

## **Stellungnahme zum Referentenentwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“**

Die im Referentenentwurf vorgesehenen Änderungen sollen Regeln für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge vereinheitlichen und damit vereinfachen. Sie würden allerdings stark zu Lasten der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs gehen.

Der Referentenentwurf schafft zudem in der Summe keine Vereinfachung: Bisher einheitliche Regeln für Kraftfahrzeuge und Elektrokleinstfahrzeuge sollen sich künftig unterscheiden; es wird nur die eine Uneinheitlichkeit gegen eine andere getauscht.

Der FUSS e.V. schlägt stattdessen Regelungen vor, die

- a) anders als die des Referentenentwurfs einheitlicher, einfacher und praxisgerechter sind als die bisherigen und
- b) die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs steigern, statt beide einzuschränken.

### **1. Einheitliche und sicherheitsorientierte Überholabstände**

#### Referentenentwurf zur Änderung § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO

Der Satz lautet bisher: *Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.*

Der Referentenentwurf sieht vor:

*§ 5 wird wie folgt geändert:*

*a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:*

*In Satz 3 wird nach der Angabe „Kraftfahrzeugen“ die Angabe „ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ eingefügt.*

*Es soll also heißen **Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge, von zu Fuß Gehenden... beträgt der ausreichende Sicherheitsabstand...***

Ziel der Regelung ist also, Elektrokleinstfahrzeug Nutzenden das enge Überholen von Gehenden zu gestatten. Begründet wird dies damit, dass so eine einheitliche Regelung mit dem Radverkehr erreicht werde.

Dies geschieht jedoch zu Lasten des Fußverkehrs. Er wird durch enges Überholen mit Elektrokleinstfahrzeugen belastigt, behindert und gefährdet. Erst 2020 wurden die Regeln zum Überholabstand in der StVO konkretisiert und verstärkt; jetzt sollen sie für den Fußverkehr zurückgenommen werden. Darin erkennen wir keinerlei Sicherheitslogik, keine rechtliche Stringenz und Einheitlichkeit. Dem Referentenentwurf liegt die realitätsfremde Annahme zugrunde, das Überholen eines Fußgängers mit einem viermal schnelleren Elektrokleinstfahrzeug sei harmloser und verträglicher als das Überholen eines Radfahrers mit einem viermal schnelleren Kfz.

Eine einheitliche Regelung für alle Fahrzeuge (Rad und Kfz inkl. Elektrokleinstfahrzeug) lässt sich aber auch so erreichen, dass die Sicherheit des Fußverkehrs nicht gesenkt, sondern erhöht wird. Dazu schlagen wir sinngemäß vor: „Beim Überholen von zu Fuß Gehenden mit Fahrzeugen ist ein Mindestabstand von 1,5 Metern einzuhalten.“ Der Schutz ist nicht nur vor Elektrokleinstfahrzeugen von Bedeutung, sondern – angesichts deutlich gestiegener Unfallzahlen – auch vor dem stark gewachsenen Radverkehr.

Eine gleiche Regel für alle Fahrzeuge wäre ein tatsächlicher Schritt zur Einheitlichkeit – anders als der Referentenentwurf, der die bestehende Einheitlichkeit für motorgetriebene Fahrzeuge aufheben will.

## **2. Legales Fahren auf Gehwegen und in Fußgängerzonen**

### Referentenentwurf zu § 39 StVO Abs. 7

*§ 39 wird wie folgt geändert:*

*b) Nach Absatz 7 wird der folgende Absatz 7a eingefügt:*

*„(7a) Soweit auf Verkehrszeichen das Sinnbild „Radverkehr“ gezeigt wird, gilt es für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend.“*

Das genannte Sinnbild findet sich auf dem Zusatzzeichen 1022-10, das Radfahrenden die Benutzung des damit markierten Weges gestattet. Dies soll nach dem Entwurf auch für Elektrokleinstfahrzeuge gelten. Damit würden zahlreiche Gehwege und Fußgängerzonen für das Befahren mit Elektrokleinstfahrzeugen freigegeben.

Auch dies ist im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs strikt abzulehnen. Zwar bemüht sich um diese Sicherheit auch die Bestimmung in Anlage 2 der StVO zum Zeichen 239 über Zusatzzeichen, die den Gehweg für Fahrzeuge freigeben: "Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren."

Aber dies wird in der Praxis von fast keinem Radfahrenden berücksichtigt. Denn die Regelung ist in sich widersprüchlich: Einerseits gibt sie den Weg zum Radfahren frei. Andererseits erlaubt sie nicht, schneller zu sein als der Fußverkehr. Darf man das aber nicht, ist eine Radfahr-Erlaubnis unnötig: Schieben ist dann ebenso schnell, aber sicherer.

Das Zeichen 1022-10 ist also schon für den Radverkehr sinnlos. Die Bestimmung wird nicht gelebt, sondern von fast allen Radfahrenden durchbrochen – eben wegen ihrer Widersprüchlichkeit. Von Elektrokleinstfahrzeug Nutzenden ist nichts anderes zu erwarten.

Auch hier kann die angestrebte Einheitlichkeit für Rad und Elektrokleinstfahrzeug auf einem Weg erreicht werden, der den Fußverkehr nicht gefährdet, sondern stärker sichert als bisher:

1. Die in sich widersprüchliche, unlogische und verkehrstechnisch sinnlose Regel „Fahren erlaubt – aber nur in einer Geschwindigkeit, die auch ohne Fahren erreicht wird“ – wird abgeschafft.
2. Abgeschafft wird bei dieser Gelegenheit auch die überdifferenzierte, Verkehrsteilnehmern weitestgehend unbekannt unterschiedliche Regelung für das Fahren auf Fußverkehrsflächen durch VZ 240 und Zusatz-zeichen 1022-10.
3. Es gibt nur noch ein Verkehrszeichen für die Zweirad-Benutzung von Fußverkehrsflächen mit folgenden Regelungen:
  - a) Das Verkehrszeichen zeigt ein Fahrradsymbol und das Wort „langsam“
  - b) Die Benutzung mit Rad und Elektrokleinstfahrzeug ist nicht verpflichtend; es kann auch die Fahrbahn benutzt werden.
  - c) Die FGSV-Regelwerke zu erforderlichen Breiten und maximalen Fuß- und Radverkehrsfrequenzen für die Anordnung des neuen Zeichens werden verbindliches Bundesrecht. Bisher werden diese Regelwerke von Verkehrsbehörden in sehr vielen Fällen ignoriert und Befahrungsrechte für zu schmale, zu stark begangene und befahrene Wege angeordnet. (Anmerkung: Bestimmungen von Regelwerken zu Bundesrecht zu machen, ist ungewöhnlich, aber nicht ausgeschlossen. Bis vor kurzem wurde dies bei der R-FGÜ praktiziert.)

### **3. Parken auf Gehwegen beherrschbar machen**

#### Referentenwurf zu § 12 Abs. 4 StVO

*In § 12 wird nach Absatz 4a der folgende Absatz eingefügt:*

*„(4b) Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen geparkt werden, wenn dadurch Andere nicht gefährdet oder behindert werden können.“*

Die grundsätzliche Parkerlaubnis droht die Problemlage auf vielen Gehwegen und Fußgängerzonen zweifach zu verschärfen:

1. Das Parken von Zweirädern nimmt vielerorts überhand undengt den begehbaren oder sonst benutzbaren Raum stark ein. Jedes vermeidbare Gefährden oder Behindern Anderer durch das Abstellen von Fahrzeugen verstößt schon heute gegen § 1 Abs. 1 und 2 StVO, doch diese Regelung ist weitgehend wirkungslos. Ein Gefährdungs- und Behinderungsverbot in § 12 Abs.4 a macht das Verbot nicht wirkungsvoller. Es ist angesichts der Masse von Fahrzeugen durch Ordnungsbehörden nicht durchsetzbar.

Verkehrsbehörden müssen das Abstellen von Zweirädern auf von ihnen definierten Flächen untersagen können, entsprechend dem Parkverbot für Kraftfahrzeuge. Nach dem Vorbild der Niederlande kann nur so das Zuwuchern ganzer Straßen und Plätze mit abgestellten Zweirädern wirksam verhindert werden. Dabei muss wie in den

Niederlanden klarge stellt sein, dass falsch abgestellte Fahrzeuge ohne bürokratischen Aufwand entfernt werden können. Hierfür muss ein sinngemäßes Hinweisschild „Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge werden entfernt“ genügen.

2. Werden Zweiräder auf dem Gehweg geparkt, werden meist mindestens die ersten und letzten Meter dort gefahren. Mit anderen Worten: Jeder Abstellplatz auf dem Gehweg schafft einen Anreiz zum illegalen Fahren dort, mithin zur Behinderung und Gefährdung des Fußverkehrs. Auch in dieser Hinsicht sind Abstellrechte für Zweiräder auf Gehwegen verkehrlich kontraproduktiv.

Es bedarf einer gesetzlichen Priorität für das Ausweisen von Abstellflächen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge außerhalb der Fußverkehrsflächen, etwa am Fahrbahnrand. Dort können sie die Nutzungseffizienz von Parkraum um das Vielfache steigern: Der von einem PKW benötigte Raum kann von etwa sechs bis zehn Zweirädern genutzt werden.

#### **4. Abstellen von Sharing-Zweirädern nur in festen Stationen**

Der Referentenentwurf sieht für den neuen § 12 Abs.4 a) den weiteren Satz vor:

*Das gewerbliche Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zweck der stationsunabhängigen Vermietung ist kein zulässiges Parken im Sinne dieser Verordnung.*

Wir begrüßen dies grundsätzlich, halten es aber nicht für ausreichend. Im Land Berlin ist dieses Anbieten seit 2021 Sondernutzung. Das OVG Nordrhein-Westfalen hat schon 2020 in diesem Sinn geurteilt; unter anderem Köln, Düsseldorf und Münster haben Sondernutzungserlaubnisse erteilt. Fünf Jahre Sondernutzungspraxis haben gezeigt, dass die angestrebte Besserung stark von Willen und Möglichkeiten der Kommunen abhängt. Als einzig wirksames Mittel zur Wiedergewinnung der Gehwege hat sich die Ausweisung fester, verbindlicher Abstellstationen erwiesen, außerhalb derer ein Leihvorgang nicht beendet und ein Fahrzeug nicht angeboten werden darf. Soll das jetzige Chaos wirklich behoben werden, muss die einzig bekannte Maßnahme dafür zur Pflicht gemacht werden, sinngemäß: „Das Anbieten und Abstellen ist nur auf dafür ausgewiesenen Flächen zulässig“.

#### **5. Kein Fahren bei Rot**

##### Referentenentwurf zu § 37 Abs. 2 StVO

Hier geht es um den Grünpfeil zum Rechtsabbiegen bei roter Ampel. Elektrokleinstfahrzeuge Führende sollen gleiche Rechte wie Radfahrer erhalten.

Der Entwurf sieht vor:

*§ 37 Absatz 2 wird wie folgt geändert:*

*a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:*

*In Satz 9 wird die Angabe „Radverkehr“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt.*

Satz 11 wird durch den folgenden Satz ersetzt: „Soweit der Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat, dürfen Rad Fahrende und Elektrokleinstfahrzeug Führende auch aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen.“

Die Abbiege-Erlaubnis bei roter Ampel hat seit ihren Einführungen 1994 (generell) und 2020 (für das Fahrrad) das Tabu „Rot heißt Halten“ durchbrochen, die Regeln verkompliziert, die Rotlicht-Disziplin gemindert und den Fußverkehr gefährdet. Ein Großteil aller Fahrzeugführer missachtet das Gebot, zunächst vor der Ampel anzuhalten, und fährt durch. Mehr dazu auf [www.gruenpfeil.de](http://www.gruenpfeil.de).

Statt das Recht zum Rotfahren auf Elektrokleinstfahrzeuge auszuweiten, sollte auch hier eine Vereinheitlichung für alle Fahrzeuge angestrebt werden: Die Regel hat sich als untauglich und unnützlich erwiesen und ist für alle Fahrzeuge verzichtbar. Das legale Rechtsabbiegen bei roter Ampel ist für Rad- und Elektrokleinstfahrzeug-Nutzende ohnehin in ungefährlicher Weise stets möglich: Sie müssen lediglich das kurze Stück neben Furt und Einmündung ihr Fahrzeug schieben.

## 6. Einheitliche und wirksame Verwarn- und Bußgelder

Referentenentwurf zur BKatV:

1. Nach § 2 Absatz 4 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

*Bei Führern von Elektrokleinstfahrzeugen soll für Zuwiderhandlungen nach Abschnitt I Unterabschnitt A Buchstabe a und Abschnitt II Buchstabe a des Bußgeldkatalogs das Verwarnungsgeld in der Regel 15 Euro betragen, sofern der Bußgeldkatalog nichts anderes bestimmt.“*

2. Nach § 3 Absatz 6 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

*„Dies gilt entsprechend bei Ordnungswidrigkeiten nach Abschnitt I Unterabschnitt A Buchstabe a und Abschnitt II Buchstabe a des Bußgeldkatalogs, die von Führern von Elektrokleinstfahrzeugen begangen werden.“*

Lfd. Nr. Tatbestand	Straßenverkehrsordnung	Regelsatz
2.4 als Radfahrer oder Führer eines Elektrokleinstfahrzeugs		25 €
2.4.1 - mit Behinderung	§ 2 Absatz 1 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 2	30 €
2.4.2 - mit Gefährdung		35 €
2.4.3 - mit Sachbeschädigung		40 €

Hierzu weisen wir auf die geringe Regeldisziplin von Rad- und besonders E-Scooter Nutzenden hin. Die Zahl der Unfälle ist laut Statistischem Bundesamt allein 2024 um 26,7 Prozent gestiegen. 27 Menschen starben, 1.513 wurden schwer und 11.433 leicht verletzt. Die vorgesehenen Verwarn- und Bußgelder entfalten nur geringe Präventiv- und

Abschreckungswirkung gegen häufige Regelverstöße wie das Fahren auf Gehwegen und in Fußgängerzonen, das Fahren zu zweit oder dritt auf einem Gerät, das Überlassen der Fahrzeuge an Kinder sowie das behindernde und gefährdende Abstellen. Das gilt für Elektrokleinstfahrzeug- wie Radverkehr.

Vom unzulässigen Gehwegverkehr mit Rädern und Elektrokleinstfahrzeugen geht eine wachsende Gefahr für den Fußverkehr aus. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum für sie die Verwarn- und Bußgeldsätze niedriger sein sollen als für Kraftfahrzeuge. Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten die Verwarn- und Bußgeldsätze das gleiche Niveau wie für Kraftfahrzeuge haben. Auch in diesem Punkt würde so mehr Einheitlichkeit für Fahrzeugführende erreicht als im Referentenentwurf.

#### Referentenentwurf zu BKatV Nr.141

Hier geht es um den Regelverstoß „*Vorschriftswidrig einen Gehweg (Zeichen 239), einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240), einen Gehweg des getrennten Rad- und Gehwegs (Zeichen 241) oder den Bereich einer Fußgängerzone (Zeichen 242.1) befahren, dort gehalten oder ein Verkehrsverbot (Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260) nicht beachtet*“. Für Rad- und E-Scooter Nutzende nennt der Referentenentwurf die gleichen Verwarn- und Bußgeldsätze wie oben genannt. Auch hier sind sie zu niedrig, um ausreichend präventiv zu wirken. Auch hier empfehlen wir im Interesse der Verkehrssicherheit und Einheitlichkeit gleiche Sätze für alle Fahrzeuge.

#### Referentenentwurf zu BKatV Nr.246

*In der laufenden Nummer 246.4 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Radfahren“ die Angabe „oder Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs“ eingefügt.*

Es geht hier um den Tatbestand „Elektronisches Gerät rechtswidrig benutzt“ – ein sehr häufiger Regelverstoß auf Elektrokleinstfahrzeugen. Bisher gilt dafür nach Katalognummer 246.1 „beim Führen eines Fahrzeugs“ ein Bußgeldsatz vom 100 Euro. Mit dem obigen Entwurf soll er für Elektrokleinstfahrzeuge dem Verwarngeldsatz von 55 Euro angeglichen werden, der für Radfahrende gilt. So würde die Sanktionsdrohung und damit die Abschreckungswirkung stark vermindert.

Auch dies wird mit neuer Einheitlichkeit zwischen Fahrrad und E-Scooter begründet. Auch hier wird aber die bisherige Einheitlichkeit für alle Kraftfahrzeuge beendet. Wir schlagen Einheitlichkeit für sämtliche Fahrzeuge vor, zumal auch der Smartphone-Missbrauch auf dem Fahrrad sehr häufig ist: Katalognummer 246.4 sollte nicht auf Elektrokleinstfahrzeuge erweitert, sondern gestrichen werden. Damit gilt Katalognummer 246.1 für alle, auch für den Radverkehr. Auf dem Rad gefährdet eine große Zahl von Smartphone Nutzenden auf der Fahrbahn vor allem sich selbst und auf dem Gehweg den Fußverkehr.

Berlin, 06.08.2025