

FUSS e.V. Exerzierstr. 20 13357 Berlin

Herrn Christian Weibrecht
Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Robert-Schumann-Platz 1
D – 53 175 Bonn

28.8.2008

**Stellungnahme zum
Entwurf einer Verordnung
über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr
AZ: S 35/7362.2/1**

Sehr geehrter Herr Weibrecht,
sehr geehrte Damen und Herren,
termingemäß nehmen wir zum o.a. Entwurf folgendermaßen Stellung:

1.

Wir halten die von Ihnen unter A. aufgeführten Vorteile der Segways für zutreffend, wenn es gelingt, dass Fahrerinnen und Fahrer von Kraftfahrzeugen Segways z.B. auf städtischen Wegen anstelle ihrer Personenkraftwagen benutzen. Dies kann nach unserer Auffassung nur gelingen, wenn Segways in Konkurrenz zu anderen Kraftfahrzeugen mit höherem Energiebedarf und Lärm das für den Kraftfahrzeugverkehr geschaffene Wegenetz in angemessener Geschwindigkeit halbwegs komfortabel mitbenutzen können. Segways können günstigenfalls, wenn das Netzangebot attraktiv ist, im Alltagsverkehr kurze Pkw-Fahrten ersetzen. Wir haben aufgrund der Reaktionen aus verschiedenen Bundesländern den Verdacht, dass bisher zu wenig problematisiert wurde, dass sie im ungünstigsten Fall den motorisierten Freizeitverkehr und damit die Umwelt- und Klimabelastungen sogar noch erhöhen können.

2.

Die von Ihnen unter A. besonders hervorgehobene Zielgruppe „mobilitätseingeschränkter Personen“ ist für uns aus allen bisher vorliegenden Unterlagen weder qualifizier- noch quantifizierbar. Wir können uns kein Bild davon machen, für welche Personengruppen oder auch bei welcher Art von Behinderungen Segways konkret eine Mobilitätshilfe darstellen könnten. Aus unserer Sicht sind Segways individuelle Motorfahrzeuge, die aufgrund der stehenden Fahrweise und der notwendigen Körperbeherrschung von gesunden Menschen benutzt werden können, die ebenso Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen können. Diese nicht mobilitätsbeschränkten Verkehrsteilnehmer verhalten sich eindeutig nachhaltiger (sozial- und umweltverträglicher) als wenn sie Segways benutzen und sie haben auch persönliche Vorteile (flexibler, bessere Gepäckbeförderung, etc.), soweit ihnen ein attraktives Wegenetz zur Verfügung steht.

3.

Erstaunt sind wir darüber, dass Sie im Anschreiben eine dreimonatige Pilotstudie mit elf Probanden der Polizei und des Ordnungsamtes auf Dienstfahrzeugen zitieren, um daraus für die Allgemeinheit möglicher Verkehrsteilnehmer im Alter von über 15 Jahren zu erläutern, dass „Konfliktsituationen zwischen Segway-HT-Nutzern und anderen Verkehrsteilnehmern nicht festgestellt“ wurden. Es freut uns, dass Sie mit dieser Verordnung „nichtdestoweniger“ eine mögliche Gefährdung von Fußgängern ausschließen möchten.

4.

Wir begrüßen es, dass Segways im Gegensatz zur bisherigen Diskussion nicht den Fußverkehrsflächen zugeordnet, sondern in §1(2) eindeutig als „Krafffahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung“ bezeichnet werden.

5.

Wir halten die technischen Ausführungen in §4 für unzureichend, da Segways bisher nicht mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen ausgerüstet sind, so wie es nach §41 StVZO vorgeschrieben ist. Falls eine Bremse ausfallen sollte, muss es eine zweite Bremse zum sicheren Anhalten geben. Wenn aber beim Segway eine Bremse ausfällt und nur ein Radmotor gebremst wird, kann das gebremste Fahrzeug als rotierender Kreisel andere Verkehrsteilnehmer und auch den Fahrer gefährden.

6.

Die laut § 7 den Segways zgedachten Verkehrsflächen halten wir für unzureichend eingegrenzt und nicht eindeutig formuliert. Im Anschreiben wird ausdrücklich vermerkt, „dass die Benutzung des Segway in Fußgängerzonen und auf Fußgängerwegen nicht gestattet wird“. Diese Aussage wird aber im Entwurf so nicht wiederholt und es fehlt eine Definition des Begriffes „Radverkehrsflächen“, auf denen das Benutzen erlaubt ist. Dies aber könnten auch Fußgängerzonen oder Gehwege sein, die für den Radverkehr freigegeben wurden (Zeichen 242 bzw. 239 mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO), Radwege ohne Benutzungspflicht („andere Radwege“ nach §23, Abs.4, Satz 3 StVO) oder andere gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO). Der vorliegende Entwurf lässt vermuten, dass auf diesen ohnehin kritischen Gemeinschaftsflächen von Fuß- und Radverkehr Segways mit einer „bauartbedingten

Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h“ (§1(1)) dann auch in der Praxis bis zu 20 km/h gefahren werden. Dies halten wir aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Benutzungskomforts für nicht hinnehmbar.

7.

In Bezug auf die im Entwurf begründete Einschränkung der zu benutzenden Verkehrsflächen halten wir die Hervorhebung zu §7 in der Begründung 7.) für unsachgemäss, dass es den Ländern unbenommen bleibt, „Ausnahmen von der Vorschrift des § 7 zuzulassen.“ Die Öffnungsklausel in § 10 geht in ihrer allgemein gehaltenen Aussage über §46 StVO (Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis) hinaus und ist in dieser Form nicht hinzunehmen. Sie widerspricht der Intention des Entwurfes, die Fußgänger weder zu gefährden, noch zu behindern (§8).

Es ist zu beachten, dass alle derzeit bereits erteilten Sondergenehmigungen die Benutzung der Segways auf Gehwegen und auch in Fußgängerzonen teilweise ohne besondere Geschwindigkeitsbegrenzung zulassen. Die uns vorliegenden Stellungnahmen der Länder lassen erahnen, dass damit der vorliegende Entwurf durch Ausnahmegenehmigungen unterlaufen und es zu einer praxisunverträglichen Vielfalt von Sonderregelungen bezüglich der Benutzungsge- und verbote in den Städten Deutschlands kommen wird. Genau dies aber sollte durch eine bundeseinheitliche Verordnung vermieden werden!

Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ist, dass ein besonderer Einzelfall vorliegt und ihr keine Interessen der Allgemeinheit entgegenstehen (lt. Schurig, zu §46 StVO, Anm.2.4). Sie „sollten nur genehmigt werden, wo das bei verständiger Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und des Einzelnen im öffentlichen Interesse oder zur Vermeidung einer unbilligen, vom VO-Geber nicht beabsichtigten Härte notwendig ist.“ (Bouska / Leue, zu §46 StVO, Anm.1)). Von all dem kann beim Segway nicht ausgegangen werden und insofern muss in §10 hervorgehoben werden, dass die Entscheidung und Intention des VO-Gebers nicht durch Sonderregelungen unterlaufen werden darf.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass das Straßenverkehrsrecht nichts anordnen darf, was dem Straßenrecht widerspricht. „In den Straßengesetzen der Länder ist Kraftfahrzeugverkehr auf Fußgänger- und Radverkehrsflächen... grundsätzlich nicht vorgesehen... Die Fläche 'Gehweg' ist straßenrechtlich dafür gewidmet, dass dort ausschließlich Fußgänger ihren Verkehr abwickeln... Auch Ausnahmegenehmigungen nach §46 StVO dürfen... nicht dazu führen, dass der Kerngehalt der Widmung bzw. bei Fuß- und Radverkehrsflächen der Widmungseinschränkung auf Dauer beseitigt wird.“ (Kettler, NZV 2/2008, Hinweis auf BVerwG, etc.).

8.

Nicht zuletzt möchten wir darauf hinweisen, dass wir es für einen Widerspruch halten, Segways im Wesentlichen wie ein Mofa einzuschätzen und sie als Verkehrsmittel uneingeschränkt den Radverkehrsflächen zuzuordnen. Auffällig ist in diesem Zusammenhang, dass im vorliegenden Entwurf keine maximale Breite von „elektronischen Mobilitätshilfen“ angegeben ist, die für eine klare Aussage zur Breite von Radverkehrsanlagen notwendig wäre. Mit

der geplanten Zulassung von Motorfahrzeugen auf Radwegen könnten diese unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse nicht mehr ausreichend breit sein und es müsste nach derzeitiger Regelung die Benutzungspflicht aufgehoben werden. In diesem Fall wäre ein Radweg und damit Verkehrsfläche zur Benutzung zur Verfügung gestellt, ein Teil der Rad- und Segwayfahrer (lt. §7 des Entwurfes ebenfalls nicht benutzungspflichtig) würde die Fahrbahnen benutzen. Wir können in einer solchen Regelung wegen der knappen Verkehrsflächen in Innenstädten keinen Sinn entdecken.

Wir möchten Sie hiermit noch einmal ganz eindrücklich darum bitten, Segways als motorisierten Individualverkehr (MIV) grundsätzlich mit allen Rechten und Pflichten dem Mofa-Verkehr gleichzustellen und dies im Sinne einer Rechtsklarheit auf Bundesebene einheitlich zu verordnen.

Mit freundlichen Grüßen

Bernd Herzog-Schlagk
Bundesgeschäftsführer