

Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Der ADFC e.V. bedankt sich für die Möglichkeit, erneut zum aktualisierten Referentenentwurf der Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Stellung zu nehmen.

Eine Überführung der verhaltensrechtlichen Regelungen für Führende von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) in die Straßenverkehrs-Ordnung im Sinne der Regelungsvereinfachung und einem übersichtlichen und verständlichen Straßenverkehrsrecht für alle Verkehrsteilnehmenden begrüßen wir ausdrücklich.

Dennoch sehen wir Anlass, die unterbliebene Übernahme von für den Radverkehr zentralen Regelungen anzuregen und kritische Anmerkungen unserer ersten Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 08.08.2024 zu vergegenwärtigen.

Entfall des Rücksichtnahmegebots für Elektrokleinstfahrzeugfahrende gegenüber dem Radverkehr

Die derzeit gültige Fassung der eKFV sieht in § 11 Absatz 4 Satz 1 und 2 vor, dass Führende von eKF auf Radverkehrsflächen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen müssen. Dem schnellerem Radverkehr muss das Überholen ohne Behinderung ermöglicht werden.

Bei der geplanten Überführung der Verhaltensregeln für Führende von eKF in die StVO soll dieses, für den Radverkehr zentrale Rücksichtnahmegebot nicht mit überführt, sondern gemäß Artikel 1 Nr. 9 des Referentenentwurfs ersatzlos gestrichen werden.

Der ADFC regt deshalb an, das Rücksichtnahmegebot des § 11 Absatz 4 Satz 1 und 2 eKFV im Wortlaut in die StVO zu überführen. Das Rücksichtnahmegebot gegenüber Radfahrenden auf Radwegen, wie es Anlage 2 zur StVO, laufende Nummer 16, Spalte 3, Nummer 3 normiert, bleibt in seiner Reichweite hinter § 11 Absatz 4 Satz 1 und 2 eKFV zurück. Die geplante weitere Gleichstellung von eKF und Fahrrädern, auch hinsichtlich Sinnbildern nach § 39 Abs. 7a StVO-E, lässt außerdem Unklarheiten über die weitere Anwendbarkeit gegenüber eKF befürchten.

Der ADFC hatte Führenden von eKF bei der Einführung der eKFV die Nutzung von Radwegen zugestanden. Daran hält er nach wie vor im Sinne der allgemeinen Verkehrssicherheit fest, denn eKF lassen sich in den Fahrbahnverkehr mit Tempo 50 nicht sicher einfügen. Die Radverkehrsinfrastruktur ist dabei aber für den Radverkehr selbst unterdimensioniert. Die hinzugekommenen eKF haben den Überholdruck auf Radverkehrsanlagen zusätzlich verstärkt.

Gleichzeitig ist auch nicht ersichtlich, dass beim künftigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf gesteigerte Bedarfe und zusätzliche Anforderungen durch stärkere Benutzung durch eKF hinreichend Rücksicht genommen wird. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in der derzeit gültigen Fassung aus 2010 berücksichtigen eine Mitbenutzung von eKF nicht. Auch im derzeitigen Überarbeitungsprozess der ERA wird eine Mitbenutzung durch eKF bisher nicht mitgedacht.

Unter diesen Vorzeichen sind erhebliche Risiken für die Sicherheit des Radverkehrs, aber auch des Verkehrs mit eKF, auf Radwegen zu befürchten. Umso wichtiger erscheint ein konkretes Rücksichtnahmegebot, das die Unterschiede der Fahrgeschwindigkeiten, der Handhabung, insbesondere der Spursicherheit und des Bremsverhaltens und die Tatsache, dass es sich bei eKF um motorisierten Verkehr handelt, vergegenwärtigt und in Verhaltenspflichten übersetzt.

Keine Gleichstellung von E-Tretrollern und Fahrrädern auf Gehwegen

Wie schon in unserer ersten Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 08.08.2024 dargelegt, sieht der ADFC eine weitere Gleichstellung von eKF und Fahrrädern auf Gehwegen kritisch:

Der Evaluierungsbericht der wissenschaftlichen Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr der Bundesanstalt für Straßenwesen, auf den sich der gegenständliche Referentenentwurf bezieht, stellt fest:

„Gehwege sind für zu Fuß Gehende und insbesondere Kinder, Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen als fahrzeugfreie und sichere Verkehrsfläche konzipiert. Dieses Schutzversprechen wird neben anderen Verkehrsteilnehmenden, die den Gehweg unzulässig befahren, zusätzlich von regelwidrig agierenden eKF-Nutzenden beeinflusst.“¹

Diesen Schutzraum sieht der ADFC in Gefahr. Auf Gehwegen beeinträchtigen eKF die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl der zu Fuß Gehenden, besonders der verletzlichen Personengruppen wie Kinder, Älterer 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 eKF freigegeben wären. Diese Erweiterung auf sämtliche beschilderte Freigaben geht unserer Ansicht nach zu weit.

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 eKF durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ nicht erstrecken. Denn 20 km/h bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit von eKF und die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit auf Gehwegen „Radverkehr frei“ passen nicht zusammen. Das zeigt der Vergleich mit motorisierten Krankenfahrrädern 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 ohne Alternative. Die Gleichstellung der eKF 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 eKF 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 eKF 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 eKF nicht erlaubt. Diese Kinderbegleitung wird von § 39 Abs. 7a StVO nicht umfasst.

¹Unger/Grosche/Rößler/Uhlenhof, Wissenschaftliche Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr – Evaluierungsbericht, Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt), 2023, S. 58.

Entfall des gesetzlichen Überholabstands für Elektrokleinstfahrzeuge

Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe a) des Referentenentwurfs sieht vor, dass Elektrokleinstfahrzeugführende künftig Radfahrende und andere Elektrokleinstfahrzeugführende auch ohne Seitenabstand innerorts von mindestens 1,5 m und außerorts von mindestens 2 m überholen können sollen. Dadurch wird der falsche Eindruck gefördert, beim Überholen von Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden sei kein Mindestabstand erforderlich. Wenn der Radweg zum sicheren Überholen zu schmal ist, muss das Überholmanöver zurückgestellt werden, bis es gefahrlos möglich ist. Daher plädieren wir für eine Beibehaltung des Mindestabstands beim Überholen.

Regelung zum Gehwegparken

Mit der neuen Regelung des § 12 Abs. 4b StVO-E wird das Gehwegparken für Fahrräder und eKF rechtlich eindeutig erlaubt, sofern keine Gefährdung oder Behinderung anderer erfolgt. Gleichzeitig wird das stationsunabhängige Abstellen von Sharing-Fahrzeugen auf Gehwegen explizit ausgeschlossen.

Wir begrüßen die Stärkung der kommunalen Entscheidungshoheit, weil sie einen verbindlichen Rahmen für stationslose Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum schafft. Kommunen können künftig gezielt steuern, wo und wie die Fahrzeuge abgestellt werden dürfen – etwa durch die Ausweisung von Abstellflächen oder durch Einschränkungen auf Gehwegen. So lassen sich lokale Gegebenheiten wie Barrierefreiheit, Fußverkehr oder Flächennutzung besser berücksichtigen. Gleichzeitig werden Anbieter in die Pflicht genommen, sich an kommunale Vorgaben zu halten. Kritisch sehen wir allerdings die erneute Gleichstellung von gewerblichen Bike-Sharing-Anbietern und gewerblichen Anbietern von eKF. Das Free-Floating Bike-Sharing-System der Deutschen Bahn ist seit 1997 in vielen Städten erfolgreich etabliert. Erst mit der Einführung von eKF im Jahr 2019 in Deutschland und der Abstellmöglichkeit im öffentlichen Raum, kam es zu massiven Konflikten mit zu Fuß Gehenden und anderen Verkehrsteilnehmer:innen. Gerade an hoch frequentierten Punkten wurden eKF durch die Nutzenden oft unachtsam abgestellt und beeinträchtigten in Folge den Verkehrsfluss und die sichere barrierefreie Nutzung von Gehwegen. Eine generelle Gleichstellung beider Verkehrsmittel käme unserer Einschätzung nach einer faktischen Benachteiligung von Fahrradfahrenden gleich und könnte das Radfahren (mit Sharing-Fahrrädern) unattraktiver machen.

Darüber hinaus ist schon kein Regelungsbedarf für das Parken von Fahrrädern auf Gehwegen ersichtlich. 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 es an einem Anlass, das Fahrradparken auf Gehwegen wie vorgeschlagen neu zu regeln.

Wir empfehlen daher als eine mögliche Lösungsmöglichkeit für alle Nutzer:innengruppen die Einführung eines datenbasierten Geo-Fencing-Planungsmodells in Erwägung zu ziehen. Durch die Analyse vorhandener Fahrtdaten kann ein solches System passgenau auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmt werden, um sowohl die Nutzer:innenfreundlichkeit zu erhalten als auch die Belastungen im öffentlichen Raum nachhaltig zu reduzieren.