Stellungnahme

Gewerkschaft der Polizei
Bundesvorstand

Stellungnahme der Gewerkschaft der Polizei (GdP)

zum Entwurf des
Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)

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

Berlin, 09.08.2024
Abt. II – jg

Vorbemerkung

Bedauerlicherweise hat das BMDV – sicherlich aus Versehen – versäumt, die mit über 200.000 Mitgliedern mitgliederstärkste Polizeigewerkschaft hierzulande im Verbändeanhörungsverfahren zu beteiligen. Aufgrund der großen Praxisrelevanz des Vorhabens für unsere Mitglieder, nehmen wir aus Sicht der Gewerkschaft der Polizei (GdP) unaufgefordert zum Referentenentwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektro-kleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ Stellung, der den Verbänden mit Schrieben vom 16.07.2024 zugesandt wurde.

Zum Vorhaben an sich

Insgesamt registrierte die Polizei im Jahr 2023 in Deutschland 9 425 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden – das waren 14,1 % mehr als im Jahr zuvor (8 260 Unfälle). Dabei kamen insgesamt 22 Menschen ums Leben. Die Zahl der Todesopfer hat sich damit gegenüber 2022 verdoppelt, damals starben 11 Menschen bei E-Scooter-Unfällen. 1 220 Menschen wurden 2023 schwer verletzt und 8 911 leicht. 83,0 % der Verunglückten waren selbst mit dem E-Scooter unterwegs, darunter auch 21 der 22 Todesopfer. Nicht enthalten sind Unfälle, die durch unachtsam abgestellte E-Scooter verursacht werden. Zugleich zeigt sich allen Ortes: E-Scooter sind aus dem Straßenbild in Deutschland nicht mehr wegzudenken.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass das BMDV die Rechtsgrundlagen für Elektrokleinstfahrzeuge anpassen will.

Dem Vorhaben entnehmen wir sowohl kritikwürdige, als auch unterstützenswerte Elemente.

Im Einzelnen

Zur Änderung hinsichtlich der Fahrbahn- und Gehwegnutzung

Der Entwurf sieht vor, dass zukünftig auch Elektrokleinstfahrzeuge auf gemeinsam genutzten Fuß- und Radwegen fahren dürften.

Diesen Plan sehen wir kritisch. Schon heute ereignen sich jeden Tag heikle, teils sehr gefährliche Situationen auf Wegen, die gemeinsam von Fußgängern und Radfahrenden genutzt werden. Nun noch Elektrokleinstfahrzeugen zusätzlich die Nutzung dieser Wege zu erlauben, würde die Verkehrssicherheit gefährden.

Zu § 1 eKFV

Es ist zu begrüßen, dass der Verordnungstext in der Form angepasst wird, dass es sich um Kraftfahrzeuge mit einer bbH von mehr als 6 km/h handeln muss.

Allerdings bleibt die Problematik in Bezug zum Fahrerlaubnisrecht. § 4 Abs. 1 S. 2 FeV nimmt Elektrokleinstfahrzeuge nach § 1 eKFV von der Fahrerlaubnispflicht aus. E-Scooter mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h würden daher fahrerlaubnispflichtig werden, solche mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h jedoch nicht.

Daher wäre in dem Kontext zu überlegen, ob solche E-Scooter auch unter die eKFV subsumiert werden bzw. in der FeV eine entsprechende Klarstellung vorzunehmen ist.

Zu § 5 Abs. 4 eKFV

Es ist die Frage zu stellen, warum nur an einspurigen Elektokleinstfahrzeugen ein Fahrrichtungsanzeiger gefordert wird, an mehrspurigen aber nicht.

Zu §§ 9 – 14 eKV

Es ist zu begrüßen, dass die Verhaltensvorschriften nun direkt in die StVO gelangen.

Bleibt in dem Zusammenhang die Frage, warum man nicht alle Vorschriften, auch die der Technik in die entsprechende Verordnung, wie die StVZO mit aufnimmt. Beim Entwurf der neuen StVZO, die noch nicht in Kraft ist, unterfallen die Elektrokleinstfahrzeuge nach der eKFV zwar nicht der Verordnung, hier müsste man begründen, warum dies so ist.

Auch in der FZV werden Ausführungen in § 4 zur Typgenehmigung gemacht, daher wären diese in der eKFV entbehrlich.

Zu Anlage 1 eKFV, Fabrikschild

Die Erfahrung zeigt, dass geklebte Fabrikschilder schnell beschädigt werden.
Daher müsste die Formulierung lauten:
1.1.4 Etiketten müssen manipulations- und fälschungssicher sowie so beschaffen sein, dass sie nicht unbeschädigt entfernt werden können und bei dauerhaften Gebrauch permanent lesbar bleiben.
2.1.1 Die Angaben auf dem Schild müssen deutlich lesbar und dauerhaft vorhanden sein und die nachstehenden Informationen in der unten stehenden Reihenfolge und möglichst auf derselben Zeile enthalten:

Es fehlen insgesamt Informationen zur Bereifung, wie z. B. Profiltiefe. Zur Bereifung im Winter (§ 2 Abs. 3a StVO) werden Ausführungen gemacht.

Zu den Änderungen in der StVO

Die StVO hat den grundsätzlichen Anspruch, das Verhaltensrecht im Straßenverkehr möglichst abschließend zu regeln. Der aktuelle verhaltensrechtliche Rahmen für Elektrokleinstfahrzeuge findet sich teils in der eKFV und teils in der StVO. Im Interesse besserer Verständlichkeit und einheitlicherer Regelungen ist die Überführung in die StVO aus polizeilicher Sicht für die Praxis und Verständlichkeit für den Bürger positiv zu bewerten.

Zu § 2

Warum entgegen der jetzigen Elektrokleinstfahrzeugeverordnung auch ein Nebeneinanderfahren von Elektrokleinstfahrzeugen erlaubt wird, ist nur mit dem Verweis, dass diese Fahrzeuge Fahrrädern gleichgestellt werden, begründet.

Dies überzeugt insbesondere bei möglichen mehrspurigen Elektrokleinstfahrzeugen nicht.

Zu § 5

Dass Elektrokleinstfahrzeuge einen geringeren Mindestabstand beim Überholen einhalten müssen, als andere Kraftfahrzeuge, ist abzulehnen. Diese Änderung würde die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, vornehmlich die der Fußgängerinnen und Fußgänger, massiv gefährden.

Gleiches gilt auch für die geplante Änderung in Abs. 8. Die Regelung erhöht die Gefahr von Abbiegeunfällen, weil Elektrokleinstfahrzeuge nun rechts neben größeren Kfz, wie LKW oder Busse überholen dürfen.

Zu § 12 Abs. 7

Dass Elektrokleinstfahrzeuge beim Parken den Fahrrädern gleichgestellt bleibe, ist zu kritisieren. Die Gefahren, die durch das Abstellen der Fahrzeuge auf Gehwegen entstehen, werden dadurch nicht verringert.

Darüber hinaus

- Um einen Beitrag zur Reduzierung der schweren negativen Folgen von Verkehrsunfällen zu leisten, ist anzuregen, auf das **Tragen von Helmen** – z.B. durch Einführung einer Helmtragepflicht oder anderweitige Maßnahmen – hinzuwirken.
- Eine weitere technisch notwendige Verbesserung wäre die verpflichtende Ausstattung von E-Scootern mit **Bremsleuchten**.
- Da die Mitnahme eine:r Mitfahrer:in auf einem E-Scooter nicht „aus Versehen“, sondern nur bewusst geschehen kann, ist anzuregen zu prüfen, ob die Durchsetzung dieses Verbots mit einer deutlichen **Anhebung des Verwarnungsgeldes**, z.B. auf den aktuellen Höchstbetrag von 55 Euro unterstützt werden sollte.
- Eine nationale Anpassung insb. der technischen Regeln sollte bestenfalls in Verbindung mit einer **Harmonisierung der technischen Vorgaben auf EU-Ebene** zusammengedacht werden. Eine einheitliche EU-weite Vorgabe ist aufgrund der auch größtenteils touristischen Nutzung von Fahrzeugführer:innen, die nicht mit den nationalen Regeln vertraut sind, anzustreben, da ansonsten der nationale Flickenteppich an unterschiedlicher Beschilderung und technischen Vorgaben verstärkt wird.
- Bei E-Scootern besteht aufgrund ihrer Geschwindigkeit von maximal 20 km/h keine sogenannte Gefährdungshaftung. Daher müssen Verkehrsteilnehmer:innen, die schuldlos durch einen E-Scooter zu Schaden kommen, derzeit dem E-Scooter-Fahrer ein persönliches Verschulden nachweisen, um von der Versicherung Schadenersatz zu erhalten. Bei fehlendem Nachweis gehen die Forderungen ins Leere. **Eine Anpassung der Gefährdungshaftung** bei Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen sollte daher im Sinne des Opferschutzes erfolgen.