**Bundesverbraucherhilfe e. V.**
Leipziger Platz 15 · 10117 Berlin · www.bundesverbraucherhilfe.de · Lobbyregister des Deutschen Bundestages: R000302

# Stellungnahme zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Die Bundesverbraucherhilfe hat am 22. Januar 2026 gegenüber dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung Stellung genommen. Wir dokumentieren die Stellungnahme im Wortlaut.

## Verfahrensdaten

| | |
|---|---|
| Adressat | Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz |
| Gegenstand | Entwurf zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften |
| Unsere Stellungnahme | Berlin, 22. Januar 2026 |
| Für die Bundesverbraucherhilfe | Verkehrsausschuss |
| Lobbyregister | Registernummer R000302 |

## Unsere Stellungnahme

Der vorliegende Entwurf zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zielt darauf, Regelungslücken zu schließen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Vorschriften systematisch besser in StVO/StVZO einzupassen.

Der Entwurf begründet die Novelle u.a. mit Erkenntnissen aus Evaluierung/Studien und dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie die Regelungsstruktur zu vereinfachen (u.a. durch Verlagerung verhaltensrechtlicher Vorgaben in die StVO). Flankierend beschreibt die Bundesregierung, dass Regeln „verschärft“ werden und Kommunen mehr Steuerungsmöglichkeiten erhalten sollen, insbesondere beim Abstellen von Miet-E-Scootern und damit verbundenen Verursachungen von Sach- und Personenschäden.

Unser Verkehrsausschuss befürwortet das Vorhaben unter gleichzeitiger Berücksichtigung der nachfolgend erwähnten Vor- und Nachteile, die mit einer Gesetzesanpassung einhergehen.

Überführung wesentlicher Verhaltensregeln in die StVO und die stärkere Angleichung an den Radverkehr reduziert Auslegungsstreit, weil dieselben „Verkehrsregeln im Alltag“ für Kontrollbehörden, Gerichte und Nutzer leichter auffindbar und konsistenter werden. Der Entwurf regelt das Abstellen auf Gehwegen/Fußgängerzonen unter dem Leitbild „nur, wenn niemand gefährdet oder

behindert wird“ und grenzt das gewerbliche stationsunabhängige Anbieten (Sharing) davon ab, indem es gerade nicht als „zulässiges Parken“ gelten soll.

Dass Kommunen mehr Befugnisse bekommen sollen, um das Abstellen von Miet-E-Scootern zu regeln, ist praxisnah, weil Konflikte typischerweise lokal auftreten (Hotspots, Schulwege, ÖPNV-Knoten).

Vorgesehene technische Anforderungen wie verpflichtende Fahrtrichtungsanzeiger (Blinker) für neu zugelassene Fahrzeuge ab 2027 und zusätzliche Sicherheits-/Prüfanforderungen verbessern objektiv die Beherrschbarkeit und Sichtbarkeit im Verkehr.

Die Anpassung von Verwarn-/Bußgeldtatbeständen (u.a. die stärkere Anlehnung an Radverkehrstatbestände und Regelsätze für unzulässige Gehwegnutzung) stärkt die Normdurchsetzung, weil sie klar kommuniziert, welches Verhalten allgemeinschädlich ist.

Gleichwohl sollte die Umsetzung der Vorschriften dem allgemeinen Ziel des „Bürokratieabbaus“ nicht im Wege stehen. Mehr Regeln helfen nur, wenn sie kontrolliert werden; ohne ausreichende Kontrolldichte könnten die neuen Park-/Verhaltensvorgaben weiterhin selektiv beachtet werden, sodass sich das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum nicht im gleichen Maß verbessert. Wenn stationsunabhängiges gewerbliches Bereitstellen nicht als zulässiges Parken gilt und Kommunen stärker steuern, werden neue lokale Konzepte (Zonen, Abstellflächen, Genehmigungsmanagement) nötig, was kurzfristig erhöhten Verwaltungsaufwand erzeugen kann und wird. Blinkerpflicht und verschärfte Prüfanforderungen können die Fahrzeugpreise und Flottenkosten steigern; das ist sachlich vertretbar, sollte aber mit Übergangsfristen und klaren Standards umgesetzt werden, um Markteintritte und Innovation nicht unnötig zu erschweren.

Trotz der genannten Risiken ist der Entwurf im Ergebnis zu begrüßen, weil er genau an den realen Konfliktfeldern ansetzt: unübersichtliche Regelungsstruktur, gefährdendes/behinderndes Abstellen und Sicherheitsdefizite bei Technik und Verhaltensdurchsetzung. Besonders überzeugend ist die Kombination aus systematischer Einbettung in die StVO, kommunaler Steuerungsfähigkeit und technischen Mindeststandards (Blinker/Prüfanforderungen), weil damit nicht nur „mehr Regeln“, sondern ein kohärenteres Gesamtpaket entsteht. Empfehlung: Den Entwurf in der Grundrichtung unterstützen, dabei aber in der Umsetzung auf praxistaugliche Übergangsfristen, klare kommunale Leitlinien und vollzugstaugliche Bußgeld-/Kontrollkonzepte achten, damit die Sicherheitsgewinne tatsächlich im Alltag ankommen.

Insgesamt überwiegen die Vorteile, weil die geplanten Klarstellungen (insb. Abstellen, Kommunalsteuerung, technische Mindeststandards) die Praxisprobleme adressieren, ohne den Mikromobilitätsgedanken zu kontern.