

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