

11 Vorschläge an Politik, Verwaltung und Anbieter für die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umgang mit E-Scootern

Juni 2020

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und DEKRA



VISION ZERO.

Keiner kommt um. Alle kommen an.

11 Vorschläge an Politik, Verwaltung und Anbieter zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umgang mit E-Scootern

1. Verpflichtende Ausstattung mit Fahrtrichtungsanzeigern

Wer einen E-Scooter nutzt, der nicht mit einem „Blinker“ ausgestattet ist, muss genauso wie Rad Fahrende das Abbiegen mit Handzeichen ankündigen. Dies kann angesichts der Fahrphysik von E-Scootern mit Gefahren verbunden sein. Der DVR und DEKRA fordern deshalb, dass E-Scooter künftig standardmäßig mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgestattet werden müssen. Im Referentenentwurf der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung (eKFV) vom Herbst 2018 war die Ausrüstung einspuriger Elektrokraftfahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern vorgeschrieben. Laut der jetzt gültigen eKFV ist die Ausstattung mit Blinkern zwar zulässig, aber nicht verpflichtend.

2. Erhöhte Sichtbarkeit durch retroreflektierende Folien

E-Scooter haben eine schmale Silhouette und können dadurch von anderen Verkehrsteilnehmenden leicht übersehen werden. Hinzu kommt, dass die Schnelligkeit, mit der E-Scooter sich nähern, häufig unterschätzt wird (ähnlich Pedelec bzw. Motorrad). Herannahende E-Scooter frühzeitig wahrzunehmen, ist deshalb zur Gefahrenminimierung sehr wichtig. Der DVR und DEKRA empfehlen dem Verordnungsgeber den Erlass einer Pflicht zur Ausstattung der Lenkstangen von E-Scootern mit retroreflektierenden Elementen oder zusätzlichen Lichtanlagen.

3. Radverkehr und E-Scooter

A) Wegenutzung an den Radverkehr angleichen

Seit der Zulassung der E-Scooter im Juni 2019 stellt die Polizei immer wieder die regelwidrige Nutzung von Wegen durch E-Scooter Fahrende fest. Ein Grund dafür ist auch die Widersprüchlichkeit der geltenden Vorschriften.

Die Regelungen erscheinen noch unklarer in Anbetracht der Tatsache, dass Pedelecs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von 25 km/h dieselben Wege nutzen dürfen wie Fahrräder ohne Antriebshilfe. Die

verschiedenen Differenzgeschwindigkeiten von E-Scootern und Fahrrädern greifen als Begründung für die unterschiedlichen Regelungen zur Wegenutzung an dieser Stelle nicht. Daher fordern wir, verständliche und nachvollziehbare Regelungen für die Nutzung von Wegen durch E-Scooter Fahrende zu schaffen.

B) Schaffung einer sicheren Radinfrastruktur

Wo die Gesamtbreite für eine separate Führung auf Radwegen, Radfahr- oder Schutzstreifen nicht ausreicht, müssen E-Scooter Nutzende und Rad Fahrende aktuell die Teile der Fahrbahn, die auch vom Pkw- und Lkw-Verkehr genutzt werden, befahren. Das birgt Unfallrisiken. Um das Fahren für E-Scooter Fahrende und Rad Fahrende sicherer zu machen, empfehlen wir den Kommunen, die Anzahl der vorhandenen Radverkehrsanlagen zu prüfen und die Qualität zu verbessern.

4. Schaffung ausgewiesener Parkzonen für das Entleihen und Abstellen

E-Leihroller werden derzeit häufig ungeordnet und teilweise verbotswidrig im öffentlichen Raum abgestellt. Diese Problematik könnte durch die Ausweisung markierter Parkzonen und „Geofencing“, analog zu markierten Stellflächen von E-Leihrädern oder auch Fahrradbügel, auf der Fahrbahn angegangen werden. Der DVR und DEKRA fordern deshalb von den Kommunen gemeinsam mit den Sharing-Anbietern, solche Flächen, insbesondere vor Knotenpunkten, zu identifizieren und einzurichten.

Weiterhin ist zwingend darauf zu achten, dass Stolperfallen, wie z.B. das Abstellen der Fahrzeuge auf taktilen Bodenleitsystemen für sehbehinderte Menschen, vermieden werden.

5. Anpassung des Mindestalters zur Nutzung von E-Scootern auf 15 Jahre und Einführung einer Prüfbescheinigung

Junge Menschen zwischen 14 und 15 Jahren sind einem besonders hohen Jugendlichkeitsrisiko im Straßenverkehr ausgesetzt: Sie möchten Grenzen testen,

können gleichzeitig aber selten die Komplexität des Straßenverkehrs richtig einschätzen. Aus diesem Grund fordern die DEKRA und der DVR, das Mindestalter für das Fahren mit E-Scootern von 14 auf 15 Jahre zu erhöhen. Gleichzeitig schlagen wir eine Prüfbescheinigung für das Fahren mit E-Scootern vor, und zwar für alle, die nicht mindestens im Besitz der Mofaprüfbescheinigung (Klasse AM) sind. Die Inhalte der Ausbildung sollten an den neuen Einsatzbereich angepasst werden.

6. Perspektivwechsel stärker in Fahrausbildung verankern

Um spezifische Unfallrisiken von Rad- und E-Scooter Fahrenden besser einschätzen zu können, soll in der Fahrschulausbildung ein Perspektivwechsel vom jeweiligen Kraftfahrzeug zum Fahrrad und E-Scooter stattfinden. Dieser sollte die Verkehrsteilnahme mit diesen Fahrzeugen und die anschließende Besprechung von kritischen Situationen umfassen. In die theoretische Fahrerlaubnisprüfung sollen zudem vermehrt Fragen zur Verkehrsteilnahme mit E-Scootern und zur Vermeidung von Dooring-Unfällen aufgenommen werden. Diese Themen müssen auch Teil der Fahrerlehrausbildung, der Ausbildungsmaterialien der Fachverlage sowie des theoretischen Fahrschulunterrichts werden.

7. Angleichung der Verhaltens- und Sanktionsvorschriften beim Befahren von Fußwegen

Der Bundesrat hatte im Zuge der StVO-Novelle 2020 eine Erhöhung der Bußgelder für das regelwidrige Befahren von Gehwegen eingebracht (Regelsätze 55 bis 100 EUR). Damit sollten zu Fuß Gehende besser vor den Gefahren durch Fahrrad Fahrende und E-Scooter Nutzende geschützt werden. Dabei wurde der bisherige spezielle Verwarnungsgeldtatbestand (15 bis 30 EUR) für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrokraftfahrzeugen bei der Novellierung augenscheinlich übersehen. Bundesverkehrsministerium und Bundesrat sind nun aufgerufen, im Rahmen einer weiteren Änderung

der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) die Sanktionsvorschriften für E-Scooter Nutzende zu harmonisieren

8. Regelmäßiges und geordnetes Aufstellen und Einsammeln von E-Scootern

Sharing-Anbieter müssen dafür sorgen, dass falsch abgestellte oder umgefallene E-Scooter innerhalb von max. fünf Stunden während der Betriebszeiten eingesammelt bzw. ordnungsgemäß abgestellt werden. Um das gewährleisten zu können, müssen alle Sharing-Anbieter eine Hotline einrichten, über die der Sharing-Anbieter über umgefallene oder nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrzeuge informiert werden kann.

9. Automatisierte Geschwindigkeitsbegrenzungen

A) Für Einsteigerinnen und Einsteiger

Die erste Fahrt mit dem E-Scooter birgt für viele Menschen einige Überraschungen: Die Beschleunigung und die Geschwindigkeit sind in Bezug auf das genutzte Fahrzeug relativ hoch, der geringe Reifendurchmesser erschwert sicheres Kurvenfahren. Anfahren und Bremsen geschehen häufig abrupt. Um die dadurch entstehende Gefahr von Stürzen zu minimieren, empfehlen der DVR und DEKRA den Sharing-Anbietern, die Geschwindigkeit von E-Scootern bis zur dritten Fahrt auf 10 bis 15 km/h zu drosseln.

B) Bei bestimmten Wetterlagen

Eine automatisierte Drosselung auf 10 bis 15 km/h sollte je nach Wetterlage durchgeführt werden. Auch dadurch könnte das Risiko zu stürzen, z.B. auf

grund einer nassen oder glatten Fahrbahn (Herbst/Winter, Starkregen im Sommer), gesenkt werden. Ergänzend sollte in den Apps der Anbieter vor Beginn der Fahrt auf die Sicherheitsrisiken beim Fahren unter bestimmten Wetterbedingungen hingewiesen werden.

C) In den späten Abendstunden, an Wochenenden sowie anlässlich größerer Events

Darüber hinaus empfehlen wir Sharing-Anbietern eine automatisierte Drosselung der Geschwindigkeit in den Abendstunden, am Wochenende oder auch anlässlich größerer Veranstaltungen. Ergänzend sollten Apps die Möglichkeit einer Sperrfunktion einbauen, beispielsweise mittels einer Frage oder einer Aufgabe. Können diese nicht korrekt beantwortet werden, sollte kein E-Scooter gemietet werden können.

Wochenenden werden gern für Club-, Bar-, Restaurantbesuche oder Parties genutzt. Dabei werden leider immer noch zu häufig erhebliche Mengen Alkohol konsumiert. Zwar gelten für die Nutzung von E-Scootern dieselben Alkoholgrenzwerte wie beim Autofahren. Im vergangenen Jahr wurden jedoch von der Polizei auffällig viele Alkoholdelikte bei der Nutzung von E-Scootern festgestellt. Das Risiko, mit einem E-Scooter unter dem Einfluss von Alkohol zu verunfallen und auch andere Menschen zu gefährden, ist erhöht.

10. Miettarife nach Entfernung statt nach Zeit berechnen

Viele der derzeitigen Tarife für die Nutzung von E-Scootern „belohnen“ schnelles und verkehrswidriges Fahren, weil sie

nach „verbrauchten“ Minuten abrechnen. Im Sinne der Verkehrssicherheit wäre es, wenn die zurückgelegte Entfernung maßgeblich den Preis bestimmen würde und der Zeitfaktor eine eher untergeordnete Rolle spielen würde – ähnlich dem Tarifsystem bei Taxi-Fahrten.

11. Eindeutige Ansprechperson für Behörden und die Polizei

Wir schlagen den Sharing-Anbietern vor, dass diese der Polizei und den zuständigen Behörden in jeder Stadt und in jedem Land, in dem sie ihre Dienste anbieten, mindestens eine Ansprechperson nennen. Anfragen seitens der Behörden und der Polizei sollten dann innerhalb von max. 24 Stunden beantwortet werden. Notwendig könnten Anfragen z.B. bei Verkehrsunfällen werden, infolge derer beschädigte E-Scooter aus dem Verkehr gezogen werden müssen.

Kontakt:

Julia Fohmann
Pressesprecherin/Leiterin Referat Presse
T. 030-226677130
E: jfohmann@dvr.de
Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Hauptstadtbüro
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin



Foto: Adobe Stock, © zinkevych, #118867497