

Rechtsanwalt Dr. Dietmar Kettler, Kiel

Segway

Ein neuartiges Kraftfahrzeug, der sogenannte „Segway“ zeigt, dass das geltende Straßenverkehrsrecht mit technischen Neuerungen überfordert ist. Kritische Anmerkung zur Pressemitteilung des Saarlandes vom 24. 4. 2007.

I. Einführung

Das Saarland hat bekannt gegeben, dass das dortige Ministerium für Wirtschaft und Arbeit zusammen mit dem Innenministerium die Nutzung der Kraftfahrzeuge des Herstellers „Segway“ im öffentlichen Verkehrsraum im Saarland per einheitlicher Regelung zugelassen hat¹. Die Regelung gelte im Vorgriff auf eine zu erwartende bundeseinheitliche Regelung und ist mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt.

Beim Segway handelt es sich um einen einachsigen, zweispurigen Roller, der optisch an eine Sackkarre erinnert. Der elektrische Antrieb des Fahrzeugs hält zugleich sich und den darauf stehenden Fahrer im Gleichgewicht. Beschleunigt und gebremst wird das Fahrzeug durch Gewichtsverlagerung in bzw. gegen die Fahrtrichtung. Sensortechnik misst die Verlagerung und interpretiert sie als Befehl zum Beschleunigen bzw. Bremsen der beiden Elektromotoren. Der Segway „Personal Transporter“ ist in der derzeit aktuellen, zweiten Generation zirka 47 kg schwer, bis zu 20 km/h schnell und hat eine Reichweite von bis zu 38 km pro Akkuladung. Dieses Modell wird auch durch Verlagerung des Körpergewichts beziehungsweise Neigung des Körpers gelenkt. Lehnt sich der Fahrer nach links, erfolgt eine Richtungsänderung nach links, lehnt sich der Fahrer nach rechts, fährt der Segway nach rechts².

Benutzt werden darf der Segway im Saarland seit April 2007 „auf Fußgängerverkehrs- und Radverkehrsflächen sowie in verkehrsberuhigten Bereichen, ebenso auf Fahrbahnen in Tempo-30-Zonen und sonstigen innerörtlichen Fahrbahnen, soweit keine Geh- und Radwege vorhanden sind. Auf Fußgängerverkehrsflächen müssen die für den Fußgängerverkehr und auf den sonstigen Verkehrsflächen die für den Radverkehr geltenden Vorschriften der Straßenverkehrsordnung beachtet werden. Wer den Segway führen will, muss mindestens Inhaber einer Mofa-Prüfbescheinigung sein, die vom Hersteller vorgesehene Schulung in Bedienung und Steuerung absolviert haben und braucht ein Versicherungskennzeichen“³.

In Deutschland hatte der Segway bisher keine Zulassung für den öffentlichen Straßenverkehr und durfte daher nur auf Privatgelände gefahren werden⁴. Um nun „diesem neuen Fahrzeug auch auf dem deutschen Markt eine Chance zu geben“ – so die Begründung der saarländischen Ministerien für Wirtschaft und Inneres – hat man das „einmalige Pilotprojekt Segway“ im Saarland gestartet⁵.

Drei Monate lang haben acht Probanden der Polizei in der Saarbrücker Innenstadt und drei Probanden des Ordnungsamts Neunkirchen das neuartige Verkehrsmittel genutzt. Diese Testphase wurde im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen von Wissenschaftlern der TU Kaiserslautern begleitet⁶. Ziel war es, das Fahrzeug „insbesondere auf seine Einsatzverträglichkeit im Verkehrsalltag, also im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmern zu testen, um mögliche Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern zu erkennen“. Geeignete Verkehrsflächen, Fahreigenschaften, technische Ausrüstung und Bedienung des Segway sollten ebenso untersucht werden wie Fragen zum Mindestalter, der Fahrerlaubnis, der Pflichtversicherung, einer Kennzeichen- und Helmpflicht geklärt werden. Das Fazit der Studie war positiv. Wichtig seien allerdings vor allem Fahrpraxis und Fahrerfahrung, um den Segway sicher beherrschen zu können. Unerfahrene Fahrer überschätzen sich und das Fahrzeug leicht⁷.

Mit der generellen **Ausnahmegenehmigung** des Saarlandes wird an den Grundfesten des Straßenverkehrsrechts gerüttelt. Andere Hersteller neuartiger Kraftfahrzeugtypen verlangen schon seit geraumer Zeit, dass ihre motorbetriebenen Vehikel entgegen der bisherigen Rechtslage ohne Nummernschild, Helm und Hupe zugelassen werden⁸.

II. Gesetzeslage

Die Benutzung des öffentlichen Verkehrsraums ist innerhalb des Gemeingebrauchs grundsätzlich für jedermann zulässig. Insbesondere der Betrieb von (Kraft-) Fahrzeugen im öffentlichen Raum unterliegt jedoch einer Vielzahl rechtlicher Regelungen. Genannt seien hier nur das Straßenverkehrsrecht im engeren Sinne, das Straßenverkehrszulassungsrecht, das Straßenrecht, das Pflichtversicherungsrecht, das Fahrerlaubnisrecht.

1. Straßenverkehrsrecht

Die Frage, wer auf welcher öffentlichen Verkehrsfläche mit einem Kraftfahrzeug fahren darf, beantwortet die StVO dahingehend, dass Fahrzeuge die Fahrbahn zu benutzen haben⁹. Dies bedeutet, dass Fahrzeugführer nicht auf Gehwegen fahren dürfen und außer Radfahrern niemand auf Radwegen fahren darf. Auf den nun vom Saarland für den Segway freigegebenen Geh- und Radwegen haben Segways also nach der geltenden straßenverkehrsrechtlichen Konzeption grundsätzlich nichts zu suchen. Obwohl es einzelne Ausnahmen gibt¹⁰, ist die **Aufteilung der Verkehrsräume** durch die StVO recht klar **nach der Art des benutzten Verkehrsmittels** gestaffelt: Fußwege gehören den Fußgängern, Radwege den Radfahrern, die allgemeine Fahrbahn den Fahrzeugen. Das ist eine technische Einteilung und nicht etwa eine nach üblicher oder tatsächlicher, aktueller Geschwindigkeit und noch weniger eine nach Verträglichkeitsgesichts-

1 Pressemitteilung des Saarlandes vom 24. 4. 2007: www.saarland.de/7288_23927.htm.

2 www.segway.de. Zu kaufen ist der Segway hierzulande ab etwa 6.800 Euro. Neben dem „Personal Transporter“ bietet der Hersteller auch Varianten des Fahrzeugs an, etwa für den Golfsport und für Geländefahrten. Das Grundprinzip dieser Fahrzeuge ist immer gleich, Steuerung und Ausstattung unterscheiden sich für die speziellen Zwecke.

3 Pressemitteilung des Saarlandes vom 24. 4. 2007 [o. Fn. 1].

4 Tatsächlich werden aber bundesweit schon zahlreiche Segways im öffentlichen Straßenverkehr benutzt, vor allem für aufmerksamkeitsheischende Werbemaßnahmen, Stadtführungen und andere kommerzielle Zwecke, aber auch privat, vgl. etwa: www.segwaypoint-hamburg.de, www.citygleiter.de, www.thomaskauf.de, Huppertz, VD 2005, 150.

5 Pressemitteilung des Saarlandes vom 24. 4. 2007 [o. Fn. 1].

6 Hartmut H. Topp/Andre Darmochwal, Segway im öffentlichen Raum, Kurzbericht, Kaiserslautern 2006.

7 Pressemitteilung des Saarlandes vom 24. 4. 2007 [o. Fn. 1]; Topp/Darmochwal, aaO [o. Fn. 6], 1.

8 Etwa die Hersteller und Interessenverbände von „Speed-Pedelecs“ (das sind bis zu 35 km/h schnelle Elektrofahräder): Offener Brief an den Bundesverkehrsminister unter www.extraenergy.org/Gesetze; VG Stuttgart, Urt. 10 K 3452/03 v. 11. 11. 2005, Juris, für einen Elektroroller „Citytramp“. Weitere Beispiele von Erfindern und Tüftlern bei Topp/Darmochwal, aaO [o. Fn. 6], 3; Schurig, StVO, § 1, Anm. 2.3.4; Grams, NZV 1994, 172.

9 § 2 I StVO.

10 Muskelbetriebene Besondere Fortbewegungsmittel nach § 24 I StVO und Elektro-Rollstühle, die als Behinderten-Fahrzeuge führerscheinfrei bis 15 km/h auf der Fahrbahn genutzt werden dürfen (§ 4 I Nr. 2 FeV) und im Rahmen des § 24 II StVO auch auf Gehwegen.

punkten. Kraftfahrzeuge sind nach der Legaldefinition des § 1 II StVG alle Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen gebunden zu sein¹¹. Auf die Antriebsart oder die Achszahl kommt es dabei nicht an. Segways dürfen straßenverkehrsrechtlich folglich nur auf der Fahrbahn einer Straße gefahren werden¹².

Von einigen Vorschriften der StVO kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde Ausnahmen genehmigen, die obersten Landes-Straßenverkehrsbehörden können von allen Vorschriften der StVO Ausnahmen genehmigen¹³. Die **Ausnahmegenehmigungen** dürfen jedoch nur für „bestimmte Antragsteller“ erteilt werden, d. h. sie müssen bestimmt und nicht nur bestimmbar sein¹⁴. Auch dürfen Ausnahmegenehmigungen nicht dazu führen, dass für ein bestimmtes Gebiet Verkehrsregeln suspendiert werden und dadurch faktisch verbotenes Landesrecht geschaffen wird¹⁵. Straßenverkehrsrecht knüpft an die wegerechtliche Widmung in ihrem gegebenen Bestand an und befasst sich nicht mit ihren Voraussetzungen und ihrem Umfang. Das Straßenverkehrsrecht berechtigt nicht zu verkehrsregelnden Maßnahmen, die „über den Umfang der wegerechtlichen Widmung der Straße hinaus andere Benutzungs(verkehrs)arten zulassen“¹⁶. Die Ankündigung der saarländischen Ministerien, Segway-Nutzern unter den genannten Bedingungen regelmäßig eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, bewegt sich schon aus diesem Grund mindestens in einer Grauzone.

Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ist ferner, dass ein besonderer und dringender **Einzelfall** vorliegt und dass keine Interessen der Allgemeinheit entgegenstehen¹⁷. An den Nachweis solcher Dringlichkeit sind strenge Anforderungen zu stellen¹⁸. Sinn von Freistellungen von Verkehrsverboten ist es nicht, die gesetzliche Regelung durch eine Ausnahmegenehmigung zu unterlaufen. Das gilt auch dann, wenn dem scheinbar keine Gründe der Verkehrssicherheit entgegenstehen. Von einer StVO-Regelung darf vielmehr nur dann per Ausnahmegenehmigung abgewichen werden, wenn die strikte Anwendung eines repressiven Verbots in einem besonders gelagerten Einzelfall zu einer unbilligen, vom Ordnungsgeber nicht gewollten Härte für den Betroffenen führt. Davon kann indessen beim Segway keine Rede sein. Dass deren Nutzer sich nicht an die geltenden Regelungen des Straßenverkehrsrechts halten wollen und dass der Hersteller sein Produkt nicht so anbietet, dass es einer der zulässigen Kategorien entspricht, bedeutet **keine unbillige, vom Ordnungsgeber nicht vorgesehene Härte**. Dass „so etwas“ nicht erlaubt ist, ist vielmehr notwendige Konsequenz des geltenden Rechts mit seinen seit Jahrzehnten geltenden Kategorien. § 46 StVO erlaubt keine Ausnahme von einer Verhaltenspflicht im Hinblick auf allgemeine, jeden Verkehrsteilnehmer in gleicher Weise treffende Nachteile¹⁹.

Auch die von den saarländischen Ministerien angeführte Begründung, man wolle „diesem neuen Fahrzeug auch auf dem deutschen Markt eine Chance zu geben“, ist keine hinreichende Begründung für eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO. Auch wenn wichtige Belange wie die Berufsausübung oder die wirtschaftliche Existenzsicherung betroffen sind, dürfen nicht allein deswegen Ausnahmegenehmigungen erteilt werden²⁰. Das gilt sogar für wichtige Dienstleistungen wie Ärzte, Sozialstationen, technische Notdienste. Umso mehr gilt das für die Importeure und Nutzer eines neuartigen Fahrzeugs, das lediglich neue Verkehrszwecke schafft und bisherige anders abzuwickeln gestattet.

Zudem gibt es zahlreiche allgemeine **Sicherheitsbelange**, die einer Zulassung des Segway auf Fußverkehrsflächen entgegenstehen. Damit, dass die Ministerien im Saarland ausdrücklich ein Versicherungskennzeichen am Segway, eine Mofa-Prüfbescheinigung des Fahrers und die vom Hersteller

vorgesehene Schulung verlangen, zeigen sie das Gefährdungspotenzial, das sie dem Segway beimessen. Wenn der Segway im Wesentlichen wie ein Mofa einzuschätzen ist und in Teilen sogar gefährlicher (Herstellerschulung), kommt eine Zulassung auf Fußverkehrsflächen nicht in Betracht.

Schon, dass Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr jetzt nach § 2 V 1 StVO auf dem Gehweg Rad fahren müssen, führt zu Gefährdungen der Fußgänger und ist daher aus Sicherheitsgründen problematisch. Es **beraubt die Fußgänger ihres letzten Refugiums**²¹. Gehwege sind also aus gutem Grund den Fußgängern vorbehalten. Segwayfahren auf dem Gehweg bedeutet neben der Gefährdung von Senioren auch, dass Eltern ihre Kinder zunehmend an die Hand nehmen müssen. Selbst das Antrainieren des absoluten Stopps am Bordstein reicht nicht mehr, die Kinder vor den Gefahren von (durchaus schnell fahrenden) Fahrzeugen zu sichern. Eigenständige Mobilität ist damit selbst in Rufweite der Eltern und in deren Begleitung selbst auf dem Gehweg immer seltener möglich. Die Zulassung des Segway auf Fußverkehrsflächen greift daher unter diesem Gesichtspunkt in das Grundrecht der Fußgänger, insbesondere der Kinder, auf Mobilität ein²².

Dass acht Polizisten und drei Ordnungsamtsmitarbeiter während des dreimonatigen Tests von Passanten bestaunt wurden und Unfälle in dieser Zeit nur ohne Beteiligung der Passanten passierten, bedeutet keineswegs, dass die (stärkere) Nutzung dieser Fahrzeuge durch beliebige Ausnahmegenehmigungs-Inhaber ungefährlich wäre. Der Übertragbarkeit der Untersuchungsergebnisse sind schon dadurch enge Grenzen gesetzt, dass es sich dort um Dienstfahrzeuge der Ordnungsbehörden handelte, die generelle Ausnahmegenehmigung es aber jedem 15-Jährigen erlaubt, solch ein Fahrzeug zu steuern. Schon, dass selbst die geübten Fahrer der testenden Behörden mit dem Segway kaum geradeaus zu fahren im Stande waren²³, zeigt deutlich das Gefahrenpotenzial.

Wird der Segway auf Fußverkehrsflächen zugelassen oder auch nur toleriert, dürfte es zudem noch schwieriger werden, das Fahrverbot für Radfahrer auf diesen Flächen durchzusetzen. Der Vergleich mit Fahrrädern zeigt zugleich die eingeschränkte Aussagekraft des saarländischen Tests: Elf ausgewählte und speziell geschulte Mitarbeiter von Polizei und Ordnungsamt wären sicher ebenfalls in der Lage, unfallfrei drei Monate Dienst mit dem Rad auf Gehwegen zu tun. Trotzdem ist mit gutem Grund Radfahren auf Gehwegflächen verboten und kein Ministerium denkt ernsthaft daran, dergleichen für Personen mit Mofa-Prüfbescheinigung nach

11 OLG Oldenburg, NZV 1999, 390; ebenso jetzt § 2 Nr. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) vom 25. 4. 2006, BGBl I, 988; vgl. Hentschel/Dauer, § 16 StVZO, Rz. 2.

12 Wendrich, NZV 2002, 212 (214).

13 § 46 II StVO.

14 BVerwG, NZV 1994, 244.

15 Art. 31 GG: Bundesrecht bricht Landesrecht; BVerwG, NJW 1982, 840; Schurig, § 46, Anm. 2.3.

16 BVerwG, NJW 1982, 840. Ebenso: BayVGH, BayVBl 1999, 594. Mit gutem Grund sind daher bisher Ausnahmegenehmigungen für ähnliche neuartige Fahrzeuge verweigert worden: VG Stuttgart, Urt. 10 K 3452/03 v. 11. 11. 2005, Juris, für einen Elektroroller „Citytramp“.

17 Schurig, § 46, Anm. 2.4.

18 VwV I, Rz. 1 zu § 46 StVO.

19 VG Berlin, NZV 1989, 167 f.

20 BVerwG, NJW 1974, 1781; BVerwG, DVBl 1980, 1045; VGH Mannheim, NZV 1991, 485; OVG Münster, NZV 1994, 86; Hess. VGH, VRS 87, 476; VGH München, NZV 1998, 390.

21 Zu den mit dieser Regelung und ihren Vorgängern verbundenen Problemen: Beck, DAR 1980, 235 (236); Händel, DAR 1985, 210 (211); Kuckuk in: Kuckuk/Werny, Straßenverkehrsrecht, 8. Aufl., Münster 1997, § 2 StVO, Rdnrn. 49–50; Kettler, NZV 1997, 497; Kettler, NZV 2000, 273 (277–279); AG Traunstein, NJW 2004, 3786.

22 Dazu umfassend: Kettler, Grundrecht auf Mobilität, Berlin 2005.

23 Topp/Darmochwal, aaO [o. Fn. 6], 8, 6, 7.

Herstellungsschulung per allgemeiner Ausnahmegenehmigung zuzulassen.

2. Straßenverkehrszulassungsrecht

Nach geltendem Recht bedürfen Kraftfahrzeuge wegen ihrer grundsätzlichen Gefährlichkeit einer behördlichen **Zulassung** (§ 1 StVG). Der Segway erfüllt jedoch bisher weder die technischen Anforderungen an einen Pkw, Motorrad oder Mofa, noch lässt er sich als Krankenfahrstuhl oder als Leichtmofa einordnen²⁴. Dass der Segway herstellerseitig kein Licht, keine Rückstrahler, keine Hupe und keine Klingel hat, ist kein unüberwindbares Hindernis; das lässt sich nachrüsten²⁵. Die nach geltendem Recht höhere technische Hürde ist die Frage, ob der Segway **zwei voneinander unabhängige Bremsen** hat (§ 41 StVZO). Da in jedem der beiden Räder ein Elektromotor vorhanden ist und elektronisch gesteuert auch zum Bremsen verwandt wird, könnte man die Frage bejahen. Dem Gesetzeszweck nach soll die zweite Bremse aber zum zuverlässigen Abbremsen und sicheren Anhalten dienen, wenn die andere Bremse ausfällt. Wenn im Segway jedoch nur ein Radmotor bremst, der andere aber weiterläuft, dürfte ein Sturz wegen des engen Kreisbogens, der dann gefahren wird, unausweichlich sein.

Der Segway soll nun nach den Vorstellungen der saarländischen Ministerien als „Kraftfahrzeug eigener Art“ in die StVZO aufgenommen werden²⁶. Zutreffend daran ist das Eingeständnis, dass der Segway nach geltendem Recht nicht zulassungsfähig ist. Der Gesetzgeber der StVZO/FZV versteht sich allerdings auch bisher schon als liberaler, der nach Kräften möglich macht, was möglich zu machen ist. Anders lassen sich die ständigen Änderungen zu Gunsten immer größerer und immer schwererer Kraftfahrzeuge und zu Gunsten von bisher unbekanntem Sonderfahrzeugen²⁷ nicht verstehen. Wer auch immer **mit lautstarker Lobby** Sonderinteressen vorbringt – etwa Taxifahrer, die keinen Kindersitz mitführen möchten, Quadhersteller und -verkäufer, Lkw-Hersteller, denen 18 Meter Fahrzeuglänge nicht reichen oder auch Kühltransporterhersteller, die ohne besonderen Aufwand überbreite Fahrzeuge verkaufen möchten – bekommt binnen kürzester Zeit und anstandslos seine Sonderregelung²⁸.

Mit einer Sonderregelung im Zulassungsrecht ist dem Segway-Importeur aber augenscheinlich nicht gedient, die Käufer und Fahrer wollen in der Regel gar nicht auf der allgemeinen Fahrbahn fahren. Ihnen kommt es gerade darauf an, ihr Kraftfahrzeug auf Flächen zu fahren, die gerade nicht für den Kraftfahrzeugverkehr gewidmet sind und auch straßenverkehrsrechtlich keinen Kraftfahrzeugverkehr erlauben.

Der Halter eines nicht-vorschriftsmäßigen Fahrzeuges darf nach StVZO/FZV weder die Inbetriebnahme des Fahrzeugs durch einen Anderen zulassen noch gar anordnen²⁹. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO kann davon nicht befreien, sondern allenfalls eine nach § 47 FZV. Das ist insbesondere für die kommerziellen Betreiber relevant: Sie treffen auch dann eigene Pflichten, wenn sie ihre Segways nur von Angestellten oder Kunden fahren lassen.

3. Straßen- und Wegerecht

Zu berücksichtigen ist auch der „**Vorbehalt des Straßenrechts**“³⁰. Der verlangt, dass das Straßenverkehrsrecht nichts anordnen darf, was dem Straßenrecht widerspricht. Dem Straßenverkehrsrecht kommt nur umsetzende Bedeutung zu. In den Straßengesetzen der Länder ist Kraftfahrzeugverkehr auf Fußgänger- und Radverkehrsflächen jedoch grundsätzlich nicht vorgesehen. Die Grenze, die straßenverkehrsrecht-

lichen Maßnahmen im Hinblick auf die straßen- und wegerechtliche Widmung einer Straße gesetzt ist, wird überschritten, wenn die Regelung des konkreten Verkehrsverhaltens im Ergebnis auf eine **Erweiterung der Widmung** durch Zulassung einer ganzen Verkehrsart hinausläuft³¹.

Dass Kraftverkehr nicht allein straßenverkehrsrechtlich auf Fußgängerflächen zugelassen werden kann, ergibt sich auch aus einem Umkehrschluss aus der ständigen Rechtsprechung zur Einrichtung von Fußgängerzonen. Diese können – da sind sich Rechtsprechung und juristische Literatur einig – nicht durch das bloße Anordnen und Aufstellen entsprechender Verkehrszeichen angeordnet werden, sondern nur durch straßenrechtliche Umwidmung bzw. Teileinziehung (bzw. Bebauungsplan) und zusätzliche verkehrsrechtliche Anordnung³². Betont wird hier, dass eine rechtsstaatliche Abwägung der einander gegenüberstehenden Interessen stattfinden müsse³³.

Nimmt man diese zur Einrichtung einer Fußgängerzone entwickelten Maßstäbe ernst, darf der Segway und sonstiger Kraftverkehr auf Fußgängerflächen nur nach straßenrechtlicher Umwidmung bzw. Teileinziehung oder per Bebauungsplan erlaubt werden. Denn die Fläche „Gehweg“ ist straßenrechtlich dafür gewidmet, dass dort ausschließlich Fußgänger ihren Verkehr abwickeln (und Rad fahrende kleine Kinder). Durch die straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO wird den Fußgängern jedoch die bisher für sie reservierte Fläche genommen. Mindestens wird der Fußverkehr dort wesentlich gefährdet und dichterem und schnellerem sonstigem Verkehr ausgesetzt, die Nutzungs- und Verkehrsfunktion wird grundlegend **neu konzipiert**. Auch Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO dürfen – ebenso wenig wie Sondernutzungserlaubnisse – nicht dazu führen, dass der Kerngehalt der Widmung bzw. bei Fuß- und Radverkehrsflächen der Widmungseinschränkung auf Dauer beseitigt wird³⁴. Über diese Hürde hilft auch der Grundsatz

24 Für Pkw, Motorrad oder Mofa fehlt die technische Ausstattung (Bremsen, Beleuchtung, Hupe, Rückspiegel, Blinker, etc.). Als Krankenfahrstuhl kommt der Segway nicht in Betracht, weil er die Zweckbestimmung des § 2 Nr. 13 FZV nicht erfüllt, die volle Beweglichkeit des Fahrers und ein gutes Gleichgewichtsgefühl voraussetzt und zu schnell ist. Für ein Leichtmofa ist der Segway u. a. zu schwer und zu leistungsstark.

25 Die Ausführung der genannten Einrichtungen muss allerdings in einer amtlich genehmigten Bauart erfolgen (§ 22 a StVZO). Auch das ist ein allgemeiner Umstand, der jeden Fahrzeughersteller trifft.

26 Pressemitteilung des Saarlandes vom 24. 4. 2007 [o. Fn. 1]; *Topp/Darmochwal*, aaO [o. Fn. 6], 1. Seit 1. 3. 2007: Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV).

27 Etwa zu dem Helm-los zu fahrenden Motorrad „C1“ der Marke BMW (8. Ausnahme-Verordnung zur StVO vom 20. 5. 1998, VkB1 1998, 556–561).

28 Vgl. die zahlreichen Änderungen der StVZO und Ausnahme-Verordnungen zur StVZO, die bei weitem nicht nur auf umzusetzendes EU-Recht zurückgehen. Etwa zu den Kindersitz-losen Taxen: 7. Ausnahmen-VO vom 17. 12. 1997, BGBl I, S. 3196, geändert und verlängert durch VO vom 18. 11. 2002, BGBl I, S. 4414, in eine endgültige Regelung umgeformt durch die 24. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. 12. 2006, VkB1 2007, 22 (23). Auch die höchstzulässigen Maße haben sich binnen kurzer Zeit erheblich vergrößert: 18,75 m Länge statt max. 18,00 m, 2,60 m Breite für Kühllaster statt bis dahin max. 2,50 m (§ 32 StVZO), ebenso die zulässigen Gesamtgewichte (§ 34 StVZO).

29 OWi nach § 24 StVG iVm den §§ 31, 69 a StVZO und §§ 3, 48 FZV.

30 *BVerwG*, NJW 1982, 840; *Manssen*, DÖV 2001, 151.

31 *BVerwG*, NJW 1982, 840; *BayVGH*, BayVBl 1999, 594 (596).

32 *Krämer*, NVwZ 1983, 336; *Cosson*, DÖV 1983, 532 (536); *BVerwG*, NJW 1994, 1080; *Schwabe*, NVwZ 1994, 629 (630); *Sauthoff*, NVwZ 1998, 239 (252); *BVerwG*, NZV 1998, 427 (428); *Grote in Kodal/Krämer*, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, Kapitel 24, Rz. 63 ff; *Manssen*, DÖV 2001, 151 (153); *Sauthoff*, Straße und Anlieger, Rz. 1007–1011.

33 *Steiner* in 32. VGT 1994, 105 (115): Die Neukonzeption der Nutzungs- und Verkehrsfunktion von Straßen sei grundsätzlich eine Neukonzeption des widmungsgemäßen Verkehrs und damit auch der Widmung. Sie könne daher nicht von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getragen werden.

34 *BVerwG*, NJW 1982, 840; *BayVGH*, BayVBl 1999, 594; *Klaus-Ludwig Haus*, Verkehrsverwaltungsrecht § 59, Rz. 52, 54, § 57, Rz. 1–4; *Schurig*, § 46, Anm. 2.2.

der Verkehrsfreiheit nicht hinweg, weil diese nur im Rahmen des straßenrechtlich zugelassenen Gemeingebrauchs gilt, d. h. nur soweit, wie die Widmung einer Straße reicht.

4. Sonstige betroffene Rechtsmaterien

Das Pflichtversicherungsgesetz verpflichtet den Halter eines Kraftfahrzeugs, eine Haftpflichtversicherung dafür abzuschließen (§§ 1 und 5 I PflVG). Eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO kann davon nicht befreien. Insbesondere bleibt die Strafvorschrift des § 6 PflVG unberührt.

Das StVG normiert, dass derjenige, der ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Raum führen will, dafür einer Fahrerlaubnis bedarf (§ 2 StVG). Der Segway lässt sich nicht unter eine der Kategorien des Ausnahmekatalogs in § 4 FeV subsumieren. Demzufolge ist eine Fahrerlaubnis zum Führen des Segway erforderlich, die im Saarland vorgesehene Mofa-Prüfbescheinigung reicht nicht. Auch davon – und von der zugehörigen Strafvorschrift in § 21 StVG – kann eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO nicht befreien.

III. Ausblick

Das straßenverkehrsrechtliche Problem der Einordnung neuartiger Fahrzeugtypen ließe sich dauerhaft beheben, wenn die bisherige technische Aufteilung der Verkehrsräume nach der Art des benutzten Verkehrsmittels (Fußwege den Fußgängern, Radwege den Radfahrern, die allgemeine Fahrbahn den Fahrzeugen) aufgegeben und durch eine soziale nach **Verträglichkeitsgesichtspunkten** ersetzt würde. Die bisherige Aufteilung nach Verkehrsmitteln geriet schon in der Vergangenheit an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit und konnte nur durch immer neue Aufweichungen den Bedürfnissen angepasst werden³⁵. So dürfen etwa einspurige Fahrräder mit Anhängern und mehrspurige Fahrräder nach der VwV-StVO etwaige Radwegebenutzungspflichten ignorieren³⁶, obwohl diese Regelung rechtssystematisch in die StVO gehört und nicht in die VwV. Eine Aufweichung des Systems liegt auch in der geplanten Einführung des Inliner-Verkehrsschildes, mit dem Fußgänger StVO-gerecht auf Nicht-Fußgängerverkehrsflächen geschickt werden sollen³⁷. Da auch in Zukunft immer wieder mit technischen Neuerungen gerechnet werden muss, die sich nicht oder nur schwer in das starre Regelwerk des bisher geltenden Kraftfahrzeug-/Fahrräder-/Fußgänger-Systems einordnen lassen, bietet sich eine straßenverkehrsrechtliche und wegerechtliche Aufteilung der Verkehrsräume nach Geschwindigkeiten, dynamisch-individuellem Flächenverbrauch³⁸ und Verträglichkeit an. Die meisten Schwierigkeiten lassen sich damit endgültig beseitigen, jedenfalls aber würden damit alle neuen Erfindungen sofort klar einzuordnen sein³⁹.

Für den Straßenraum bedeutete das etwa:

Alles, was schneller als 20 km/h fahren will oder kann, darf auf der allgemeinen Fahrbahn fahren. Alles was langsamer als 20 km/h fahren will, aber sich schneller als 5 km/h fortbewegen will/kann, darf auf den früher sogenannten „Radverkehrsanlagen“ fahren/rollern/rollen/laufen. Alles, was langsamer als 5 km/h zu fahren/rollern/rollen bereit ist und auf Fußgänger Rücksicht nimmt, darf sich auf den früher sogenannten Gehwegen fortbewegen.

Mit der Zulassung des Segways gäbe es dann keine Probleme mehr. Auch die übrigen, vielfach völlig ungefährlichen und verträglichen exotischen Erscheinungen, die schon in der Vergangenheit von findigen Tüftlern immer wieder zur Fortbewegung ersonnen wurden und auch zukünftig ersonnen werden, hätten so eine Chance, unsere Mobilität zu erleichtern.

Denkbar wäre auch eine legislative Einstufung des Segway und ähnlicher Vehikel als Besonderes Fortbewegungsmittel im Sinne von § 24 II StVO und § 16 II StVZO. Dann dürfte er ohne Modifikationen am Fahrzeug auf Gehwegen benutzt werden, würde dafür aber die vom Hersteller angepriesenen Hauptvorteile gegenüber dem Zufußgehen – Schnelligkeit und Wendigkeit – einbüßen. Allerdings sind den nicht-muskelbetriebenen Rollstühlen bisher mit gutem Grund enge Grenzen gesetzt. Eine Aufweichung dieser Grenzen würde eine Umgehung des Fahrerlaubnisrechts bedeuten. Zu bedenken ist auch, dass **Gehwege** schon heute oftmals zu **schmal** sind, als dass sich der Fußverkehr sicher darauf abwickeln ließe⁴⁰. Jede Freigabe der Gehwegflächen – sei es über eine grundlegende Änderung der StVO oder über eine Einstufung des Segway als Besonderes Fortbewegungsmittel – muss daher zwangsläufig dazu führen, dass gleichzeitig die Fußverkehrsflächen räumlich erheblich ausgedehnt werden.

Auch **Radverkehrsflächen** haben aus Sicherheitsgründen verwaltungsrechtlich **festgelegte Mindestmaße**, die unter anderem von den vor Ort „gewünschten Verkehrsbedürfnissen“ abhängig sind⁴¹. Werden auf benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen mit dem Segway weitere Verkehre zugelassen, hat das zur Konsequenz, dass sie deswegen in der Regel nicht mehr „unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit“ sind. Die Benutzungspflicht muss dann aufgehoben werden.

Zu berücksichtigen sind bei einer Neuregelung auch **verfassungsrechtliche Vorgaben**. Die Rechtswissenschaft widmet sich intensiv der Frage, ob es denn ein „Grundrecht auf Mobilität“ gibt⁴². Im Blickfeld der Untersuchungen lag dabei bisher fast ausschließlich die Mobilität der Kraftfahrer. Deren Grundrechtsschutz gegenüber hoheitlichen Verkehrsbeschränkungen wird untersucht. Ergebnis der Untersuchungen ist im Wesentlichen, dass mehrere grundrechtlich verbürgte Freiheiten einen Kern haben, der sich ohne Mobilität nicht ausüben lässt. Der Schutz der Teilnahme am

35 Radverkehr fand bis 1976 und findet seit 1997 regelmäßig auf der allgemeinen Fahrbahn statt, aber auch auf Radwegen und im Bereich von „Radfahrer-frei“-Beschilderungen auch auf Fußwegen und zeitlich begrenzt in Fußgängerzonen. Mofas mussten von 1971 bis 1988 Radwege benutzen, durften das vorher und dürfen dies seither hingegen nur bei besonderer Beschilderung. Pedelecs und Elektromotorfahrräder sind bis heute trotz Leichtmofa-Verordnung straßenverkehrsrechtlich nicht sauber geregelt. Die Rechtsprechung zur Einrichtung von Fußgängerzonen füllt Bände.

36 VwV II.2. Rz. 23 zu § 2 IV 2 StVO.

37 Zusatzzeichen 1020-13 „Inline-Skaten frei“ zu den Zeichen 237, 241, 244.1 gemäß § 31 StVO in der vom Bund-Länder-Fachausschuss StVO/OWi seit 1/2005 befürworteten Fassung.

38 Dieser ergibt sich aus der Summe von Schritt- bzw. Fahrzeuglänge und Anhalteweg multipliziert mit der Spurbreite. Er ist schon bei niedrigen Geschwindigkeiten prägender Faktor für die Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmern: *Markus Schmidt*, Eingebaute Vorfahrt, Frankfurt 2002, 33 ff, 363 ff, 377 ff.

39 Versicherungsrechtlich und führungsscheinrechtlich mag die Unterscheidung nach Motor ja/nein gelten.

40 Die Mindestmaße für sichere Fußverkehrsanlagen sind in den EFA 2002 (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Ausgabe 2002) der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*, Köln 2002, angeführt.

41 VwV II.2.a) zu § 2 IV 2 StVO.

42 *Sendler*, DÖV 1974, 217; *Stefan Hügel*, Dritte als Betroffene verkehrsberuhigender Maßnahmen, Berlin 1991; *Herzog* in 30. VGT 1992, 25 (32); *Ronellenfisch*, DAR 1992, 321; *Ronellenfisch*, DAR 1994, 7; *Sendler*, NJW 1995, 1468; *Ossenbühl*, NuR 1996, 53; *Anne Röthel*, Grundrechte in der mobilen Gesellschaft, Berlin 1996; *Guy Beaucamp*, Innerstädtische Verkehrsreduzierung mit ordnungsrechtlichen und planungsrechtlichen Mitteln, Baden-Baden 1997, 54f, 177–225; *Lüble*, RuP 1998, 231; *Philipp Boos*, Der kommunale Straßenverkehrsplan, Baden-Baden 2001, 139–155; *Brenner*, DAR 2001, 559; *Papier*, DAR 2002, 532.

Straßenverkehr ist daher jedenfalls durch das Auffanggrundrecht der „allgemeinen Handlungsfreiheit“ gewährleistet⁴³. Konsequenz auf die verschiedenen Grundrechte der Kinder und Jugendlichen übertragen bedeuten die Ergebnisse und Argumentationen jener Untersuchungen aber auch, dass auch diese ein Grundrecht haben auf eigene Mobilität im öffentlichen Raum inklusive des Auslebens ihres altersgemäßen Bewegungsdrangs und inklusive eines kommunikativen Aufenthaltes und Gemeingebrauchs⁴⁴. Dass diese Nicht-Autofahrer nach der gesicherten Rechtsdogmatik geradezu zwingend ihre Grundrechte – also die auf Leben und körperliche Unversehrtheit, aber auch die auf Teilhabe am kommunikativen Gemeingebrauch und das auf Kontakt nach außen – zur Begründung von Schutzpflichten reklamieren können, wird von der Rechtswissenschaft zwar bisher „oft vernachlässigt“⁴⁵. Das ändert aber nichts am Befund. Kindlicher Bewegungs- und Aufenthaltsraum muss ebenso erhalten bleiben oder zurückgewonnen werden wie der der Senioren.

IV. Zusammenfassung

1. Die vom Saarland angekündigten Ausnahmegenehmigungen für den Segway sind rechtswidrig. Der Segway ist nach geltendem Recht nicht zulassungsfähig.
2. Erteilte Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO befreien nicht von wegerechtlichen Vorschriften oder solchen des Fahrerlaubnisrechts.
3. Die Aufteilung der Straßenräume nach der Art des benutzten Verkehrsmittels weicht auf. Sie sollte de lege ferenda zu Gunsten einer Aufteilung nach Geschwindigkeiten und Verträglichkeiten aufgegeben werden. ■

43 *Papier*, aaO [o. Fn. 42], 533.

44 Umfassend: *Kettler*, Grundrecht auf Mobilität, Berlin 2005.

45 *Boos*, aaO [o. Fn. 42], 156. *Murswiek* bedauert in *Sachs*, GG, Art. 2, Rz. 203, dass selbst die unmittelbare Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer „als Verfassungsproblem kaum diskutiert“ werde.

Sebastian Lube und Marco Athen, Osnabrück

Fahrschul Ausbildung quo vadis?*

I. Problemaufriss

Fahrlehrer sowie Fahrschulen an sich befinden sich oftmals in der Misere, den richtigen Spagat zwischen kollegialen, kumpelhaften Verhältnis zu ihren Fahrschülern zu finden und die notwendige Ausbildung zu gewährleisten. Denn die Von-Mund-zu-Mund-Propaganda der Fahrschüler dürfte gerade bei den überwiegend noch Schulpflichtigen oder Auszubildenden einen nicht unerheblichen Teil der Werbung der Fahrschulen einnehmen, die nur dann effektiv betrieben werden kann, wenn Fahrschüler zufrieden sind. Fahrlehrerverbände¹ beklagen deshalb mitunter, dass heutige Fahrschüler es einerseits als vorzugswürdig empfinden, von den Fahrlehrern vorzeitig in den freien Nachmittag oder Abend entlassen zu werden, andererseits Eltern ihren Kindern vorgeben, die Fahrschule möglichst kostengünstig zu durchlaufen.

Fahrlehrer müssen damit grundsätzlich die richtige Balance zwischen der Zufriedenstellung ihrer Schützlinge und der Gewährleistung der Unterrichtsziele finden. Doch liegt es dabei auf der Hand, dass die Unterrichtszeit antiproportional zu der Auslastung der Fahrschule verläuft, denn bei allen Ausbildungszielen im Blick sind ökonomische Interessen der Fahrschulen selbstredend zu berücksichtigen.

Fahrschulen pflegen zu Recht häufig bei der Erlangung der Führerscheinklasse B die Praxis, die (theoretischen) Themen zyklisch abzuarbeiten und schreiben aber den Fahrschülern vor, **sämtliche Themenbereiche** zu besuchen. Da Unterrichtszeiten oftmals an die Zeiten von Schülern angepasst sind, mag dies für diese weniger Probleme bereiten, als das für Berufstätige der Fall ist. Wird ein Thema verpasst, so führt das mitunter dazu, dass auf dieses gewartet werden muss, um alle Themen systematisch abzuhaken. Dass diese Praxis dazu geeignet ist, die theoretische Ausbildung in die Länge zu ziehen und dafür sorgt, dass Fahrschüler sich wahrheitswidrig von „Freunden“ in die Unterschriftenliste eintragen lassen, versteht sich nicht nur per se, es dürfte auch von den Fahrschulverbänden mit Missmut beäugt werden. Den Verfassern ist überdies bekannt geworden, dass Fahrschulen u. U. diesem Problem mit (kostenpflichtigen!) Zusatzterminen in Einzelstunden begegnen. Weil – wie oben gesehen – **ökonomische Interessen** der Fahrschulen auf der Hand liegen, ist es Ziel dieses Beitrags die rechtliche Auseinanderset-

zung mit der Problematik darzustellen (II.) und deutlich zu machen, welche Praxis der Fahrschulen damit in concreto als rechtmäßig angesehen werden kann und welche nicht hinnehmbar ist (III.).

II. Rechtliche Betrachtungsweise

Es gilt deshalb, sich der Problematik juristisch zu nähern und dafür die einschlägigen Regelungen und deren Bedeutung sowie Interpretation zu erläutern.

1. Ziel der Ausbildung

Gemäß § 1 I 2 Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO)² ist die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung sekundäres Ziel der Ausbildung. Das ergibt sich aus dem Wortlaut „außerdem“, der verdeutlicht, dass primäres Ziel § 1 I 1 FahrschAusbO ist, der wiederum durch Absatz 2 inhaltlich ausgefüllt wird. § 1 II FahrschAusbO nennt enumerativ die Verkehrsverhaltensweisen, die vermittelt werden sollen. Noch keine Auskunft liefert § 1 FahrschAusbO in seiner Gänze darüber, welches Mittel zum Erreichen des Ziels geeignet ist. § 3 FahrschAusbO verwebt die Ausbildung nun inhaltlich mit den Zielen dieser Verordnung.

2. Theoretische Ausbildung

Innerhalb der Ausbildung wird zwischen dem theoretischen und praktischen Teil gemäß § 2 S. 1 FahrschAusbO unterschieden. Dabei hat sich die theoretische Ausbildung gemäß § 3 I 1 FahrschAusbO an den in § 1 FahrschAusbO genannten Zielen zu orientieren. Durch § 3 I 2 FahrschAusbO wird zudem verdeutlicht, dass hinsichtlich der inhaltlichen Gestaltung auf die Zielerreichung geachtet werden muss. Fraglich ist dabei, ob eine zyklische Aneinanderreihung der Ausbil-

* Der Verfasser *Lube* ist juristischer Mitarbeiter der Sozietät Dr. Hermanns & Partner, Osnabrück. Der Verfasser *Athen* ist Hilfskraft am Institut für Kommunalrecht bei Prof. Dr. Jörn Ipsen.

1 Vgl. für einen Überblick über die Fahrlehrerverbände: <http://www.fahrlehrerverbaende.de>.

2 Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 18. 8. 1998 (BGBl. I S. 2307, 2335); zuletzt geändert durch: Artikel 2 der Verordnung vom 9. 8. 2004 (BGBl. I S. 2092).