dreifache Fußgänger-Geschwindigkeit. Deshalb sind sie mit sicherem und angstfreiem Fußverkehr nicht vereinbar. Zugleich sind sie für Radwege und Fahrbahnen zu langsam. Für sie stehen somit in aller Regel keine geeigneten Wege zur Verfügung. Auf Gehwegen würden sie Fußgänger bedrängen und gefährden, auf Radwegen und Fahrbahnen deren Benutzer behindern. Beides wäre nur zu rechtfertigen, wenn diese Verluste an Mobilität und Bewegungsfreiheit durch einen größeren Mobilitäts-Zuwachs mit Hilfe der neuen E-Fahrzeuge überwogen würden. Das ist jedoch nicht absehbar: Sie sind deutlich langsamer als z.B. Fahrräder und |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>bringen nur geringe Zeitersparnis gegenüber dem Fußverkehr. Diese Fahrzeuge werden auch vor Herstellern als Spielzeuge bewertet und müssen auf extra dafür vorgesehenen „Spielflächen“ verwandt werden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Bei der Zulassung von zwei Geschwindigkeitsklassen ohne eindeutig unterscheidbare Fahrzeug-Merkmale und unterschiedlichen Wege-Benutzungsrechten wäre das Benutzen von für eine Klasse nicht zugelassenem Weg nicht erkennbar, kontrollierbar und sanktionierbar. In der Praxis würden Fahrzeuge aller Geschwindigkeitsklassen auf allen Wegen verkehren. 3. Die „Entdrosselung“, also das Entfernen technischer Temposperren, ist bei Elektrokleinstfahrzeugen relativ leicht zu bewerkstelligen und schwer kontrollierbar. Insbesondere bei auf 12 km/h gedrosselten Fahrzeugen und bei kindlichen und jugendlichen Benutzern ist anzunehmen, dass dies in großem Umfang geschehen würde. |
|--|--|--|

| | | |
|---|--|---|
| § 3 | § 3 | |
| Berechtigung zum Führen | Berechtigung zum Führen | |
| Zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h sind Personen berechtigt, die das 12. Lebensjahr vollendet haben. Zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h sind Personen berechtigt, die das 14. Lebensjahr vollendet haben. | Zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h sind Personen berechtigt, die das 12. Lebensjahr vollendet haben. Zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h sind Personen berechtigt, die das 14. Lebensjahr vollendet haben. | Änderungsantrag: Artikel 1 § 3 Satz 1 wird ersatzlos gestrichen. Begründung: 1. Siehe Begründungen zur Änderung in § 1 2. Das Führen von Kraftfahrzeugen durch 12- bis 13-Jährige stellt aufgrund der bekannten Unreife und risikoträchtigen Verhaltensweisen Pubertierender eine Gefahr für sie selbst und für andere dar. 3. Der Entwurf sieht keinerlei Schulung, Prüfung oder Fahrerlaubnis vor, was das Risiko für und durch regelunkundige Kinder und Jugendliche weiter verstärkt. Zur leichten Manipulierbarkeit der Höchstgeschwindigkeiten siehe Begründung Änderungsantrag Artikel 1, § 1. |
| § 10 | § 10 | |
| Zulässige Verkehrsflächen | Zulässige Verkehrsflächen | |
| (1) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h nur auf baulich angelegten Radwegen, Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und Fahrradstraßen | (1) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h nur auf baulich angelegten Radwegen, Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht | Änderungsantrag: Artikel 1 § 10 Satz 1 wird der folgende beschreibende Teilsatz ersatzlos gestrichen: „mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“ Begründung: Die markierte Passage, die von zwei unterschiedlichen Klassen von eKF ausgeht, wird gestrichen, da durch Änderung des Artikel 1, § 1 und die unten vorgesehene ersatzlose Streichung von Artikel 1, § 10, Abs. 3, |

| | | |
|--|---|---|
| <p>(Zeichen 244.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.</p> | <p>vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.</p> | <p>dieser Satzteil gegenstandslos ist.</p> |
| <p>(2) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h nur auf baulich angelegten Radwegen und Seitenstreifen gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen gefahren werden.</p> | <p>(2) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h nur auf baulich angelegten Radwegen und Seitenstreifen gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen gefahren werden.</p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Artikel 1 § 10 Abs. 2 Satz 1 wird folgender Teilsatz ersatzlos gestrichen: „mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Siehe Begründung zur Streichung des gleichen Teilsatzes in Abs. 1 des selbigen Paragraphen.</p> |
| <p>(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h nur auf Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-</p> | <p>(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h nur auf Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf baulich</p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzlose und gesamte Streichung des Artikel 1 § 10 Abs.3.</p> <p>Begründungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie zu der Streichung des Artikel 1, § 3, Satz 1 ausgeführt, entsprechen 12 km/h etwa dem Dreifachem des Fußgängertempos. Somit würden Verkehrsteilnehmer mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf einem häufig engen Raum zusammengefasst. Auf Gehwegen sind heute Fahrzeuge außer Rad fahrende Kinder bis 10 Jahre auf Fahrrädern nebst Begleitperson (beide im Schrittempo) nicht zugelassen, |

| | | |
|---|---|---|
| <p>Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf baulich angelegten Radwegen, Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden, und wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.</p> | <p>angelegten Radwegen, Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden, und wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.</p> | <p>Motorfahrzeuge generell nicht. Auf Gehwegen verkehren unter anderem Senioren, Kleinkinder, Menschen mit Sinnes- und Wahrnehmungseinschränkungen, sich orientierende und umsehende Besucher und Flaneure, miteinander sprechende Menschen, Menschen mit Hunden und anderen Tieren. Ihnen allen kann nicht die erhöhte Aufmerksamkeit abverlangt werden, die auf Wegen mit dreifach schnelleren Fahrzeugen notwendig wäre. Die freie, sichere und angenehme Mobilität all dieser Gruppen wäre drastisch eingeschränkt, wenn hier auch Motorfahrzeuge bis 12 km/h verkehren dürften.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Für den Gehweg gibt es keinerlei Regeln zu Bewegung, Zeichengebung, zu benutzenden Seite und einzuhaltenden Richtung und zum Ausweichen bei Überhol- und Gegenverkehr. All dies müsste für einen Mischverkehr mit Motorfahrzeugen rechtlich eingeführt, geschult und eingeübt, überwacht und Fehlverhalten sanktioniert werden. 3. Auch bei Implementierung eines in 2. beschriebenen Regelwerks, blieben bedeutende Fußgängergruppen, die das bei Mischverkehr erforderliche Verhalten gar nicht leisten können. Blinde und stark Sehbehinderte nehmen fast lautlose Elektrofahrzeuge gar nicht wahr. Auch wenn diese Signale geben, können sie oft nicht rechtzeitig an ungefährdete Orte ausweichen. Auch viele Senioren und andere Bewegungseingeschränkte (etwa temporär Verletzte mit Gehhilfen) sind dazu physisch nicht in der Lage, kleinere Kinder sind von derartigen Entscheidungssituationen überfordert. 4. Viele Gehwege sind schon jetzt zu eng. Ein Großteil von ihnen entspricht nicht dem Stand der Technik, definiert durch die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen (FGSV). Diese nennen für reibungslosen Begegnungsverkehr eine |
|---|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>Mindestbreite von 2,50 m für innerörtliche Gehwege. Dieses Maß ist oft baulich nicht eingehalten und in zahlreichen anderen Fällen unterschritten durch parkende Fahrzeuge, Sondernutzungen, technische Geräte und Infrastruktur, Mülltonnen und mehr. Je schmaler ein Gehweg ist, desto mehr wächst bei Begegnung und Überholen die Behinderung und Unfallgefahr durch Elektrokleinstfahrzeuge. Auf einem Gehweg mit unter 1,20 Meter Breite ist eine physische Berührung zwischen dem Fahrenden und dem Gehenden wahrscheinlich, bei unter 1,00 Meter zwingend.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Nach § 3 des Entwurfs sollen bereits Zwölfjährige ohne Schulung und Prüfung für Gehwege zugelassene Fahrzeuge benutzen dürfen. Hierdurch ergeben sich, wie in den Änderungsbegründungen zu § 1 und § 3 dargestellt, auf Gehwegen besonders hohe Risiken. 6. Die legale Benutzbarkeit von Gehwegen mit Fahrzeugen bis 12 km/h würde auch die Fahrer schnellerer Fahrzeuge zum Benutzen des Gehwegs verleiten. Dies wäre ein ähnlicher Effekt, wie ihn 2016 die Freigabe von Gehwegen für Rad fahrende Begleiter von Kindern erzeugt hat. Hierdurch fühlen sich auch andere, nicht berechnigte Personen zum Radfahren auf Gehwegen berechnigt. 7. Die alltägliche nicht rechtskonforme Benutzung des Gehwegs mit Fahrrädern zeigt, dass kommunale Behörden und Polizei bereits mit der Kontrolle dieser Vergehen überfordert sind. Würden auf Gehwegen auch Elektrokleinstfahrzeuge zugelassen werden, entstünde hier faktisch ein rechtsfreier Raum in dem die zu Fuß Gehenden in unzulässiger Weise benachteiligt werden würden. 8. Unterscheiden sich Fahrzeuge mit Maximaltempo 12 und 20 nur im Fabrik Schild äußerlich voneinander, ist diese Unterscheidbarkeit für Dritte nicht vollziehbar. Die Feststellung |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|---|
| | | <p>und Ahndung des Verbots, mit einem schnelleren Fahrzeug Gehwege zu benutzen, ist hierdurch in der Praxis nur schwer möglich.</p> <p>9. Zu dem auch hierzu gehörigem Thema der Temposperrn von Elektrokleinstfahrzeugen und deren leichte Manipulierbarkeit siehe Begründung Änderungsantrag Artikel. 1, § 1, Satz 1. (s. o.)</p> |
| <p>(4) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h nur auf Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf baulich angelegten Radwegen und Seitenstreifen gefahren werden.</p> | <p>(4) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h nur auf Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf baulich angelegten Radwegen und Seitenstreifen gefahren werden.</p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzlose Streichung des Artikel 1 § 10 Abs. 4.</p> <p>Begründung:</p> <p>Wie in den Begründungen zu den Änderungen zu den §§ 1 und 3 ausgeführt, sind Elektrokleinstfahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeiten von weniger als 12 km/h innerorts systemwidrig und für keinen der vorhandenen Wegetypen geeignet. Die in Absatz 3 genannten Probleme stellen sich auch außer Orts, hinzukommen absehbare Konflikte mit dem Radverkehr.</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>(5) Die Straßenverkehrsbehörden können abweichend von Absatz 1 und 2 für das Befahren von Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), Fußgänger-zonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen. Eine allgemeine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h auf solchen Verkehrsflächen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ bekanntgegeben werden.</p> | <p>(5) Die Straßenverkehrsbehörden können abweichend von Absatz 1 und 2 für das Befahren von Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), Fußgänger-zonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) Ausnahmen <u>im Einzelfall, aber ausschließlich für mobilitätseingeschränkte Personen, Fahrzeug bezogen und Nutzer und Nutzerin bezogen erteilen. für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen. Eine allgemeine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h auf solchen Verkehrsflächen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ bekanntgegeben werden.</u></p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Streichung folgender Textpassage in Artikel 1 §10 Abs. 5 Satz 1 nach dem dritten Teilsatz: “-für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen.“ und Einfügen von folgendem Teilsatz: <u>„im Einzelfall, aber ausschließlich für mobilitätseingeschränkte Personen, fahrzeugbezogen und nutzer- oder nutzerinbezogen erteilen.“</u></p> <p>Ersatzlose Streichung des letzten Satzes von Artikel 1 §10 Abs. 5: „Eine allgemeine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h auf solchen Verkehrsflächen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ bekanntgegeben werden.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Die in der Begründung zur Streichung von Absatz 3 genannten Konflikte und Gefahren auf Gehwegen würden sich bei der Zulassung von Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 12 km/h nochmals drastisch verschärfen. Die Freigabe einzelner Wege würde Fahrzeugbenutzer zur Benutzung vieler weiterer nicht freigegebener Wege animieren. Dies ist beim Fahrradverkehr schon heute sehr häufig festzustellen.</p> <p>Ausnahmen für mobilitätseingeschränkte Menschen sollen im Einzelfall möglich sein. Eine solche Einzelfallzulassung muss gekoppelt sein an eine Maximalgeschwindigkeit von 6 km/h auf Gehwegen. Zudem muss die Erteilung dieser Zulassung durch ein Zeichen am Fahrzeug eindeutig erkennbar und die Bedingungen zum Erhalt einer solchen Einzelfallzulassung sind festzulegen.</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| § 11 | § 11 | |
| Allgemeine Verhaltensregeln | Allgemeine Verhaltensregeln | |
| <p>(4) Wer ein Elektrokleinstfahrzeug auf Radverkehrsflächen führt, muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. Wer ein Elektrokleinstfahrzeug führt, muss schnellerem Radverkehr das Überholen ohne Behinderung ermöglichen.</p> <p>Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) sowie auf Gehwegen (Zeichen 239 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung), haben Fußgänger Vorrang und dürfen weder behindert noch gefährdet werden, wenn nötig muss gewartet werden. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren</p> | <p>(4) Wer ein Elektrokleinstfahrzeug auf Radverkehrsflächen führt, muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. Wer ein Elektrokleinstfahrzeug führt, muss schnellerem Radverkehr das Überholen ohne Behinderung ermöglichen.</p> <p><u>Mobilitätseingeschränkte Personen, die Elektrokleinstfahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung nach §10 (5) auf Gehwegen fahren dürfen, müssen dort die Schrittgeschwindigkeit einhalten.</u></p> <p>Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) sowie auf Gehwegen (Zeichen 239 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung), haben Fußgänger Vorrang und dürfen weder behindert noch gefährdet werden, wenn nötig muss gewartet werden. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen darf nur mit</p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Einfügen eines neuen Satz 3 in Artikel 1 §11 Abs.4: „Mobilitätseingeschränkte Personen, die Elektrokleinstfahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung nach §10 (5) auf Gehwegen fahren dürfen, müssen dort die Schrittgeschwindigkeit einhalten.“</p> <p>Streichung folgender Sätze in Artikel 1, § 11, Abs. 4, Satz 3, 4 und 5: „Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) sowie auf Gehwegen (Zeichen 239 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung), haben Fußgänger Vorrang und dürfen weder behindert noch gefährdet werden, wenn nötig muss gewartet werden. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Zu neuem Satz 3 in Artikel 1 §11 Abs.4: Auf Gehwegen sollte generell nur Schritttempo gefahren werden. Dieses muss auch für eKFV gelten, die nach Artikel 1 §10 Absatz 5 eine Ausnahmegenehmigung erhalten haben. Siehe auch StVO § 24 Abs. 2.</p> <p>Zu der Streichung von Satz3, 4 und 5 in Artikel 1, § 11, Abs. 4: Ebenso wie reine Gehwege besitzen gemeinsame Geh- und Radwege häufig nicht die Mindestbreite, die dem Stand der Technik nach FGSV</p> |

| | | |
|---|---|---|
| <p>werden. Ist eine Richtung durch Zusatzzeichen vorgegeben, so gilt diese entsprechend für den Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen.</p> | <p>Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Ist eine Richtung durch Zusatzzeichen vorgegeben, so gilt diese entsprechend für den Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen.</p> | <p>(RASt, ERA, EFA) entspricht.</p> <p>Das Erfordernis, Fußgänger weder zu behindern noch zu gefährden, kann nur durch Nicht-Zulassung von Elektrokraftfahrzeugen auf Gehwegen erreicht werden. Auf Flächen auf denen Fahrzeugführer legal verkehren dürfen, ist ihnen, nach Erfahrung mit Gehwegen miterlaubtem Radverkehr, häufig nicht vermittelbar, dass sie hier nachrangig sind.</p> <p>Fußgängerzonen zeichnen sich dadurch aus, dass hier regelfrei, in allen Richtungen und mit geringer Aufmerksamkeit für andere Verkehrsteilnehmer gegangen werden kann. Die Zulassung von Motorfahrzeugen mit dreifacher Fußgängergeschwindigkeit wird diese Qualität zerstören.</p> |
| <p>(5) Die für das Parken von Fahrzeugen zur Anwendung kommenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung gelten nicht für Elektrokraftfahrzeuge. Sie werden nicht geparkt, sondern wie Fahrräder abgestellt.</p> | <p>(5) Die für das Parken von Fahrzeugen zur Anwendung kommenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung gelten nicht für Elektrokraftfahrzeuge, <u>die nicht regelmäßig vermietet werden</u>. Sie werden nicht geparkt, sondern wie Fahrräder abgestellt.</p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Einfügen eines Nebensatz am Ende von Artikel 1 §11 Abs.5: Satz 1 „die nicht regelmäßig vermietet werden.“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Mietfahrzeuge auf Gehwegen können eine starke Behinderung des Fußverkehrs darstellen, wie sich in zahlreichen Städten bei Leihfahrrädern gezeigt hat. Für Leih-Elektrokraftfahrzeuge sind Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand oder Sondernutzungsflächen auf dem Gehweg vorzusehen. Werden hierfür bisherige Parkplätze für Kfz aufgehoben, dann bedeutet das wesentlich geringere Volumen der Elektrokraftfahrzeuge eine Vervielfachung der auf gegebener Fläche abstellbaren Fahrzeuge, und somit eine deutlich effizientere Ausnutzung des öffentlichen Raums.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| § 12 | § 12 | |
| Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der Straßenverkehrs-Ordnung | Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der Straßenverkehrs-Ordnung | |
| (2) Ist ein Verbot für Kraftwagen (Zeichen 251 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Krafträder (Zeichen 255 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Kraftfahrzeuge (Zeichen 260 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) oder ein Verbot der Einfahrt (Zeichen 267 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h dort nur fahren oder einfahren, wenn dies durch das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ erlaubt ist. | (2) Ist ein Verbot für Kraftwagen (Zeichen 251 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Krafträder (Zeichen 255 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Kraftfahrzeuge (Zeichen 260 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) oder ein Verbot der Einfahrt (Zeichen 267 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h dort nur fahren oder einfahren, wenn dies durch das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ erlaubt ist. | Änderungsantrag: Streichung der jeweiligen Satzteile in Artikel 1 §12 Abs.2: Satz 1 erster Nebensatz und satzbeendender Kausalsatz mit folgendem Wortlaut: „mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“. Begründung: Bei der dargelegten Streichung und Änderungen in von § § 1,3,10 erübrigen sich diese Festlegungen. Begründungen siehe jeweilige Änderungsanträge zu den genannten Paragraphen, insbesondere Artikel 1, § 10, Abs. 3. |
| (3) Ist ein Verbot für Kraftwagen (Zeichen 251 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Krafträder (Zeichen 255 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs- | (3) Ist ein Verbot für Kraftwagen (Zeichen 251 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Krafträder (Zeichen 255 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für | Änderungsantrag: Ersatzlose Streichung des Artikel 1 §12 Abs.3: |

| | | |
|---|---|---|
| <p>Ordnung), ein Verbot für Kraftfahrzeuge (Zeichen 260 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) oder ein Verbot der Einfahrt (Zeichen 267 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so gilt dieses nicht für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h. Die Regelungen des § 10 Absatz 3 und 4 bleiben unberührt.</p> | <p>Kraftfahrzeuge (Zeichen 260 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) oder ein Verbot der Einfahrt (Zeichen 267 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so gilt dieses nicht für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h. Die Regelungen des § 10 Absatz 3 und 4 bleiben unberührt.</p> | <p>Begründung:</p> <p>Bei der dargelegten Streichung und Änderungen in von § § 1,3,10 und 12 erübrigen sich diese Festlegungen. Begründungen siehe jeweilige Änderungsanträge zu den genannten Paragraphen, insbesondere Artikel 1 § 10 Abs. 3.</p> |
| <p>(4) Ist ein Verbot für den Radverkehr (Zeichen 254 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so gilt dies auch für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h.</p> | <p>(4) Ist ein Verbot für den Radverkehr (Zeichen 254 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so gilt dies auch für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h.</p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Streichung des letzten Teilsatzes mit Spezifikation zu eKF des Artikel 1 § 12 Abs.5 Satz 1: „mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei der dargelegten Streichung und Änderungen in von § § 1,3,10 und 12 erübrigen sich diese Festlegungen. Begründungen siehe jeweilige Änderungsanträge zu den genannten Paragraphen.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| § 13 | § 13 | |
| Lichtzeichen | Lichtzeichen | |
| <p>Elektrokleinstfahrzeuge unterfallen der Lichtzeichenregelung des § 37 Absatz 2 Nummer 5 und 6 der Straßenverkehrs-Ordnung. Dabei kommt das Sinnbild „Fußgänger“ für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von weniger als 12 km/h zur Anwendung. Für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h kommt das Sinnbild „Radverkehr“ zur Anwendung.</p> | <p>Elektrokleinstfahrzeuge unterfallen der Lichtzeichenregelung des § 37 Absatz 2 Nummer 5 und 6 der Straßenverkehrs-Ordnung. Dabei kommt das Sinnbild „Fußgänger“ für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von weniger als 12 km/h zur Anwendung. Für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h kommt das Sinnbild „Radverkehr“ zur Anwendung.</p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzlose Streichung von folgendem Satz: Artikel 1 § 13 Satz 2: „Dabei kommt das Sinnbild „Fußgänger“ für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von weniger als 12 km/h zur Anwendung.“</p> <p>Streichung des beschreibenden Teilsatzes in Artikel 1 § 13 Satz 3: „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei der dargelegten Streichung und Änderungen in von § § 1,3,10 und 12 erübrigen sich diese Festlegungen. Begründungen siehe jeweilige Änderungsanträge zu den genannten Paragraphen</p> |

| | | |
|---|---|--|
| § 14 | § 14 | |
| Ordnungswidrigkeiten | Ordnungswidrigkeiten | |
| <p>(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur überprüft die vorliegende Verordnung hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Zielsetzung, basierend insbesondere auf den Ergebnissen einer wissenschaftlichen Begleitung. Auf der Grundlage dieser Evaluierung wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gegebenenfalls bis zum 1. September 2023 einen Vorschlag für die Änderung dieser Verordnung vorlegen.</p> | <p>(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur überprüft die vorliegende Verordnung hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Zielsetzung, basierend insbesondere auf den Ergebnissen einer wissenschaftlichen Begleitung.</p> <p><u>Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen sollen vollständig erfasst werden. Im Einzelfall gehört auch die Erfassung des Wegetyps, auf dem der Unfall geschah, (Gehweg, Radweg, Fahrbahn, sonstiger Weg), Verkehrsmittel und Alter von Unfallgegnern sowie Verletzungsgrade. Auch das Vorhandensein von Behinderungen und welcher Art von Behinderung bei Unfallbeteiligten ist zu erheben.</u></p> <p>Auf der Grundlage dieser Evaluierung wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gegebenenfalls bis zum 1. September 2023 einen Vorschlag für die Änderung dieser Verordnung vorlegen.</p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Einfügen von 3 Sätzen nach Artikel 1 § 14, Absatz 4 Satz 1: „Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen sollen vollständig erfasst werden. Im Einzelfall gehört auch die Erfassung des Wegetyps, auf dem der Unfall geschah (Gehweg, Radweg, Fahrbahn, sonstiger Weg), Verkehrsmittel und Alter von Unfallgegnern sowie Verletzungsgrade. Auch das Vorhandensein von Behinderungen und welcher Art von Behinderung bei Unfallbeteiligten ist zu erheben.“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Für sinnvolle und sicherheitsfördernde Regulierungen des Fahrzeuggebrauchs müssen Kenntnisse über geschehene Unfälle und den Unfallbeteiligten vorhanden sein.</p> <p>Nach dem Referentenentwurf wären auch alle Gehwege Orte eines bundesweiten Großversuchs mit Elektrokleinstfahrzeugen. Dies auch ethisch unvertretbar: Millionen von Fußgängern würden in einen solchen Großversuch ungefragt einbezogen werden. Versuche z.B. mit Medikamenten dürfen nur an Menschen stattfinden, die eingewilligt haben und über die Folgen aufgeklärt sind. Ein mit bundesweiter Großversuch auf dem Gehweg, der mit hohen Unfallrisiken behaftet ist, bräuchte die Zustimmung aller, die dort verkehren und diesen Risiken ausgesetzt wären. Durch die von uns beantragte Streichung von § 10 Abs. 3 erübrigt es sich, den bundesweiten Großversuch mit Elektrokleinstfahrzeugen auch auf Gehwegen stattfinden zu lassen.</p> |

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

§ 29 a Versicherungsplakette

| Referentenentwurf Stand 26.2. | Änderungsvorschläge (rot markiert und unterstrichen, wenn neu eingefügt, oder durchgestrichen, wenn gestrichen.) | Änderungsantrag und Begründung |
|--|--|---|
| Artikel 3 | | |
| | | |
| § 29 a Versicherungsplakette | | |
| <p>(1) Durch die Versicherungsplakette wird für die Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in Verbindung mit § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe g nachgewiesen, dass für das jeweilige Kraftfahrzeug eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht.</p> <p>(2) Die Regelungen über das Versicherungskennzeichen nach den §§ 26 und 27 sind mit folgenden Maßgaben entsprechend anzuwenden:</p> <p>1. Abweichend von § 26 Absatz 1 Satz 6 genügt es, wenn die Bescheinigung über die Versicherungsplakette für eine Inbetriebnahme aufbewahrt und zuständigen Personen auf Verlangen</p> | <p>(1) Durch die Versicherungsplakette wird für die Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in Verbindung mit § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe g nachgewiesen, dass für das jeweilige Kraftfahrzeug eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht.</p> <p>(2) Die Regelungen über das Versicherungskennzeichen nach den §§ 26 und 27 sind mit folgenden Maßgaben entsprechend anzuwenden:</p> <p>1. Abweichend von § 26 Absatz 1 Satz 6 genügt es, wenn die Bescheinigung über die Versicherungsplakette für eine Inbetriebnahme aufbewahrt und zuständigen Personen auf Verlangen zur</p> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzloses Streichen des folgenden Aufzählungspunktes Artikel 3 § 29a Absatz 2 Satz 1 Aufzählungspunkt 3.: „3. Abweichend von § 27 Absatz 1 Satz 5 müssen Form, Größe und Ausgestaltung der Versicherungsplakette dem Muster und den Angaben in Anlage 13 entsprechen.“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Geringere Schriftgrößen als für Versicherungskennzeichen nach FZV Anlage 12 (zu § 27 Absatz 1 Satz 4) sind nicht akzeptabel, da diese keinesfalls aus der geforderten Entfernung lesbar sind.</p> <p>Das Versicherungskennzeichen und vor allem die darauf angebrachten Schriftgrößen müssen denen für Kleinkrafträder, motorisierte Krankenfahrstühle und vierädriige Leichtkraftfahrzeuge entsprechen.</p> |

| | | |
|---|---|--|
| <p>zur Prüfung ausgehändigt wird.</p> <p>2. Abweichend von § 26 Absatz 2 besteht die Versicherungsplakette anstelle eines Schildes aus einem Aufkleber, der eine dauerhafte Verklebung auf der Fahrzeugoberfläche gewährleistet und zusätzlich mit einem fälschungerschweren Hologramm ausgestattet ist.</p> <p>3. Abweichend von § 27 Absatz 1 Satz 5 müssen Form, Größe und Ausgestaltung der Versicherungsplakette dem Muster und den Angaben in Anlage 13 entsprechen.(3)</p> <p>Die Versicherungsplakette ist an der Rückseite des Fahrzeugs möglichst unter der Schlussleuchte fest anzubringen. Die Versicherungsplakette darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad in Fahrtrichtung geneigt sein. Der untere Rand der Versicherungsplakette darf nicht weniger als 50 mm über der Fahrbahn liegen. Versicherungsplaketten müssen hinter dem Fahrzeug auf eine Entfernung von mindestens 8 m in der Fahrzeuglängsachse lesbar sein.</p> | <p>Prüfung ausgehändigt wird.</p> <p>2. Abweichend von § 26 Absatz 2 besteht die Versicherungsplakette anstelle eines Schildes aus einem Aufkleber, der eine dauerhafte Verklebung auf der Fahrzeugoberfläche gewährleistet und zusätzlich mit einem fälschungerschweren Hologramm ausgestattet ist.</p> <p>3. Abweichend von § 27 Absatz 1 Satz 5 müssen Form, Größe und Ausgestaltung der Versicherungsplakette dem Muster und den Angaben in Anlage 13 entsprechen.</p> <p>(3) Die Versicherungsplakette ist an der Rückseite des Fahrzeugs möglichst unter der Schlussleuchte fest anzubringen. Die Versicherungsplakette darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad in Fahrtrichtung geneigt sein. Der untere Rand der Versicherungsplakette darf nicht weniger als 50 mm über der Fahrbahn liegen. Versicherungsplaketten müssen hinter dem Fahrzeug auf eine Entfernung von mindestens 8 m in der Fahrzeuglängsachse lesbar sein.</p> | |
|---|---|--|

| | | |
|---|--|---|
| <p>„Anlage 13 (zu § 29a Absatz 2 Nummer 3)</p> <p>Versicherungsplakette für Elektrokleinstfahrzeuge</p> | | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzlose Streichung der folgenden Anlage Artikel 3 §29 a Anlage 13 (zu § 29a Absatz 2 Nummer 3)</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Abmessungen müssen für eine gute Lesbarkeit Anlage 12 (zu § 27 Absatz 1 Satz 4) denen des Versicherungskennzeichens entsprechen. Siehe zur Größe von Schriften die Anforderungen aus DIN 1450 „Leserlichkeit von Schriften“ (Schriftgrößenrechner www.leserlich.info)</p> <p>Das Material zur Anbringung der Kennzeichen muss der Art sein, dass keine Verletzungen von diesen ausgehen können.</p> <p>Die bestehende Anlage der Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV Anlage 12 (zu § 27 Absatz 1 Satz 4) ist um oben genannten Aspekt der Vermeidung von Verletzungsgefahren zu ergänzen.</p> |
| <p>1. Schematische Darstellung</p> | <p>1. Schematische Darstellung</p> | |
| <p>Enthält eine Zeile nur eine oder zwei Ziffern oder einen oder zwei Buchstaben, so sind Zahlen und Buchstaben in der Mitte der Zeile anzubringen. Der Abstand vom Rand ist entsprechend zu vergrößern; die übrigen Abstände dürfen nur bis zum angegebenen Höchstmaß vergrößert werden.</p> | <p>Enthält eine Zeile nur eine oder zwei Ziffern oder einen oder zwei Buchstaben, so sind Zahlen und Buchstaben in der Mitte der Zeile anzubringen. Der Abstand vom Rand ist entsprechend zu vergrößern; die übrigen Abstände dürfen nur bis zum angegebenen Höchstmaß vergrößert werden.</p> | |
| <p>2. Die Beschriftung erfolgt nach dem Schriftmuster „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ (fälschungerschwerende Schrift – FE-Schrift). Die Beschriftung muss den Schriftmustern „Schrift für Kfz-</p> | <p>2. Die Beschriftung erfolgt nach dem Schriftmuster „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ (fälschungerschwerende Schrift – FE-Schrift). Die Beschriftung muss den Schriftmustern „Schrift für Kfz-</p> | |

| | | |
|--|---|--|
| Kennzeichen“ entsprechen. Die Schriftmuster können bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, Postfach 10 01 50, 51401 Bergisch Gladbach, bezogen werden. | Kennzeichen“ entsprechen. Die Schriftmuster können bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, Postfach 10 01 50, 51401 Bergisch Gladbach, bezogen werden. | |
| 3. Maße der Beschriftung und des Randes | 3. Maße der Beschriftung und des Randes | |
| 4. Farben | 4. Farben | |
| 5. Ergänzungsbestimmungen | 5. Ergänzungsbestimmungen | |

Artikel 4 der Elektrokleinstfahrzeuge – Verordnung (eKFV) Referentenentwurf vom 26.02.2019

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Änderungsvorschläge (rot markiert und unterstrichen, wenn neu eingefügt, oder ~~durchgestrichen~~, wenn gestrichen.)

| Lfd. Nr. | Tatbestand | Elektrokleinstfahrz euge-Verordnung (eKFV) | Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten | Antrag und Begründung |
|---------------|--|---|--|---|
| 238 | Verhaltensrechtliche Anforderungen Mit einem Elektrokleinstfahrzeug eine nicht zulässige Verkehrsfläche befahren | § 10 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 1, Absatz 4 Satz 1 § 14 Nummer 5 | 15 € | |
| <u>238.4</u> | <u>- mit Unfallfolge</u> | | <u>30 €</u> | Änderungsantrag: Ergänzung in Artikel 4 Änderung des Bußgeldkatalogs Lfd. Nr. Tatbestand Nr. 238.4 des Deliktes mit Unfallfolgen. Begründung: Delikte und Bußgeldsätze gleichen ansonsten denen für Fahrräder. Ein mit Elektrokleinstfahrzeug verursachter Unfall sollte mit gleichem Bußgeld belegt werden. |
| <u>238a.4</u> | <u>- mit Unfallfolge</u> | | <u>30 €</u> | Änderungsantrag: Ergänzung in Artikel 4 Änderung des Bußgeldkatalogs Lfd. Nr. Tatbestand Nr. 238.a .4 des Deliktes mit Unfallfolgen. Begründung: |

| | | | | |
|------------|---|--|-------------|---|
| | | | | Delikte und Bußgeldsätze gleichen ansonsten denen für Fahrräder. Ein mit Elektrokleinstfahrzeugen verursachter Unfall sollte mit gleichem Bußgeld belegt werden. |
| <u>239</u> | <u>Elektrokleinstfahrzeug behindernd oder unzulässig abgestellt</u> | | <u>25 €</u> | <p>Änderungsantrag:</p> <p>Ergänzung in Artikel 4 Änderung des Bußgeldkatalogs Lfd. Nr. Tatbestand Nr. 239 des Deliktes Elektrokleinstfahrzeug behindernd oder unzulässig abgestellt.</p> <p>Begründung:</p> <p>Nach internationalen Erfahrungen werden Elektrokleinstfahrzeuge häufig sorglos auf Gehwegen abgestellt – teils im Weg, teils so, dass sie leicht umkippen. Damit sind sie Verkehrshindernisse für alle Fußgänger. Das gilt besonders aber für Blinde und Sehbehinderte, die über sie stolpern können, sowie für die Benutzer von Rollstühlen und Krankenfahrstühlen, die ein solches Hindernis teils weder beseitigen noch umfahren können.</p> |