

Betreff:**Sonderzone KleinElektroMobilität****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

12.02.2018

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

13.02.2018

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe Partei/Piraten und CDU-Fraktion vom 21.12.2017 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Rechtliche und betriebliche Einordnung:

Das Bundesverkehrsministerium hat auf die Entwicklung kleiner elektrischer Fahrzeuge wie Segways reagiert und zur Regelung der Nutzung solcher Fahrzeuge die Verordnung elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr (Mobilitätshilfenverordnung - MobHV) erlassen. Danach dürfen Fahrzeuge wie Segways unter Beachtung der Regelungen dieser Verordnung im öffentlichen Straßenverkehr, also auf bereits vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen, im Wesentlichen auf Radverkehrsanlagen, genutzt werden. Hoverboards und MonoWheels fallen nicht unter die MobHV. Sie dürfen im öffentlichen Straßenverkehr nicht genutzt werden.

Damit eine breitere Palette an Kleinelektrofahrzeugen als bisher im öffentlichen Raum genutzt werden dürfte, wäre eine Änderung der gesetzlichen Regelungen erforderlich. Es ist anzunehmen, dass das Bundesverkehrsministerium in ähnlicher Weise wie mit der MobHV auch auf jüngere Entwicklungen der Fahrzeugtechnik reagieren wird. Konkrete Perspektiven dazu sind der Verwaltung aber nicht bekannt.

Individuelle von den bundesrechtlichen Rahmenbedingungen abweichende Ausnahmeregelungen des Verkehrsministeriums für öffentliche Verkehrsflächen im Stadtbezirk Innenstadt sind wegen der komplexen rechtlichen Zusammenhänge und Abhängigkeiten (Fahrerlaubnisrecht, Zulassungrecht, Betriebserlaubnis, Versicherungsrecht, Strafrecht, ...) nicht zu erwarten.

Eine Sonderzone eMobility, wie in der Fragestellung genannt, könnte somit derzeit lediglich außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, also auf Privatflächen realisiert werden. Um damit eine nennenswerte verkehrliche Wirkung erzielen zu können, müsste diese Sonderzone ein großes zusammenhängendes Netz durch den Stadtraum bilden, der für jeden erkennbar deutlich von den öffentlichen Verkehrsflächen abgegrenzt sein müsste. Dass jemand eine solche Lösung organisieren und privatrechtlich betreiben würde, ist nicht zu erwarten.

Fachliche Einschätzung:

Der Flächenbedarf für eine solche Sonderzone eMobility wäre erheblich. Andere Nutzungen in der Innenstadt, wie ÖPNV, Rad-, Fuß- und PKW-Verkehr sowie Freisitz-, Platz- und Grünflächen würden dadurch sehr stark beeinträchtigt. Die Verwaltung hält daher die Einrichtung einer solchen Sonderzone eMobility unabhängig von den weitreichenden rechtlichen und betrieblichen Schwierigkeiten auch unter planerischen Gesichtspunkten für nicht realisierbar und nicht sinnvoll.

Verkehrliche Perspektive für den Stadtbezirk Innenstadt:

Die Innenstadt steht mit ihrer auch verkehrlich besonderen Funktion im besonderen Fokus der städtischen Verkehrsplanung. Schwerpunkt für die Innenstadt bleibt weiterhin die Förderung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr bei Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der Innenstadtparkhäuser mit dem PKW. Dies führt perspektivisch zu größeren Flächen für den Umweltverbund, weniger PKW-Durchgangsverkehr und niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten. All dies kommt grundsätzlich auch der Nutzung von Fahrzeugen wie Segways entgegen. Die beschriebene Entwicklung der Mobilitätslösungen für die Innenstadt bildet sich unter anderem auch im laufenden Prozess zur Erstellung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) ab und wird ein Schwerpunkt bei der Aufstellung eines Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig (MEP) sein, die in diesem Jahr anlaufen wird.

Benscheidt

Anlage/n:

keine