



Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin
Tel. 030 / 492 74 73
Fax 030 / 492 79 72
info@fuss-ev.de
www.fuss-ev.de

FUSS e.V. Exerzierstr. 20 13357 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur

Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin

Berlin, den 10. Oktober 2018

Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter [REDACTED],

vielen Dank für die Zusendung des Entwurfs der Verordnung. Wir nutzen gerne die Möglichkeit, die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger vorzubringen und bitten Sie, diese zu berücksichtigen:

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. begrüßt die Ausrichtung, Elektrokleinstfahrzeuge grundsätzlich nicht auf Gehwegen zuzulassen.

Vorzugsweise Beibehaltung und Optimierung der MobHV

Die eKfV soll eine Zulassung vieler neuer Fahrzeugtypen ermöglichen, während die aktuell noch gültige Mobilitätshilfenverordnung (MobHV) praktisch nur Segways zulässt. Die bisherige Begrenzung auf einen teuren Fahrzeugtyp war und ist positiv, weil somit die Anzahl an elektrischen Kleinstfahrzeugen insgesamt gering geblieben ist. Lediglich in einigen touristischen Zentren gibt es zwar ein stärkeres Segway-Aufkommen, doch sind die meisten Orte, Straßen und Wege verschont geblieben. Dies würde sich nun ändern, wenn auch kostengünstigere Elektrokleinstfahrzeuge zugelassen würden. Damit einhergehend ist vielerorts mit Initiativen zur Anordnung von Gehwegfreigaben zu rechnen. Gehwege und Fußgängerbereiche sollten aber grundsätzlich ihrer Zweckbestimmung vorbehalten sein. Die Zunahme motorisierter Fahrzeuge birgt Störungs- und Unfallpotentiale und sollte daher vermieden werden. Insofern wäre es besser, wenn es beim Status Quo bliebe (Beibehaltung der MobHV, Verzicht auf die eKfV).

Notwendigkeit der Fahrzeugzulassung

Im vorausgegangenen Jahrzehnt wurden die damals auf dem Markt befindlichen Elektrokleinstfahrzeuge anbieterseitig kurzum zu „Mobilitätshilfen“ für Senior/innen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung deklariert, um eine Zulassung in Deutschland zu bekommen. Real waren und sind Segways je-

doch Spaß-Fahrzeuge - und kein Fahrzeugtyp mit relevanter Bedeutung für Personen mit Handicap. Letztlich handelt es sich um motorisierte Spielzeuge und Statussymbole für Jugendliche und Erwachsene mittleren Alters. Es besteht keine Notwendigkeit, weitere solche Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zuzulassen.

Abstellen auf Gehwegen / § 11 Abs. 5 eKFV

Die im Verordnungsentwurf vorgesehene Regelung, auch Elektrokleinstfahrzeuge in der Alltagspraxis auf den Gehwegen parken zu lassen, ist ein weiterer Baustein, der das Gehen dort noch unkomfortabler machen wird. Kollisionen mit diesen Fahrzeugen sind für Fußgänger/innen deutlich schmerzhafter als mit Fahrrädern.

Mit Einführung der eKFV sind immer weiter zunehmende Mengen an fahrenden und abgestellten Kleinstfahrzeugen zu erwarten, und somit Konflikte durch diese, sowohl fahrend als auch abgestellt. Bei einer Gesamtbreite bis 70 cm, einer Höhe bis 1,40 m und eine Länge bis 2,00 m ergäben sich erhebliche Flächeneinschränkungen und weitere Beeinträchtigungen für den Fußverkehr, insbesondere auch für Sehbehinderte und Blinde (Hindernis und Verletzungsrisiko).

Das ist höchst problematisch, zumal die innerörtlichen Fußverkehrsflächen bereits zunehmend durch die gestiegene Anzahl abgestellter Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes sowie die allgemeine Ausdehnung des Volumens der gastronomischen Freisitze beeinträchtigt wird.

Aus diesen Gründen schlagen wir vor, es bei der MobHV und dem dortigen Fahrzeugspektrum zu belassen und diese Verordnung so zu ändern, dass die nachfolgend genannten Probleme vermieden werden. Die Nicht-Einführung der eKFV trägt außerdem dazu bei, nicht-motorisierte Mobilität zu fördern (Gesundheitsvorsorge, Ressourcenschonung, Klimaschutz).

Falls Sie dennoch eine Einführung der eKFV durchführen sollten, fordern wir verschiedene Anpassungen zugunsten der Fußverkehrsbelange:

Keine Freigabe von Fußgängerbereichen und Gehwegen / § 10 Abs. 3 eKFV

FUSS e.V. plädiert in erster Priorität für eine ersatzlose Streichung von § 10 Abs. 3 eKFV. Die Einführung des Zusatzschildes ist für sich genommen - eigentlich - nicht zu beanstanden (wobei das vorgeschlagene Symbol irritieren kann). Schon die MobHV sah eine die Möglichkeit vor, eine entsprechende Verkehrsfläche allgemein freizugeben. Allerdings wird die Einführung eines Verkehrszeichens individuelle Bedürfnisse und etliche kommunalpolitische Initiativen auslösen. Es ist zu erwarten, dass vielerorts Freigaben von Gehwegen und Fußgängerzonen gefordert und schließlich angeordnet werden, was nicht im Sinne der Fußgänger/innen ist.

Die ebenfalls schon in der MobHV vorgesehene Möglichkeit einzelfallbezogener Ausnahmen sollte allenfalls auf Fälle mit medizinischer Notwendigkeit beschränkt werden – unabhängig davon, ob die MobHV fortbesteht oder durch die eKFV ersetzt wird.

Die Regelungen der MobHV zu den zugelassenen Verkehrsflächen haben sich aus Fußverkehrsperspektive grundsätzlich bewährt, insbesondere die Zuordnung zur Radverkehrsanlagen und der Fahrbahn. Zu etwaigen Problemen für den Radverkehr, die natürlich ebenfalls möglichst vermieden werden sollten, können wir keine Expertise beitragen.

Die in den touristischen Gebieten z.T. auftretenden Konflikte zwischen Segway-Fahrer/innen und Fußgänger/innen sind nicht unproblematisch, aber wegen ihrer lokalen Beschränkung und der insgesamt recht kleinen Fahrzeuganzahl kein Problem von bundesweiter Relevanz. Dies würde sich künftig aber ändern, sobald mit Erlass der eKFV eine massive Zunahme der Anzahl an elektrischen Kleinstfahrzeugen erfolgt.

Keine allgemeine Zulassung auf Gemeinsamen Geh- und Radwegen/ § 11 Abs.4 eKFV

Die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen auf gemeinsamen Geh- und Radwegen erachten wir für sehr problematisch. Fahrzeuge mit einer Masse von bis zu 50 Kilogramm und der Beschleunigungsfähigkeit von Elektromotoren sollten auf keinen Fall auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240,

wie auch auf mit Boden-Piktogrammen freigegebenen sog. freiwilligen Geh- und Radwegen (vgl. BLFA StVO v. Mai 2017)) erlaubt werden, da so das Unfallrisiko für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Nutzer/innen von Elektrokleinstfahrzeugen steigen würde.

In diesem Zusammenhang sehen wir übrigens auch den letzten Satz von § 2 Abs. 4 StVO hinsichtlich der Mofa- und E-Bike-Regelung sehr kritisch. Zudem ist die unklare Verhaltensanweisung zu Zeichen 240 StVO Ziffer 3. Satz 2: „Erforderlichenfalls muss der Fahrverkehr die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen“ bereits für den Fahrradverkehr nicht angemessen. Für Elektrokleinstfahrzeuge und E-Bikes trifft dies umso mehr zu. Hier wäre aus Sicherheitsaspekten bei einer evtl. Zulassung „Schrittgeschwindigkeit“ zu verlangen (s. adäquate Regelung in § 24 (2) StVO für Krankenfahrstühle). Diese Lösung wäre aus unserer Sicht allerdings nur eine Notlösung, rechts- und unfallsicherer ist allein das Fahrverbot für Elektrokleinstfahrzeuge auf gemeinsamen Geh- und Radwegen.

Die für sich genommen sinnvolle Wertung von zu hohen Fahrgeschwindigkeiten als Ordnungswidrigkeit gemäß § 13 Ziffer 9. ist wegen der in § 11 Absatz 4 Satz 4 gewählten Formulierung „anpassen“ schwer zu belegen; die Regelung wird daher wohl kaum angewandt werden.

Barrierefreiheit

Ein besonderes Problem ist, dass elektrische Kleinstfahrzeuge von blinden und stark sehbehinderten Menschen nicht bzw. erst sehr spät gehört und nicht gesehen werden können, was Erschrecken und unkontrollierte, gefährliche Ausweichbewegungen auslösen kann. Entsprechendes gilt für hörgeschädigte Menschen in Bezug auf von hinten kommende Fahrzeuge. Etwaige negative Erfahrungen und Ängste sind möglich und können die Mobilität und Gesellschaftsteilhabe der Betroffenen weiter einschränken. Auch die Abstellung auf Gehwegen und in Fußgängerbereichen wäre für Menschen, die schlecht oder gar nicht sehen, besonders problematisch (aufgrund der Masse der Fahrzeuge).

Reglementierungsbedarf im Falle einer Beibehaltung der eKfV und ihres § 10 Abs. 3

Falls Sie entgegen unserer Expertise und Forderung weiterhin Abweichungen vom grundsätzlichen Verbot zum Befahren von Gehwegen und Fußgängerzonen durch die Möglichkeit zur Anordnung eines Zusatzzeichens zulassen möchten, sollten in bzw. nach § 10 Abs. 3 der eKfV verfahrensmäßige und inhaltliche Einschränkungen erfolgen, insbesondere:

- Befristung der betreffenden Anordnungen auf jeweils max. Jahr,
- Verlängerungsoption ebenfalls jeweils nur jährlich und nach Analyse und Dokumentation des Verkehrsgeschehens,
- Widerruf der Anordnung, wenn Behinderungen, Störungen und/oder Gefährdungen auftreten,
- Vorsorge für das Abstellen der elektr. Kleinstfahrzeuge, und zwar i.d.R. außerhalb der Fußverkehrsflächen (z.B. auf Grünflächen oder teileingezogenen Fahrbahnflächen),
- Nichtzulassung der Gehweg-Freigabe, wenn diese weniger als 2,50 m Breite haben,
- Nichtzulassung von Fußgängerzonen-Freigaben tagsüber bzw. außerhalb der Lieferzeit.

Klärungsbedarf zu langsameren elektrischen Kleinstfahrzeugen

Zum Abschluss möchten wir auf eine evtl. Regelungslücke hinweisen: Was ist mit Elektrokleinstfahrzeugen, die für bis 12 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt sind? Sind diese Fahrzeuge dann (weiter) für die Nutzung im öffentlichen Raum nicht zugelassen oder ist eine eigene Verordnung für diese Fortbewegungsmittel geplant? Sollten diese Fahrzeuge ggf. in § 24 Abs. 1 StVO in Zukunft subsumiert werden, legen wir präventiv jetzt bereits Protest ein. - Eine Klarstellung dazu wäre in § 1 Abs. 1 eKfV sehr nützlich.

Bitte informieren Sie uns über Ihr weiteres Vorgehen und ggf. über etwaige Ablehnungsgründe zu unseren vorgebrachten Einwendungen.

Mit freundlichen Grüßen

██████████
████████████████████