Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die übersichtliche Gegenüberstellung der alten und neuen Vorschriften durch das BMDV. Die geplanten Änderungen bewertet der ADFC wie folgt:

Technische Sicherheit von Elektrokleinstfahrzeugen

Der ADFC begrüßt, dass mit der Novelle der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) mehrere in der Praxis aufgetretene Probleme von Elektrokleinstfahrzeugen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angegangen werden.

Das betrifft

- die verpflichtende Ausrüstung mit Fahrtrichtungsanzeigern,
- erhöhte Anforderungen an die Sicherheit der Batterien durch Verweisung auf eine DIN-Norm (der Beuth-Verlag heißt jetzt übrigens DIN Media),
- die Verbesserung der Parkständer, weil umgestürzte E-Tretroller häufig zu beobachten sind und eine Unfallgefahr darstellen,
- die Erweiterung der fahrdynamischen Prüfungen und
- die Verringerung der Irritation durch leuchtende Zustandsanzeiger geparkter Elektrokleinstfahrzeuge.

Auch die Überführung der Verhaltensvorschriften in die StVO beurteilt der ADFC grundsätzlich positiv.

Allerdings teilen wir einige Annahmen des Verordnungsentwurfs nicht und sehen daher Nachbesserungsbedarf bei den folgenden Punkten:

Mit-Benutzung von Radverkehrsanlagen

Die Erwartungen an Elektrokleinstfahrzeuge bzw. E-Tretroller als Verkehrsmittel haben sich nach Einschätzung des ADFC weitgehend nicht erfüllt. Auch wenn sie zu einem veränderten Mobilitätsverhalten jüngerer Menschen beitragen, ersetzen sie in Deutschland ganz überwiegend nicht Autofahrten, sondern Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV. Sie kannibalisieren so die stadt- und umweltfreundlichsten Mobilitätsarten. Zudem stoßen insbesondere gemietete E-Tretroller mehr CO2 aus als die Verkehrsmittel, die sie ersetzen (UBA 11/2023). Sie leisten daher keinen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende. Hier erscheint die Gesetzesbegründung auf Seite 19 zu optimistisch, zumal die Mitnahme von Elektrokleinstfahrzeugen in Bussen und Bahnen in jüngster Zeit drastisch eingeschränkt worden ist.

Vor diesem Hintergrund bewertet der ADFC die nahezu vollständige Gleichstellung von E-Tretrollern und Fahrrädern kritisch.

Elektrokleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge. Der ADFC hatte ihnen bei der Einführung der eKFV die Nutzung von Radwegen zugestanden. Daran hält er fest, denn nach wie vor lassen sich Elektrokleinstfahrzeuge in den Fahrbahnverkehr mit Tempo 50 nicht sicher einfügen. Allerdings hat der notwendige Ausbau von Radwegen schon mit der Zunahme des Radverkehrs nicht Schritt gehalten. Die hinzugekommenen Elektrokleinstfahrzeuge haben den Überholdruck auf Radverkehrsanlagen zusätzlich verstärkt.

Keine Gleichstellung von E-Tretrollern und Fahrrädern auf Gehwegen

Auf Gehwegen beeinträchtigen Elektrokleinstfahrzeuge die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl der zu Fuß Gehenden, besonders der verletzlichen Personengruppen wie Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderungen.

Der geplante neue § 39 Abs. 7a StVO hätte zur Folge, dass Gehwege und Fußgängerzonen mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ künftig auch für Elektrokleinstfahrzeuge freigegeben wären. Diese Erweiterung auf sämtliche beschilderte Freigaben geht zu weit.

Die vorgesehene Umkehrung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses mit der möglichen Anordnung von ausdrücklichen Verboten für Elektrokleinstfahrzeuge wird die Straßenverkehrsbehörden trotz der Übergangsfrist von einem Jahr überfordern. Die Fahrradnovelle der StVO von 1997 hatte für örtliche Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht nach ihrer allgemeinen Aufhebung ebenfalls eine Übergangsfrist von einem Jahr vorgesehen. Diese Prüfung ist von manchen Straßenverkehrsbehörden bis heute nicht abgeschlossen worden.

Für die Freigabe von einzelnen Gehwegen muss im Interesse der Sicherheit des Fußverkehrs das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ erhalten bleiben. Auf Gehwege und Fußgängerzonen darf sich die Freigabe für Elektrokleinstfahrzeuge durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ nicht erstrecken. Denn 20 km/h bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit von Elektrokleinstfahrzeugen und die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit auf Gehwegen „Radverkehr frei“ passen nicht zusammen. Das zeigt der Vergleich mit motorisierten Krankenfahrstühlen nach § 24 Abs. 2 StVO, die auf Gehwegen mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen. Sie haben eine bbH von nur 15 km/h. Diese Fahrzeuge sind aber für Menschen mit Behinderungen bestimmt und für sie alternativlos.

Die Gleichstellung der Elektrokleinstfahrzeuge mit dem Fahrrad beim zugelassenen Befahren von Gehwegen geht über das hinaus, was in der Begründung hinsichtlich der Fahrradvorschriften als „kleine Abweichung“ oder als „Ungereimtheiten und Widersprüche“ bezeichnet wird. Sie verkennt den grundsätzlichen Unterschied zwischen Kraftfahrzeugen und dem mit Muskelkraft betriebenen Fahrrad. Eine allgemeine Gleichstellung von Elektrokleinstfahrzeuge mit Fahrrädern verbietet sich auch nach Einschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in ihrem Evaluierungsbericht aus dem Jahr 2022. Die BASt hat beobachtet, dass das Konfliktpotential zwischen Nutzenden von Elektrokleinstfahrzeugen und zu Fuß Gehenden auf Gehwegen hoch ist. Der ADFC begrüßt deshalb, dass § 2 Abs. 5 StVO unverändert bleibt und die Begleitung Rad fahrender kleiner Kinder mit Elektrokleinstfahrzeugen nicht erlaubt. Diese Kinderbegleitung wird von § 39 Abs. 7a StVO nicht umfasst.

Die vorgesehene Ausnahme für Elektrokleinstfahrzeuge vom gesetzlichen Überholabstand kann den falschen Eindruck fördern, beim Überholen von Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden sei kein Mindestabstand erforderlich, und wird vom ADFC abgelehnt. Wenn der Radweg zum sicheren Überholen zu schmal ist, muss das Überholmanöver zurückgestellt werden, bis es gefahrlos möglich ist. Was mag als nächstes kommen - das Aufweichen des gesetzlichen Überholabstands für Mofas und S-Pedelecs auf Radwegen?

Parken auf Gehwegen

Das Parken oder Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen sollte aus Sicht des ADFC nicht liberalisiert werden.

Der ADFC lehnt die Formulierung ab, nach der für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen dieselben Parkvorschriften gelten sollen wie für Fahrräder. Die StVO enthält keine ausdrückliche Vorschriften zum Parken von Fahrrädern, insbesondere nicht auf Gehwegen. Dessen Zulässigkeit leitet die Rechtsprechung aus dem Recht zum Schieben nach § 25 Abs. 2 S. 1 StVO ab. Das erlaubte Parken von Fahrrädern am Fahrbahnrand wird in § 17 Abs. 4 S. 4 StVO bestätigt. Insoweit fehlt die Vergleichbarkeit mit dem Fahrrad.

Sehbehinderte beklagen, dass Elektrokleinstfahrzeuge kreuz und quer auf Gehwegen abgestellt werden und räumen ein, dass Fahrräder in aller Regel längs zu Hauswänden geparkt werden, so dass man ihnen leichter ausweichen kann. Auch das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen am Rand von Radwegen ist wegen der Neigung zum Umfallen problematisch. Zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs sollten Elektrokleinstfahrzeuge wie andere Kfz am Fahrbahnrand oder auf Parkplätzen abgestellt werden. Die BASt hat in ihrem Evaluierungsbericht 2022 verkehrsplanerische Maßnahmen wie die Umwidmung von Pkw-Stellplätzen zu Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge als zielführend vorgeschlagen.

Bußgeldkatalog

Die geplante Erhöhung des Verwarnungsgeldes für die verbotene Personenbeförderung mit Elektrokleinstfahrzeugen auf 25 Euro ist zu begrüßen. Diese Erhöhung ist im Hinblick auf die hohe Unfallgefahr durch die Besetzung mit zwei Personen notwendig. Der Betrag von derzeit fünf Euro liegt zu nahe an der Einsparung der Mietkosten eines zweiten E-Tretrollers.

Bei den unveränderten Sanktionen fällt zudem auf, dass sie bei Verstößen gegen Vorschriften zur Straßenbenutzung den Bußgeldern für den Radverkehr entsprechen, während für Rotlichtverstöße und Alkoholfahrten (§ 24a StVG) die Sanktionen für das Führen von Kfz angewandt werden. Konsequent wäre es, Elektrokleinstfahrzeuge im Recht der Ordnungswidrigkeiten grundsätzlich als Kraftfahrzeuge zu behandeln.

Gefährdungshaftung

Verbesserungsbedarf sieht der ADFC schließlich bei der Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeuge. Wegen des Unfallgeschehens auf gemeinsam genutzten Radverkehrsanlagen und

Mischverkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr ist die Halterhaftung des § 7 StVG durch Streichen der Ausnahme nach § 8 Nr. 1 StVG auf Elektrokleinstfahrzeuge auszudehnen.

Der ADFC schließt sich der Empfehlung des 60. Verkehrsgerichtstags 2022 an. Insbesondere Rad Fahrende und zu Fuß Gehende müssen rechtlich besser gegen die Folgen von Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen geschützt werden. Die Versicherungspflicht für Elektrokleinstfahrzeuge und die Pflicht zum Führen eines Versicherungskennzeichens besteht bereits, so dass kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Abteilungsleitung Verkehrspolitik

[redacted]

[redacted]