

08.12.25**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - AIS - In

zu **Punkt ...** der 1060. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 2025

**Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-
Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften****A**Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,der **Ausschuss für Arbeit, Integration und Sozialpolitik (AIS)** undder **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

In 1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 2a Satz 2 eKFV)

In Artikel 1 Nummer 3 § 2a Satz 2 ist die Angabe „ist“ durch die Angabe „sowie der ausländische Versicherungsnachweis sind“ zu ersetzen.

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 8 § 14 Nummer 3a ist nach der Angabe „Erlaubnis“ die Angabe „oder den ausländischen Versicherungsnachweis“ einzufügen.

...

Begründung:

Die Aufnahme einer Regelung zur Mitführ- und Aushändigungspflicht in der eKFV wird auch für den ausländischen Versicherungsnachweis für zwingend erforderlich erachtet, damit im Rahmen der Kontrolle eines Elektrokleinstfahrzeugs (eKF) mit gewöhnlichem Standort im Ausland das Bestehen einer Versicherung überprüft werden kann. Anders als bei inländischen eKF, bei denen das Bestehen einer Versicherung anhand der gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 2 eKFV am eKF zu führenden Versicherungsplakette überprüft werden kann, enthält die aktuelle Formulierung des § 2a eKFV für eKF mit gewöhnlichem Standort im Ausland keine Nachweismöglichkeit für eine bestehende Versicherung, sondern besagt lediglich, dass ein Versicherungsschutz im Sinne des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes (AuslPflVG) bestehen muss. Auch der Hinweis in der Begründung zu Artikel 1 Nummer 3, welcher besagt, dass § 12 AuslPflVG (Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises) direkt gilt, erscheint unzureichend, da in § 12 AuslPflVG auch Ausnahmen von der Mitführ- und Aushändigungspflicht normiert sind. Eine fehlende Normierung der Mitführ- und Aushändigungspflicht für ausländische Versicherungsnachweise in der eKFV könnte dazu führen, dass auch Fahrzeugführende inländischer eKF ohne angebrachte Versicherungsplakette – in Unkenntnis des § 12 AuslPflVG – sich auf einen regelmäßigen Standort ihres eKF im Ausland berufen. Mit der Ergänzung kann dem entgegengewirkt und klar gestellt werden, dass bei eKF generell eine Mitführ- und Aushändigungspflicht des ausländischen Versicherungsnachweises besteht.

Die Folgeänderung ist erforderlich, um Zuwiderhandlungen gegen die Mitführ- und Aushändigungspflicht sanktionierbar zu machen.

Vk 2. Zu Artikel 1 Nummer 9 (§ 15 Absatz 4 eKFV)

Artikel 1 Nummer 9 § 15 Absatz 4 ist durch den folgenden Absatz 4 zu ersetzen:

„(4) Für Elektrokleinstfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2027 erstmals in den Verkehr gebracht wurden und für die eine Genehmigung vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 5 Absatz 1 dieser Verordnung] erteilt worden ist, werden § 1 Absatz 1 Nummer 3, § 4, § 5 Absatz 4 und § 7 bis zum Ablauf des 31. Dezember 2026 in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 5 Absatz 1 dieser Verordnung] geltenden Fassung weiter angewandt. Für diese Fahrzeuge können § 1 Absatz 1 Nummer 3, § 4, § 5 Absatz 4 und § 7 in der Fassung dieser Verordnung weiter angewandt werden, sofern dies beantragt wird.“

Begründung:

Die Anpassung der Übergangsregelung ist für den Fall erforderlich, dass die Verkündung der Verordnung erst im Jahr 2026 erfolgt. Die neuen technischen Vorgaben für Hersteller sollen bereits ab dem Jahr 2027 und nicht erst ab dem Jahr 2028 Geltung erlangen. Damit soll es Genehmigungsinhabern bei der Neu- oder Weiterentwicklung von Elektrokleinstfahrzeugen ermöglicht werden, die neuen Vorschriften anzuwenden.

In 3. Zu Artikel 3 Nummer 1 (§ 2 Absatz 4 BKatV)

Artikel 3 Nummer 1 ist durch die folgende Nummer 1 zu ersetzen:

- „1. In § 2 Absatz 4 wird nach der Angabe „bei Radfahrern“ die Angabe „sowie Führern von Elektrokleinstfahrzeugen“ eingefügt.“ ‘

Begründung:

Aus Gründen der Einheitlichkeit ist der ursprünglich vorgesehene Satz 2 in § 2 Absatz 4 BKatV durch eine Aufnahme des Führens von Elektrokleinstfahrzeugen in den bisherigen Wortlaut von § 2 Absatz 4 BKatV zu ersetzen, denn auf die weitere Konkretisierung und Differenzierung kann verzichtet werden.

In 4. Zu Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe d₁ – neu – bis d₄ - neu – (Laufende Nummer 7.1, 7.1.1, 7.1.2, 7.1.3 der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV)

Nach Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe d sind die folgenden Buchstaben d₁ bis d₄ einzufügen:

- „d₁) In der laufenden Nummer 7.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „25 €“,
d₂) In der laufenden Nummer 7.1.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „30 €“,
d₃) In der laufenden Nummer 7.1.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „35 €“ und
d₄) In der laufenden Nummer 7.1.3 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „40 €“.

Begründung:

Durch die Einfügung der laufenden Nummern 2.4 bis 2.4.3 in den Bußgeldkatalog und die entsprechende Anpassung der Ahndungshöhe wird der Wertungswiderspruch bei der verbotswidrigen Benutzung von Radwegen beziehungsweise beim Befahren von Radwegen in der falschen Richtung aufgelöst. In letzter Konsequenz ist daher auch die Ahndungshöhe bei den laufenden Nummern 7.1 bis 7.1.3 entsprechend anzupassen.

- Vk 5. Zu Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe j Satz 2 – neu – (laufende Nummer 52a der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV)
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 9 oder 10)
- In Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe j ist nach Satz 1 der folgende Satz einzufügen:
- „In der laufenden Nummer 52a wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt“ die Angabe „(auch als Elektrokleinstfahrzeugführender)“ eingefügt.“

Begründung:

Der Bundesrat befürwortet grundsätzlich das Ziel, die Bußgeldtatbestände für Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) und den Radverkehr bei gleichartigem Gefahren- und Unrechtsgehalt anzugleichen. Eine einheitliche Regelung kann zur Verständlichkeit und Akzeptanz der Vorschriften beitragen.

Allerdings ist zu befürchten, dass die in der Verordnung vorgesehene weitgehende Absenkung des Bußgeldniveaus in zentralen Tatbeständen für eKF die verkehrserzieherische Wirkung der Sanktionen erheblich schwächt und dem tatsächlichen Gefahrenpotenzial sowie dem unterschiedlichen Lenkverhalten nicht in allen Fällen gerecht wird.

Im Einzelnen:

Die Verordnung sieht die Aufnahme der Angabe „Absatz 4b“ (§ 12 StVO – Parken) bei den laufenden Nummern 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1 des Bußgeldkatalogs vor. Dadurch wäre grundsätzlich eine Ahndung von Parkverstößen durch Führende von eKF auf Gehwegen über diese Nummern möglich. Im Tatbestandstext fehlt jedoch die ergänzende Formulierung „auch als Elektrokleinstfahrzeugführender“. Ohne diesen Zusatz würden die entsprechenden Regelsätze weiterhin unter die Reduzierungsvorgaben des § 2 Absatz 4 und § 3 Absatz 6 BKatV fallen, was eine deutliche Absenkung der Bußgeldhöhe zur Folge hätte.

In 6. Zu Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe k₁ – neu – (Laufende Nummer 110a – neu – der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV)

Nach Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe k ist folgender Buchstabe k₁ einzufügen:

„k₁) Nach der laufenden Nummer 110 wird die folgende laufende Nummer 110a eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„110a	Sich an ein fahrendes Fahrzeug hängen	§ 23 Absatz 3 Satz 1, § 49 Absatz 1 Nummer 22	5 €“

Begründung:

Ein Verstoß gegen § 23 Absatz 3 Satz 1 StVO, in dessen Anwendungsbereich nun auch eKF aufgenommen werden sollen, ist zwar gemäß § 49 Absatz 1 Nummer 22 StVO ordnungswidrig, jedoch existiert keine entsprechende laufende Nummer im Bußgeldkatalog. Eine solche ist daher ergänzend einzufügen.

In 7. Zu Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe q₁ – neu – (Laufende Nummer 141.4.1 der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV)

Nach Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe q ist der folgende Buchstabe q₁ einzufügen:

„q₁) In der laufenden Nummer 141.4.1 wird in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „lfd. Nr. 19 (Zeichen 240) Spalte 3 Nummer 2“ gestrichen.“

Begründung:

Das Zeichen 240 normiert die Pflicht für Radfahrer und künftig auch für Führer von Elektrokleinstfahrzeugen, den gemeinsamen Geh- und Radweg zu benutzen. Demzufolge kann das tatsächliche Befahren derartig beschilter Geh- und Radwege nicht vorschriftswidrig sein.

- AIS 8. Zu Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 5 Absatz 4 Satz 3 StVO)

Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist zu streichen.

Begründung:

Im Vergleich zu Fahrrädern oder E-Bikes zeichnen E-Scooter eine höhere Unfallhäufigkeit auf, was auf die geringere Stabilität und die Nutzung in urbanen Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen zurückzuführen ist. Der Wegfall eines Mindestabstandes beim Überholen würde die Unfallwahrscheinlichkeit erhöhen und Menschen mit Behinderungen, insbesondere wenn diese blind oder sehbeeinträchtigt sind, in ihrer alltäglichen Mobilität noch mehr verunsichern und gefährden.

- AIS 9. Zu Artikel 4 Nummer 5 (§ 12 Absatz 4b StVO)

(bei
Annahme
entfallen
Ziffern 5,
10 und
11)

Artikel 4 Nummer 5 ist zu streichen.

Folgeänderung:

Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe j ist zu streichen.

Begründung:

Die Regelung ist ungeeignet, um das Abstellchaos der E-Scooter rechtssicher und bundesweit verlässlich zu beseitigen. Die Vorschrift stellt lediglich klar, dass stationslose Vermietungen dem Bereich der straßenrechtlichen Sondernutzung zugerechnet werden. Das ist durch die Rechtsprechung aber ohnehin geklärt. In der Folge bliebe es, wie bisher dabei, dass die Kommunen darüber entscheiden, wie die Sondernutzung ausgestaltet wird. Es könnten weiterhin Sondernutzungen erteilt werden, die das Abstellen der E-Scooter überall erlauben. Das ist weder sachgerecht noch länger tragbar. Die Regelung stellt zudem Fahrräder und E-Scooter gleich und sorgt für eine weitere Beeinträchtigung von Zufußgehenden, insbesondere von Menschen mit Behinderungen. Bislang ist nicht positiv geregelt, dass Fahrräder auf Fußwegen abgestellt werden dürfen. Im Gegenteil spricht die Auslegung der StVO eher dafür, dass Fahrräder und E-Scooter auf der Straße zu parken sind. Zwar ist das Gehwegparken von Fahrrädern bislang üblich, allerdings wird durch sich verändernde Verkehrsgewohnheiten der Platz auf dem Fußweg enger, wenn immer mehr Menschen Fahrräder nutzen. Parkflächen außerhalb des Gehwegs zu schaffen, ist daher dringender denn je. Es besteht ein Regelungserfordernis im Bereich des Straßenverkehrsrechts. Zufußgehende sind gemäß § 25 StVO verpflichtet,

Gehwege zu benutzen. Herumliegende E-Scooter sind gefährliche Stolperfallen. Liegt ein E-Scooter quer, müssen Zufußgehende gegebenenfalls sogar den Fußweg verlassen, um ihn zu umgehen. Das sind vermeidbare Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr.

- In 10. Zu Artikel 4 Nummer 5 (§ 12 Absatz 4b StVO)
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 9)
- In Artikel 4 Nummer 5 ist der Absatz 4b durch den folgenden Absatz 4b zu ersetzen:
- „(4b) Elektrokleinstfahrzeuge werden wie Fahrräder abgestellt.“
- (bei Annahme entfallen Ziffern 5 und 11)
- Folgeänderung:
- Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe j ist zu streichen.

Begründung:

Die in der Verordnung vorgesehene Regelung des § 12 Absatz 4b Satz 1 StVO greift zu weit. Bisher müssen Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge lediglich so abgestellt werden, dass sie andere nicht gefährden oder behindern. Die Regelung setzt in ihrer Begründung besonders breite Fußverkehrsflächen voraus, die häufig nicht vorhanden sind. Sie würde die Platzprobleme aufgrund der räumlichen Gegebenheiten in vielen Orten, insbesondere auf Gehwegen und anderen Fußverkehrsflächen, nicht lösen, sondern die Nutzungskonflikte noch verstärken. Denn der Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer ist begrenzt. Dies betrifft nicht nur attraktive, intensiv genutzte und touristisch geprägte Innenstadtbereiche, sondern auch historisch gewachsene Ortskerne, insbesondere da sich die Änderung auf alle Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge bezieht. Darüber hinaus entstehen Wertungswidersprüche gegenüber dem Abstellen anderer besonderer Fortbewegungsmittel, für die die Vorschriften über den Fußverkehr gelten. In der Kontrollpraxis wird ein rechtssicherer Vollzug großen Herausforderungen begegnen. Zum Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen ist der bisher geltenden Regelung in § 11 Absatz 5 eKFV daher der Vorzug zu geben. Da es jedoch keine spezifischen Parkvorschriften für Fahrräder gibt, wird deren Wortlaut klarstellend angepasst.

§ 12 Absatz 4b Satz 2 StVO begegnet darüber hinaus Bedenken. Als Versuch der Regulierung gewerblicher Anbieter von zur Vermietung angebotenen Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern ist er in der StVO systemwidrig. Das Straßenverkehrsrecht als sachlich begrenztes Ordnungsrecht ist grundsätzlich privilegien- und präferenzenfeindlich. Die Verhaltensregeln der StVO gelten unabhängig von der Person des Verkehrsteilnehmers und des benutzten Verkehrsmittels. Auch kommt es auf den Grund der Verkehrsteilnahme nicht an.

Dies ist eine Folge des gesetzlich garantierten Gemeingebrauchs durch jedermann. Das gewerbliche Parken ist daher genauso zu behandeln wie das nicht-gewerbliche Parken. Diese Gleichbehandlung sollte beibehalten werden. Das mit dieser Regelung verbundene umfassende Parkverbot dürfte zudem faktisch zu einem Verbot von free-floating Modellen und damit zu einer pauschalen Unzulässigerklärung von Sharing-Angeboten führen. Elektrokleinstfahrzeuge und Mietfahrräder spielen als Verkehrsmittel auf der letzten Meile oder im Rahmen vernetzter Wegeketten eine wichtige Rolle für die Stärkung der umweltfreundlichen Nahmobilität. Die Möglichkeit zum Angebot von Sharing-Modellen, die jedoch für ihre Attraktivität eine gewisse Flexibilität beim Abstellen/Anbieten solcher Verkehrsmittel voraussetzen, sollte erhalten bleiben.

Als Folgeänderung ist damit auch Artikel 3 Nummer 3 Buchstabe j der Verordnung zu streichen. Ziel der gesetzlichen Neuregelung ist u. a., einen weitestgehenden Gleichlauf der straßenverkehrsrechtlichen Behandlung von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen zu erreichen. Da es keine speziellen Parkvorschriften für Fahrräder gibt, würde eine explizite Zitierung von § 12 Absatz 4b StVO in Bezug auf eKfz, welcher auf die Bestimmungen für Fahrräder verweist, dem angestrebten Gleichlauf zuwiderlaufen. Demzufolge ist es nur konsequent, die Aufnahme der Angabe „Absatz 4b“ jeweils in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ in den laufenden Nummern 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1 zu streichen.

Mit der vorgeschlagenen Formulierung des § 12 Absatz 4b StVO ist das Abstellen im Falle einer Behinderung – wie schon bisher – unzulässig, so dass diese Problematik damit bereits ausreichend aufgefangen werden kann.

- | | |
|--|--|
| Vk

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 9
oder 10) | 11. <u>Zu Artikel 4 Nummer 5 (§ 12 Absatz 4b Satz 2, Satz 3 – neu – StVO)</u>

Artikel 4 Nummer 5 § 12 Absatz 4b ist wie folgt zu ändern:
a) In Satz 2 ist das Wort „zulässiges“ zu streichen.
b) Nach Satz 2 ist der folgende Satz einzufügen:
„Satz 2 gilt nicht für das kundenseitige Abstellen von Fahrrädern oder Elektrokleinstfahrzeugen nach Beendigung eines Einzelmietvertrages.“ |
|--|--|

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Bei der in § 12 Absatz 4b Satz 2 verwendeten Formulierung „zulässiges Parken“ ist das Wort „zulässiges“ entbehrlich. Aus ihm könnte gefolgert werden, dass es sich bei diesen Abstellvorgängen im Umkehrschluss um ein unzulässiges Parken nach der StVO handeln könnte und infolgedessen auch nach der StVO zu behandeln wäre. Da aber zutreffend intendiert ist, das Verbringen von

Flottenbeständen durch die Gewerbetreibenden in den öffentlichen Straßenverkehr dem Straßenverkehrsrecht insgesamt zu entziehen, genügt der Hinweis, dass es sich bei dieser Art des Verbringens in den öffentlichen Straßenverkehr per se um kein Parken i. S. d. StVO handelt, gleich ob zulässig oder nicht, wodurch die Rechtsöffnung zum Straßenrecht gegeben wäre.

Zu Buchstabe b:

Die Einführung des Satzes 2 wird insofern grundsätzlich mitgetragen, wonach es sich bei dem Verbringen von Leih-Fahrrädern oder Leih-Elektrokleinstfahrzeugen durch einen gewerblichen Fahrzeugverleiher in den öffentlichen Straßenverkehr nicht um ein straßenverkehrsrechtliches Parken, sondern um eine nach dem Straßenrecht zu wertende erlaubnispflichtige Sondernutzung handelt.

Nach Lesart der Verordnungsbegründung können nur diejenigen Sachverhalte gemeint sein, bei denen der Gewerbetreibende des nichtstationsgebundenen Verleihsystems selbst seine Flottenbestände an bestimmten Örtlichkeiten im öffentlichen Straßenverkehr in größeren Stückzahlen positioniert und gewerblich andient. Mit dieser Rechtseinordnung nicht gemeint sein kann das Abstellen des einzelnen Kunden nach Beendigung seines Leihvorgangs. Dies würde der Intention des neuen Satzes 1 von § 12 Absatz 4b (Gehwegparkerlaubnis unabhängig von Eigentums- und Besitzverhältnissen) widersprechen und das Ende des stationslosen Verleihsystems bedeuten, da stets eine Rückkehr des Fahrzeugs in die genehmigten Bereiche notwendig werden würde.

Gleichwohl besteht die Gefahr der Fehlinterpretation, wonach § 12 Absatz 4b Satz 2 dem Sinn nach auch für den Einzelkunden gelte, da argumentiert werden könnte, dass nach Beendigung des vertraglichen Leihvorgangs des Einzelkunden am jeweiligen Ort das Kraftfahrzeug wieder in die Verfügungsgewalt des Gewerbetreibenden fällt und der von diesem angestrebte „verkehrsfremde“ Geschäftszweck des gewerblichen Verleihangebots (und damit das Straßenrecht) gleichzeitig wieder auflebt. Da dieser Sachverhalt aus dargelegten Gründen aber nicht umfasst sein soll, soll der vorgeschlagene neue Satz 3 klarstellen, dass das kundenseitige Abstellen von Leih-Fahrrädern oder Leih-Elektrokleinstfahrzeugen nach Beendigung des Einzelmietvertrages den Vorschriften der StVO unterliegt.

AIS 12. Zu Artikel 4 Nummer 10 Buchstabe b (§ 39 Absatz 7a StVO)

Artikel 4 Nummer 10 Buchstabe b ist zu streichen.

Begründung:

Diese Einfügung würde bedeuten, dass auch das „Radverkehr frei“ (Verkehrszeichen-Nr. 1022-10) an Gehwegen und Fußgängerzonen für Elektrokleinstfahrzeuge gelten würde. Dass die verhaltensrechtlichen Regelungen für Elek-

trokleinstfahrzeuge im Rahmen der Regelungsvereinfachung an den Radverkehr angeglichen werden sollen, ist auf den ersten Blick vielleicht verständlich. Diese Regelung würde jedoch dazu führen, dass die für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen noch stärker belastet werden und Zufußgehende durch motorisierte Fahrzeuge einer höheren Gefährdung ausgesetzt werden. Die Infrastruktur des Fußverkehrs ist bereits stark eingeschränkt, insbesondere durch zu schmale Gehwege, legales und illegales Gehwegparken sowie weitere Sondernutzungen. Darüber hinaus wurden vielerorts Gehwege für den Radverkehr freigegeben, obwohl dies in Konflikt mit den Richtlinien für Fußverkehrsanlagen (EFA) und für Radverkehrsanlagen (ERA) steht. Auf Gehwegen, die für den Radverkehr freigegeben sind, dürfen Radfahrende nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. In der Praxis wird dies jedoch von vielen Radfahrenden nicht eingehalten. Insbesondere bei Elektrokleinstfahrzeugen, wo das Halten des Gleichgewichtes und das Ausbalancieren bei niedrigen Geschwindigkeiten eine größere Herausforderung darstellen, ist davon auszugehen, dass auch hier die Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten wird. Eine Regelung, die erwartbar nur unzureichend durch- und umgesetzt wird, scheint wenig sinnvoll und trägt nicht zum Rechtsempfinden und dem Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden bei.

Vk 13. Zu Artikel 4 Nummer 11 Buchstabe a, b (laufende Nummer 9.1 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO)

Artikel 4 Nummer 11 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe a ist die Angabe „Satz 2, in“ durch die Angabe „Satz 2 und in“ zu ersetzen und die Angabe „und in der laufenden Nummer 9.1 Spalte 3 Satz 2“ zu streichen.
- b) In Buchstabe b laufende Nummer 9.1 Spalte 3 ist in Satz 2 die Angabe „Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ zu ersetzen.

Begründung

Die Änderungen dienen der Klarstellung und Vereinheitlichung. Durch sie wird sichergestellt, dass die sachgerechte Formulierung „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ künftig einheitlich Verwendung findet. Einer Anpassung der laufenden Nummer 9.1 der Anlage 2 StVO, wie sie Artikel 4 Nummer 11 Buchstabe a vorsieht, bedarf es nicht, wenn diese Formulierung unmittelbar in der Tabelle Artikel 4 Nummer 11 Buchstabe b zugrunde gelegt wird.

In 14. Zu Artikel 4 Nummer 11 Buchstabe o, p (laufende Nummer 53, 58 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO)

Artikel 4 Nummer 11 ist wie folgt zu ändern:

- a) Buchstabe o laufende Nummer 53 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Spalte 2 ist die Angabe „aller Art“ zu streichen.
 - bb) In Spalte 3 Nummer 1 ist nach der Angabe „dürfen“ die Angabe „mit Kraftfahrzeugen“ einzufügen.
 - cc) In Spalte 3 Nummer 3 ist nach der Angabe „Überholen“ die Angabe „mit und“ einzufügen.
- b) In Buchstabe p laufende Nummer 58 Spalte 2 ist die Angabe „aller Art“ zu streichen.

Begründung:

Mit der Änderung wird die bisherige bewährte Rechtslage beibehalten. Aufgrund der Gestaltung des Zeichens ist nicht nachvollziehbar, weshalb bei Verwendung des Sinnbilds für einen Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge (vgl. § 39 Absatz 7 StVO) das Überholverbot zukünftig für alle Fahrzeuge (also nicht nur Kraftfahrzeuge) gelten soll, obwohl dieses Sinnbild an anderen Stellen bzw. auf anderen Zeichen auf Kraftfahrzeuge beschränkt bleibt. Dies betrifft insbesondere die entsprechend gestalteten Zeichen 277 und 277.1. Es ist für die Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar, wenn das Verbot des Überholens bei insoweit identischer Gestaltung zukünftig einmal für alle Fahrzeuge gilt und einmal nur für mehrspurige Kraftfahrzeuge.

B

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und

der **Ausschuss für Arbeit, Integration und Sozialpolitik (AIS)**

empfehlen dem Bundesrat ferner, die folgende **Entschlie ßung** zu fassen:

Vk 15. Zur Verordnung allgemein

- a) Der Bundesrat nimmt zur Kenntnis, dass mit der vorliegenden Verordnung eine weitgehende Gleichstellung der Regelungen im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) mit denen für Fahrräder vorgenommen werden soll. Er weist jedoch darauf hin, dass zur Unterstützung der kommunalen Handlungs- und Entscheidungsfreiheit die Möglichkeit einer Negativbeschilderung „Elektrokleinstfahrzeuge ausgenommen“ eingeführt werden sollte, so dass auch künftig eine Unterscheidung zwischen Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern gezielt dort möglich bleibt, wo dies beispielsweise aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Der Bundesrat erwartet, dass zeitnah in einer Folgenovelle eine entsprechende Beschilderung eingeführt wird.
- b) Der Bundesrat weist darauf hin, dass polizeiliche Statistiken einen Anstieg der Unfallzahlen mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen verzeichnen. Er ist deshalb der Auffassung, dass zur Unterstützung der Verkehrssicherheit zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden sollten, um die Unfallzahlen nachhaltig zu senken. Der Bundesrat unterstreicht dabei insbesondere die Chancen digitaler Lösungen und verweist auf die unter anderem von kommunalen Akteuren in die Diskussion gebrachte Lösungsmöglichkeit, die Beschleunigung von Elektrokleinstfahrzeugen unter Nutzung der GPS-Technik ortsbezogen zu drosseln.
- c) Der Bundesrat erwartet, dass zeitnah in einer Folgenovelle eine Regelung eingeführt wird, um eine Drosselung der Beschleunigung von Elektrokleinstfahrzeugen unter Nutzung der GPS-Technik rechtssicher vornehmen zu können. Dabei sollten die zuständigen Behörden die Möglichkeit erhalten, die Anwendung dieser Drosselung ortsbezogen vorgeben zu können.

- d) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Auswirkungen der weitgehenden Gleichstellung der Regelungen im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge mit denen für Fahrräder insbesondere auf die Verkehrssicherheit und die Auslastung der Radverkehrsinfrastruktur bis spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen umfassend zu evaluieren. Die Ergebnisse der Evaluierung und etwaige Optionen, um bei der in der vorliegenden Novelle vorgenommenen weitgehenden Gleichstellung im Rahmen einer Folgenovelle nachzusteuern, sollen in einem Bericht dargestellt und veröffentlicht werden.

Vk 16. Zur Verordnung allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt, dass die vorliegende Verordnung für die Elektrokleinstfahrzeuge eine Angleichung an viele Regeln des Radverkehrs vornimmt.
- b) Der Bundesrat stellt fest, dass mit der Überarbeitung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung zugleich eine weitestgehende Angleichung der Sanktionen für Fehlverhalten beim Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs an das für Radfahrende vorgesehene Sanktionsniveau erfolgt.
- c) Der Bundesrat unterstützt grundsätzlich das Ziel einer Angleichung der verhaltensrechtlichen Regelung für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern und die damit verbundene Vereinfachung für die Bürgerinnen und Bürger.
- d) Der Bundesrat kritisiert jedoch, dass durch die Angleichung der Tatbestände im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge an jene des Radverkehrs bisherige Buß- und Verwarnungsgelder für Elektrokleinstfahrzeuge in ihrer Höhe vielfach deutlich reduziert werden. Die Reduzierung und damit möglicherweise zu erwartende Auswirkungen auf das Fahrverhalten lehnt der Bundesrat ab.
- e) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, den Bußgeldkatalog gesamthaft und mit Blick auf die von einzelnen Verkehrsteilnehmern in sehr unterschiedlicher Weise ausgehenden Gefahren im Straßenverkehr zu überarbeiten.

Begründung:

Der Bundesrat befürwortet grundsätzlich das Ziel einer weitgehenden Angleichung der Vorgaben für Elektrokleinstfahrzeuge und den Radverkehr. Einheitliche Regelungen können zur Verständlichkeit und Akzeptanz der Vorschriften beitragen. Allerdings ist zu befürchten, dass die in der vorliegenden Verordnung vorgesehene weitgehende Absenkung des Bußgeldniveaus in zentralen Tatbeständen für Elektrokleinstfahrzeuge die verkehrserzieherische Wirkung der Sanktionen erheblich schwächt und dem tatsächlichen Gefahrenpotenzial nicht in allen Fällen gerecht wird.

AIS 17. Zur Verordnung allgemein

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass die zunehmende Verbreitung von E-Scootern großes Konfliktpotenzial im System der aktiven Mobilität mit sich bringt und Handlungsbedarf zum Schutz von anderen Verkehrsteilnehmenden besteht. Wie etwa das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt feststellt, ist die Unfallwahrscheinlichkeit im Vergleich zum Fahrrad doppelt bis vierfach so hoch.¹
- b) Besonders hohe Schutzbedürfnisse im Straßenverkehr haben dabei Mobilitätseingeschränkte Menschen, da Defizite im Straßenraum für diese Personengruppe nochmals signifikant höhere Sicherheitsrisiken darstellen als für andere Personengruppen. Die selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr von mobilitätseingeschränkten Menschen wird durch die fahrenden und parkenden E-Tretroller noch einmal deutlich eingeschränkt.
- c) Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die rechtlichen Änderungen in der vorliegenden Verordnung die Risikolage für vulnerable Zufußgehende nicht verbessern, sondern voraussichtlich weiter verschärfen werden.
- d) Aus diesem Grund fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, ein Konzept zu erstellen und entsprechende Regelungsvorschläge vorzulegen, welche die Nutzung von E-Scootern sicherer machen und den besonderen mobilitätsbezogenen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen umfassend Rechnung tragen. Insbesondere sollten dabei ein Augenmerk auf den bereits heute problematischen Mischverkehr gelegt und sinnhafte Abstellregelungen geschaffen werden.

¹ vgl. https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2020/03/20200728_erste-unfallbilanz-fuer-e-scooter, abgerufen am 28.10.25

- e) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die im Februar 2025 durch das Bundesverkehrsministerium veröffentlichte Fußverkehrsstrategie sowie die vom Deutschen Institut für Urbanistik herausgegebene Studie „E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten“ aus dem Jahr 2022 bei der Konzeption zu berücksichtigen.

AIS 18. Zur Verordnung allgemein (Haftungsproblematik)

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass Menschen, die über einen Leih-E-Scooter stürzen, keine Möglichkeiten haben, Entschädigungen geltend zu machen. Das Haftungsproblem bei E-Scootern liegt darin, dass die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung für E-Scooter-Fahrer nicht gilt, was bedeutet, dass die Haftung nur bei nachweisbarem Verschulden greift. Bei Verleih-Scootern haften die Verleihfirmen oft nur für konkrete Verletzungen ihrer Verkehrssicherungspflicht, beispielsweise durch die Bereitstellung technisch mangelhafter oder unsachgemäß abgestellte Roller. Fahrlässiges Verhalten des Fahrers oder der Verleihfirma muss jedoch nachgewiesen werden.
- b) Daher bittet der Bundesrat die Bundesregierung um Prüfung, auf welchem Wege diese rechtliche Haftungslücke geschlossen werden kann und fordert sie auf, einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.