

Stellungnahme zum Referentenentwurf 6/2025 zur Änderung der eKFV

Die Unfallzahlen mit E-Scootern sind signifikant gestiegen. Die Folgen oft schwerwiegend. Insoweit begrüßt die Landesverkehrswacht NRW prinzipiell den Ansatz des Bundesministeriums für Verkehr mit einer Änderung der eKFV für mehr Sicherheit und Klarheit im Straßenverkehr zu sorgen.

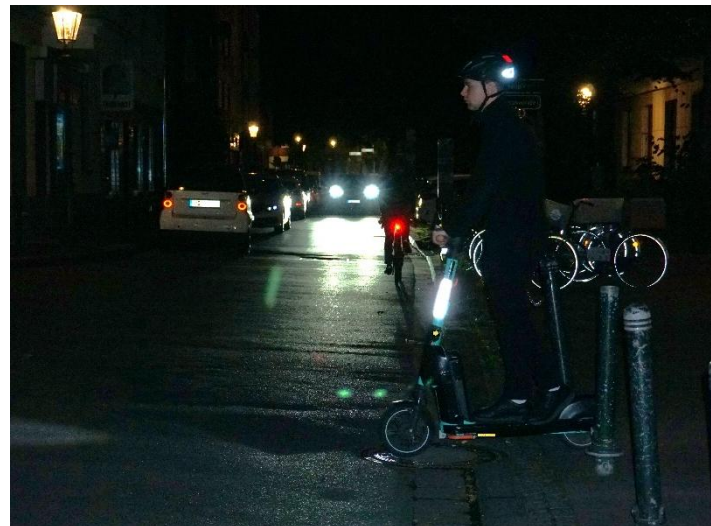
Im Bereich der technischen Vorschriften begrüßen wir insbesondere die Vorschrift zu den **Fahrtrichtungsanzeigern**, die vom Nutzer auch nicht verdeckt werden können. Hier besteht die berechtigte Hoffnung, dass das Verhalten der E-Scooter-Nutzer für die anderen Verkehrsteilnehmer in Zukunft besser einzuschätzen ist.

Neben der besseren Sichtbarkeit beim Abbiegen ist unserer Meinung nach auch eine deutlich bessere **Sichtbarkeit im Dunkeln** von der Seite her notwendig. Während Katzenaugen, Speichenreflektoren oder Reflexionsstreifen auf dem Fahrradmantel sehr gut sichtbar sind, bewirkt die bisherige Form der Reflexionsstreifen oder Lichter an der Trittfläche bzw. den kleinen Rädern der E-Scooter recht wenig.

In der Praxis sind E-Scooter im Dunkeln von der Seite kaum und auf jeden Fall deutlich schlechter als Fahrräder zu erkennen; besonders dann, wenn auch die Fahrer sich nicht sichtbar, sondern dunkel kleiden. Die unten angebrachten Reflexionsflächen liegen faktisch nicht in der üblichen Sichtachse der Autofahrer, verschmutzen schneller und werden schlimmstenfalls bei Regen schlecht von Reflexionen auf der nassen Straße zu unterscheiden sein.

Hier wäre mit einer ergänzenden Regelung in § 5 (3) eKFV Abhilfe zu schaffen, ggfs. mit höher liegenden **Reflexionsstreifen an der Lenkerstange**. Eine solche, auch nachträglich mögliche Anbringung von Reflexionsfolie, ist mit Kosten eines kleinen einstelligen Eurobetrags auch keine unzumutbare Belastung der Anbieter und Besitzer der E-Scooter. Mit entsprechendem Vorlauf für die Produktion wären auch Positionslichter an der Lenkstange oder Dauerlichter, in oder an den Blinkern, eine mögliche Lösung, die seitliche Sichtbarkeit zu verbessern.

Zudem sollten E-Scooter auch im Dunkeln in abgestelltem Zustand durch ein kleines Licht von allen Seiten sichtbarer gemacht werden (vgl. DVR Vorstandsbeschluss 27.4.23).



Beispiel: Reflexionsstreifen an der Lenkerstange

Eine „Gleichstellung“ mit dem Fahrrad bei der Nutzung von Straßen ist problematisch:

- Eine Fahrradnutzung erfolgt in der Regel als geübter Nutzer mit dem eigenen Fahrrad. Diese Erfahrung ist bei E-Scootern nicht unbedingt gegeben. Zudem sind weder die Fahreigenschaften noch die speziellen Gefährdungen gleichzusetzen; so manches Schlagloch (auf dem benutzungspflichtigen Radweg), welches ein Fahrrad locker überwindet, ist auf dem E-Scooter eine Gefahr. Im Vergleich zu Fahrrädern und Fußgängern haben E-Scooter-Fahrer ein höheres Risiko, in Unfälle verwickelt zu werden. E-Scooter-Unfälle führen oft zu Verletzungen im Kopf- und Halsbereich, die Einlieferungen in Notaufnahmen erfordern. Die im Vergleich zu Pedelec und Fahrrad deutlich niedrigere Helmtragequote bei Fahrten mit dem E-Scooter verschärft das Problem.
- Zudem empfehlen wir den notwendigen **Seitenabstand bei Überholvorgängen** (§ 4 Satz 2 StVO) beizubehalten. Dies wäre ein deutliches Signal, dass E-Scooter-Fahrer Rücksicht insbesondere auf Fußgänger nehmen müssen.
- Eine der wesentlichen Unfallursachen bei E-Scooter-Unfällen ist – neben mangelnder Fahrpraxis und zu hohen Geschwindigkeiten – der **Alkoholkonsum**. Insoweit begrüßen wir ausdrücklich, dass die Grenzen des erlaubten Konsums der Fahrer nicht verändert werden. Mit der propagierten Gleichstellung zwischen Rad und E-Scooter wird beim Bürger aber die Vermutung gestärkt, dass man als Nutzer eines E-Scooters genauso viel trinken darf wie als Radfahrer. Die Bemühungen der Polizei, Verkehrswachten und vieler Verkehrssicherheitsexperten würden so konterkariert und die Gefahr alkoholbeeinflusster Verkehrsteilnahme erhöht. **Insoweit können wir nur um vorsichtige angepasste Kommunikation der neuen Regeln bitten.**

Die Kommunen sollten entscheiden, welche **Gehwege und Fußgängerzonen** für Radfahrer und/oder E-Scooter freigegeben werden. Dem sollte nicht durch generelle Änderungen zugunsten von E-Scootern seitens der Bundesregierung vorgegriffen werden. Die angedachte Vereinfachung, unter dem Schild Radfahrer (§ 39 StVO Abs 7a) nun automatisch auch die E-Scooter zu subsumieren, ist der falsche Weg. Neben den dann i.d.R. zu überfahrenden, für E-Scooter gefährlichen Bordsteinkanten sind die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern auf diesen Wegen umfangreich, und es wird - anders als im Referentenentwurf vermutet - viele Bereiche geben, bei denen unterschiedliche Regelungen zwischen Radfahrern und E-Scootern gewünscht werden. Für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen, kann ansonsten für die Kommunen sehr aufwendig bzw. erschwert werden.

Die **Parksituation** durch die vermieteten E-Scooter ist oft unerträglich und häufig auch nicht ungefährlich. Eine generelle Freigabe des Parkens wie bei Fahrrädern hat sich vielerorts beinahe zur Katastrophe entwickelt, die von den Kommunen nur mühsam wieder eingefangen werden kann. Insoweit begrüßen wir die Regelung, dass andere durch das Parken weder behindert noch gefährdet werden dürfen. Inwieweit die für gewerblich vermietete E-Scooter vorgesehene Parkregelung den Kommunen hilft, müssen diese beurteilen.

Das Verkehrsverhalten vieler E-Scooter-Fahrer lässt zu wünschen übrig. Dies führt – wie die Verkehrsunfallstatistik zeigt – zu den hohen Unfallzahlen und dem schlechten Image der Fahrzeuge in der Bevölkerung. Eines der Probleme ist das Fahren mit mehreren Personen, welches eine große Gefahr darstellt, da die Fahrzeuge dafür völlig ungeeignet sind. Deshalb befürworten wir die Erhöhung des **Bußgeldes für die Mitnahme von Personen** (Artikel 2 Ziffer 8) ausdrücklich. Allerdings empfehlen wir einen deutlich höheren Betrag, wie z.B. von fuss e.V. vorgeschlagen, 55 €, und dies mit der Perspektive, diesen zukünftig sogar zu erhöhen, wenn auch das nicht ausreicht.

Auch die sonstigen Erhöhungen der Bußgelder fallen zu niedrig aus, decken sie doch teilweise nicht einmal die Inflation seit ihrer Einführung ab. Neben erhöhten Bußgeldern sind mehr Kontrollen und schärfere Maßnahmen, wie bei Wiederholungstätern die Untersagung des Führens von E-Scootern zu prüfen, ersichtlich notwendig.

Darüber hinaus ist es für die effektive Verfolgung von Verkehrsverstößen notwendig auch die Anbieter mit einzubeziehen:

- Verleihfirmen sollten die dazu notwendigen **Nutzerdaten** erfassen und den Verfolgungsbehörden zur Verfügung stellen (vgl. Verkehrsgerichtstag 2020). Damit könnte auch die unverhältnismäßig hohe Anzahl von Unfallfluchten in diesem Bereich eingeschränkt werden.
- Nach Expertenaussagen ist davon auszugehen, dass ein nicht unerheblicher Anteil von E-Scootern getunt ist, so dass deutlich höhere Geschwindigkeiten als 20 km/h erzielt werden können. Hersteller sollten überzeugt werden, Überprüfungsmöglichkeiten für die Erkennung von Manipulationen (Tuning) zur Verfügung zu stellen.

Die bisherigen Radwege oder Fußwege, die auch von Radfahrern genutzt werden dürfen, sind schon heute oft nicht ausreichend dimensioniert. Die Anzahl der Konflikte ist hoch. Mit den geplanten weiteren Freigaben ist zudem mit wachsenden Unfallgeschehen zwischen Fußgängern und Radfahrern mit E-Scootern zu rechnen. Die Gefahren durch falsch abgestellte E-Scooter bestehen weiterhin.

Zugleich haben sich seit der Schaffung der Ausnahme von der Gefährdungshaftung für langsam fahrende Fahrzeuge die tatsächlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen grundlegend verändert. Dies hat zur Folge, dass die Vorschrift sich nicht mehr konsistent in das haftungsrechtliche System bei Straßenverkehrsunfällen einfügt. Das gilt insbesondere für die Zunahme und Beschleunigung des Straßenverkehrs, die Zunahme von Größe und Gewicht moderner Nutzfahrzeuge sowie die neueren Kategorien langsam fahrender Kraftfahrzeuge, d. h. insbesondere die E-Scooter. Wenn Unfälle sogar mit liegengeliebenen oder abgestellten Kraftfahrzeugen bzw. Anhängern von der Gefährdungshaftung umfasst sind, solange sie für den Straßenverkehr noch eine Gefahr darstellen, muss die Gefährdungshaftung für langsam fahrende Kraftfahrzeuge erst recht gelten. Daher halten wir es für unabdingbar, dass E-Scooter auch der **Gefährdungshaftung** unterliegen (vgl. gleichlautende Forderung des Verkehrsgerichtstages 2022 zur Überarbeitung des § 8 Nr. 1 StVG). Da die E-Scooter schon heute einen Versicherungsschutz benötigen, würde eine solche Änderung einfach umzusetzen sein. Wir bitten, die entsprechende Änderung im Straßenverkehrsgesetz umzusetzen.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind zudem die Punkte Helmpflicht, Befähigungsnachweis und ggfs. Erhöhung des Mindestalters von hoher Bedeutung. Solche Veränderungen sollen wohlbegründet sein. Deshalb sollte die **Pflicht zur Evaluierung** fortgeschrieben werden, die auch eine Beurteilung der oben genannten Punkte ermöglicht. Um die für die Unfallpräventionsarbeit zwingend notwendigen und aussagekräftigen Daten zu erhalten, bedarf es deshalb dringend nötiger Verbesserungen in der Führung und Veröffentlichung der Unfallstatistik. Gute Daten sind das Fundament wirksamer Verkehrssicherheitsarbeit. Prävention und Verkehrsüberwachung können nur greifen, wenn verlässliche Unfalldaten vorliegen, gründlich analysiert und gezielt genutzt werden. Angesichts stagnierender Verunglücktenzahlen auf dem Weg zur Vision Zero darf es hier keine Abstriche geben. Umso problematischer ist, dass die amtliche **Unfallstatistik** in letzter Zeit drastisch beschnitten wurde. Die bisherige Jahresauswertung (Fachserie 8, Reihe 7) wurde Ende 2021 eingestellt – trotz eindringlicher Appelle aus der Fachwelt. An ihre Stelle trat eine rudimentäre Online-Datenbank (GENESIS), die den Informationsbedarf der Praxis bei weitem nicht deckt. Verkehrsunfallprävention darf kein Blindflug sein.

Düsseldorf, 5.9.2025

Präsident: RA **Klaus Voussemer** MdL, Düsseldorf
Vizepräsidenten: **Maria Brendel-Sperling**, Essen
Gabriele Pappai, Düsseldorf
Prof. Dr. **Bernhard Schlag**, Aachen
EPHK **Peter Schlanstein**, Münster

Geschäftsführer: Dipl.-Ök. **Jörg Weinrich**, Düsseldorf
Eingetragen im Vereinsregister Düsseldorf, VR 4342
IBAN: DE31 3005 0110 0021 0454 55
Steuernummer: 106/5742/0547