Stellungnahme

des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) e.V.

9.8.2024

Referentenentwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“

Schreiben des BMDV vom 16.07.2024 (Aktenzeichen StV24/752.1/16)

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V. bedankt sich für die Einladung zur Verbändeanhörung vom 16.07.2024 und beantwortet diese wie folgt:

Gesamtwertung

Die Vorhaben aus dem Referentenentwurf werden als ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vereinfachung der Verkehrsregeln vom DVR begrüßt.

Ein Teil der vorgeschlagenen Änderungen deckt sich mit den 2023 beschlossenen Empfehlungen des DVR zur Überarbeitung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV),[1] insbesondere:

- Verpflichtende Fahrtrichtungsanzeiger und Anzeige der Wirksamkeit der Fahrtrichtungsanzeiger für die Nutzenden,
- Anforderung an Seitenständer, die vor Fahrtantritt automatisch einklappen müssen,
- Übertragung der Verhaltensregeln aus der eKFV in die StVO und Angleichung der Regeln zur Nutzung von Verkehrsflächen an den Radverkehr.

Eine Überführung der bisher in der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung enthaltenen Verhaltensregelungen in die Straßenverkehrs-Ordnung stellt sicher, dass sich Verkehrsteilnehmende in einem allgemein bekannten Regelwerk über die korrekte Teilnahme am Straßenverkehr mit den in Rede stehenden Fahrzeugen informieren können. Zudem ist es notwendig, die Regelungen für die Nutzung des Verkehrsraums mit Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) an die entsprechenden Regelungen für den Radverkehr anzupassen, um Klarheit für die Nutzenden zu schaffen. Insofern ist zu begrüßen, dass Ausnahmen von diesem Grundsatz

[1] Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss „Sichere Teilnahme am Straßenverkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen“ vom 27.04.2023 (https://www.dvr.de/ueber-uns/beschluesse/sicher-strassenverkehr-elektrokleinstfahrzeugen).

Deutscher
Verkehrssicherheitsrat (DVR) e. V.
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

T: +49 (0) 30 22 66 771 0
F: +49 (0) 30 22 66 771 29
E: info@dvr.de
W: www.dvr.de

Amtsgericht Charlottenburg
VR 38791 B
St.-Nr.: 27/663/65616
USt-IdNr.: DE122276461

Commerzbank AG
IBAN: DE50 3708 0040 0222 3181 00
BIC: DRESDEFF370

aufgrund lokaler Bedingungen von den Kommunen angeordnet und mit dem entsprechenden Zusatzzeichen eindeutig und verständlich kenntlich gemacht werden müssen. Dafür muss jedoch die Möglichkeit einer eindeutigen Beschilderung vorhanden sein. Hier sieht der DVR Nachbesserungsbedarf. Damit die Kommunen im Lichte der Auswirkungen der geplanten Änderungen bezüglich eKF die bestehenden Anordnungen mit Radverkehrsbezug überprüfen und bei Bedarf anpassen können, wird ihnen eine Übergangsfrist von einem Jahr eingeräumt. Dies ist folgerichtig.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass aus Sicht des DVR Elektrokleinstfahrzeuge ausschließlich auf vorhandenen Radverkehrsanlagen genutzt werden sollten. Ausschließlich dem Fußverkehr vorbehaltene Flächen sollten weder für den Radverkehr noch für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen freigegeben werden.

Kritisch bewertet der DVR die Streichung des Evaluationsauftrags. eKF ergänzen das Verkehrsgeschehen durch eine recht neue Fortbewegungsart auch weiterhin, mit möglicherweise dynamischer Entwicklung, die z.B. vom Erfolg oder Misserfolg von Geschäftsmodellen der Sharing-Anbieter und von den Rahmenbedingungen seitens der Kommunen abhängt. Die Auswertung der Unfallstatistik legt nahe, die Verkehrsteilnahme mit eKF im Sinne der Vision Zero weiterhin engmaschig zu beobachten und zu evaluieren, um ggf. auch über das Verkehrsrecht reagieren zu können. Dies ist auch im Lichte der Einführung des neuen §14a „Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte“ geboten.

Des Weiteren fordert der DVR, die Ausnahme der eKF von der Gefährdungshaftung in § 8 Nr. 1 StVG zu streichen.[2]

Im Einzelnen

1. **Zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung**

Zu § 5 eKFV: Anforderungen an lichttechnische Einrichtungen

Zu § 5 Abs. 1

Da es sich bei Elektrokleinstfahrzeugen um Kraftfahrzeuge handelt, die über eine eigene Batterie verfügen, sollten die lichttechnischen Einrichtungen stets fest angebracht und nicht abnehmbar sein. § 67 Absatz 2 Satz 4 der StVZO sollte daher nicht für Elektrokleinstfahrzeuge gelten.

Anbauhöhen lichttechnischer Einrichtungen sind für Elektrokleinstfahrzeuge bislang nicht beschrieben und sollten in der Verordnung ergänzt werden.

Auf Geh- und Radwegen abgestellte oder umgestürzte Elektrokleinstfahrzeuge von Sharing-Anbietern stellen insbesondere bei Dunkelheit eine potenzielle Gefahr für zu Fuß Gehende und Radfahrende dar. Um die Wahrnehmbarkeit für andere Verkehrsteilnehmende zu

[2] Vgl. auch Empfehlungen des 60. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2022, Arbeitskreis VI.

erhöhen, sollte daher eine verpflichtende Regelung geschaffen werden, auf Gehwegen geparkte Elektrokleinstfahrzeuge erkennbar zu illuminieren – beispielsweise in Form eines energiesparsamen Standlichts, welches nach dem Abstellen im öffentlichen Verkehrsraum automatisch aktiviert wird.

Es wird die Ergänzung um einen Abs. 6 vorgeschlagen:

> (6) *An einem Elektrokleinstfahrzeug sind nach vorn wirkende Begrenzungsleuchten (Standlicht) für weißes Licht und nach hinten wirkende Begrenzungsleuchten (Standlicht) für rotes Licht zulässig. Das Standlicht ist automatisch zu aktivieren, sobald das Fahrzeug auf Gehwegen abgestellt wird und muss spätestens mit Fahrtbeginn automatisch deaktiviert werden.*

Zu § 5 Abs. 4

„Bei einspurigen Elektrokleinstfahrzeugen ist die Ausrüstung mit nach vorne und nach hinten wirkenden Fahrtrichtungsanzeigern entsprechend § 67 Absatz 5 Satz 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschrieben, bei mehrspurigen Elektrokleinstfahrzeugen ist diese zulässig.“

Im Sinne der Einheitlichkeit sollte aus Sicht des DVR die Pflicht zur Ausrüstung mit Fahrtrichtungsanzeigern für alle Elektrokleinstfahrzeuge gelten. Zudem könnte beispielsweise auch bei dreirädrigen Elektrokleinstfahrzeugen die Fahrstabilität beim Geben eines Handzeichens gefährdet sein.

Zu § 7 eKFV: Sonstige Sicherheitsanforderungen
Nr. 11 (neu eingefügt)

Der DVR begrüßt, dass seine Empfehlung, das Fahren mit ausgeklapptem Seitenständer zu verhindern, im vorliegenden Entwurf umgesetzt wurde. Der Seitenständer muss vor Fahrtantritt automatisch eingeklappt werden.

Zur Aufhebung der §§ 9 bis 13 eKFV

Die Übertragung der Verhaltensregeln aus der eKFV in die StVO ermöglicht es den Verkehrsteilnehmenden, sich in einem allgemein bekannten Regelwerk darüber zu informieren, wie sie sich bei der Nutzung von eKF richtig verhalten.

Zu § 15 eKFV: Übergangsbestimmungen

Auch die geänderte eKFV sollte hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Zielsetzung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auf wissenschaftlicher Basis evaluiert werden. Dies ist auch

im Lichte der Einführung des neuen §14a „Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte“ geboten.

Bei der Evaluation sollten u.a. auch Aspekte wie Maße und Gewichte, Fahrstabilität, Sichtbarkeit lichttechnischer Einrichtungen, Wirksamkeit der Abstellregelungen, Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Ähnlichem sowie die Wirksamkeit zeitunabhängiger Miettarife zur Minderung des Zeitdrucks bei Elektrokleinstfahrzeug-Fahrenden berücksichtigt werden und die Unfallentwicklung in den Mittelpunkt gestellt werden. Auch die Helmtragequote sollte bei einer Evaluation erhoben werden.

Statt der Streichung von Abs. 4 schlägt der DVR die folgende Anpassung vor:

> *(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr überprüft die vorliegende Verordnung spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Zielsetzung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, basierend insbesondere auf den Ergebnissen einer wissenschaftlichen Begleitung, insbesondere in Hinblick auf die Unfallentwicklung, die Helmtragequote, die Wirksamkeit der Abstellregelungen, der Sichtbarkeit lichttechnischer Einrichtungen sowie der Wirksamkeit von Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss.*

2. Zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Zu lfd. Nr. 141.4
Vorschriftswidrige Gehwegnutzung

Fraglich ist, ob die geringen Regelsätze bei der Erteilung von Verwarnungsgeldern beim unerlaubten Befahren von Fußverkehrsflächen eine ausreichend präventive Wirkung entfalten können. Im Sinne der kurz vor dem vorliegenden Referentenentwurf als Entwurf vorgelegten Nationalen Fußverkehrsstrategie sollte eine Anhebung der Regelsätze, insbesondere bei den qualifizierten Tatbeständen (mit Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung) geprüft werden.

Zudem ist es aus Sicht des DVR nicht nachvollziehbar, warum das vorschriftswidrige Befahren von beschilderten Gehwegen mit dem Fahrrad oder dem Elektrokleinstfahrzeug (lfd. Nr.141.4) nur mit Regelsätzen von 25-40 EUR geahndet wird, während für die vorschriftswidrige Nutzung unbeschilderter Gehwege (lfd. Nr. 2) Regelsätze von 55-100 EUR vorgesehen sind. Da in beiden Fällen dasselbe Gefährdungspotenzial anzunehmen ist, sollte hier eine Angleichung erfolgen. Es sollten jeweils die höheren Regelsätze aus lfd. Nr. 2 angewendet werden.

Zu lfd. Nr. 238 b und c
Mitnahme von Personen und Mitnahme von Anhängern

Diese Verstöße als fahrlässig zu werten, ist nicht nachvollziehbar. Sie sollten entsprechend in den Vorsatzteil überführt werden und nicht unterhalb der Verwarnungsgeldschwelle sanktioniert werden.

Bei der Mitnahme von Personen kann das Fahrzeug fahrphysikalisch nicht mehr sicher geführt werden und die mitgenommene Person wird damit gefährdet. Daher erscheint für die Mitnahme von Personen wegen der besonderen Gefahr ein Regelsatz von 60 EUR in Verbindung mit einem Punkt im Fahreignungsregister verhältnismäßig.

Die Mitnahme von Anhängern sollte entsprechend mit einem Regelsatz von 50 EUR sanktioniert werden.

Auf die immer wieder erhobene Forderung des DVR, die Sanktionen gegen Verkehrsverstöße gefährdungsorientiert auszurichten und ein verhältnismäßiges Gesamtgefüge herzustellen, sei an dieser Stelle hingewiesen.

Vgl. auch: Sanktionierung von Verstößen gegen § 12 StVO, Abs. 7 (neu), nachfolgend.

3. Zur Änderung der Straßenverkehrsordnung

Zu § 12 StVO: Halten und Parken
Absatz 7 (neu eingefügt)

„Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen gelten die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend.“

Diese Norm ist unverständlich und der bloße Verweis auf die Rechtsprechung im Begründungsteil nicht praxisgerecht. Die Verkehrsteilnehmenden müssen die wesentlichen Vorschriften in der StVO nachlesen können, ohne einen Rechtsanwalt befragen zu müssen. Der Verordnungsgeber sollte für einen verständlichen und sachgerechten Wortlaut sorgen:

Fahrräder werden nicht geparkt, sondern abgestellt. Dezidierte Abstellvorschriften für Fahrräder sucht man in der StVO vergeblich. Das führt zur Fragestellung, ob die Parkvorschriften für Fahrzeuge aus § 12 StVO gemeint sind. Dem Wortlaut nach müssten diese einschlägig sein, da nur § 12 Absätze 3a und 3b StVO Kraftfahrzeuge adressieren und somit Fahrräder – als Fahrzeuge gem. § 1 StVG – von den übrigen Absätzen erfasst sein müssten. (§ 12 Abs. 4 StVO regelt das Parken auf dem Seitenstreifen bzw. Fahrbahnrand und in § 13 Abs. 1 und 2 StVO wird es mit dem Lösen eines Parkscheins bzw. dem Hinterlegen einer Parkscheibe absurd.)

Hier sollten also explizite Abstellvorschriften im Rahmen der Nutzung von Fahrrädern und eKF eingeführt oder das Abstellen, abgesehen vom Rücksichtnahmegebot sowie Behinderungsverbot aus § 1 StVO, ungeregelt bleiben.

Angeraten wäre jedoch, das in der Praxis gefährdende „wilde“ Abstellen von eKF auf Fuß- und Radverkehrsflächen mit einem deutlich höheren Regelsatz zu sanktionieren (derzeit 20 EUR mit Behinderung und 30 EUR mit Gefährdung). Vorgeschlagen wird ein Regelsatz von 55 EUR für das Parken mit Behinderung und 60 EUR für das Parken mit Gefährdung, das mit der Eintragung eines Punktes im Fahreignungsregister gekoppelt werden sollte.

Zu § 23 StVO: Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden
Absatz 3

Zusätzlich zu Pedalen und Fußrasten sollte hier die Standfläche (Trittbrett) ergänzt werden, um eKF zu berücksichtigen.

Zu § 39 StVO: Verkehrszeichen
Absatz 7a (neu eingefügt)

Die Angleichung der Regeln zur Nutzung von Verkehrsflächen an die des Radverkehrs kann grundsätzlich mehr Klarheit für die Verkehrsteilnehmenden schaffen.

„(7a) Soweit auf Verkehrszeichen das Sinnbild „Radverkehr“ gezeigt wird, gilt es für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend. […]“

Die im neu hinzugefügten Absatz 7a vorgeschlagene Formulierung zur Erweiterung der Bedeutung des Sinnbilds Radverkehr, das künftig auch bei Zusatzzeichen Elektrokleinstfahrzeuge einschließen soll, führt jedoch aus Sicht des DVR zu Problemen in der praktischen Umsetzung. Deshalb sollten hier statt „Verkehrszeichen“ die Begriffe Gefahr-, Gebots- oder Verbotszeichen verwendet werden. Wie soll z.B. sichergestellt werden, dass die Verkehrsteilnehmenden eindeutig wissen, was gemeint ist, wenn ein Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ nicht gleichzeitig auch für E-Scooter freigegeben werden soll?

Vor diesem Hintergrund sollte bei den Zusatzzeichen weiterhin die Unterscheidung zwischen Elektrokleinstfahrzeugen und Radverkehr bestehen bleiben, um es den Kommunen zu ermöglichen, Entscheidungen anhand der Bedingungen vor Ort allgemein verständlich anordnen zu können.

Abgesehen davon sollten aus Sicht des DVR Elektrokleinstfahrzeuge ausschließlich auf vorhandenen Radverkehrsanlagen genutzt werden. Reine Fußverkehrsflächen sollten weder für den Radverkehr noch für eKF freigegeben werden.

Stattdessen sollten im Sinne der Verkehrssicherheit die Verkehrsarten getrennt werden. In diesem Zusammenhang verweist der DVR auf seine Ausgabe der Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider zur Frage geeigneter Führungsformen von Rad- und Fußverkehr.[3]

[3] Vgl. DVR-Themenserie „Rad- und Fußverkehr – gemeinsam oder getrennt? (https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit-fuer-Entscheider_Rad-und-Fussverkehr-zusammen-oder-getrennt.pdf).

Des Weiteren ist zu begrüßen, dass die Änderungen der StVO erst ein Jahr später als andere Inhalte der Verordnung zur Änderung der eKFV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in Kraft treten sollen. Diese Übergangsfrist soll es den Kommunen ermöglichen, im Lichte der Auswirkungen der geplanten Änderungen bezüglich eKF die bestehenden Anordnungen mit Radverkehrsbezug zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Dafür muss jedoch die Möglichkeit einer eindeutigen Beschilderung vorhanden sein.

4. Zur Gefährdungshaftung:

Die auf 20 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit dieser Kraftfahrzeuge allein begründet nicht ausreichend die bestehende Ausnahme von der Halterhaftung für die Betriebsgefahr und bürdet Geschädigten in der Praxis unnötigerweise die Hürde des Verschuldensnachweises auf. Der Vergleich mit abgestellten Kfz und Anhängern zeigt, dass die Gefährdungshaftung auch für die vergleichsweise langsam fahrenden eKF – mit Geschwindigkeitsdifferenzen zum Fußverkehr, schnellerem Radverkehr und schnelleren Kfz unter den Bedingungen der hohen Verkehrsbelastung gerade in Ballungszentren angezeigt ist.[4] Insbesondere zeigt das Unfallgeschehen mit fahrenden und abgestellten eKF, dass eine Betriebsgefahr in der verkehrlichen Praxis augenscheinlich vorhanden ist. Vor diesem Hintergrund fordert der DVR, die Ausnahme der eKF von der Gefährdungshaftung in § 8 Nr. 1 StVG zu streichen.[5]

[4] Vgl. zum Beispiel Looschelders in 60. Deutscher Verkehrsgerichtstag: Veröffentlichung der auf dem 60. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 17. Bis 19. August 2022 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen. Hamburg 2022. (S. 145 ff.)

[5] Vgl. auch Empfehlungen des 60. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2022, Arbeitskreis VI.