



Pet 1-19-12-9213-012699

50733 Köln

Straßenverkehrs-Ordnung

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 23.06.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, das Fahren von Elektrorollern auf Fahrradwegen zu verbieten.

Zur Begründung ihres Anliegens trägt die Petentin im Wesentlichen vor, dass die bereits angespannte und oftmals unsichere Situation auf Fahrradwegen, gerade auch für Kinder und Senioren, durch Elektroroller (E-Roller) noch zusätzlich erschwert werde. Die Radwege seien ohnehin oft sehr schmal, und viele Menschen schätzten ihre Geschwindigkeit und die unvorhersehbaren Bewegungen anderer immer wieder falsch ein. Bürger sollten darin unterstützt werden, Fahrrad fahren zu wollen und sich dabei sicher zu fühlen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde von 67 Mitzeichnern unterstützt. Außerdem gingen 14 Diskussionsbeiträge ein.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter



anderem unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss begrüßt grundsätzlich alle an ihn gerichteten Eingaben, die auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zielen.

Einführend hält er fest, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Unterstützung der Länder durch die am 15. Juni 2019 in Kraft getretene Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) einen gesetzlichen Rahmen geschaffen hat, um eine sichere Teilnahme von bestimmten Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr zu ermöglichen.

Dabei dürfen gemäß der Verordnung nur diejenigen Elektrokleinstfahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, die folgende Merkmale aufweisen:

Fahrzeug ohne Sitz oder selbstbalancierendes Fahrzeug mit oder ohne Sitz, Lenk- oder Haltestange, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als sechs Kilometer pro Stunde (km/h) und nicht mehr als 20 km/h, Leistungsbegrenzung auf 500 Watt (1400 Watt bei selbstbalancierenden Fahrzeugen), Erfüllung verkehrssicherheitsrechtlicher Mindestanforderungen (u. a. im Bereich der Brems- und Lichtsysteme, der Fahrdynamik und elektrischen Sicherheit). Elektrokleinstfahrzeuge müssen zudem über eine Allgemeine Betriebserlaubnis des Kraftfahrt-Bundesamts oder eine Einzelbetriebserlaubnis verfügen sowie eine gültige Versicherungsplakette führen.

Da die Fahreigenschaften von Elektrokleinstfahrzeugen mit Lenkstange sowie die Verkehrswahrnehmung am stärksten denen des Fahrrads ähneln, gelten für Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenkstange verkehrs- und verhaltensrechtlich die Regelungen über Fahrräder mit Maßgabe besonderer Vorschriften. Nach § 10 eKFV dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenkstange generell auf vorhandenen baulich angelegten Radwegen fahren – nur wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen gefahren werden. Außerorts gilt dieselbe Regelung wie innerorts und zusätzlich ist die Benutzung von Seitenstreifen erlaubt. Die Festlegung von Radverkehrsflächen als zulässige Verkehrsflächen für Elektrokleinstfahrzeuge erfolgte



entsprechend der Empfehlung der Bundesanstalt für Straßenwesen im Bericht zur „Untersuchung zu Elektrokleinstfahrzeugen“.

Die in § 1 Absatz 1 eKFV vorgeschriebene bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h bei den Elektrokleinstfahrzeugen ermöglicht dabei ein „Mitschwimmen“ im Radverkehr und minimiert den Überholdruck. Dies soll die Verkehrssicherheit auf Radwegen gewährleisten.

Zudem müssen Fahrerinnen und Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen, wenn sie auf Radverkehrsflächen fahren, gemäß § 11 Absatz 4 Satz 1 eKFV auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an diesen anpassen.

Die in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen vorgesehenen Breiten des Verkehrsraums für den Radverkehr zuzüglich der dort genannten Sicherheitsabstände werden als Empfehlungswerte betrachtet, um ein komfortables Vorankommen des Radverkehrs zu gewährleisten. Es soll darauf hingewirkt werden, dass dies bei der Bemessung von Radverkehrsanlagen zukünftig zugrunde gelegt wird. Infolge beengter Straßenverhältnisse lassen sich diese Breiten bei bestehenden Radverkehrsanlagen jedoch nicht durchgängig umsetzen. Zur unter Verkehrssicherheitsaspekten erforderlichen Mindestbreite bei Radverkehrsanlagen wird auf die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) verwiesen.

Die eKFV wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über einen Zeitraum von drei Jahren nach dem Inkrafttreten wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Dabei stehen in Bezug zur Verkehrssicherheit unter anderem folgende Aspekte im Fokus: Aktuelles Unfallgeschehen in Deutschland und Prognose, vertiefte Unfallursachenanalyse und Analyse der Verletzungsmuster sowie Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere Kindern, mobilitätseingeschränkten Personen und Senioren. Untersucht werden außerdem Fragen zum Verkehrsablauf, zum Nutzerverhalten und der genutzten Infrastruktur.



Basierend auf den Ergebnissen der wissenschaftlichen Begleitung wird das BMVI die eKFV hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Zielsetzung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit überprüfen.

Zusammenfassend hält der Petitionsausschuss fest, dass die eKFV eine ausgewogene Lösung zwischen der Einführung neuer Mobilitätsformen einerseits und der Gewährleistung der Verkehrssicherheit andererseits darstellt. Dabei wurden insbesondere durch die Festlegung einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h und der verpflichtenden Erfüllung verkehrssicherheitsrechtlicher Mindestanforderungen sowie durch die Rücksichtnahmepflicht nach § 11 Absatz 4 Satz 1 eKFV der Verkehrssicherheit und dem Schutz der Radfahrenden Rechnung getragen. Zudem wird die Umsetzung der Verordnung durch die BASt wissenschaftlich begleitet und evaluiert.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.