

## **Stellungnahme zum**

### **Entwurf zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Berlin, 09.08.2024

#### **Vorbemerkung**

Ein Viertel aller mit dem Auto zurückgelegten Strecken ist kürzer als zwei Kilometer. Für diese und noch längere Wege bieten Elektrokleinstfahrzeuge (eKF, im folgenden auch E-Scooter genannt) eine Option für diejenigen, die nicht zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sein können oder möchten. Als attraktive Verkehrsmittel für die „erste oder letzte Meile“ bringen sie Fahrgäste von Bus- oder Bahnhaltstellen direkt ins Büro oder vor die eigene Haustür. Doch bislang machen E-Scooter weniger durch ihr Potential für die Verkehrswende von sich reden, sondern vor allem durch Unfallzahlen, Belästigung sowie Gefährdung von Zufußgehenden und durch ein irreguläres Abstellen auf Fußwegen. Den E-Scooter selbst zum Kern des Problems zu erklären, greift jedoch zu kurz. Vielmehr wird eine grundlegende Fehlentwicklung unseres Verkehrssystems deutlich: Während Autos den größten Raum beanspruchen, sollen sich klimafreundliche Fortbewegungsmittel wie Rad- und Fußverkehr und nun auch E-Scooter den übrigbleibenden knappen Raum teilen. Dies entspricht jedoch nicht den Maßstäben, wie sie bereits in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (2006) stehen, verstärkt noch in den Empfehlungen zu Radverkehrsanlagen (2010) und deren Fortentwicklung. Die Aufteilung des Straßenraums muss mit einem Seiten- bzw. Gehwegbereich beginnen, der den Bedürfnissen des Fußverkehrs gerecht wird. Auch die gerade erfolgte Änderung der Erklärung des Zeichens 240 – gemeinsamer Fuß- und Radweg – in der StVO-Novelle vom 5.7.2024, die im Ergebnis besagt, dass der Radverkehr sich auf dem mit Zeichen 240 ausgewiesenen Wegen dem Fußverkehr anpassen müsse, verfolgt das Prinzip, dass prioritär den Zufußgehenden ein sicherer, attraktiver Raum zur Verfügung stehen muss.

Die vorgeschlagenen Änderungen würden diesem Prinzip zuwiderlaufen. Denn sie würden dazu führen, dass der Radverkehr im Fußverkehrsbereich durch E-Scooter vermehrt und beschleunigt wird. E-Scooter sind für eine Geschwindigkeit von an die 20 km/h konstruiert und, damit unpassend für jeden Gehweg. Auf Gehwegen belästigen und gefährden E-Scooter die Zufußgehenden. Die Zumutung wird nochmals dadurch erhöht, dass der bisher gültige Mindestüberholabstand von 1,50 m abgeschafft werden soll. Auch das Abstellen von E-Scootern auf Fußwegen, das jetzt zugelassen werden soll, verringert den Raum für den Gehweg und gefährdet vor allem mobilitäts- oder sichteingeschränkte Menschen.

Um E-Scooter sinnvoll in den Mobilitätsmix zu integrieren, fordert der VCD eine faire Neukonzeption der Zuweisung von Flächen für den bewegten und den ruhenden Verkehr. So gehören Abstellplätze für E-Scooter auf Flächen, die bislang als Plätze für Autos genutzt werden. Auf dem ohnehin meist schon schmalen Gehweg dürfen sie keinen Platz wegnehmen.

Das größte Potential von E-Scootern für die Verkehrswende liegt in ihrer Funktion als Verlängerung des ÖPNV, um von der Haltestelle schnell zum Zielpunkt zu gelangen. Hierfür ist jedoch eine sinnvolle Eingliederung in das Nahverkehrssystem wichtig. Dazu gehört eine einfache Mitnahmemöglichkeit eigener E-Scooter in Bussen und Bahnen sowie die Errichtung fester Leihstationen an Haltestellen – und zwar nicht nur in der Innenstadt, sondern vor allem auch in ländlichen Gebieten und Randregionen, in denen bislang kaum ein Angebot besteht. Zudem müssen E-Scooter tariflich eingebunden werden, beispielsweise durch einfache Buchungsmöglichkeiten und verringerte Nutzungsgebühren für Fahrgäste des ÖPNV. So wird der ÖPNV in Kombination mit E-Scootern zu einer zeit- und kosteneffizienten Alternative zum Auto.

## **1. Grundsätzliche Anmerkungen**

### **1.1. Ablehnung**

Die folgenden vorgesehenen Änderungen lehnen wir ab:

- Angleichung der verhaltensrechtlichen Regelungen für E-Scooter an den Radverkehr, soweit sie die Integration dieser auf Gehwegen und anderen von Fußgänger\*innen benutzten Flächen betrifft.

E-Scooter dürften durch die Gleichstellung mit dem Fahrrad (geplanter § 39 Absatz 7a) auf Gehwegen fahren, wenn dies für Fahrräder ausgeschildert ist. Dabei ist nicht zu erwarten, dass die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit eingehalten wird. Schon Radfahrende sind auf Gehwegen zu schnell unterwegs. So werden Fußgänger\*innen durch die Zulassung von Fahrverkehr auf Gehwegen gefährdet und die klimaschonendste Fortbewegung – das Gehen – unattraktiv gemacht, obwohl sie unbedingt zu fördern wäre.

Zeitgleich sollen Mindest-Überholabstände zu Fußgängern gestrichen werden (s. §5, Absatz 4). Schon Radfahrende, die keinen ausreichenden Abstand einhalten, gefährden Fußgänger\*innen und andere Radfahrende. Bei E-Scootern haben wir es mit rein motorgetriebenen Fahrzeugen zu tun, die zudem oft nur schlecht beherrscht werden. Daher sollte ein angemessener Mindestabstand beim Überholen durch E-Scooter weiterhin festgelegt werden. Dazu könnte eine Gleichstellung der Radfahrenden erfolgen, indem auch für sie als Überholende ein Mindestabstand vorgegeben wird. Damit würden Unfälle zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden vermieden.

Mit § 12 Absatz 7 wird das Abstellen von E-Scootern auf Gehwegen zugelassen. Damit werden die Versuche der Städte, das Chaos mit kreuz und quer umherliegenden Rollern zu beseitigen, hinfällig oder zumindest sehr erschwert. Schon auf den Gehwegen abgestellte Fahrräder sind mancherorts problematisch, besonders für Sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Personen. E-Scooter und andere eKF sind schlechter zu erkennen, fallen leichter um und bilden dann selbst für Sehende ständige Stolperfallen.

## 1.2. Zustimmung

Den folgenden vorgesehenen Änderungen stimmen wir zu:

- Überführung der verhaltensrechtlichen Regelungen in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), da diese der Regelungsvereinfachung dient
- Gleichstellung beim Verhalten an Lichtzeitanlagen
- Jedoch wurde die Gleichstellung nicht konsequent vollzogen. So fehlt u. a. die Ergänzung der Elektrokleinstfahrzeuge in § 45 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe b.
- Technische Anforderungen der Fahrzeuge: verpflichtende Ausstattung der einspurigen Fahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern) aus Gründen der Verkehrssicherheit
- Bei § 7 Sonstige Sicherheitsanforderungen sollte unter 8. so angepasst werden, dass die Akkus für eKF den Brandschutz-Anforderungen genügen, damit sie in allen Bussen und Bahnen, auch U-Bahnen, mitgenommen werden können.

## 2. Fazit und Forderung nach weiteren Maßnahmen

Allgemein gilt, dass zur Umsetzung der Verkehrswende nicht nur E-Scooter, sondern auch andere umweltverträgliche Alternativen zum privaten Pkw (z.B. (Lasten-)Fahrrad, (S-)Pedelec, Carsharing und ÖPNV) attraktiver werden müssen. Leitbild sollte die „Stadt der kurzen Wege“ sein. Sie beschreibt eine Mischnutzung der Quartiere: Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und ÖPNV-Knotenpunkte sollten über gute Fuß- und Radwege komfortabel und sicher zu erreichen sein.

Gleichzeitig müssen die Aufwendungen für den eigenen PKW die wahren gesellschaftlichen Kosten widerspiegeln, die dieser und die dazugehörige Infrastruktur verursachen. Parken im öffentlichen Raum muss teurer werden und Bußgelder und Fahrverbote für die Missachtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten daher mindestens auf das Niveau des EU-Durchschnitts angehoben sowie mit einem Punkt im Flensburger Verkehrsregister geahndet werden, um auch tatsächlich einen Anreiz für Verhaltensänderungen zu setzen.

Eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts ermöglicht das gemeinsame Führen von Radverkehr und E-Scootern mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn, sodass dem Fußverkehr und den Grünflächen keine Flächen für den Fahrverkehr entzogen werden müssen. Neben einem reduzierten Platzbedarf erhöht Tempo 30 die Verkehrssicherheit und ist ein wesentlicher Beitrag zur Vision Zero, da bei geringeren Geschwindigkeiten das Unfallrisiko und die Schwere von Unfällen deutlich reduziert werden. Zugleich sorgt es für eine ruhigere und angenehmere Wohnatmosphäre, da der Verkehrslärm spürbar verringert wird. Durch die geringere Geschwindigkeit wird auch der Schadstoffausstoß, insbesondere NO<sub>x</sub>, reduziert, was der Umwelt zugutekommt und zur Einhaltung der entsprechenden Luftreinhaltungsnormen beiträgt.

### Weiterführende Informationen

- **VCD-Hintergrundpapier E-Scooter (02/2022)**  
[www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Elektromobilitaet/Hintergrundpapier\\_E\\_Scooter.pdf](http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Elektromobilitaet/Hintergrundpapier_E_Scooter.pdf)
- **VCD-Entwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz (02/2022)**  
[www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz](http://www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz)

### Über den ökologischen Verkehrsclub VCD

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich für eine klima- und umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität einsetzt. Um diese Vision zu verwirklichen, wurde er 1986 gegründet. Ziel ist, dass alle Menschen – egal ob in der Stadt oder auf dem Land – flexibel und angenehm zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn unterwegs sein können oder mit Fahrzeugen, die sich mehrere teilen. Die Mobilität der Menschen ist komfortabel, sicher und bezahlbar. Dafür arbeitet der VCD vor Ort mit zwölf Landesverbänden und rund 140 lokalen Gruppen, bundesweit und europaweit vernetzt. Rund 55.000 Mitglieder, Aktivist\*innen und Spender\*innen unterstützen seine Arbeit.

Der VCD. ist unter der Registernummer R001837 im Transparenzregister des Deutschen Bundestags verzeichnet.

Bei Rückfragen:

Verkehrsclub Deutschland e.V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin

Anika Meenken

030 / 280351-73

[anika.meenken@vcd.org](mailto:anika.meenken@vcd.org)

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)