

Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK V:

„Elektrokleinstfahrzeuge“

- Verkehrssicherheit
- Verteilungskampf
- Auslandserfahrungen

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung wird in zahlreichen Medien über Unfälle, rücksichtsloses Verhalten der Nutzenden und Belastungen für die Verkehrssicherheit berichtet und in der Öffentlichkeit diskutiert. Die Auswirkungen, die mit der Einführung des E-Scooters verbunden sind, werden erst nach und nach sichtbar.

Der erste Gerichtsbeschluss zu Elektrokleinstfahrzeugen (EKF), die auf gemeinsamen Geh- und Radwegen genutzt werden, wurde veröffentlicht: Das OLG Koblenz legt dar, dass auf kombinierten Fuß- und Radwegen zu Fuß Gehende gegenüber EKF absoluten Vorrang haben. Die Nutzerinnen und Nutzer der EKF müssen ihre Geschwindigkeit so anpassen, dass es nicht zu einer Behinderung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden kommt.

Da die Verkehrssicherheit aber für alle Verkehrsteilnehmenden oberste Priorität hat, muss nach Ansicht des ACE die Höchstgeschwindigkeit in bestimmten Bereichen, beispielsweise bei der Einfahrt in freigegebene Fußgängerzonen begrenzt und das Tempo automatisch gedrosselt werden. Dies muss bei der Betriebserlaubnis sichergestellt sein. Andernfalls könnte es hier trotz Regeln zu gefährlichen Situationen mit hohem Unfallrisiko kommen. Dabei ist noch zu klären, ob das temporäre Begrenzen der Höchstgeschwindigkeit durch externes Eingreifen zu einem Verlust der Typgenehmigung führen kann, dies zu klären obliegt dem KBA.

Seit der Zulassung von E-Scootern steigen die Unfallzahlen mit dem neuen Verkehrsgerät stetig. Das zeigt: Viele Nutzende unterschätzen die neuen Fahrzeuge oder gehen fahrlässig mit ihnen um. Nach Berichten einiger Kliniken ereignen sich Stürze mit dem E-Scooter häufig bei Fahrten unter Alkoholeinfluss, durch Unachtsamkeit im Straßenverkehr oder weil die Fahrenden die Geschwindigkeit und Handhabung unterschätzen. Diese Untersuchungen sind nicht repräsentativ, offenbaren aber ein grundsätzliches Verkehrssicherheitsproblem.

Nachdem im Sommer 2020 ein Jahr lang die EKF – überwiegend im Verleih – auf Deutschlands Straßen unterwegs sein werden, muss nach Ansicht des ACE im Rahmen einer wissenschaftlichen Evaluation zeitnah – im Sommer 2020 – geprüft werden, wie sich die Umsetzung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in der Praxis gestaltet und welche Risiken dieses neue Verkehrsmittel für die Verkehrssicherheit darstellt.

Zudem muss dabei untersucht werden, ob die derzeitigen Verleihsysteme mit dem Ziel der Vision Zero vereinbar sind oder ob an der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung bald nachgearbeitet werden sollte. Hilfreich bei einer solchen Analyse sind auch die Erfahrungen aus dem Ausland. Daraus lässt sich gesetzgeberischer Änderungsbedarf ableiten und es bieten sich möglicherweise neue Lösungsansätze an.

Die Existenz von EKF darf nicht dazu führen, dass darunter die Verkehrssicherheit leidet. Die Nutzung von EKF muss so geregelt werden, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden keine zusätzliche Gefahr im Straßenverkehr sind. Insbesondere die schwächeren am Straßenverkehr Teilnehmenden gilt es zu schützen.

Darüber hinaus können empirische Daten auch Auskunft darüber geben, ob überhaupt und inwieweit die EKF ein Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Auch sollte dabei überprüft werden, welche Rolle EKF auf der ersten und letzten Meile tatsächlich spielen und ob sie tatsächlich eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV sind. Auch dies sollte in der Evaluation aufgezeigt werden.

Für die Erarbeitung einer langfristigen und aussagekräftigen Strategie für EKF, die sich im Leihbetrieb befinden, spielen das Mobilitätsverhalten, das Verkehrsaufkommen, das Nutzungsverhalten der Nutzergruppen sowie die Anzahl und die Schwere der Unfälle eine große Rolle. Diese Daten müssen ein Jahr nach Zulassung der EKF vorliegen und untersucht werden. Konsequenzen in der Verkehrssicherheitsarbeit sind daraus abzuleiten. Die Unfallentwicklung muss im Mittelpunkt der Evaluation stehen. Außerdem ist dabei sicherzustellen, dass die Fahrzeugkategorie EKF in der Unfallstatistik gesondert erfasst wird, sonst lassen sich nur schwerlich Ergebnisse ableiten.

Der ACE fordert darüber hinaus eine öffentlichkeitswirksame Aufklärungskampagne für alle Verkehrsteilnehmende. Denn es herrscht offenbar zu viel Unkenntnis – auch bei anderen am Straßenverkehr Teilnehmenden – darüber, wo die EKF im Straßenverkehr fahren dürfen.

Grundsätzlich sind Radwege, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen für EKF vorgesehen. Gibt es all das nicht, dürfen sie auch auf der Straße fahren. Allerdings sollen die Straßenverkehrsbehörden in der Stadt auch gezielt Fußwege freigeben können durch ein spezielles Schild: „Elektrokleinstfahrzeuge frei“. Ein Verbotsschild hingegen gibt es bislang nicht. **Daher muss nach Ansicht des ACE in die StVO ein Verbotsschild zur Nutzung von Verkehrsflächen für EKF eingeführt werden.**

Da Hand- bzw. Fußzeichen bei Abbiegevorgängen zu Instabilität führen, müssen bei einer Aktualisierung der Verordnung Fahrtrichtungsanzeiger vorgeschrieben werden. Das Fahrzeug wird derzeit nur mit einer Hand an der Lenkeinrichtung gefahren, die zweite Hand zeigt die Richtungsänderung an und ein zusätzlicher Kontakt des Fahrers zum Fahrzeug über den Sitz fehlt. Dies führt zu Instabilität, **daher fordert der ACE dringend, Fahrtrichtungsanzeiger an der höchsten Stelle der Lenkstange anzubringen.**

Es ist wissenschaftlich belegt, dass bei Unfällen mit dem Zweirad die drei meistbetroffenen Körperregionen unter den Verunglückten der Kopf mit 71,9 Prozent, gefolgt vom Brustkorb mit 44,9 Prozent und den oberen Extremitäten mit 33,6 Prozent sind. Schädel-Hirn-Traumata sind die häufigste Verletzungsart¹. Verlässliche und aussagekräftige Unfallstatistiken zu Unfällen mit EKF liegen bislang nicht vor. **Der ACE fordert eine Schutzhelmpflicht – und diese nicht nur für Radfahrende, sondern für alle, die auf Zweirädern (E-Tretroller, Segways, etc.) unterwegs sind.** Im Sinne der Verkehrssicherheit und in Übereinstimmung mit dem Ziel von Vision Zero gilt es, das Verletzungsrisiko – und damit einhergehende Folgeschäden – von Rad- und allen anderen Zweiradfahrenden, zu minimieren.

Im Sinne der Verteilungsgerechtigkeit bzw. der Verteilungskonflikte wird es bei zunehmender Nutzung von EKF und dem zunehmenden Angebot der Sharing-Firmen in den großen Städten zu Verteilungskonflikten im Straßenraum kommen. **Daher fordert der ACE einen massiven, schnellen und dringend notwendigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur,** damit EKF auf lange Sicht tatsächlich ein Verkehrsgerät für die letzten Meile darstellen – im Sinne der Vision Zero.

¹ [Der Unfallchirurg](#): Helfen et al., 2016