
Stellungnahme zum aktualisierten Referentenentwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 26. Juni 2025

Berlin, den 22. Juli 2025

I. Allgemeine Einschätzung des Entwurfs

Der Branchenverband Zukunft Fahrrad e.V. begrüßt das Anliegen des Bundesministeriums für Verkehr, mit der Änderungsverordnung für Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) rechtliche Grundlagen selektiv zu vereinfachen und Impulse für mehr Verkehrssicherheit bei der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) zu setzen.

Die wesentlichen Unterschiede zwischen Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen als Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer technischen Anforderungen, dem Nutzungsverhalten und den Erfordernissen an die Infrastruktur wurden allerdings im vorliegenden Entwurf vom 26. Juni 2025 nicht ausreichend beachtet und die vorgenommenen Angleichungen von eKF mit Fahrrädern sind deutlich zu weitgehend. Wir unterstützen ausdrücklich die Einschätzung des Evaluierungsberichts zur Teilnahme von eKF am Straßenverkehr, dass sich „eine allgemeine Gleichstellung von eKF mit Fahrrädern [...] aufgrund der Klassifizierung von eKF als Kraftfahrzeugen [verbietet]“. ¹ Eine umfassende Angleichung von eKF an Fahrräder wurde auch von verschiedenen Verbänden und Akteuren in ihren Stellungnahmen zum RefE vom 15.03.2024 als kontraproduktiv für unter anderem die Verkehrssicherheit abgelehnt. ² Da diese Kritik im aktualisierten Referentenentwurf nicht berücksichtigt wurde, regen wir eine weitere Überarbeitung der Verordnung an.

II. Zu den Änderungen im Einzelnen:

§ 12 Abs. 4b StVO-E: Gehwegparken für Fahrräder und eKF

In der neuen Regelung wird das Gehwegparken für Fahrräder und eKF erlaubt, sofern keine Gefährdung oder Behinderung anderer erfolgt. Gleichzeitig soll das gewerbliche Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zweck der stationsunabhängigen Vermietung kein zulässiges Parken im Sinne der Straßenverkehrsordnung sein.

¹ Unger/Grosche u.a., Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Wissenschaftliche Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr – Evaluierungsbericht, Dezember 2022: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2790/file/eKF-Evaluierungsbericht.pdf>, S. 60.

² Unter anderem die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV), Fuss e.V. oder der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. haben diese Kritik in ihren letztjährigen Stellungnahmen zum Referentenentwurf vom 15.03.2024 geäußert.

Die vorgenommene Gleichstellung von gewerblichen Bikesharing-Anbietern und gewerblichen Anbietern von E-Scooter-Sharing in § 12 Abs. 4b Satz 2 StVO-E wird den Unterschieden beider Verleihangebote hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung sowie der unterschiedlichen Problemlage in der Praxis nicht gerecht. Das Abstellverhalten von Nutzerinnen und Nutzern von Sharing-Scootern hat in den Kommunen zu starker Kritik über ordnungswidrig abgestellte Miet-eKF auf Gehwegen geführt. Bei Bikesharing, das auch (teilweise) stationslos organisiert ist, sind diese erhöhten Konflikte nicht vorhanden. Auch sind E-Scooter, anders als Fahrräder, aufgrund ihrer Konstruktion für sehbehinderte Menschen schwerer zu erkennen und damit eine höhere Gefahrenquelle. Eine Gleichsetzung von Miet-Fahrrädern mit Miet-eKF wäre daher unverhältnismäßig.

Ein neuer § 12 Abs. 4b StVO-E sollte, sofern er für notwendig erachtet wird, allein die Parksituation von eKF als Kraftfahrzeugen reglementieren. Auch, weil es keine Regulierungslücke beim Abstellen von Fahrrädern gibt, schlägt Zukunft Fahrrad e.V. die Streichung von Fahrrädern aus dem Paragraphen vor:

„(4b) ~~Fahrräder~~ und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen geparkt werden, wenn dadurch Andere nicht gefährdet oder behindert werden können. Das gewerbliche Anbieten von ~~Fahrrädern~~ und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zweck der stationsunabhängigen Vermietung ist kein zulässiges Parken im Sinne dieser Verordnung.“

Zudem gibt es bereits mit der geltenden Rechtslage die Möglichkeit für Kommunen, durch Sondernutzungserlaubnisse feste Abstellflächen für Mietangebote auszuweisen und Parkverbotszonen auszusprechen. Viele Kommunen haben mit Anbietern von Mietsystemen entsprechende Vereinbarungen getroffen. Eine bundeseinheitliche Regelung wird den unterschiedlichen kommunalen Gegebenheiten nicht gerecht und führt zu höherem administrativem Aufwand für Kommunen führen, die ortsunabhängige Vermietungen ermöglichen möchten. Das BMV schreibt selbst auf seiner Homepage zur Novelle der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung: „Ob und wo Elektrokleinstfahrzeuge, die ortsunabhängig zur Vermietung angeboten werden, im öffentlichen Raum abgestellt werden dürfen, kann durch Vorgaben der örtlichen Behörden beschränkt werden. [...] Die jeweilige Situation kann von den zuständigen Stellen vor Ort am besten bewertet werden.“³

§ 39 Abs. 7a StVO-E: Freigabe des Zusatzzeichens „Radverkehr frei“ für eKF

Eine allgemeine Ausweitung des Sinnbilds „Radverkehr“ auf eKF ist zu weitgehend. Die heutige Regelung mit Sinnbildern ist schlüssig und allgemeinverständlich. Die geplante grundsätzliche Ausweitung hätte u.a. zur Folge, dass Gehwege und Fußgängerzonen mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ auch für eKF freigegeben wäre. Diese gemeinsame Ausschilderung ist abzulehnen. Stattdessen sollte für die Freigabe einzelner Gehwege das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ erhalten bleiben.

³ <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq-novelle.html>

Zudem halten wir den Vorschlag der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände in ihrer Stellungnahme zum Referentenentwurf von August 2024 für sinnvoll, das Symbolzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge“ bzw. das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ um ein einheitliches und leicht zu verstehendes Zusatzzeichen mit negativer Flächenfreigabe in Form eines Piktogramms zu ergänzen. Damit wird der Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit gegeben, einzelne Anordnungen der Gleichstellung von Radverkehr und eKF abweichend zu regeln. Weil eine vollständige Gleichstellung zwischen Radverkehr und eKF nicht möglich und sinnvoll ist, ist ein eigenes bundeseinheitliches Verbotsschild auch für eKF erforderlich.

§11 Absatz 4 Satz 1 und 2 eKFV: Entfall Rücksichtnahmegebot

In §11 Abs. 4 Satz 1 und 2 eKFV ist festgehalten, dass wer ein eKF auf Radverkehrsflächen führt, auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen muss. Zudem muss schnellerem Radverkehr das Überholen ohne Behinderung ermöglicht werden.

In der vorliegenden Änderungsnovelle ist vorgesehen, diesen Passus ersatzlos zu streichen. Vor dem Hintergrund, dass eKF Kraftfahrzeuge sind und Radverkehrsinfrastruktur bereits heute nicht ausreichend dimensioniert ist und in Anbetracht der Unterschiede bei Fahrtgeschwindigkeit sowie Handhabung, sind die Regeln zur Rücksichtnahme auf Radverkehrsinfrastruktur keinesfalls entbehrlich und sollten stattdessen wortgleich in die StVO überführt werden.

Über Zukunft Fahrrad

Zukunft Fahrrad vertritt die Interessen der innovativen Fahrradwirtschaft in Deutschland. Zu den über 110 Mitgliedern gehören Dienstleister, Hersteller, Anbieter von Soft- und Hardware der Digitalisierung, Händler sowie Zulieferer der Fahrradwirtschaft. Vom Start-up bis zum Global Player eint sie das Ziel einer ambitionierten und Radverkehr fördernden Verkehrspolitik. Zukunft Fahrrad setzt sich für die Transformation der Mobilitätswirtschaft in Deutschland ein und arbeitet daran, Deutschland als stark wachsenden und innovativen Standort der Fahrradwirtschaft zu einem internationalen Leitmarkt zu machen. Mehr Informationen unter www.zukunft-fahrrad.org

Ansprechpartner

Alexander Rosenthal
Leiter Politik
politik@zukunft-fahrrad.org