AGFK RHEINLAND-PFALZ

AGFK Deutschland
Kommunale Arbeitsgemeinschaften
für Fuß- und Radverkehr

Elektrokleinstfahrzeuge ab März 2027 auch auf Flächen des Fußverkehrs?



Ab 1. März 2027 dürfen alle für den Radverkehr freigegebenen Verkehrsanlagen auch mit Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) befahren werden.

Das sind in der Regel Gehwege, die durch das Verkehrszeichen 239 StVO und das Zusatzzeichen 1022-10 StVO freigegeben sind. Auch Fußgängerzonen können dazu gehören.



VZ 239 mit ZZ 1022-10

VZ 242.1 mit ZZ 1022-10

Warum?

Der novellierte StVO § 39 Absatz 7a [1], der am 1. März 2027 in Kraft treten wird, hat dann zur Folge, dass alle durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angeordneten Freigaben auch für eKF gelten.

Auslöser?

Die „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften" ist am 06.02.2026 im Bundesgesetzblatt (BGBl. 2026 Teil I Nr. 32) veröffentlicht worden und am 01.04.2026 in Kraft getreten.

Aber erst am **01.03.2027** treten zeitlich verzögert die Artikel 2 und 3 und der **Artikel 4 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung)** in Kraft[2].

Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

1 Bundesrat Drucksache 535/25, 09.10.2025 Seite 15 Nr. 10: „Soweit auf Verkehrszeichen das Sinnbild „Radverkehr“ gezeigt wird, gilt es für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend.“
2 Bundesgesetzblatt Teil I - Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

AGFK RHEINLAND-PFALZ

AGFK Deutschland
Kommunale Arbeitsgemeinschaften
für Fuß- und Radverkehr

Warum diese Verzögerung?

Das Bundesministerium für Verkehr hat dies wie folgt begründet [3]:

„Damit die Straßenverkehrsbehörden die erteilten Freigaben prüfen und gegebenenfalls ausdrückliche Verbote für Elektrokleinstfahrzeuge anordnen können, sofern dies aufgrund der örtlichen Situation geboten erscheint, ist ein verzögertes Inkrafttreten der verhaltensrechtlichen Regelungen von einem Jahr zum ersten des Monats vorgesehen."

Was ist zu tun?

Wir empfehlen Ihnen: Überprüfen Sie Ihre bestehenden Freigaben auf alle Fälle!

Warum überprüfen?

Die AGFK Deutschland sieht die Freigabe von Gehwegen als Ultima Ratio, also als eine Lösung, die nur infrage kommen darf, wenn dies zwingend erforderlich ist, weil keine andere Maßnahme zur Verfügung steht und nur dann, wenn die Belange der Zufußgehenden mindestens ausreichend berücksichtigt werden können. Ein aktueller Bericht der BASt [4] bestätigt diese Position der AGFK Deutschland ausdrücklich.

Auf die verbindlichen Ausführungen der VwV-StVO zu § 2 Rn. 11 [5] und zu Zeichen 239 StVO, Rn. 2 [6] weisen wir außerdem besonders hin.

Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

Gefördert durch:
Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

[3] Bundesrat Drucksache 535/25, 09.10.2025, Seite 40 zu Absatz 2

[4] BAST, Heft M 365, 2026: „Werden Gehwege und Flächen des Fußverkehrs für den Radverkehr freigegeben, so sinkt die Qualität des Fußverkehrs. Eine Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr sollte daher grundsätzlich vermieden werden."

[5] VwV-StVO zu § 2 Rn. 11: Lässt sich ein Radfahrstreifen nicht verwirklichen, ist die Anordnung eines Schutzstreifens zu prüfen. Ergibt die Prüfung, dass die Anordnung eines Schutzstreifens nicht möglich ist, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr zu prüfen. Zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239.

[6] zu Zeichen 239 StVO, Rn. 2: Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei" kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

AGFK RHEINLAND-PFALZ

AGFK Deutschland
Kommunale Arbeitsgemeinschaften für Fuß- und Radverkehr

Welche Alternativen gibt es? (ohne Priorität, weil immer vom Einzelfall abhängig)

Verzicht auf die Freigabe und weitere Maßnahmen

Wird die Freigabe zurückgenommen, ist zu prüfen, ob der Radverkehr dann im Mischverkehr auf der Fahrbahn sicher abgewickelt werden kann.

Bestehen daran begründete Zweifel, liegt also eine qualifizierte Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 vor, besteht aus Sicht der AGFK Deutschland die Notwendigkeit, unabhängig von der bestehenden Unfalllage, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um einen sicheren Mischverkehr zu gewährleisten.

Geeignete Maßnahmen können (ohne Priorität, immer Einzelfallentscheidung) die Beschränkung des fließenden Verkehrs, z.B. durch das Zeichen 274-30 oder das Zeichen 277.1 oder die Anordnung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen sein.



VZ 274-30 VZ 277.1

Kennzeichnung mit Piktogrammen

Als Folge der „StVO-Radverkehrsnovelle 2010“ und der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts auch aus dem Jahr 2010 zur Radwegebenutzungspflicht (BVerwG 3 C 42.09) wurde eine Vielzahl von benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen als Gehweg/Radfahrer frei ausgewiesen. Die Piktogrammlösung gemäß VwV-StVOzu § 2 Rn. 38a [7], die seinerzeit noch nicht zur Verfügung stand, kann inzwischen als Lösung in Frage kommen, um jetzt eine nicht benutzungspflichtige Anlage zu realisieren. Auf die Belange der Zufußgehenden ist auch hier besonderes Augenmerk zu richten.



Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge

Die rechtssichere Begründung eines Verbotes für eKF unter Beachtung des StVO § 45 Abs. 9 Satz 3 durch das Zeichen 257-59 StVO bei gleichzeitiger Freigabe eines Gehwegs für den Radverkehr scheint der AGFK Deutschland zz. kaum möglich.


VZ 257-59

Modellvorhaben NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

[7] III. Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gekennzeichnet werden.