

Drucksachen-Nr.

0152/2020

öffentlich

**Ausschuss für Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW
Sitzung am 24.06.2020**

Antrag gem. § 24 GO

Antragstellerin / Antragsteller

**Name und Anschrift werden aus datenschutzrechtlichen Gründen
hier nicht veröffentlicht.**

Tagesordnungspunkt

Anregung vom 10.03.2020, diverse Flächen und Wege für die Nutzung durch Elektrokleinstfahrzeuge freizugeben

Die Anregung ist beigefügt.

Der Petent regt an, Bus und Umweltpuren generell, die Fußgängerzone in der Stadtmitte zu den Zeiten, welche für Fahrradfahrer freigegeben sind, und nach Möglichkeit weitere Flächen und Wege im Stadtgebiet für Elektrokleinstfahrzeuge gemäß Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) zur Nutzung freizugeben.

Elektrokleinstfahrzeuge zählen zur Mikromobilität und klassifizieren kleinere Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb z.B. elektrische Tretroller (E-Scooter) und Segways. Die Grundlage für die Teilnahme der Fahrzeuge im Straßenverkehr wurde mit Inkrafttreten der eKFV im Jahr 2019 gebildet. Die Verordnung bildete z.B. im Sommer letzten Jahres in vielen deutschen Großstädten die rechtliche Grundlage für die Zulassung von E-Scooter im Straßenverkehr. In Bergisch Gladbach sind bisher keine E-Scooter-Verleihsysteme eingeführt worden.

Die Verkehrsflächen, auf denen Elektrokleinstfahrzeuge gefahren werden dürfen, sind in § 10 eKFV festgelegt. Demnach sind primär baulich angelegte Radwege zu benutzen oder dem Radverkehr zugewiesene Flächen. Sind diese nicht vorhanden, kann die Fahrbahn benutzt oder in verkehrsberuhigten Bereichen gefahren werden. Die Verordnung regelt damit eindeutig, dass Gehwege nicht benutzt werden dürfen. Ferner heißt es, dass die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen für die Freigabe bestimmter Flächen zulassen können. Dies kann durch die Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ kenntlich gemacht werden.

In der eKFV ist die Nutzungspflicht von Radverkehrsanlagen für Elektrokleinstfahrzeuge geregelt. Das Radwegenetz in Bergisch Gladbach ist jedoch teils in einem optimierungsbedürftigen Zustand. Dies ergab u.a. die Bestandserhebung im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes (MobiK) der Stadt Bergisch Gladbach. Die Nutzung der Fahrzeuge auf den Wegen kann demzufolge mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden sein. Ist die Infrastruktur nicht für Elektrokleinstfahrzeuge geeignet, werden diese auf andere Verkehrsflächen ausweichen. Dies kann zu Konflikten mit den übrigen Verkehrsteilnehmern führen, beispielsweise können Fußgänger gefährdet werden. Zudem ist vielerorts noch kein zusammenhängendes Radwegenetz vorhanden. Ein ständiger Wechsel der Straßenteile birgt bauartbedingt eine große Unfallgefahr, da die kleinen Rädchen der Elektrokleinstfahrzeuge die Höhenunterschiede nicht so leicht akzeptieren, wie dies bei einem Fahrrad der Fall ist.

Mit dem MobiK wurde u.a. das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr (Modal Split) um 4 %, d.h. auf 17,4 % Anteil zu erhöhen. Um dies zu erreichen, ist die Umsetzung der Maßnahmen zur Schaffung einer attraktiven Radwegeninfrastruktur nötig, die insgesamt eine wichtige Voraussetzung für die sichere und geeignete Führung von Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr darstellt.

Grundziel von Bus- bzw. Umweltpuren ist die Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch die Priorisierung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mit Hilfe der speziellen Fahrstreifen. In Bergisch Gladbach sind manche Busspuren in Umweltpuren umgewandelt worden, d.h. sie sind u.a. für den Radverkehr freigegeben. Elektrokleinstfahrzeuge ähneln in ihrem Verhalten und Bedürfnissen dem Radverkehr, daher ist eine Freigabe zu begrüßen. Jedoch dürfen diese Fahrzeuge maximal 20 km/h fahren (§ 1 Absatz1 eKFV) und können somit den Busbetrieb behindern. In der Folge wird das Grundziel der Bus- und Umweltspur verfehlt, da der ÖPNV ggf. die Taktung und Fahrtzeiten nicht einhalten kann. Dies kann zu einem unerwünschten Attraktivitätsverlust des ÖPNV führen. Des Weiteren entsteht ein zusätzliches Konfliktpotential durch die weitere Verkehrsart auf der Spur. Die Kombination von Elektrokleinstfahrzeugen, Fahrrädern und Bussen kann eine hohe Unfallgefahr bedingen.

Ebenfalls wünscht der Petent die Freigabe der Fußgängerzone in der Innenstadt Bergisch Gladbach zu den Zeiten, in denen auch der Radverkehr zulässig ist. Aufgrund der gering eingeschätzten Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen in Bergisch Gladbach wird zurzeit kein Bedarf für die Überprüfung der Freigabe der Fußgängerzone gesehen. Gesicherte Aussagen zum Bedarf können jedoch nur durch eine Zählung getroffen werden. Zudem birgt die Fußgängerzone ein enormes Unfallpotential, durch die Kombination von Fußgängern, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugen in hoher Anzahl auf engem Raum. Aufgrund der Bauart der Elektrokleinstfahrzeuge wird die Blindenleitlinie als gefährlich für die kleinen Räder eingeschätzt.

Die Polizei verzeichnet bereits erste Auffälligkeiten in Bezug auf Unfälle mit den Elektrokleinstfahrzeugen. Da die Kennzeichnung der Unfälle jedoch noch sehr neu ist, schlägt sich diese bisher noch nicht in der Unfallstatistik nieder.

Zusammenfassend begrüßt die Stadtverwaltung grundsätzlich die Förderung und Etablierung von modernen Mobilitätsformen. Es wird jedoch deutlich, dass eine verträgliche Integration von Elektrokleinstfahrzeugen in Bergisch Gladbach einen langfristigen, strategischen Ansatz benötigt. Von hoher Priorität ist dabei die Stärkung, der Ausbau und die Umgestaltung der Infrastruktur für den Radverkehr. Des Weiteren ist in absehbarer Zeit nicht vorgesehen, Verleihsysteme von E-Scooter in Bergisch Gladbach zuzulassen. Aufgrund dessen und der gering eingeschätzten Nutzung ist das Verhältnis von Nutzen zum zeitlichem und finanziellen Aufwand gering. Aus diesen Gründen wird empfohlen dem Antragsteller nicht zu folgen und sich stattdessen auf den Lückenschluss des Radwegenetzes und die Instandsetzung der Radinfrastruktur zu fokussieren.