Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.

zum Referentenentwurf zur Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Abteilung Sozialpolitik
Linienstraße 131
10115 Berlin

Telefon: 030 9210580-300
Telefax: 030 9210580-310
E-Mail: sozialpolitik@vdk.de

Berlin, 17.07.2024

Der Sozialverband VdK Deutschland e. V. (VdK) ist als Dachverband von 13 Landesverbänden mit über zwei Millionen Mitgliedern der größte Sozialverband in Deutschland. Die Sozialrechtsberatung und das Ehrenamt zeichnen den seit über 70 Jahren bestehenden Verband aus.

Zudem vertritt der VdK die sozialpolitischen Interessen seiner Mitglieder, insbesondere der Rentnerinnen und Rentner, Menschen mit Behinderung und chronischen Erkrankungen sowie Pflegebedürftigen und deren Angehörigen.

Der gemeinnützige Verein finanziert sich allein durch Mitgliedsbeiträge und ist parteipolitisch und konfessionell neutral.

1. Zu den Zielen des Gesetzentwurfs und den Maßnahmen der Umsetzung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) möchte mit einer Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die Erkenntnisse aus einer Studie umsetzen und eine Vereinheitlichung der verhaltensrechtlichen Regelungen von Elektrokleinstfahrzeugen erreichen.

Momentan gibt es Regelungen sowohl in der Straßenverkehrsordnung (StVO) als auch in der eKFV. Diese sollen nun in die StVO überführt werden. Die Bußgeldvorschriften werden an jene zur Nutzung von Fahrrädern angepasst, bleiben aber auf dem identischen Niveau.

Auch werden einige technische Änderungen als Ergebnis der Evaluierung der eKFV 2019 vorgenommen. Diese betreffen beispielsweise einen neuen Sicherheitsstandard bei den Batterien, eine verpflichtende Beleuchtung der Elektrokleinstfahrzeuge im Dunkeln und eine Nutzung von Fahrtrichtungsänderungsanzeigen (Blinkern). Werbeanzeigen an Elektrokleinstfahrzeugen werden verboten. Eine hellklingende Klingel bleibt Pflicht.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Der Sozialverband VdK Deutschland begrüßt, dass die neuen technischen Standards nun angepasst werden und eine Beleuchtung nachts zur Pflicht erklärt wird. Auch ist die verpflichtende Einführung von Blinkern und der Erhalt der Klingeln sinnvoll.

Leider bleibt der Entwurf aber weit hinter dem benötigten Regelungsbedarf und Schutzmaßnahmen für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen, zurück.

Elektrokleinstfahrzeuge wurden in vielen Ländern, so auch in Deutschland, zugelassen, ohne vorher ausreichend Parkflächen vorzubereiten und auszuweisen. Ebenso wurden diese ohne verbindliche verhaltensrechtliche Regelungen und angemessene Bußgelder eingeführt. Dieses Politikversagen führte zu massivem Chaos aufgrund der überall abgestellten oder hingeworfenen E-Scooter sowie erheblichem Gefährdungs- und Verletzungspotential für Fußgängerinnen und Fußgänger, aber auch für die Fahrerinnen und Fahrer der E-Scooter selbst.

Die Polizei stellte im Jahr 2021 in Deutschland 4882 Verletzte bei E-Scootern-Unfällen fest. Im Jahr 2023 waren es schon 8404 verletzte Menschen.

Dabei starben bei E-Scooter-Unfällen im Jahr 2021 5 Menschen. 2023 waren es mit 20 vier Mal so viele.[1]

In einigen Metropolen wie Paris und Barcelona wurden diese Leih-Elektrokleinstfahrzeuge wegen der vielen Unfälle und chaotischen Zustände deshalb wieder vollständig verboten.

Auch in Deutschland werden viele Elektrokleinstfahrzeuge noch immer willkürlich und gedankenlos abgestellt. Direkt auf Fußwegen, vor S- und U-Bahnhaltestellen und an Bushaltestellen werden E-Scooter und andere Kleinstelektrofahrzeuge aus Bequemlichkeit geparkt und bilden damit eine oft unüberwindbare Barriere und massive Sturzgefahr für Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kinderwagen und ältere Menschen, die beispielsweise einen Rollator nutzen oder mobilitätsbeeinträchtigt sind. Es gab bereits viele Berichte von Stürzen blinder und älterer Menschen mit der Folge von Verletzungen.[2]

Die gedankenlos hingestellten Elektrokleinstfahrzeuge blockieren regelmäßig wichtige Bereiche an Bushaltestellen und machen das Ein- oder Aussteigen für viele Menschen fast unmöglich. Ebenso bilden sie oft ein unüberwindbares Hindernis vor Geldautomaten und Briefkästen sowie Eingängen zu Lebensmittelläden und Bäckereien. Auch den Sozialverband VdK erreichen eine Vielzahl von Zuschriften von Mitgliedern, die durch abgestellte E-Scooter behindert werden oder aber Opfer von Verkehrsunfällen wurden. Dieser Status quo ist aus Sicht des Sozialverbandes VdK Deutschland absolut inakzeptabel und muss umgehend gesetzgeberisch reguliert werden. Die vorgebrachten Reformvorschläge gehen dabei bei weitem nicht weit genug.

2. Zu den Regelungen im Einzelnen

Im Folgenden nimmt der Sozialverband VdK Deutschland zu ausgewählten Punkten Stellung.

Zu Artikeln 1 bis 3:

Das BMDV möchte die gewonnen Erkenntnisse aus einer Studie straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften umsetzen und beispielsweise den neuen Sicherheitsstandard bei den Batterien erhöhen. Auch soll eine Vereinheitlichung der verhaltensrechtlichen Regelungen von Elektrokleinstfahrzeuge erzielt werden. Die Bußgelder werden für Elektrokleinstfahrzeuge zwar erweitert, wie beispielsweise für verbotenes Mitführen einer zweiten Person oder von Anhängern. Leider werden aber die vorhandenen Bußgelder nicht erhöht, um das Fahren auf Fußwegen oder Blockieren von wichtigen Umsteigepunkte und Orientierungssystemen für blinde und sehbehinderte Menschen nicht weiter hinzunehmen und schärfer zu bestrafen.

[1] https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verletzte-fahrzeugart.html

[2] https://taz.de/Nach-Unfall-mit-E-Scootern-in-Bremen/!5729005/

https://www.morgenpost.de/berlin/article242670550/Unfall-mit-E-Scooter-Fussgaengerin-verletzt.html

Bewertung des Sozialverbands VdK

Der VdK kritisiert die fehlenden Regelungen und die niedrigen Bußgelder und die deutlich zu wenigen Schutzmaßnahmen für Menschen mit Behinderungen, älteren Menschen und Familien mit Kinderwagen. Viele Mitglieder des VdK sind von diesen fehlenden Regelungen und Schutzmaßnahmen betroffen und benötigen verbindliche und wirksame Regelungen, um nicht länger in ihrer Teilnahme am öffentlichen Leben beeinträchtigt zu werden.

Es gibt noch immer widersprüchliche und zu schwache Sanktionsregeln zum Fahren auf Gehwegen, sowohl mit Fahrrädern, wie auch mit Elektrokleinstfahrzeugen. Der Bußgeldkatalog enthält bisher für gleiche Tatbestände vier unterschiedliche Sätze, was sich logisch nicht nachvollziehen lässt. Der VdK fordert zum Schutze der Fußgängerinnen und Fußgänger, diese auf dem Höchstniveau der vier Sätze zu vereinheitlichen.

Deutlich schärfer sanktioniert werden sollte ebenfalls das Parken von Elektrokleinstfahrzeugen auf Bodenleitelementen für blinde und sehbehinderte Menschen. Dieses Verhalten behindert nicht nur andere Verkehrsteilnehmer in ihrer Mobilität, sondern gefährdet große Gruppen mutwillig. Für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen sind auf dem Fußweg stehende Fahrräder sowie Elektrokleinstfahrzeuge als Stolperfallen eine große Gefahr. Menschen mit Behinderungen mit einem blauen oder orangenen Parkausweis dürfen zur Sicherstellung ihrer Teilhabe am öffentlichen Leben auf Behindertenparkplätzen parken. Werden diese von abgestellten E-Scootern blockiert, werden diese Menschen an ihrer Teilhabe am öffentlichen Leben gehindert. In all diesen Fällen fordert der Soziallverband VdK eine dramatische Erhöhung der Bußgelder.

Für alle Vergehen aller Verkehrsteilnehmenden und dem bewussten Ignorieren der Belange von schwächeren Akteuren im Fuß- und Straßenverkehr sowie im Zugang zum ÖPNV gilt, dass insgesamt von der Polizei und den Ordnungsämtern mehr Kontrollen durchgeführt werden müssen und dabei schneller zu sanktionieren ist. Außerdem sollte die Bevölkerung im Zuge einer groß angelegten Kampagne dafür sensibilisiert werden, falsch abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge dem Ordnungsamt zu melden.

3. Fehlende Regelungen

Der Sozialverband VdK vermisst eine Ausweitung der Parkflächen für Elektrokleinstfahrzeuge sowie das Ergreifen wirksamer Schutzmaßnahmen für Menschen mit Behinderungen und andere vulnerable Verkehrsteilnehmende. Daher fordert der VdK von Bund, Ländern und Kommunen ein integriertes Straßenverkehrskonzept für Elektrokleinstfahrzeuge in den verbindlichen gesetzlichen Regelungen für deren Nutzung und Abstellung festgehalten werden. Diese sollten zwingend von der Verkehrsministerkonferenz beschlossen und gleichlautend im ganzen Bundesgebiet eingeführt werden.

In einem solchen integrierten Straßenverkehrskonzept für Elektrokleinstfahrzeuge sollten die nachfolgenden Situationen adressiert werden:

Der VdK kritisiert das willkürliche und gefährliche Abstellen von Elektrokleinstfahrzeuge an vielen wichtigen Lebensbereichen wie Wohnumfeld und Arbeitsorten oder vor Freizeiteinrichtungen und Lebensmittelläden. Zudem stellt das willkürliche Abstellen an Verkehrsknotenpunkten wie Bus- und Bahnhaltestellen eine massive Gefährdung und

Einschränkung für viele Menschen dar. Die E-Scooter müssen aus diesen Bereichen der Städte umgehend verschwinden und nur in für sie bereitgestellte Parkflächen stehen dürfen.

Der Sozialverband VdK Deutschland fordert die Kommunen dazu auf, deutlich mehr große Parkflächen für Elektrokleinstfahrzeuge auszuweisen. Diese müssen deutlich vom Fußweg abgetrennt eingerichtet werden und dürfen die Fußgängerinnen und Fußgänger nicht behindern. Der VdK schlägt vor, in Zusammenarbeit zwischen den Kommunen, den Anbietern der Elektrokleinstfahrzeuge und den kommunalen Behindertenbeauftragten geeignete Parkflächen zu identifizieren. Möglich wäre zudem, bereits vorhandene Tiefgaragen und Parkhäuser zu nutzen oder zugängliche Dächer von großen Gebäuden als Abstellflächen auszuweisen.

Gleichzeitig ist der VdK der Überzeugung, dass innovative Mobilitätskonzepte durchaus ihre Berechtigung haben. Deswegen braucht es ausreichend offiziell und ausgewiesene Parkflächen für Elektrokleinstfahrzeuge, die zulasten vom ruhenden PKW-Verkehr oder an den Außengrenzen von öffentlichen Orten wie Marktplätzen etc. eingerichtet werden können. Nur wenn es eine solche konsequente Regulierung gibt, wird sich die Situation für Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen sowie Familien mit Kinderwagen ebenso verbessern, wie der Mobilitätsmix innerhalb der Städte.

Allein die Einrichtung solcher Flächen reicht nicht aus. Ebenso braucht es parallel eine gesetzliche Verpflichtung dahingehend, dass das Abstellen ausschließlich in diesen Parkflächen erlaubt ist. Es ist verpflichtend zu regeln, dass ansonsten Elektrokleinstfahrzeuge nicht abgestellt und verlassen werden können. Die Entstehung von Kosten für die Nutzenden darf also erst durch ein offizielles Abstellen innerhalb solcher Zonen beendet werden. Sollten sich Nutzende dennoch von den Geräten entfernen, müssen diese mit einem Warnsignal auf das unsachgemäße Abstellen hingewiesen werden. Die GPS-Ortung der Elektrokleinstfahrzeuge ist mittlerweile so gut, dass dies von den Betreibern eingerichtet werden kann.

Sollten dennoch falsch abgestellte E-Scooter gemeldet werden, müssen die letzten Nutzer in Haftung genommen werden. Dies kann in der Art geschehen, dass in der Nutzerstatistik nachgesehen wird, welche Person den Scooter falsch abgestellt hat. Die Zuordnung ist zweifelsfrei möglich, da bereits bestehende Sensoren an den E-Scootern nachweisen können, ob die E-Scooter nach der Beendigung der Fahrt durch den letzten Nutzer noch einmal verschoben wurden, oder nicht. Diese Sensoren lösen bereits heute aus, wenn E-Scooter bewegt werden, ohne dass sie zuvor freigeschaltet wurden.

Elektrokleinstfahrzeuge können zur Zeit von Jugendlichen ab 14 Jahren genutzt und gefahren werden. Dies erscheint dem VdK zu niedrig angesetzt, da die jungen Menschen mit 14 Jahren erst sehr wenig Fahrerfahrung gesammelt haben. Der Sozialverband VdK schlägt ein gesetzliches Mindestalter von 16 Jahren vor und eine Einweisung in der Schule in die Nutzung des E-Scooters. Ein E-Scooter ist durch seine Motorisierung keinesfalls mit der Nutzung eines Fahrrads zu vergleichen und die Fahrpraxis muss unter Aufsicht erlernt werden.

Die Haftungsfrage bei Elektrokleinstfahrzeugen ist immer noch ungeklärt. Viele Menschen mit Behinderungen, die nach einem Sturz den Anbieter verklagen, erhalten nicht Recht, sondern werden vor Gericht darauf verwiesen, dass keine Verstöße vorliegen würden.[3]

Dies ist nicht akzeptabel und es werden vergleichbare Haftungsregelungen wie beim PKW benötigt. Wenn der Nutzende bewusst und mutwillig den E-Scooter nicht auf eine ausgewiesene Parkfläche und beispielsweise auf den Fußweg vor dem Eingang zur S-Bahn-Haltestelle abstellt und eine ältere Person oder ein blinder Mensch stürzt, ist dies zu sanktionieren. Solche Zwischenfälle müssen zusätzlich zur reinen Sanktionierung des fehlerhaften Abstellens (s.o.) geahndet werden. Personen, die durch fehlerhaft abgestellte E-Scooter verletzt wurden, müssen ihre Rechte auf Schadensersatz und Schmerzensgeld zunächst gegenüber dem Abstellenden geltend machen können. Sollte eine zweifelsfreie Identifikation nicht möglich sein, ist der Betreiber in Haftung zu nehmen. Die Ermittlung muss durch die Polizei angeordnet und anhand der vorhandenen Daten und Sensorwerte durchgeführt werden. In jedem Falle muss sichergestellt sein, dass die verletzte Person zu ihrem Recht kommt, sei es gegenüber dem letzten Nutzer oder dem Betreiber.

[3] https://www.kreiszeitung.de/lokales/bremen/sturz-ueber-e-scooter-bremer-gericht-weist-klage-ab-92676203.html