FUSS e.V. · Exerzierstr. 20 13357 Berlin

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat StV 24
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
ref-stv24@bmdv.bund.de

Berlin, 30. Juli 2024

Stellungnahme des FUSS e.V. zum Entwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Gelegenheit, zur geplanten Novellierung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV), StVO und BKatV Stellung zu nehmen.

Für diese Novellierung können und sollten Konsequenzen aus den Erfahrungen aus mehr als fünf Jahren eKFV gezogen werden. Die wichtigsten:

1. Es werden etwa 200-mal mehr Wege und Etappen zu Fuß zurückgelegt als mit eKF. Diese sind ein Nischenprodukt, das aber behindert und gefährdet - besonders im Sharing.
2. Die Infrastruktur des Fußverkehrs ist bereits stark eingeschränkt durch zu schmale Gehwege, legales und illegales Gehwegparken sowie Sondernutzungen. Sie kann nicht auch noch stehende, liegende und fahrende eKF aufnehmen.
3. Es gibt nach allen Erfahrungen nur eine Möglichkeit, das störende, besonders für Blinde sehr gefährliche Abstellen von Sharing-eKF zu beenden: Sie dürfen im Gehbereich allenfalls auf markieren Flächen abgestellt werden.
4. Die Regeldisziplin beim Fahren mit eKF ist sehr gering, insbesondere werden immer wieder Gehwege missbraucht. Hiergegen braucht es wirksame Sanktionen.

Leider greift der vorliegende Referentenentwurf zur Novellierung der eKFV all dies nicht auf. Er erweckt im Gegenteil den Eindruck, als sei er ohne Beachtung der existierenden und drohenden Beeinträchtigungen des Fußverkehrs verfasst:

FUSS e.V. Fußgängerschutzverein und Fachverband
Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20
13357 Berlin
Vereinsregister: 8298 B
Amtsgericht Berlin-Charlottenburg

Tel: 030 / 492-7473
Fax: 030 / 492-7972
Email: info@fuss-ev.de
Webseite: www.fuss-ev.de
Postbank Berlin
IBAN DE74 1001 0010 0226 2651 06

1. Nach dem im Referentenentwurf geplanten § 39 StVO Abs.7a soll das Sinnbild „Radverkehr“ auf Verkehrszeichen auch für Elektrokleinstfahrzeuge gelten. Dieses Zusatz-Verkehrszeichen 1022-10 ist an zahlreichen Gehwegen und Fußgängerzonen angebracht und gilt bisher nur für Fahrräder, nicht für Elektrokleinstfahrzeuge.

   Eine Ausweitung auf eKF lehnen wir strikt ab. Die Bedrängung und Verunsicherung von Gehenden würde weiter zunehmen. Zudem sind heute viele Wege mit diesem Schild zum Radfahren freigegeben, obwohl das nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und für Radverkehrsanlagen (ERA) nicht sein dürfte.

   Die Regelung ist schon für de Radverkehr in sich unlogisch: Einerseits darf man fahren, andererseits ist Schritttempo vorgeschrieben, man kann also sein Rad auch ohne zusätzlichen Zeitaufwand schieben. Ein Fahr-Recht in Schritttempo braucht es nicht. Weil diese Unlogik Radfahrenden nicht vermittelbar ist, wird die Schritttempo-Regel massenhaft gebrochen. Mit E-Scootern würde sich das weiter verschärfen. Fazit: die „Rad frei“-Regelung mit Schritttempo kann zumindest innerorts schadlos abgeschafft werden. Keinesfalls sollte dagegen, wie im Referentenentwurf vorgesehen, die in sich unstimmige Regelung auch noch auf einen weiteren Fahreugtzyp ausgedehnt werden.

2. Nach § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO müssen Kraftfahrzeuge beim Überholen von Fußgängern einen Seitenabstand von 1,5 Metern einhalten – auch E-Scooter. Der Referentenentwurf will sie ausdrücklich von der Pflicht ausnehmen: In die Abstands-Vorschrift sollen die Worte eingefügt werden: „ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge“.

   Wir lehnen diese Änderung ab. Sie verschlechtert die Sicherheitslage und das Sicherheitsgefühl. Notwendig ist nicht, E-Scooter auszunehmen, sondern zusätzlich Radfahrer einzubeziehen. Gerade deren Interessenverbände setzen sich ja vehement für ausreichende Abstände ein, wenn Schnellere Langsamere überholen. Deshalb sollten die beiden Wörter „ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge“ ersetzt werden durch „sowie Fahrräder“.

3. Der Satz in § 11 Abs. 5 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung eKFV: „Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen gelten die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend“ soll laut Referentenenttwurf wörtlich zum neuen § 12 Abs. 7 Satz 2 StVO werden.

   Der Satz in der eKFV erlaubt es seit 2019, E-Scooter auf Gehwegen abzustellen. Durch diese Erlaubnis sind sie zu einem multiplen Verkehrshindernis geworden. Alle Menschen zu Fuß sind behindert. Insbesondere blinde und sehbehinderte

Menschen erleiden immer wieder schwere Verletzungen, weil ihnen E-Scooter im Weg stehen und liegen.

Der Referentenentwurf nutzt nicht die Chance, das 2019 geschaffene Alltags-Chaos in vielen Städten zu beenden. Wir fordern dies dringend und schlagen einen neuen § 12 Abs. 7 Satz 2 StVO vor: „Fahrräder und Elektrokleinst-fahrzeuge dürfen ab 1.1.2026 auf Gehwegen, in Fußgängerzonen und anderen Flächen des Fußverkehrs nur noch auf hierfür markierten Flächen zum Verleih angeboten werden.“ Dazu braucht es zwei Festlegungen in den VwW-StVO:

- Diese Flächen müssen an Fahrbahnen oder Radwegen liegen und von dort direkt erreichbar sein, um nicht noch Gehwegfahrten dorthin zu provozieren.
- Der ungehinderte Begegnungsverkehr zu Fuß muss weiter gewährleistet sein (Analog zur Vorschrift zu Zeichen 315).

Damit wäre das Chaos zum Großteil behoben, wie Praxisbeispiele aus Berlin-Mitte und anderen Städten zeigen. Die Einrichtung fester Stellplätze für eKF kann durch Sondernutzungsabgaben oder durch Auflagen für Verleiher finanziert werden. E-Scooter könnten selbstverständlich auch am Fahrbahnrand abgestellt werden. Hierfür müssen Sharing-Fahrzeuge – falls nicht bereits gegeben – eine Beleuchtung für die Nacht aufweisen.

4. Der 2021 eingeführte Grünpfeil auf Blechschildern für Radfahrer soll laut Referentenentwurf für § 37 StVO Abs. 2.1 Satz 8 auch für Elektrokleinst-fahrzeuge gelten. Dies lehnen wir ab. Der Grünpfeil schwächt die Rot-Disziplin und gefährdet Gehende. Der Rad-Grünpfeil sollte aus unserer Sicht ebenso wie der Blechpfeil für Kfz abgeschafft und nicht auf E-Scooter ausgedehnt werden. Nach Erhebungen der Unfallforschung der UDV und der TU Dresden für Kfz missachten etwa 75 Prozent der Fahrenden die hier geltenden Regeln. Die Zahl der Unfälle ist deutlich höher als an Lichtsignalanlagen ohne Grünpfeil.

5. Im Bußgeld-Katalog sollen die Sätze für das unerlaubte Befahren von Gehwegen mit E-Scootern von heute15 auf 25 Euro steigen, mit Behinderung auf 25 Euro, Gefährdung auf 30 Euro und Sachbeschädigung auf 35 Euro. Das sind die Sätze für den Radverkehr.

   Der häufige Gehweg-Missbrauch durch Radverkehr zeigt, dass diese Summen nicht wirken. Darum schlagen wir für Fahrrad wie E-Scooter die Anpassung an die Sätze für PKW vor, die für den Basisverstoß ohne Behinderung oder Gefährdung 55 Euro betragen. Sollte auch dies nicht wirken, schlagen wir mittelfristig die Orientierung am französischen Bußgeldkatalog „Amende“ vor. Er sieht ein Bußgeld bis 135 Euro für illegales Gehwegfahren und -parken mit jedem Fahrzeug vor.

Abschließend stellt sich die Frage, aus welchem Grund Elektrokleinstfahrzeuge überhaupt zu Lasten des Fußverkehrs gefördert werden. Aus Zahlen der Plattform Shared Mobility lasst sich ableiten, dass auf rund 200 Wege und Etappen zu Fuß in Deutschland eine E-Scooter-Fahrt kommt. Die Mobilitätsbedeutung ist auch fünf Jahre nach der Einführung gering, die Gefährdung und Behinderung der Mehrheitsmobilität deutlich größer.

Ein noch stärkeres Gefährden und Einengen des Fußverkehrs durch E-Scooter wäre konträr zu den Zielen, die die Nationale Fußverkehrsstrategie verfolgen soll. Dessen Sicherheit und Leichtigkeit hat für die Menschen in Deutschland weit größere Mobilitätsbedeutung als das Interesse einer kleinen Minderheit, die zudem über mehr Mobilitätsalternativen verfügt als Menschen, die zum Gehen auf sichere Fußwege angewiesen sind.

Die künftigen Regeln für eKFV sollten dies berücksichtigen und Verhältnisse schaffen, die mit den vorgesehenen Zielen der Nationalen Fußverkehrsstrategie konsistent sind, statt sie zu konterkarieren.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Geschäftsführer