

Elektrokleinstfahrzeuge – ein verkehrspolitischer Paradigmenwechsel

INFOS - POSITIONEN - EMPFEHLUNGEN

07/2019

Ausgangslage

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat einen Referentenentwurf einer Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV)¹ vorgelegt, mit dem „neue Mobilitätsformen“, die aus dem Spiel-, Spaß- und Sportbereich stammen, im öffentlichen Straßenraum zugelassen werden sollen. Elektrokleinstfahrzeuge sind Fahrzeuge ohne Sitz oder selbstbalancierende Fahrzeuge mit oder ohne Sitz. Sie haben eine Breite von maximal 70 cm, eine Höhe von maximal 140 cm und eine Länge von maximal 200 cm. Sie haben nach dem erwähnten Referentenentwurf des BMVI eine bauart-bedingte Höchstgeschwindigkeit (bbH) von 6 bis 20 km/h:

Im Weiteren sieht der Referentenentwurf u.a. Folgendes vor:

- Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) dürfen ohne Fahrerlaubnis betrieben werden, obwohl es sich um *Kraftfahrzeuge* handelt.
- Bereits ab einem Alter von 12 Jahren sollen Gehwege und Fußgängerzonen mit Fahrzeugen einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 12 km/h befahren und in Ausnahmefällen auch Radwege benutzt werden.
- Ab 14 Jahren sollen Radverkehrsanlagen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 20 km/h, je nach Situation, auch die Straße benutzt werden.
- Auf Ausnahmegenehmigung der Kommunen hin darf jeder E-Scooter-Nutzer die Gehwege nutzen.

¹ Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Stand 26.02.2019 Download: https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/Gesetze-19/II-15-referentenentwurf-ekfv-enorm.pdf?__blob=publicationFile

- Es darf mit diesen Fahrzeugen auch in verkehrsberuhigten Bereichen gefahren werden.
- Ferner ist eine Ministererlaubnis geplant, die eKF *ohne Lenkstange* wie Hoverboards, E-Skateboards und One-Wheeler auf Gehwegen gestatten soll.

Kritische Stellungnahme

Diese Verordnung muss zu Recht als „verkehrspolitischer Paradigmenwechsel“ in zweierlei Hinsicht betrachtet werden: Es werden Kraftfahrzeuge auf dem Gehweg und in Fußgängerzonen zugelassen und es wird die bisherige Altersgrenze von 15 Jahren für das Führen von Kraftfahrzeugen für bestimmte Kfz auf 12 Jahre gesenkt. Diese Verordnung stellt somit ein fatales und falsches Signal für die Verkehrsteilnehmer dar und konterkariert jahrzehntelange Verkehrssicherheitsbemühungen um den Fußgängerschutz. Die im Folgenden aufgeführten Argumente sollen zu einer vertieften fachlichen Diskussion beitragen sowie offene Fragen klären.

Unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten ist aufzuführen:

- Kraftfahrzeuge gehören nicht auf den Gehweg und nicht in Fußgängerzonen, da sie deren Schutzfunktion für die Fußgänger gefährden.
- Die Zulassung von Kraftfahrzeugen auf Gehwegen ist ein Türöffner für die verstärkte Nutzung von Fahrrädern auf Gehwegen.
- Die großen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Fußgängern (2-5 km/h) und eKF (bis 12 km/h) und die durch eKF im Falle einer Kollision erzeugte kinetische Energie führen zu einem erheblichen Verletzungsrisiko für Fußgänger.
- Begegnungskonflikte und v.a. auch schwere Unfälle werden durch den Mischverkehr zunehmen. Stand der Wissenschaft ist es seit langem, das Mischverkehr auf Gehwegen wegen der damit verbundenen Gefahr von Unfällen mit Personenschäden zu vermeiden ist. Hier ist auch auf die enormen Unfalldunkelziffern hinzuweisen.
- Schon in den letzten Jahren sind Konflikte und Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern angestiegen während diejenigen zwischen Fußgängern und Pkw abgenommen haben.
- Opfer werden in erster Linie Fußgänger sein. In dieser Gruppe noch einmal besonders betroffen sind Senioren, Kinder, Mobilitätseingeschränkte, Sehbehinderte/Blinde und andere schwächere Verkehrsteilnehmer.
- Schon heute ist jeder zweite getötete und jeder fünfte verletzte Fußgänger im Straßenverkehr älter als 65 Jahre. Mit steigendem Alter erhöht sich die Verletzlichkeit des Organismus, das Risiko, bei einem Unfall schwerer verletzt zu werden oder gar zu sterben ist gegenüber jüngeren Altersgruppen um den 2-5-fachen Faktor erhöht. Ggfs. führen bereits leichte Verletzungen zu Immobilität, in der Konsequenz zu schnellerem psychischem und physischem Abbau und früherer Pflegebedürftigkeit.
- Erkenntnisse aus der Sicherheitsforschung zeigen u.a.: Schon jetzt beinträchtigen Fahrräder auf Gehwegen insbesondere Senioren und Mobilitätseingeschränkte beim Zufußgehen; ihre Mobilität ist in Deutschland (MiD, 2018) im Trend ohnehin unerwünschter Weise rückläufig.

Autoren

Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
Dr. Jörg Kubitzki

Impressum**Deutsche Gesellschaft für
Verkehrspsychologie
(DGVP)**

Geschäftsstelle:
Ferdinand-Schulze-Straße 65
13055 Berlin
Tel. 030 / 9860983 - 801
Fax 030 / 9860983 - 888

dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de
www.dgvp-verkehrspsychologie.de

Präsident:
Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
(Berlin/München)
Vizepräsident:
Dr. Don DeVol (Erfurt)
Schatzmeister:
Dr. Martin Keller
(Valens, CH)
Schriftführer:
Dipl.-Psych. Jürgen
Brenner-Hartmann (Ulm)
Weitere Vorstandsmitglieder:
Dr. Thomas Wagner
(Dresden)
Dr. Bettina Schützhofer
(Wien, A)
Dr. Peter Stroheck-Kühner
(Heidelberg)

Nachdruck ohne Veränderungen
gestattet –Beleg erbeten

Verkehrskompetenzen von Kindern und Jugendlichen:

- Die Altersgrenzen von 12 bzw. 14 Jahren für das Führen von Kraftfahrzeugen, zumal ohne Fahrerlaubnis, sind nicht angemessen. Sichere Verkehrsteilnahme erfordert psychomotorische, kognitive und sozial-emotionale Kompetenzen, die schrittweise bis in das junge Erwachsenenalter erworben werden. Anzumerken ist hier, dass altersgemäße Entwicklung auch regelmäßige Verkehrssinnbildung und Übung voraussetzt. Da Kinder und Jugendliche – je nach Alter und mit großer Altersvariation – diese Fähigkeiten noch nicht oder nur teilweise besitzen, sind sie im Straßenverkehr besonders gefährdet.
- Die Fähigkeit zu selektiver Aufmerksamkeit ist zentrale Anforderung der Verkehrsteilnahme: Die für die Erledigung der Aufgaben richtige Information zur richtigen Zeit aus der richtigen Quelle zu beziehen. Diese Fähigkeit wird erst ab einem Alter von ca. 14 Jahren ausgebildet.
- Motorische Fertigkeiten / Bewegungsgeschicklichkeit sind im Allgemeinen erst ab ca. 13 Jahren voll ausgebildet. Aktuelle Studien zeigen allerdings, dass die für die sichere Verkehrsteilnahme notwendigen psychomotorischen Fähigkeiten bei Schülern im deutschsprachigen Raum in den letzten Jahren deutlich abgenommen haben.
- Kinder zwischen 10 und 14 Jahren zeichnen sich zudem durch starke Ablenkbarkeit im Verkehr aus, v.a. bei sozialen Interaktionen sowie bei Nutzung von Smartphone, Musikhören etc., was nicht nur zu Verkehrskonflikten, sondern auch zu Stürzen und Unfällen führt. Dazu kommen lange Entscheidungszeiten, höhere Risikobereitschaft und Unterschätzung von Sicherheitsfunktionen.
- Bei den Radfahrern sind Kinder im Alter von 12 bis 15 Jahren am stärksten mit Unfällen belastet.
- Die hohe Unfallbelastung der 15- und 16-jährigen Mopedlenker in Österreich sowie weitere Studien zur Verkehrskompetenz dieser Altersgruppe zeigen vielmehr, dass auch viele 15-jährige noch nicht über eine hinreichende Verkehrsreife verfügen.
- Insgesamt folgt daraus, dass weder 12-jährige noch 14-jährige zum Führen von E-Fahrzeugen im öffentlichen Raum geeignet sind.

Fazit

In der Gesamtbetrachtung ist aus verkehrspsychologischer Perspektive Folgendes zu betonen:

- eKF gehören nicht auf den Gehweg: Keine Freigabe von Gehwegen, Fußgängerzonen und vergleichbaren Flächen mit Fußverkehrsaufkommen für Elektro-Fahrzeuge.
- eKF ohne Lenkstange sind gefährliche Spielzeuge und dürfen im Straßenverkehr nicht zugelassen werden.
- Die Altersgrenze des § 10 Abs. 3 FeV (15 Jahre) für das Führen von Kraftfahrzeugen ist beizubehalten.
- 15-jährige und ältere müssen mit eKF ausschließlich Radverkehrsanlagen nutzen.
- eKF dürfen nur mit einer Mofa-Prüfbescheinigung oder Vergleichbarem und einem Mindestalter von 15 Jahren betrieben werden.