

Berlin, August 2025

Stellungnahme

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

„Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 12.08.2025

Wir begrüßen das Ziel einer bundeseinheitlichen Regelung für Sharing-Angebote mit Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen. Gleichzeitig muss der kommunale Gestaltungsspielraum im Einklang mit dem jeweiligen Landesrecht gewahrt bleiben.

Um dies zu erreichen, fordern wir:

1. **Anpassung des Entwurfs** zum Schutz kommunaler Handlungsspielräume und zur Sicherung sowie Weiterentwicklung stationsunabhängiger geteilter Zweiradangebote als Teil einer klimafreundlichen, multimodalen Nahmobilität.
2. **Vorschlag zur Anpassung von § 12 Absatz 4b StVO**
„§4(b) Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen geparkt werden, wenn dadurch Andere nicht gefährdet oder behindert werden können. Soweit erforderlich, kann für das Abstellen von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen stationsunabhängiger Vermietungssysteme etwas anderes bestimmt werden, sofern dies zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. Das gewerbliche Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zweck der stationsunabhängigen Vermietung ist kein zulässiges Parken im Sinne dieser Verordnung.“
3. **Keine unterschiedliche Regulierung** von Sharing-Fahrrädern und Sharing-E-Scootern – dies widerspricht dem Ziel der Harmonisierung und sorgt für unnötige Verwirrung.
4. **Übergangsfrist von mindestens 10 Jahren** für die Umsetzung von § 12 Absatz 4b StVO, um Kommunen ausreichend Zeit zum Infrastrukturaufbau zu geben.

Begründung

Aktuelle Situation

Geteilte Zweiradmobilität ist etabliert: 2024 wurden bundesweit über 100 Mio. Fahrten mit Pedelecs und E-Scootern in eigenwirtschaftlich betriebenen Vermietsystemen durchgeführt. Kommunen erkennen den Nutzen und investieren in die Abstellinfrastruktur. Die Plattform Shared Mobility (PSM) begrüßt daher die Novellierung auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse, etwa der BASt, sowie die verbesserten technischen Anforderungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Kritik am aktuellen Entwurf (§ 12 Absatz 4b StVO)

Der pauschale Ansatz, stationsunabhängige Vermietsysteme ohne ausdrückliche Genehmigung zu untersagen, würde faktisch zu einem Verbot führen – selbst dort, wo Kommunen bewusst keine Sondernutzungssatzung erlassen haben und auf bilaterale Vereinbarungen mit den Anbietern setzen. Das widerspricht der gelebten Praxis, wonach Anbieter nur mit Zustimmung und in Abstimmung mit Kommunen tätig werden. Zudem stellt es insbesondere kleinere und strukturschwache Kommunen vor erhöhte verwaltungsrechtliche Hürden, um neue Mobilitätsangebote zu ermöglichen. Die zugrundeliegende Formulierung muss zudem klar und unmissverständlich sein. Sie darf nicht Gefahr laufen, als Verbotsinstrument von Kommunen missbraucht zu werden.

Folgen eines Genehmigungsvorbehalts

Ein Genehmigungsvorbehalt würde den Zugang zu nachhaltiger Mobilität erheblich einschränken und bewährte lokale Lösungen untergraben. Er hätte zur Folge, dass Bürgerinnen und Bürger ein flexibles, klimafreundliches Angebot verlieren – besonders jene, die in Schichtarbeit tätig sind oder in Zeiten unterwegs sind, in denen der ÖPNV nicht verfügbar ist. Zudem würde er hybride Modelle erschweren, die stationsgebundene und flexible Abstellmöglichkeiten kombinieren und sich in der Praxis bewährt haben. Studien, unter anderem der TH Wildau (2024), belegen, dass geteilte Zweiräder den ÖPNV wirksam ergänzen, insbesondere in Randlagen und zu Nebenzeiten.

Umsetzungspraxis & Zeitbedarf

Viele Kommunen nutzen weiterhin erfolgreich andere Regelungsansätze als die Sondernutzungsregelung. Die Gründe dafür sind vielfältig: aus Pragmatismus, aufgrund einer angespannten Personalsituation oder weil das Instrument nicht alle Bedürfnisse abdeckt. Der Aufbau von Infrastruktur für stationsgebundene Systeme ist langwierig. Am Beispiel Berlin wird deutlich: Trotz ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen wurden seit 2022 lediglich

350 Abstellflächen errichtet – deutlich zu wenig für ein rein stationsgebundenes System. Ein ähnliches Bild zeigt sich in anderen Großstädten sowie in kleinen und mittelgroßen Städten.

Daher ist eine **Übergangsfrist von mindestens 10 Jahren** für den Ausbau der Abstellinfrastruktur realistisch und notwendig.

Einordnung & Empfehlung

Die Novelle sollte die Rolle geteilter Mikromobilität bei der Erreichung kommunaler Nachhaltigkeitsziele klar hervorheben. Shared Mobility reduziert nachweislich motorisierten Individualverkehr, verbessert Luftqualität und fördert aktive Mobilität. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (§30 Abs. 3) bietet ein gutes Beispiel, indem es die Nutzung öffentlicher Flächen für Nahmobilität im Einklang mit kommunalen Zielen unterstützt. Zugleich beugt es dem Missbrauch von kommunalen Satzungen als Verbotsinstrument für nachhaltige Sharing-Angebote ausdrücklich vor. Eine ähnliche Regelung auf Bundesebene würde für Klarheit und Planbarkeit sorgen.