



FUSS e.V.
Bundesvorstand, Roland Stimpel
Exerzierstr.20
13357 Berlin
Tel. 0163– 1833 508
roland.stimpel@fuss-ev.de

Diese Datei enthält fünf kritische Stellungnahmen zum Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums für Änderungen der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, der Straßenverkehrsordnung und des Bußgeldkatalogs sowie den Referentenentwurf selbst.

Inhalt

Blattnr.

Stellungnahmen:

Behindertenbeauftragte von Bund und allen Ländern	2
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband	6
Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund	12
FUSS e.V.	27
Gewerkschaft der Polizei	32
Referentenentwurf des BMV (Stand 26.6.2025)	38

Die wichtigsten Kritikpunkte in Kürze

1. Wer auf dem E-Scooter Fußgänger überholt, muss bisher einen Mindestabstand von 1,5 Metern einhalten. Dieser soll gestrichen, also körpernahes Überholen legalisiert werden.
2. Gehwege und Fußgängerzonen, die zum Radfahren freigegeben sind, sollen künftig pauschal auch für E-Scooter freigegeben werden.
3. Das bisher ungeregelte Abstellen privater Fahrräder und E-Scooter auf Gehwegen soll in der Straßenverkehrsordnung formal legalisiert werden.
4. Sharing-E-Scooter sollen nur noch mit kommunalen Sondernutzungserlaubnissen verliehen werden dürfen. Das allein hilft aber gegen das Abstell-Chaos nicht, wie z.B. die dreijährige Sondernutzungspraxis in Berlin zeigt.
5. Bußgelder sollen teils gesenkt werden: Wer bei der E-Scooter-Fahrt sein Smartphone benutzt, zahlt heute 100 Euro Bußgeld, künftig sollen es 55 sein. Freihändiges Fahren kostet heute nur 10, künftig nach dem Entwurf sogar nur noch 5 Euro.
6. Andere Buß- und Verwarngelder werden nicht ausreichend erhöht. Für den grassierenden Gehweg-Missbrauch mit Fahrrad und E-Scooter sind nur 25 Euro vorgesehen. Das erzeugt keine Abschreckungswirkung bei diesem Massendelikt.

All das wird mit dem Ziel begründet, einheitliche Regeln für Fahrrad und E-Scooter zu schaffen. Dies geschieht aber einseitig zulasten des Fußverkehrs. Zudem werden dafür bestehende einheitliche Regeln aufgegeben, die heute für alle Kraftfahrzeuge einschließlich E-Scootern gelten.

Die Alternative dazu: einheitliche Regeln für alle Fahrzeuge – und zwar so, dass die Sicherheit des Fußverkehrs wächst und nicht sinkt.



09.09.2025

Gefahren durch E-Roller dürfen nicht verharmlost werden. Beauftragte für Menschen mit Behinderungen von Bund und Ländern kritisieren die vorgesehenen Änderungen der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer Vorschriften

Der vom Bundesministerium für Verkehr vorgelegte Entwurf einer „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 26. Juni 2025 sieht neben Änderungen der technischen Anforderungen an Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) insbesondere verhaltensrechtliche Regelungen durch eine Angleichung an den Radverkehr vor. Zur Vereinfachung sollen die verhaltensrechtlichen Vorschriften in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) überführt werden.

Die vorgesehenen Änderungen verschärfen jedoch die durch Elektrokleinstfahrzeuge verursachten Gefahren für vulnerable zu Fuß Gehende noch einmal deutlich und schränken ihre Teilhabemöglichkeiten am Straßenverkehr damit noch weiter ein. Mobilitätseingeschränkte Menschen, insbesondere blinde und sehbehinderte, haben im Straßenverkehr besonders hohe Schutzbedürfnisse, da Barrieren im Straßenraum für sie nochmals signifikant höhere Sicherheitsrisiken darstellen als für andere Personengruppen (vgl. in der vom damaligen Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Studie „E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten“, Kapitel

4.1.3: „Blinde und eingeschränkt Sehende erleben besonders viele Konflikte“). Nutzungskonflikte mit eKF entstehen insbesondere in stark frequentierten Innenstadtbereichen mit zu Fuß Gehenden, aus der Nutzung der Fahrzeuge auf Gehwegen heraus und durch das Abstellen auf diesen Flächen.

Die geplanten rechtlichen Änderungen stehen damit in Widerspruch sowohl zum Grundgesetz als auch zur UN-Behindertenrechtskonvention.

Die Beauftragten wenden sich im Einzelnen gegen folgende Änderungen:

- Ausnahme von Elektrokleinstfahrzeugen für die geltenden Überholabstände:

Nach der vorliegenden Entwurfsfassung soll im § 5 Abs. 4 StVO das Einhalten des Seitenabstands innerorts von mindestens 1,5 Metern und außer Orts von mindestens 2 Metern für eKF gestrichen werden. Die Beauftragten fordern die zwingende Beibehaltung der Abstandsregelungen beim Überholen von zu Fuß Gehenden, da die eKF im Vergleich zu Fahrrädern oder E-Bikes eine höhere Unfallhäufigkeit aufweisen. Nach einer Erhebung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (2020) gab es mit Fahrrädern 1,2 Unfälle pro Million gefahrene Kilometer, mit eKF waren es 5,5 Unfälle. Durch die Aufgabe der Mindestabstandsregelung besteht die Gefahr der weiteren Zunahme von Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen. Hiervon können insbesondere Verkehrsteilnehmende mit Behinderungen verstärkt betroffen sein, da diese heranfahrende eKF nur eingeschränkt wahrnehmen oder in Gefahrensituationen nicht so schnell ausweichen können.

- Weitere Öffnung des Parkens auf Gehwegen:

In der vorliegenden Entwurfsfassung soll im § 12 StVO das Parken von eKF auf Gehwegen mit Ausnahme der stationslosen Vermietung von Fahrrädern und eKF ausdrücklich verankert werden. Eine generelle Erlaubnis verschärft die bereits vorhandene Problematik der zugeparkten Flächen für zu Fuß Gehende weiter.

Das Parken auf Gehwegen und in Fußgängerzonen stellt eine weitere erhebliche Gefahr für blinde und sehbehinderte Menschen dar, da es die Orientierung erschwert und zu Stürzen führen kann. Dies gilt insbesondere, wenn die Elektrokleinstfahrzeuge an Kreuzungen, U- und S- Bahn-Eingängen, an Lichtsignalanlagen vor Querungen oder vor Bordsteinabsenkungen und auf Bodenleitsystemen abgestellt werden. Auch herum- bzw. querliegende eKF sind eine Gefahr, da sie insbesondere blinde und sehbehinderte zu Fuß Gehende zum Stolpern bringen können. Allen beschriebenen Situationen ist gemein, dass die betroffenen Menschen evtl. auf die Straße ausweichen müssen, um das Gefährte zu umgehen oder eine sichere Querung nicht nutzen können. Das betrifft auch die Nutzenden

von Hilfsmitteln wie z.B. Rollstühlen. Überdies ist bisher aus gutem Grund nicht positiv geregelt, dass Fahrräder auf Fußwegen abgestellt werden dürfen.

In dem aktuellen Entwurf kann die gewerbliche Nutzung jetzt zwar als Sondernutzung eingeordnet werden, es ist jedoch nicht verpflichtend, sondern wird den Gemeinden freigestellt. Da gerade die gewerblich genutzten eKF die Hauptverursacher der oben beschriebenen Problematiken sind, bedauern die Beauftragten außerordentlich, dass hier die Chance zu einer bundesweit einheitlichen Lösung der Festschreibung verbindlicher Anforderungen in Sondernutzungserlaubnissen und damit auch die Einrichtung verbindlicher Abstellflächen vergeben wird.

- Angleichung der Regelungen an den Radverkehr:

Nach der vorliegenden Entwurfsfassung soll im § 39 StVO geregelt werden, dass das Verkehrszeichen „Radverkehr frei“ künftig an Gehwegen und Fußgängerzonen auch für eKF gilt. Eine Ausweitung von Mischverkehren erhöht die Gefahren für zu Fuß Gehende weiter. Die eKF bewegen sich lautlos und mit einer höheren Geschwindigkeit als der in diesen Bereichen zugelassenen Schrittgeschwindigkeit von 7km/h. Sie sind für blinde und sehbehinderte Menschen kaum wahrnehmbar und kreuzen unvermittelt deren Weg. Darüber hinaus entstehen Konflikte auch dadurch, dass für die Nutzerinnen und Nutzer von eKF die Beeinträchtigung von blinden und sehbehinderten Menschen oft nicht erkennbar und eine Verständigung durch Blickkontakt nicht möglich ist. Ähnliches gilt für hörgeschädigte, gehörlose und seh-hörbehinderte zu Fuß Gehende. Auch sie bemerken sich von hinten nähernde eKF nicht, die ihrerseits die zu Fuß Gehenden durch ihre nicht sichtbare Beeinträchtigung nicht als hörgeschädigt, gehörlos oder hör-sehbehindert erkennen können. Da ein Klingeln oder Rufen nicht wahrgenommen werden kann, ist eine Klärung der Situation oft gar nicht möglich. Auch Nutzende von radgebundenen Hilfsmitteln sind vielfach nicht in der Lage, ausreichend schnell auf die eKF-Nutzenden zu reagieren.

Die Ausweitung von Mischverkehren kann zudem potenziell negative Auswirkungen auf Personen mit kognitiven Beeinträchtigungen haben. Insbesondere besteht die Gefahr, dass durch die erhöhte Komplexität und Unübersichtlichkeit des Verkehrsraums diese Personengruppe stärker verunsichert wird, was zu einer verminderten Verkehrssicherheit führen kann.

Die Beauftragten bezweifeln, dass die geplanten Änderungen eine Vereinfachung darstellen. Sie befürchten vielmehr, dass es lediglich zu einer Verschiebung der Regelungen kommt. Für die Vereinheitlichung der Vorschriften für Fahrräder und eKF werden die bisherigen

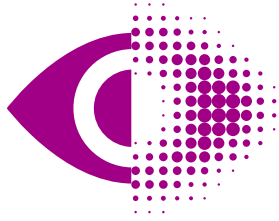
einheitlichen Regelungen für Kraftfahrzeuge und eKF aufgegeben – zu Lasten der Sicherheit zu Fuß gehender Menschen, vor allem derjenigen mit Behinderungen.

Die Beauftragten bedauern außerordentlich, dass die Interessen der Menschen mit Behinderungen, als einer besonders vulnerablen Personengruppe im Straßenverkehr, offensichtlich so wenig Beachtung finden und sehen einen Widerspruch zu der im Februar 2025 verabschiedeten nationalen Fußverkehrsstrategie, insbesondere bezüglich des Punktes 2.7 „Verbesserung der sozialen Teilhabe und Inklusion“.

Die Beauftragten schließen sich auch deshalb den Forderungen des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbands nach einer verschuldensunabhängigen Halterhaftung für Elektrokleinstfahrzeuge und verschärften Sanktionierungen bei Fehlverhalten an.

Des Weiteren fordern sie eine Überarbeitung der Änderungsverordnung, die die Interessen der Menschen mit Behinderungen angemessen berücksichtigt und schlagen folgende Regelungen vor:

- Der vorgeschriebene Überholabstand sollte für alle Fahrzeuge einheitlich mit 1,5 Metern festgelegt sein, einschließlich Fahrrädern. Dies schafft Sicherheit im zunehmenden Mischverkehr und bedeutet eine einheitliche und einfache Regel. Eventuell kann eine Ausnahme hinzugefügt werden, nach der Fahrräder im Schrittempo einen geringeren Abstand einhalten können, z.B. 1,0 m.
- Statt die Berechtigung für das Fahren auf Gehwegen mit dem Zusatzzeichen 1022-10 auf eKF auszuweiten, sollte die Sinnhaftigkeit dieses Zusatzzeichens kritisch überprüft werden. Das Fahren ist hier nur mit Schrittgeschwindigkeit zugelassen. Diese Regelung ist kaum bekannt und wird von Radfahrenden fast nie eingehalten. Die Beauftragten regen daher an, auf dem Zeichen das Wort „frei“ durch das Wort „Schrittempo“ zu ersetzen.
- Städte und Gemeinden sollten die Möglichkeit haben, auf besonders engen und belasteten Gehwegen und Plätzen das Abstellen von Fahrrädern und eKF zu untersagen.
- Die Bußgelder für unerlaubte Handy-Nutzung sollten für Radfahrende sowie eKF-Fahrende erhöht werden, da von einer solchen erhebliche Gefahren für zu Fuß Gehende ausgehen. Die Sanktionen für unzulässige Gehweg-Benutzung sollten für alle Fahrzeuge einheitlich sein, so wie sie bereits für Kraftfahrzeuge festgelegt sind.



Deutscher Blinden- und
Sehbehindertenverband
e.V. (DBSV)



DBSV-Stellungnahme zum aktualisierten Referentenentwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung ...

30. Juli 2025

... und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften" vom 26. Juni 2025

Das Bundesministerium für Verkehr hat auf seiner Webseite einen überarbeiteten Referentenentwurf einer Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVO und BKatV) vom 26.06.2025 veröffentlicht. Die Verordnung wird seit geraumer Zeit überarbeitet. Der DBSV hatte zuletzt im August 2024 im Rahmen einer Verbändeanhörung Kritik geäußert.

Die vorgesehenen Regelungen sind nicht geeignet, um die durch E-Scooter verursachten massiven Gefahren für blinde und sehbehinderte Menschen bei der eigenständigen Teilnahme am Straßenverkehr zu beseitigen. Im Gegenteil droht sich die Situation noch zu verschärfen. Dies steht im Konflikt sowohl mit der UN-Behindertenrechtskonvention als auch mit den Zielen der gerade erst verabschiedeten nationalen Fußverkehrsstrategie.

Unsere Forderungen im Überblick:

- Der Fußverkehr darf nicht zusätzlich gefährdet und belastet werden, insbesondere für vulnerable Verkehrsteilnehmende.
- Das Abstellchaos von E-Scootern auf Gehwegen durch das Free Floating Modell muss durch straßenverkehrsrechtliche Regelungen mit verbindlichen Abstellflä-

chen in ganz Deutschland beendet werden.

- Eine Angleichung der Verkehrsregeln für Elektrokraftfahrzeuge (eKF) an diejenigen für den Radverkehr ist nicht sachgerecht und muss unterbleiben.
- Geltende Überholabstände für eKF müssen beibehalten werden.
- Eine Halterhaftung für E-Scooter bei Schadensereignissen ist einzuführen.
- Bußgeldvorschriften sind abschreckend auszugestalten.

Das Problem:

Blinde und sehbehinderte Menschen sind auf die Teilnahme am Fußverkehr besonders angewiesen und gleichzeitig vulnerabel. Die Orientierung und sichere Mobilität hängen ganz entscheidend davon ab, dass Gehwege möglichst frei von Hindernissen sind.

EKF verursachen massive Probleme für blinde und sehbehinderte Menschen. Das betrifft insbesondere die stationslos im sog. Free Floating Modell vermieteten E-Scooter. Sie stehen und liegen ständig an neuen, unerwarteten Orten und werden somit zu einem unberechenbaren Hindernis. Teilweise blockieren sie sogar Blindenleitsysteme oder werden von den Anbietern dort aufgestellt. E-Scooter neigen zum Umkippen oder sie werden umgestoßen. Aufgrund ihrer Konstruktion sind stehende E-Scooter mit dem Blindenlangstock nur schwer und leider oft erst zu spät wahrnehmbar. All das hat zur Folge, dass blinde und sehbehinderte Menschen leicht über E-Scooter stolpern. Dem DBSV sind zahlreiche Sturzunfälle mit teils erheblichen Verletzungen bekannt geworden. Es gibt zunehmend blinde Menschen, die sich aus Angst vor Stürzen über E-Scooter nicht mehr allein aus dem Haus trauen. Insgesamt gibt es damit eine nicht hinnehmbare Einschränkung der eigenständigen Mobilität und in deren Folge der Teilhabe am Leben in der Gesellschaft.

Im Einzelnen:

Parken auf Gehwegen stärker regulieren!

In § 12 StVO soll ein neuer Absatz 4b eingefügt werden:

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

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 die notwendige Verkehrswende 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 ggf. sogar den Fußweg verlassen, um ihn zu umgehen. Das sind vermeidbare Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr.

Die Lösung:

Es erfolgt eine Unterscheidung: Fahrräder sollen, wenn sie dadurch andere nicht gefährden oder behindern, auf Gehwegen geparkt werden können. EKF und Lastenräder sind auf der Straße zu parken. Es ist in der StVO auszuführen, wann eine Gefahr oder Behinderung für Zufußgehende vorliegen kann.

Mietfahrzeuge sind auf speziellen Abstellflächen abzustellen. Die Gestaltung dieser Parkräume muss die Wahrnehmbarkeit durch blinde und sehbehinderte Menschen gewährleisten. An gefährlichen Stellen, wie Kreuzungen, vor U-Bahneingängen, und auf Bodenleitsystemen ist das Parken von Fahrrädern oder E-Scootern zu verbieten, und zwar unabhängig davon, ob diese einem Leihsystem oder der privaten Nutzung zuzurechnen sind.

§ 12 StVO könnte wie folgt geändert werden:

„(4b) Fahrräder, ausgenommen Lastenfahrräder, dürfen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen geparkt werden, wenn dadurch Andere nicht gefährdet oder behindert werden können. Eine Gefährdung für den Fußverkehr stellt insbesondere das Parken an Treppen, auf Gehwegübergängen, an oder auf taktilen Blindenleitsystemen, vor Eingängen sowie an Engstellen dar. Eine Behinderung ist regelmäßig anzunehmen, wenn Fahrräder auf Bereichen geparkt werden, die erkennbar für den fließenden Fußverkehr vorgesehen und von baulichen

und sonstigen Hindernissen freigehalten sind.

(4c) Das gewerbliche Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zweck der stationsunabhängigen Vermietung ist kein zulässiges Parken im Sinne dieser Verordnung. Solche Fahrzeuge dürfen nur auf dafür speziell eingerichteten, visuell und taktil abgegrenzten Flächen abgestellt werden.

[...]

(7) Die für Fahrzeuge geltenden Park- und Haltevorschriften sind auf Elektrokleinstfahrzeuge und Lastenräder entsprechend anwendbar.“

Keine Angleichung der Regelungen an den Radverkehr!

Die meisten Nutzenden von E-Scootern sind ungeübt und sehen die Fahrt als spaßige Freizeitaktivität an. Sie können das Fahrzeug oft nicht adäquat einschätzen und kontrollieren. Damit stellen sie eine größere Gefahr für Zufußgehende dar als Radfahrende.

§ 39 Abs. 7a StVO soll laut Entwurf regeln:

„Soweit auf Verkehrszeichen das Sinnbild „Radverkehr“ gezeigt wird, gilt es für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend“

Diese Einfügung würde bedeuten, dass auch das „Radverkehr frei“ (Verkehrszeichen-Nr.1022-10) an Gehwegen und Fußgängerzonen für eKF gelten würde. Dass die verhaltensrechtlichen Regelungen für eKF 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 eKF, wo das Halten des Gleichgewichtes und das Ausbalancieren bei niedrigen Geschwindigkeiten eine größere Herausforderung darstellt, ist davon auszugehen, dass auch hier die Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten wird.

Darüber hinaus soll § 37 Abs. 2 StVO so angepasst werden, dass der Grünpfeil für den Radverkehr zukünftig auch für eKF gelten soll. Die seit 2021 bestehende Rege-

lung für den Radverkehr ist für blinde und sehbehinderte Zufußgehende heute schon höchst problematisch beim sicheren Queren einer Ampelkreuzung, weil sie herannahende Fahrräder nicht hören und auch nicht visuell wahrnehmen können. Diese Gefahrensituation jetzt noch zu verschärfen, ist nicht hinnehmbar.

Kein Wegfall geltender Überholabstände!

§ 5 Abs. 4 StVO soll künftig lauten:

„Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge, von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.“

Der DBSV fordert die Streichung der Ausnahmeregelung für eKF-Nutzende. Im Vergleich zu Fahrrädern oder E-Bikes zeigen E-Scooter eine höhere Unfallhäufigkeit, 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 blinde und sehbeeinträchtigte Menschen in ihrer alltäglichen Mobilität noch mehr verunsichern und gefährden.

Halterhaftung bei Schadensereignissen einführen!

Der DBSV fordert eine verschuldensunabhängige Halterhaftung für eKF. Aktuell haben Menschen, die über einen Leih-E-Scooter stürzen, kaum eine Möglichkeit, Schadenersatz- und Entschädigungsansprüche zu realisieren (Urteil des OLG Bremen vom 15.11.2023 - 1 U 15/23). Dieser Zustand ist in höchstem Maße unbefriedigend. Eine Schadensregulierung findet in aller Regel nicht statt, weil der Verursacher eines behindernd abgestellten und umgestürzten E-Scooters nicht ermittelt werden kann.

§ 7 und § 8 StVG sind entsprechend zu ändern. Dabei muss gesetzlich klargestellt werden, dass im Falle von gewerblichen Verleihmodellen zum „Betrieb“ im Sinne des § 7 StVG auch die Aufstellung als Angebot des Anmietens gehört. Auch Fahrten mit einer Geschwindigkeit von unter 20 km/h müssen einbezogen werden.

Der DBSV steht mit seiner Forderung nicht allein. Auch der 60. Deutsche Verkehrsgesichtstag vom 17.-19.08.2022 fordert: „1. Der Gesetzgeber sollte § 8 Nr. 1 StVG grundlegend reformieren. Der generelle gesetzliche Ausschluss der Gefährdungshaftung für langsam fahrende Kraftfahrzeuge ist angesichts der geänderten Verhältnisse im Straßenverkehr nicht mehr zeitgemäß. [...] 3. Das Gefährdungspotential neuer Typen langsam fahrender Kraftfahrzeuge, die bauartbedingt zwischen 6 km/h und 20 km/h fahren können, wie etwa E-Scooter, erscheint insbesondere wegen der erwartbaren Zunahme der Nutzung und der Enge des Verkehrsraums so hoch, dass sie

ebenfalls der Gefährdungshaftung unterfallen sollten.“

Sanktionierung von Fehlverhalten schärfen!

Im Bußgeldkatalog müssen die Sätze für ein Fehlverhalten im Straßenverkehr deutlich angehoben werden, damit sie abschrecken und somit präventiv wirken. Bislang ist vorgesehen, dass bspw. das Fahren auf einer nicht zulässigen Verkehrsfläche mit Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmender lediglich von 25 Euro auf 35 Euro erhöht wird. Diese Sanktionen wirken keinesfalls abschreckend und müssen deutlich erhöht werden.

Ebenfalls sanktioniert werden muss das unerlaubte Abstellen von Fahrzeugen auf Bodenleitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen.

Auf Facebook folgen

Auf Instagram folgen

Auf LinkedIn folgen

Auf WhatsApp folgen

DBSV-Infotelefon

www.dbsv.org | © 2025 Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



22.07.2025

Stellungnahme zum überarbeiteten Referentenentwurf der

„Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (Stand 26.06.2025)

Zum Verfahren zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und der Überführung von Vorschriften in die Straßenverkehrsordnung hatten die Kommunalen Spitzenverbände in ihrer Stellungnahme vom 08.09.2024 grundsätzliche Bedenken angemeldet. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat am 01.07.2025 einen [überarbeiteten Referentenentwurf \(Stand 26.06.2025\)](#) in seinem [Internetauftritt](#) bekannt gemacht.

Positiv hervorheben möchten wir die Regelung in § 12 Abs. 4a StVO (neu). Damit wird erstmals das „Fahrradparken“ im geschriebenen Recht etabliert. Wir begrüßen ausdrücklich, hierüber den Unterschied zwischen dem Abstellen privater und gewerblicher Fahrräder und eKF auch rechtlich zu regeln. Die Regelung trägt aus unserer Sicht dazu bei, die gesellschaftliche Debatte um eKF weiter zu befrieden und das Klima für geteilte Mikromobilitätsangebote spürbar zu verbessern. Sie unterstützt und bekräftigt auch das von Kommunen bereits vielfach vorgenommene Regime aus Sondernutzungsgenehmigungen und Vereinbarungen. Als Sondervorschrift zu Parken/Abstellen gehört die Vorschrift auch systematisch richtig in das Straßenverkehrsrecht und nicht in das Straßenrecht.

Den weiteren vorgetragenen kommunalen Anregungen und Bedenken wurde in der überarbeiteten Fassung nur unzureichend Rechnung getragen. Bestehende Gesprächsformate wurden im Vorfeld nicht genutzt, um die mit den Änderungen verbundenen grundlegenden verkehrspolitischen Fragen zu erörtern. Für die Kommunen ist die Regulierung von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) nach der straßenverkehrsrechtlichen Zulassung 2019 weiterhin ein hochgradig sensibles Thema. Die vorgeschlagenen Regeln stehen im Einzelnen mit Fragen der Verkehrssicherheit, der aktuell erkennbaren Zunahme schwerer und tödlicher Unfälle und der Stärkung des Fußverkehrs durch eine Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung im Konflikt.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass eine bundeseinheitliche Regelung aus Sicht der kommunalen Praxis nur dann dauerhaft tragfähig sein kann, wenn sie den Kommunen hinreichenden Gestaltungsspielraum bei der praktischen Ausgestaltung und Umsetzung der Regelung belässt. Bei einzelnen Regelungen wird der Gestaltungsspielraum aktuell aus unserer Sicht vermindert.

Wir regen daher an, den Entwurf für mehr Verkehrssicherheit und einen besseren Vollzug insbesondere bei ordnungswidrig abgestellten Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) und unter Erhaltung abweichender Anordnungen der Verkehrsbehörden ein weiteres Mal zu überarbeiten, bevor dieser dem Kabinett und dem Bundesrat zugeleitet wird.

I. Allgemeine Einschätzung des Regelungsentwurfes

Hervorheben möchten wir zunächst, dass wir die neu gefasste Regelung zum Parken bzw. Abstellen von Fahrrädern und eKF in § 12 Abs. 4a StVO (neu) begrüßen. Dies kann dazu beitragen, die fortbestehenden Konflikte durch falsch abgestellte eKF in den Städten beizulegen. Wir begrüßen ferner das Ziel einer stärkeren Gleichstellung von eKF mit dem Radverkehr, wo dies rechtlich und organisatorisch möglich und sachgerecht ist. Die Angleichung, Vereinfachung und Überführung der verhaltensrechtlichen Regelungen und Infrastrukturvorgaben für eKF sind aus unserer Sicht größtenteils gelungen. Die grundsätzliche Angleichung mit dem Fahrradverkehr vereinfacht für eKF-Führende die Regelungen im Straßenverkehr.

Gleichzeitig sehen wir weiterhin grundlegende Zielkonflikte zwischen den vorgeschlagenen Änderungen und der notwendigen Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Stärkung und dem Schutz des Fußverkehrs. Die Senkung von Bußgeldhöhen sind teilweise nicht nachvollziehbar (z.B. Handynutzung).

Fußgängerzonen sind besondere Schutzzonen für zu Fuß Gehende. Sie werden durch Widmung dem Fußverkehr zugeschrieben. Ziel ist die Schaffung eines Bereichs mit hoher Aufenthaltsqualität, in dem zu Fuß Gehende ungestört verkehren können. Dies ist auch bei Freigaben für eKF zu beachten.

Durch eine weitgehende und undifferenzierte Gleichstellung von eKF und Fahrrad wird der Referentenentwurf den Besonderheiten von eKF nicht durchgehend gerecht. eKF sind keine Fahrräder, sondern Kraftfahrzeuge. Tretroller stehen einem Fahrrad nicht gleich, sondern sind besondere Fortbewegungsmittel im Sinne des § 24 Abs. 1 StVZO. Fahrräder und eKF weisen ein unterschiedliches Fahrverhalten auf, welches auch zu typischen Unfällen von eKF führt, insbesondere wenn Personen an dieses abweichende Fahrverhalten nicht gewöhnt sind. Die Zahl der Unfälle mit eKF ist von 1.014 im Jahr 2022 auf 1.272 im Jahr 2023 gestiegen. Für das Jahr 2024 erwartet DeStatis einen erneuten Anstieg im zweistelligen Prozentbereich.

Mit der Straßenverkehrszulassung 2019 wurde gleichzeitig die Möglichkeit von Mietangeboten von eKF eröffnet. Dabei bestehen auch Unterschiede zwischen der Nutzung von privaten eKF und den Miet-eKF im öffentlichen Straßenraum. Private eKF werden beispielsweise selten hindernd oder gefährdend abgestellt. Die nach dem Straßenrecht inzwischen überwiegend erfolgte Einstufung der Mietangebote als Sondernutzung möchten wir dabei hervorheben. Hier brauchen die Kommunen weiterhin eine regulative Unterstützung von Bund und Ländern auch im Straßenverkehrsrecht, um insbesondere Mietangebote bei eKF wirksam steuern und mit anderen Verkehrsarten verknüpfen zu können. Die Kommunen müssen dabei alle Verkehrsarten gleichermaßen im Auge behalten und auf gerechten Interessenausgleich und ein gutes Miteinander im Verkehr achten.

Der veränderte Referentenentwurf trägt aus unserer Sicht nicht hinreichend dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und das Verhalten der Nutzenden von Mietfahrzeugen zu optimieren. Klar ist, eKF sind heute Teil des Mobilitätsmix in den Kommunen. Es bedarf aber weiterer Schritte, um die Akzeptanz dieses Verkehrsmittels und das Miteinander im Verkehrsgeschehen zu verbessern und die Sicherheit und Ordnung im Straßenraum dauerhaft zu gewährleisten.

Wir unterstützen ausdrücklich folgende Empfehlungen des [Evaluierungsberichts](#):

- „ausgewählte Regeln an jene des Radverkehrs anzupassen (beispielsweise den Abbiegepeil für Radfahrer oder das Vorbeifahren mit mäßiger Geschwindigkeit ...). Dabei dürfen Fahrräder und eKF jedoch nicht allgemein gleichgestellt werden, da eKF als Kraftfahrzeuge klassifiziert werden“;
- verpflichtende Blinker an eKF einzuführen,
- erweiterte fahrdynamische Anforderungen zu prüfen (dabei muss aus unserer Sicht vor dem Auf- und Abfahren von Bordsteinkanten durch eKF ausdrücklich gewarnt, das Verbot der Nutzung von Bürgersteigen beibehalten und die Nutzung der Fußgängerzone grundsätzlich ausgeschlossen bleiben),
- das Tragen eines Helms weiterhin intensiv zu empfehlen.

Folgende Punkte begrüßen wir im veränderten Entwurf:

- Streichung der geplanten Unterverordnungsermächtigung, um weitere Formen von eKF ohne Beteiligung des Bundesrates zuzulassen.
- Korrekturen der vorherigen BKatV-Novelle bei den Fahrradstatbeständen.
- Aufnahme einer neuen Vorschrift zum Fahrrad- und eKF-„Parken“; wir empfehlen hier lediglich, den Wortlaut von „Parken“ in „Abstellen“ zu ändern.

Diese Punkte des veränderten Referentenentwurfs lehnen wir weiterhin ausdrücklich ab:

- die Aufhebung der besonderen Radwegbenutzungspflicht für eKF (kein Beitrag zur Verkehrssicherheit),
- die Streichung der Zusatzzeichen „eKF“ und „eKF frei“ (die Zusatzzeichen sind nicht entbehrlich, u.a. auch erforderlich zur Kennzeichnung von separaten Parkmöglichkeiten),
- die ungeprüfte Freigabe von Fußgängerzonen und des Befahrens von Einbahnstraßen in Gegenrichtung durch eKF (kein Beitrag zur Verkehrssicherheit) sowie die nur einheitliche Freistellungsmöglichkeit,
- die geplante Gleichstellung von mehrspurigen eKF (Segways) mit einspurigen Fahrrädern und eKF im Falle von Nebeneinanderfahren und von Überholverböten,
- die Gleichstellung des eKF mit Radfahrenden im BKatV, soweit damit Bußgelder reduziert werden, obwohl der Unrechtsgehalt weiterhin dem beim Kfz entspricht.

Kritisch sehen wir, dass folgende Anregungen der Kommunalen Spitzenverbände zur Verfestigung und Unterstützung einer notwendigen Regulatorik für Miet-eKF weiterhin nicht aufgegriffen wurden:

- Aufnahme einer Negativ-Zusatzbeschilderung für eKF in eKFV bzw. StVO (für differenzierte Regelungen zu Fußgängerzonen und Einbahnstraßen zwingend) – Den Hinweis im RefE auf das Verkehrszeichen 257-59 (Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge) halten wir für dysfunktional, übermäßig und keinesfalls ausreichend.
- Ermöglichen der Geschwindigkeits-Drosselung der eKF in Fußgängerzonen auf 6 km/h als digitale Anwendung für mehr Verkehrssicherheit (u.a. in Wien erprobt und im Einsatz, in der eKFV bisher unregelt und daher behördlich umstritten) – dies wird aus unserem Mitgliedsbereich als zwingende Voraussetzung für eine ausnahmsweise Freigabe von ausdrücklich dem Fußverkehr gewidmeten Flächen für eKF angesehen.
- Regelungen zur Kontingentierung der Zahl von Miet-eKF/-Fahrrädern und Anbietern.
- Die Angabe von Namen und Adresse durch Miet-eKF-Anbieter zu Ermittlungszwecken im Falle von Verkehrsunfällen.
- Ermöglichung von Nachtfahrverböten (z. B. gehäufte nächtliche Verkehrsunfälle in einzelnen Städten) und lokalen Nutzungs-/Abstellverböten für Mietsysteme (s. Volksbegehen in Paris, aber auch freiwillige Vereinbarungen zu Bannmeilen, z. B. 1 km um das Oktoberfest). Bezüglich von

Großveranstaltungen entstehen ohne rechtliche Regelung beachtliche unlösbare Konflikte, sofern sich Anbieter an freiwillige Vereinbarungen nicht halten.

II. Zu den vorgeschlagenen Regelungen im Einzelnen:

Zum Regelungsziel

Die Kommunalen Spitzenverbände begrüßen das übergeordnete Ziel des BMV, mit dem veränderten Referentenentwurf die bundeseinheitliche Regelung für Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) fortzuentwickeln und in Teilen die verhaltensrechtlichen Regelungen vereinheitlichend in die Straßenverkehrsordnung zu überführen. Das formulierte Ziel, "die Erkenntnisse aus der Evaluation in die 2019 neu eingeführte eKFV einfließen zu lassen", ist aus unserer Sicht aber weiterhin zu defensiv. Ziel sollte vielmehr sein, die Ergebnisse aus der Evaluation zur Förderung der modernen Mobilitätsangebote und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Die Kommunalen Spitzenverbände fordern darüber hinaus, die Regulierung zu unterstützen, zu vereinfachen und zu verbessern. Klare Regeln führen dabei zu deutlich geringerem Verwaltungsaufwand. Dabei ist die Übernahme der Bestimmungen und vereinheitlichte Symbolik im veränderten Referentenentwurf nicht so klar, wie es auf den ersten Blick scheint.

Zum Regelungsinhalt

Die Änderungsvorschläge, die sich auf die technischen Anforderungen der Fahrzeuge beziehen, werden unterstützt:

- verpflichtende Ausstattung der einspurigen Fahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern,
- Vorschrift zu zwei unabhängigen Bremssystemen bei zwei- oder mehrachsigen eKF,
- Verpflichtung zur Anbringung einer stabilen Feststelleinrichtung,
- Anpassung der Sicherheitsanforderung der Batterien nach DIN EN 17128,
- Erweiterung der fahrdynamischen Prüfungen.

Das gilt ebenfalls für die Angleichung, Vereinfachung und Überführung der verhaltensrechtlichen Regelungen

- beim Überholen und Vorbeifahren (§ 5 Abs. 4 StVO),
- bei der Nutzung von Fahrstreifen (§ 7 StVO),
- Bei der Erweiterung der Grünpfeilregelung (§ 37 Abs. 2 StVO).

Einige der Angleichungen bei Infrastrukturvorgaben für eKF sind aus unserer Sicht jedoch weiterhin verbesserungsbedürftig. Insbesondere liegt der sehr weitgehenden Angleichung der eKF an den Radverkehr beim Fahrverhalten keine Gefährdungsabschätzung zu Grunde. Der Unterschied zwischen Fahrrad und Kraftfahrzeug wird in Teilen nicht beachtet. Der vorgeblichen Verwaltungsvereinfachung (ein gemeinsames Zusatzschild für „Radverkehr/eKF frei“) steht ein hoher Verkehrssicherheitsverlust und/oder ein hoher Verwaltungsaufwand gegenüber.

Der Angabe, für Länder und Kommunen entstehe kein Erfüllungsaufwand, wird daher widersprochen. Der Verordnungsentwurf spricht selbst von einer jährlichen Übergangsfrist, in der Kommunen erforderliche Prüfungen wahrnehmen sollen.

Im Folgenden werden die Vorschriften kommentiert, die aus Sicht der Kommunalen Spitzenverbände eine weitergehende Änderung erfahren sollten.

Zu Artikel 1 – Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)

In § 4 Abs. 4 eKV (neu) - Ermöglichen der Antriebsdrosselung zur Verkehrssicherheit in flächigen Fußverkehrsbereichen

Wir schlagen folgende veränderten Änderungsbefehl für die Änderung 4 b) vor:

„Nach Absatz 2 werden folgende Absätze 3 und 4 eingefügt:

„(3) Mehrachsige Elektrokleinstfahrzeuge müssen mit einer voneinander unabhängigen Vorderrad- und Hinterradbremse ausgestattet sein.“

„(4) Die ortsbezogene Drosselung der Beschleunigung von mit Geopositioning System (GPS) ausgestatteten eKF ist zulässig zur Unterstützung der Nutzenden bei der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverboten.

Begründung: Die **Antriebsdrosselung von mit einem Geopositioning System (GPS) ausgestatteten eKF** z. B. auf eine Geschwindigkeit von 6 km/h (Schrittgeschwindigkeit) sollte auch in Deutschland zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der eKFV ausdrücklich für zulässig zu erklärt werden. Diese kann technisch in Verbindung mit flächigen Kennzeichnungen von Flächen im GPS erfolgen. Die Zulässigkeit solcher Assistenzsysteme wurde in der Vergangenheit vom KBA in Frage gestellt, da diese als von der Betriebserlaubnis nicht erfasste Anbauten gewertet wurden, die den Bestand der Betriebserlaubnis gefährden könnten. Es besteht daher entsprechender Klarstellungsbedarf, um Innovationen zu ermöglichen.

Die technische Antriebsdrosselung ist ausgereift, in Nachbarländern im Einsatz (in Österreich: 0 km/h in Verbotszonen, der Roller kann nur geschoben werden, 5 km/h in Fußgängerzonen) und hat sich bewährt. Sie verspricht eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit in Zusammenhang mit dem unerlaubten Befahren unzulässiger Infrastruktur (Parks, Fußgängerzonen) sowie im Falle des freigegebenen Befahrens in Fußgängerzonen (Schrittgeschwindigkeit, Vorschlag: 6 km/h). Nutzerinnen und Nutzer von Mietsystemen werden über die technische Einrichtung durch die Anbieter in Kenntnis gesetzt. Ferner ist der Einsatz der Technik aus unserer Sicht eine unverzichtbare Voraussetzung, um für Miet-eKF eine Ausnahme zum Befahren von Flächen zu erteilen, die ausschließlich dem Fußverkehr gewidmet sind.

Sorgen, dass ein automatisiertes Regulieren der Geschwindigkeit im Straßenverkehr zu Risiken (beispielsweise Auffahren durch ein hinter dem eKF fahrendes Kfz) führt, teilen wir nicht. Es handelt sich nicht um einen in das Fahrverhalten eingreifenden Bremsvorgang, sondern das Drosseln der Beschleunigung in Fußgängerzonen oder Parks, die erst zeitverzögert in der entsprechenden Zone eintritt und zu einem allmählichen Verlangsamten führt. Siehe dazu auch die Vorgaben des Verordnungsvorschlags zur Einnahme eines betriebssicheren Fahrzeugzustands im Falle eines Batterieausfalls. Ferner sind auch Ungenauigkeiten der GPS-Ortung von mehreren Metern für die Drosselung in flächigen Bereichen unerheblich.

Zu § 6 – Beschränkung auf Glocke als Warnsignal

Die Ausstattung von Fahrrad und eKF mit Warnsignalen sollte überdacht werden. Lt. Regelungsvorschlag ist das eKF mit einer „**helltönenden Glocke**“ auszurüsten, während andere akustische Signalgeber nicht zulässig sind. Das verhindert bei Fahrzeugen mit elektrischer Antriebsunterstützung (Fahrrad und eKF) Innovationen.

Zu den §§ 9 bis 14 eKF – Aufhebung der besonderen Verhaltensvorschriften

Die Vorschriften der §§ 9 bis 14 über die für die Nutzung durch eKF zulässige Infrastruktur und das Verhalten von eKF-Führenden sind aus unserer Sicht nicht vollständig entbehrlich. Sie stellen eine klare, verständliche und verlässliche Regelungsgrundlage für eKF dar. Durch die vorgesehene Streichung in der eKFV und die nur anteilige Übernahme in die StVO findet nun eine sehr weitgehende Gleichstellung mit dem Radverkehr statt. Dabei sind Unterschiede und Grenzen bei der Unterscheidung von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern und entsprechenden Geboten der Rücksichtnahme nicht ausreichend beachtet.

Wir schlagen folgende veränderten Änderungsbefehl für die Änderung 9 vor:

„Die §§ 9, 11 Abs. 1 bis 3 und 5, 12 Abs. 1 und 3 und 13 werden gestrichen.“

1. Beibehaltung der speziellen Radwegebenutzungspflicht für eKF (§ 10 Abs. 1 und 2 eKFV) - auch im Falle einer Übernahme in die StVO

Begründung: Anders als für Radfahrende ist für Nutzende von eKF eine **klare Infrastrukturvorgabe** weiterhin erforderlich. Ein Wahlrecht im Falle von nicht benutzungspflichtigen Radwegen führt zu einem für die übrigen Verkehrsteilnehmer nicht berechenbaren Fahren auf der Fahrbahn. Es hat zur Folge, dass eine vermeidbare größere Nähe zum deutlich schnelleren Kfz-Verkehr eingenommen wird, insbesondere weil eKF, anders als Fahrräder, nicht über 20 km/h beschleunigt werden können. Zugleich entstehen bei Miet-eKF durch ungeübte Nutzende und ein häufig unbekanntes und zum Fahrrad abweichendes Lenkverhalten unnötige besondere Gefährdungssituationen. Diese gilt es auch weiterhin konsequent zu vermeiden.

2. Wir regen an, die abweichende Anordnungsbefugnis der Straßenverkehrsbehörden (§ 10 Abs. 3 eKFV) weiterhin zu regeln.

Begründung: Der Verordnungsentwurf selbst nennt Gründe für abweichende Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden, etwa bei den gemeinsamen oder differenzierten Freigaben für den Radverkehr/eKF aufgrund der örtlichen Verhältnisse.

Solche abweichenden Anordnungen sind im Falle der gleichsetzenden Freigabe von eKF und Radverkehr in **Fußgängerzonen (Zeichen 241.1) und Einbahnstraßen (Zeichen 267 der Anlage 2 zur StVO)** zwingend erforderlich.

In den **straßenrechtlichen Widmungen** der Fußgängerzonen sind neben dem Fußverkehr in den Kommunen allenfalls Fahrräder genannt und in den Kommunen häufig mit zeitlicher Begrenzung außerhalb der Ladenöffnungszeiten straßenverkehrsrechtlich mit “Radfahrer frei” zugelassen. Einzelausnahmen (z. B. das Befahren durch Kfz zu Lieferzwecken oder bei Veranstaltungen) können zugelassen werden. Eine generelle Freigabe einer Verkehrsart ist ohne Widmungsänderung dem Ordnungsgeber aber straßenverkehrsrechtlich verwehrt.

Sollte die **Zusatzbeschilderung “Radfahrer frei”** dennoch zukünftig lt. StVO für eKF gelten, würde dies in den ohnehin stark frequentierten Fußgängerzonen mit Freigabe für den Radverkehr, zunächst faktisch eine spürbare Zunahme von Fahrzeugen (und zwar eKF als Kraftfahrzeugen) führen. Aufgrund der in Städten hohen Nutzungszahlen von Miet-eKF ist es nicht vorstellbar, dass dies in den dortigen Innenstadtbereichen konfliktfrei ablaufen kann. Folglich müsste in allen Fußgängerzonen eine umfassende Prüfung der Widmungen und der Vereinbarkeit von Freigaben mit dem Fußverkehr erfolgen.

Das **Vorschriftszeichen 257-59 (Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge)** müsste, solange die Widmung nicht angepasst und die Verträglichkeit nicht nachgewiesen ist, voraussetzungslos angebracht werden, um der Einheitlichkeit der Rechtsordnung Genüge zu tun. Das würde zu Schilderwald und der Überbetonung der eKF führen, da nur eine Korrektur der Freigabe durch Zusatzzeichen und kein eigenständiges Verbotsschild erforderlich ist. Einzelne Städte stellen gleichwohl eine Überprüfung der Widmungen in Aussicht. Dauer und Ausgang der separaten Verwaltungsverfahren sind aber ungewiss. Das gemeinsame Symbol Radfahrer/eKF frei wäre in diesem Fall mit Inkrafttreten der Regelung hinsichtlich des neuen **Bedeutungsgehalts „eKF frei“** schwebend unwirksam, ohne dass dies den Verkehrsteilnehmern mit einfachen Mitteln klargestellt werden kann.

Als Nebeneffekt wird aus dem Mitgliedsbereich ferner befürchtet, dass durch die Freigabe der Fußgängerzone, bestehende Abstellkonzepte am Innenstadtrand gefährdet und ein vermehrtes behinderndes Parken von eKF im Innenstadtbereich wieder induziert wird.

Im Übrigen bliebe nur die Möglichkeit, die **Freigabe für Rad-/eKF-Fahrende in der Fußgängerzone einheitlich in einer erheblichen Anzahl von Fällen einheitlich zu beenden**, um das Befahren mit Kraftfahrzeugen auszuschließen. Durchgeführte Beteiligungsverfahren und gefundene Kompromisse in den Kommunen mit der Bürgerschaft, den Rad-, Fußverkehrs- und Behindertenverbänden vor Ort würden aufgekündigt, was zu Unmut und Unverständnis vor Ort führen würde. Dies widerspräche der vielerorts politisch unterstützten Förderung des Radverkehrs und der „aktiven Mobilität“.

3. Wir fordern, dass in der eKFV geregelte Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ beizubehalten.

Begründung: Das Zusatzzeichen ist bei Anordnung von Verkehrszeichen, die gemeinsam für den Radverkehr/eKF gelten, nicht seltener, sondern häufiger erforderlich. Dazu zählt (s. unten) insbesondere die weiterhin zwingend erforderliche Einzelfreigabe bei Fußgängerzonen, gemeinsamen Rad- und Fußwegen und Einbahnstraßen.

4. Wir regen an, das Symbol Zeichen 1010-68 „Elektrokleinstfahrzeuge“ bzw. das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ um ein Zusatzzeichen mit abweichend negativer Flächenfreigabe zu ergänzen.

Es wird ein dem **Zusatzzeichen 1010-68** entsprechendes Zusatzzeichen mit rotem Diagonalstrich (s. Abbildung) vorgeschlagen.



Begründung: Die Straßenverkehrsbehörde muss bei Gleichstellung von Radverkehr/eKF durch den veränderten Referentenentwurf die Möglichkeit behalten, Freigaben im Einzelfall differenziert im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse, die Widmung und die Unfallsituation zu regeln und darzustellen. Für die Abweichung ist nach der einheitlichen Freigabe durch Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ daher eine negative Teilrücknahme der Freigabe zwingend erforderlich. Das vorgeschlagene rot durchgestrichene Zusatzzeichen „eKF“ ist ohne weitere Erklärung verständlich. Da die Abweichung absehbar nur hinsichtlich der Zusatzbeschilderung erforderlich ist, ist die **Negativform als Zusatzzeichen „eKF ausgenommen“** ausreichend. Der Verweis im Verordnungsentwurf auf das **Vorschriftszeichen 257-59 (Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge)** ist dazu unpassend. Zum einen müsste dem Einbahnstraßenschild (Zeichen 267) oder dem Schild Fußgängerzone (Zeichen 241.1) ein Verbotsschild gleicher Größe hinzugefügt werden mit entsprechend übermäßigem Erfüllungsaufwand. Zum anderen gelten für das

Verbotsschild eigene Anordnungsvoraussetzungen, insbesondere ein besonderer Gefährdungsnachweis. Das wird der Freigabesituation in einer Fußgängerzone nicht gerecht. Auf Unverträglichkeiten und vermehrte Unfälle durch eKF in einer Fußgängerzone oder Einbahnstraße könnte so nur eingeschränkt und zeitverzögert reagiert werden.

Die gemeinsame Geltung des Symbols „Radfahrer frei“ für Fahrrad/eKF in Fußgängerzonen ist auch in der **Österreichischen Straßenverkehrsordnung** eingeführt. Dort werden Miet-eKF in der freigegebenen Fußgängerzone aber konsequent gedrosselt. Ferner haben die Kommunen das Recht, abweichende Entscheidungen durch Ortssatzung zu regeln. Beide Regelungsmöglichkeiten sind nach StVO und eKFV und den vorgesehenen Änderungen nicht gegeben.

5. Wir fordern, § 11 Abs. 4 eKFV zu Verhaltensregeln zwischen Rad-/eKF und Fußverkehr nicht ersatzlos zu streichen

Begründung: Die **wechselseitigen Regeln zur Rücksichtnahme** sind im Falle der gemeinsamen Inanspruchnahme derselben Infrastruktur (gemeinsame Nutzung der Radverkehrsinfrastruktur, gemeinsame Rad-/eKF- und Fußwegenutzung) zwingend erforderlich.

6. Wir fordern, dass § 12 Abs. 2 eKFV zu Freigaben durch Zusatzzeichen (insbesondere bei Einbahnstraßen) auch weiterhin eine Unterscheidung nach Verkehrsarten erlaubt

Begründung: Im Falle eines **Verbots der Einfahrt (Zeichen 267 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung = Einbahnstraße in Gegenrichtung)** halten wir eine nachträgliche gemeinsame Freigabe durch ein vorhandenes Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ rechtlich und technisch für verfehlt. Die eKF haben ein anderes Lenkverhalten und werden bei Miet-Fahrzeugen häufig von ungeübten Nutzenden geführt. Die heute bestehende Freigabe von Einbahnstraßen nur bei gesondertem Zeichen „eKF frei“ sollte daher zwingend aufrechterhalten werden. Hilfsweise wäre das oben unter 4 genannte negative Zusatzzeichen einzuführen.

7. Wir regen an, die Ziffern 5, 8 und 9 der Bußgeldtatbestände in § 14 eKFV beizubehalten

Wir schlagen folgenden veränderten Änderungsbefehl für die Änderung 10 c) vor:

„Die Nummern 6 und 7 werden gestrichen.“

Begründung: **Folgeänderung** zu den obigen Vorschlägen.

Zu § 14a eKFV – Ausnahmen für neue Techniken oder für neue Konzepte

Die umfassende Verankerung von Ausnahmemöglichkeiten ohne Beteiligung des Bundesrates im ursprünglichen Referentenentwurf hatten wir ausdrücklich abgelehnt und **begrüßen die Streichung** im veränderten Referentenentwurf.

Zu Artikel 2 Änderung der Bußgeldkatalogverordnung

Eine **Gleichstellung von Radverkehr und eKF bei gleichartigen Verstößen und gleichem Gefahren-/Unrechtsgehalt** befürworten wir. Nur sehr wenige unterschiedliche Bewertungen, die ihren Grund in der unterschiedlichen Zuordnung zu Kraftfahrzeug oder Nicht-Kraftfahrzeug haben, werden im Entwurf aufrechterhalten. In mehreren Fällen kommt es zu Absenkungen der Bußgeldhöhe für eKF, in einigen Fällen ist eine notwendige gemeinsame Anhebung des Bußgeldniveaus nicht erfolgt. Unklare Nennungen führen zu Absenkungen von Bußgeldern im Einzelfall, die bei Softwareumstellungen und im Vollzug Probleme bereiten. Dies sollte zur **Verwaltungsvereinfachung** vermieden werden. Die

Reduzierung des Bußgelds, beispielsweise für die verbotene Handynutzung auf einem eKF, ist nicht nachvollziehbar. Während die verbotene Personenbeförderung gut gelöst wurde, sind das Bußgeld für Anhängen an Fahrzeuge und das freihändige Fahren nachbesserungsbedürftig.

Die Bußgeldzuweisung muss sich nach den jeweiligen Gefahren des Fehlverhaltens richten. Das war bei den Bußgeldern zur Kreuzung von Bahnübergängen für Kfz (BKatV Nr. 244 – 700 EUR – Fahrverbot 3 Monate) und die verbotene Nutzung eines elektronischen Geräts beim Führen eines Kfz (BKatV Nr. 246.1 – 100 EUR) zuvor gut gelungen.

Aus unserem Mitgliedsbereich erhielten wir folgende Hinweise zu Bußgeldern und Bußgeldhöhen infolge der vorgesehenen Änderungen, die wir nachfolgend bewerten:

1. Befahren von Gehwegen durch Radfahrende und Elektrokleinstfahrzeugführende

Wir begrüßen, dass bestehende Schwierigkeiten beim Vollzug differenzierter Bußgelder für das **unzulässige Befahren von Gehwegen und linksseitig angelegten Radwegen durch Radfahrende** (Idf. Nr. 2, 2.1, 2.2. und 2.3) durch die Aufnahme zusätzlicher Ziffern 2.4, 2.4.1, 2.4.2 und 2.4.3 behoben werden und eKF hier den Radfahrenden gleichgestellt werden. Zwar wird der Rahmen gegenüber den Festlegungen in der Fahrradnovelle wieder auf 25 Euro / 30 Euro / 35 Euro / 40 Euro nahezu halbiert, aber nunmehr wieder eine einheitliche Vollzugspraxis ermöglicht. Letzteres ist aus vollzuglicher Sicht zu begrüßen.

2. Reduzierung des Bußgeldes für die unzulässige Nutzung des Mobiltelefons bei eKF

Die **Handynutzung durch eKF-Führende** wird bisher auf Grundlage des § 23 StVO geahndet. Hier ergibt sich als Regelbußgeld für Kraftfahrzeuge ein Betrag von 100 Euro (zusammen mit Gebühren und Auslagen insgesamt eine Belastung von 128,50 Euro für Betroffene) sowie die Eintragung eines Punktes im FAER. Durch die nun vorgeschlagene Änderung der Zuordnung für eKF von Nr. 246 zu 246.4 im BKat reduziert sich das Bußgeld auf einen verwarnungsfähigen Betrag von 55 Euro. Das wird der verstärkten Nutzung des Mobiltelefons sowohl bei Radfahrenden als auch bei eKF-Führenden aus unserer Sicht nicht gerecht.

Der Unrechtsgehalt beim Führen von eKF als Kfz und die höhere Gefährdung durch das lenkunsichere Verhalten der eKF sollte, um eine Verhaltensänderung zu erreichen, ein eigener Bkat-Eintrag für die Mobiltelefonnutzung beim Führen von eKF aufgenommen und mit einem höheren als dem bisher geplanten Bußgeld – auch oberhalb der Radfahrenden – bewehrt werden.

In diesem Zusammenhang ist auch die vorgeschlagene Änderung von § 3 Absatz 6 BkatV (Reduzierung auf 50 EUR) zu überdenken.

Wir fordern daher, den Änderungsbefehl 3 v) zu Artikel 2 des Referentenentwurfs zu überarbeiten.

3. Reduzierung des Bußgeldes für die Aufnahme von eKF in den Tatbestandstext weiterer Tatbestände

Durch die Aufnahme des Zusatzes „oder Elektrokleinstfahrzeug“ bei weiteren Tatbestandstexten von Radfahrenden ergeben sich teils deutliche Reduzierungen der Bußgelder für das verkehrswidrige Verhalten von eKF-Führenden, z. B. das **Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung** (Zeichen 215 Kreisverkehr oder Zeichen 220 Einbahnstraße – BkatV Nr. 141.4), bisher 50 Euro, künftig 20 Euro, wird grundsätzlich zwar befürwortet, allerdings eine moderate Anhebung des Bußgeldniveaus auch für

Radfahrende gefordert, da von derart geringen Bußgeldhöhen nur bedingt ein verkehrserzieherischer Effekt zu erwarten ist.

4. Verbotene Personenbeförderung

Gegenüber dem ersten RefE wurde nun auch die **Personenbeförderung** aus der eKFV entfernt und in § 21 StVO überführt. Der ursprüngliche Tatbestand 6 08 000 aus dem Katalog des KBA ist derzeit noch mit 10 Euro bewehrt. Durch die Anpassung der lfd. Nr. 97 um die Ergänzung „(auch auf Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen)“ ist die Erhöhung des Tatbestandes auf 25 Euro nicht von der Reduzierung infolge § 2 Absatz 4 BKatV erfasst. Daher ist diese Lösung ausdrücklich zu begrüßen.

5. Anhängen an Fahrzeuge

Das **Anhängen an fahrende Fahrzeuge** ist derzeit in § 11 Absatz 1 eKFV geregelt und wird nach dem Entwurf in § 23 Absatz 3 StVO überführt. Aktuell ist dieser Verstoß im TB-Katalog des KBA mit 10 Euro bewertet, ein entsprechender Eintrag im BKat findet sich nicht. Der Übergang in die StVO reduziert die schon geringe Bußgeldhöhe auf nur noch 5 Euro (Tatbestandsnummer 1 23 000). Für die entsprechende Gefährlichkeit des Verhaltens und den notwendigen verkehrserzieherischen Effekt ist hier ein gesonderter Katalogeintrag inkl. Erwähnung von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen mit einer generellen Erhöhung des Wertes erforderlich, um eine abschreckende Wirkung für dieses Fehlverhalten zu erreichen.

6. Freihändiges Fahren

Auch der Tatbestand für das **freihändige Fahren** wird für Betroffene „günstiger“. Bisher in § 11 Abs. 1 eKFV geregelt, soll er zukünftig in § 23 Absatz 3 StVO überführt werden. Auch dieser Verstoß ist mit 10 Euro bewertet, ein entsprechender Eintrag im BKat findet sich nicht. Der Übergang in die StVO reduziert das Bußgeld auf künftig 5 Euro (Tatbestandsnummer 1 23 006). Auch hier halten wir wegen der Lenkunsicherheit des eKF, der höhere Gefährdung und des höheren Unrechtsgehalts, einen höherer Bußgeldsatz für eKF für notwendig.

7. Nächtliches Abstellen von unbeleuchteten eKF auf der Fahrbahn

Zur Klarstellung, dass vom Regelungsinhalt des § 17 Absatz 4 Satz 4 StVO auch eKF betroffen sind, erfolgt eine Ergänzung der Aufzählung von **Fahrzeugen, die auf der Fahrbahn nicht unbeleuchtet stehen gelassen** werden dürfen. Um auch hier im BKat eine Klarstellung zu erreichen, fordern wir eine Ergänzung im Tatbestandstext oder einen zusätzlicher Katalogeintrag. Aktuell ist ausschließlich von „mehrspurigen Fahrzeugen“ die Rede. Aufgrund der geplanten Ergänzung der eKF in den Vorgaben des § 2 Absatz 4 BKatV müsste der Regelsatz von bisher 20 Euro im Einzelfall auf 15 Euro reduziert werden. Eine solche Reduzierung ist i. d. R. inkompatibel mit den Softwarelösungen und muss jeweils durch den Innendienst manuell vorgenommen werden, da bei den gängigen Smartphone-Apps der Kommunen zu jedem Tatbestand jeweils nur ein Bußgeldbetrag hinterlegt ist. In der Praxis sollten daher Anwendungsfälle des § 2 Absatz 4 und des § 3 Absatz 6 BKatV bei regelmäßig vorkommenden Tatbeständen vermieden werden und hier ein einheitlicher Satz gewährleistet werden.

8. BKat-Nummern 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1 zum Parken von eKF auf Gehwegen

Der Entwurf sieht neu die **Aufnahme der Angabe „Absatz 4b“ (§ 12 StVO – Parken)** beim den BKat-Nummern 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1 vor. Eine Ahndung von Parkverstößen von eKF auf Gehwegen kann damit über diese Nummern erfolgen. Im Tatbestandstext fehlt aber eine Ergänzung durch den Zusatz „auch als Elektrokleinstfahrzeugführender“, weshalb auch diese Regelsätze wieder unter die **Reduzierungsvorgaben von § 2 Absatz 4 und § 3 Absatz 6 BKatV** fallen. Das wird eine Sachbearbeitung in den Software-Apps erheblich erschweren, da zu jeder Tatbestandsnummer in der Software jeweils nur ein Betrag hinterlegt wird (siehe oben Nr. 7). Der Grundtatbestand reduziert sich dann von 55 Euro auf 15 Euro, die Qualifizierungstatbestände von 70 bzw. 80 Euro auf 35 bzw. 40 Euro.

In der Begründung ist ausgeführt, dass es bei einer Beanstandung von geparkten eKF auf „das Eintreten einer konkreten Behinderung oder Gefährdung“ nicht ankommt. Die Nummern 52a und 52a.2 sind demensprechend zu verwenden, wenn **eine Behinderung oder Gefährdung eintreten könnte**; die Nummern 52a.1 und 52a.2 dann, wenn eine Behinderung, und die Nummer 52a.3, wenn eine Gefährdung eingetreten ist. Diese Systematik lässt insbesondere im Grundtatbestand viel Interpretations- und in der Folge auch Diskussionsspielraum. Wir fordern daher als praxistaugliche Lösung einen gesonderten Block mit separaten Nummern für eKF, wenn die gemäß § 2 Absatz 4 und § 3 Absatz 6 BKatV reduzierten Sätze Anwendung finden sollen. Alternativ ist einheitlich „auch als Elektrokleinstfahrzeugführer“ im Tatbestandstext zu ergänzen.

Auch wenn es sich nach § 12 Abs. 4b Satz 2 StVO beim **gewerblichen Anbieten von Miet-eKF** generell nicht um ein „zulässiges Parken“ im Sinne der Verordnung handeln kann, wird doch davon ausgegangen, dass das unzulässige Parken auch bei solchen eKF über die eingangs erwähnten Tatbestände geahndet werden kann. Denn die Frage bleibt offen, wie sonst mit eKF zu verfahren ist, wenn diese von gewerblichen Flottenbetreiber angeboten werden, und von den Nutzenden nach Abschluss der Miete auf dem Gehweg stengelassen werden. Dieses Phänomen wird uns insbesondere aus Stadtrandkommunen berichtet, wenn Nutzungsgrenzen der Miet-Systeme kurz nach Verlassen des benachbarten Stadtgebiets festgelegt sind.

9. Weitere Änderungen

Wir regen an, die Gleichstellung zwischen Radverkehr/eKF

- für den Verstoß gegen Betriebsbeschränkungen (BKatV Nr. 234 ff.), z.B. eKF **ohne gültige Haftpflichtplakette** (40 Euro) zu prüfen.
- eine besondere verhaltensrechtliche Anordnung / einen Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand für die verbotene Mitnahme von Gegenständen auf dem Trittbrett zu ergänzen.
- im Hinblick auf die von uns geforderte Aufrechterhaltung der zulässigen Infrastruktur (Radwegebenutzungspflicht) ist ein eigenständiger Verstoß – anders als beim Radverkehr – weiterhin ausdrücklich erforderlich (BKatV Nr. 238). Andernfalls regen wir an, die BKatV Nr. 7.1 wie folgt zu ergänzen: „Im Falle des Führens eines eKF die erforderliche Radverkehrsinfrastruktur nicht benutzt“.

Auch auf notwendige Anpassungen in Zuständigkeitsverordnungen der Länder zu StVO/BKatV zum Vollzug bei eKF dürfen wir hinweisen.

Zu Artikel 3 – Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Zu § 2 Abs. 4 StVO – Kein Nebeneinanderfahren bei eKF / strengere Radwegebenutzungspflicht

Vorschlag: Der Änderungsbefehl 1 b) aa) wird gestrichen.

Eine Gleichstellung von Radverkehr/eKF beim Nebeneinanderfahren lehnen wir aus Gründen der Verkehrssicherheit entschieden ab. Der Entwurf orientiert sich hierbei zu stark am Regelungsmodell für den Radverkehr, ohne die unterschiedlichen Eigenschaften beider Fahrzeugarten ausreichend zu berücksichtigen. Insbesondere E-Tretroller weisen ein instabiles Fahrverhalten und eine höhere Sturzanfälligkeit auf. Die unterschiedliche Fahrdynamik, die häufig ungeübten Nutzenden bei Miet-eKF und die erhöhte Unfallgefahr sprechen gegen die Gleichstellung. Ein erlaubtes Nebeneinanderfahren würde besonders auf schmalen Radwegen das Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr deutlich erhöhen und damit zu einer erhöhten Unfallgefahr führen. eKF können nicht hinreichend beschleunigen, um eine Gefahren- und Behinderungssituation schnell zu beseitigen. Zudem würde das Nebeneinanderfahren auch bei zweispurigen eKF (Segways) zugelassen. Im Falle der Freigabe des Befahrens von Einbahnstraßen in Gegenrichtung sollte das Nebeneinanderfahren für Fahrräder/eKF gleichgerichtet ausgeschlossen bleiben.

§ 2 Abs. 4 Sätze 2 bis 4 sollten daher allein auf den Radverkehr bezogen werden. Andernfalls entfielen ferner die bisher geltende strengere Radwegebenutzungspflicht für eKF (s. oben zu § 11 eKFV), die aus Gründen der Verkehrssicherheit ebenfalls gerechtfertigt ist. Satz 3 gilt über die geplante Geltung des Symbols „Radfahrer frei“ mittelbar für eKF.

Die gleichgerichtete Freigabe des rechten Seitenstreifens durch Änderungsbefehl 1 b) bb) wird dagegen ausdrücklich begrüßt.

Zu § 12 Abs. 4a StVO (neu)

Mit der Vorschrift wird erstmals das „Fahrradparken“ im geschriebenen Recht etabliert. Dies und die Gleichstellung von Fahrrädern und eKF wird von uns begrüßt, wenn zwischen dem Abstellen privater Fahrräder und eKF und dem Aufstellen bzw. Anbieten durch gewerbliche Anbieter – wie in Satz 2 vorgesehen – differenziert wird.

Die Regelung sieht vor, dass die gewerblichen Anbieter im Gegensatz zu Privatpersonen mit eigenen Fahrrädern bzw. eKF keine Parkprivilegien/Tolerierung für sich auf dem Fußweg in Anspruch nehmen können. Die Verantwortung für falsches Abstellen bzw. das Beräumen von Mietfahrrädern und Miet-eKF wird damit richtigerweise stärker in den Verantwortungsbereich der Anbieter verlagert. Diese wiederum sind durch digital- bzw. GPS-hinterlegte Verbotszonen in der Lage, das Abstellverbot flächenscharf umzusetzen und auf der anderen Seite von den Kommunen festgelegte Abstellbereiche bzw. -stationen zu ermöglichen. Zudem sind die Anbieter in der Lage, beispielsweise durch die bereits praktizierte Fotopflicht beim Abstellen, sich etwaige Bußgelder von den Nutzenden erstatten zu lassen. Die Praxis aus sechs Jahren Leihangeboten bei eKF hat gezeigt, dass eine konsequente Kontrolle seitens kommunaler Ordnungsbehörden mit der kurzfristig immer wieder auftretenden und hohen Anzahl an falschem und behinderndem Abstellen der eKF nahezu unmöglich ist.

Wir regen allerdings an, im Änderungsbefehl Artikel 3 Nr. 5 wie folgt den **Wortlaut „Abstellen“ und nicht „Parken“** zu verwenden:

„In § 12 wird nach Absatz 4a der folgende Absatz eingefügt:

„(4b) Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen **geparkt abgestellt** 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~~ Abstellen im Sinne dieser Verordnung“

Begründung: Fahrräder werden nach herrschender Meinung zu den Parkvorschriften der StVO nicht „geparkt“, sondern „abgestellt“. Die Regelungen dazu sind bisher außerhalb der StVO entwickeltes Gewohnheitsrecht. Die übrigen Vorschriften des § 12 sind nur im Einzelfall analog auf dieses „Abstellen“ anzuwenden. Die rechtlich geübte und anerkannte Systematik sollte nicht verändert werden. Entsprechend hatten wir bei der Entstehung des § 11 Abs. 5 eKF den gewählten Wortlaut „Parken“ kritisiert und die zuvor in § 12 Abs. 7 des ursprünglichen Referentenentwurfs vorgesehene Übernahme des § 11 Abs. 5 eKFV erneut strikt abgelehnt.

Die Vorschrift unterstützt das von Kommunen vorgenommene Regime aus Sondernutzungs-genehmigungen und Vereinbarungen und wird entsprechend ausdrücklich begrüßt. Bezüglich der grundsätzlichen Einschätzung, wann ein eKF auf Gehwegen **behindernd i. S. der Vorschrift abgestellt sein könnte**, regen wir u.a. an auf das Verbleiben einer Mindestgehwegbreite von weniger als 1,80 Metern abzustellen. Dieses Grundmaß für den Verkehrsraum des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet. Die Aufrechterhaltung des Raumes stellt sicher, dass der Fußverkehr nicht beeinträchtigt wird und genügend Platz für alle Fußgängergruppen vorhanden ist. Das gibt den Kommunen die Möglichkeit, Bereiche mit Gehwegen unter 1,80 m Breite kategorisch als „Abstellverbotszonen“ auszuweisen oder in solchen Fällen über den ordnungsrechtlichen Vollzug vorzugehen.

Aus unserem Mitgliedsbereich gibt es Fragen zur Funktionsweise der Regelung, die sich nicht allein aus der Verordnungsbegründung erklären. Wir regen daher an, zu der – offensichtlich vielfach missverstandenen positiven Regelung – einen Austausch mit den Kommunen durchzuführen.

Zu § 39 Abs. 7 StVO / Abs. 7a StVO - Sinnbilder

Der Änderungsbefehl 10 b) wird in dieser Form abgelehnt.

Begründung: Die heutige Regelung mit Sinnbildern ist schlüssig und allgemeinverständlich. Das eKF-Symbol ist als Zusatzzeichen, z. B. im Bereich Parken zwingend erforderlich (gesonderte Abstell-/Ausleihflächen nur für eKF). Bei einer Gleichstellung / Mitgeltung des Fahrradsymbols für eKF ist diese Allgemeinverständlichkeit nicht gegeben, insbesondere für ausländische Verkehrsteilnehmende. Ferner dürften zukünftig eKF in der Folge ausdrücklich auch an Fahrradbügeln abgestellt werden und würden so den Platz für „aktive Mobilität“ einschränken.

Hilfsweise kann die gemeinsame Geltung des Sinnbilds „Fahrrad“ für Fahrrad / eKF dann greifen, wenn eine einfache Ausnahmemöglichkeit bei der Freistellung durch Zusatzsymbol („eKF ausgenommen“) eingeführt wird.

Als Ausnahme von der gemeinsamen Geltung Radverkehr / eKF ist, wie oben ausgeführt, insbesondere die Geltung für die Fußgängerzone und für die Einbahnstraßen gesondert zu regeln. Anderenfalls würden heute erteilte Freigaben für den Radverkehr ungeprüft auch für eKF gelten.

Die Ausnahme in § 39 Abs. 7a Satz 2 StVO könnte im Übrigen transparent und allgemeinverständlich durch ein Doppelzeichen Radverkehr und eKF verdeutlicht werden; wenn beide Zeichen gezeigt werden, sind Fahrrad und eKF freigegeben, ist nur das Fahrrad abgebildet, gilt die Regelung nur für den Radverkehr (so auch heutiger allgemeinverständlicher Rechtsstand).

Wir regen weiterhin an, die vorgeschlagenen Ausnahmen der eKF von den Festsetzungen für Kraftfahrzeuge (im Entwurf vorgeschlagener Satz 2) zu streichen.

Zu Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) - Vorschriftszeichen

Eine durchgängige Geltung des Fahrradsymbols auch für eKF lehnen wir aus den genannten Gründen ab. Um den eKF-Verkehr im Einzelfall nicht von Freistellungen zu umfassen, schafft der Entwurf keine anderweitige Kennzeichnungsmöglichkeit (Rückausnahme) für eine selektive Freigabe (s. oben zur **Aufhebung der besonderen Verhaltensvorschriften in den §§ 9 bis 14 eKF**).

Im Falle von schwerwiegenden Unfällen durch eKF auf Fußverkehrsflächen hätte die zuständige Straßenverkehrsbehörde keine Option, selektiv und differenziert vorzugehen, um die Gefährdung für die Zukunft schnell zu beseitigen oder auszuschließen.

Wir fordern für die Zusatzzeichen lfd. Nr. 9.1 zu Zeichen 220 (Einbahnstraße), lfd. Nr. 19 zu Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg), lfd. Nr. 41.1 zu Zeichen 267 die oben von uns vorgeschlagenen **Ausnahmen von der Gültigkeit des Fahrradsymbols** (gilt nur für Fahrrad, eKFV gesondert erforderlich).

In der Spalte „Zu 53, 54 und 54.4“ weisen wir darauf hin, dass von **Anforderungen an mehrspurige Kraftfahrzeuge** i. d. R. einspurige eKF nicht ausgenommen werden müssen. Daher sehen wird auch die Änderung in lfd. Nr. 54.4 (Überholverbot einspuriger Fahrzeuge) kritisch.

Zu Artikel 4 – Inkrafttreten

Das vorgesehene Inkrafttreten im darauffolgenden Quartal nach Verkündung wird als zu kurzfristig abgelehnt. Wir schlagen eine Übergangsfrist von mindestens zwei Jahren vor, um notwendige infrastrukturelle, organisatorische und rechtliche Anpassungen in den Kommunen bei kommunalen Konzepten und Vereinbarungen sowie bei Widmungen und der Verträglichkeit von Freigabeentscheidungen in Fußgängerzonen und Einbahnstraßen vornehmen zu können. Die Fristverlängerung ist auch erforderlich, weil nicht alle Länder und Kommunen bisher über Sondernutzungsregelungen oder festgelegte Abstellflächen für eKF verfügen. Die Erstellung entsprechender Konzepte, soweit noch nicht vorhanden, umfasst letztlich neben Fachdiskussionen auch politische Abstimmungsprozesse und Beschlussfassungen. Ohne eine ausreichende Übergangsfrist müssten Sharing-Angebote kurzfristig den Betrieb einstellen und zugehörige Infrastruktur der Kommunen würde mangels Nutzung in Frage gestellt werden.

III. Weitergehende Regelungserfordernisse:

§ 29 StVO – Obergrenzen für Miet-Fahrräder und –eKF und die Zahl von Anbietern (übermäßige Straßenbenutzung)

Unabhängig von dem Kooperationswillen der Anbieter braucht es wirksame Steuerungsinstrumente, um insbesondere das Abstellen von stationslosen Mieträdern und Miet-eKF im öffentlichen Straßenraum auch mengenmäßig beschränken zu können, die Anzahl von Anbietern zu regeln und die Systeme als nachhaltige Mobilitätsform auszugestalten. Dem gewerblichen Abstellen von Miet-Fahrrädern und Miet-eKF sollte daher durch eine Ergänzung in § 29 StVO (Übermäßige Straßenbenutzung) ausdrücklich auch Obergrenzen gesetzt werden dürfen.

Bessere Sichtbarkeit der Elektrokleinstfahrzeuge durch Reflektoren

Wir schlagen vor, zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Elektrokleinstfahrzeugen in der Dunkelheit in der eKFV die Ausstattung mit deutlich größeren und fahrzeugangepassten Reflektoren vorzusehen. Die bisherigen Festlegungen in § 5 Abs. 3 eKFV werden in Teilen unserer Mitgliedschaft als unzureichend

angesehen. In der Richtlinie 93/92/EWG bzw. in § 67 StVZO ist bezüglich von Fahrrädern festgelegt, dass diese über einen weißen oder gelben Frontreflektor, einen roten Heckreflektor und vier gelbe Pedalreflektoren verfügen müssen. Zusätzlich sind weiße oder gelbe Reflektoren an den Seiten (Rädern oder Speichen) vorgeschrieben. Wegen der kleinen Räder von eKF sind Reflektoren dort nicht gut sichtbar. Eine Pedalreflektion läuft mangels Pedal ins Leere. Für die Seitenreflektion sollten daher die Lenk-/Haltestange und das Trittbrett genutzt und verbindlich mit reflektierendem Material ausgestattet werden. Front- und Heckreflektoren sollten vorgeschrieben und gegenüber den Fahrrädern angepasst vergrößert werden, um die Sichtbarkeit zu erhöhen.

Mindestalter und Alkoholeinfluss

Auf die Beibehaltung des Mindestalters von 14 Jahren und die Unterschiede hinsichtlich der rechtlichen Konsequenzen einer Fahrt unter Alkoholeinfluss (bei Radfahrenden 1,6 Prozent, bei Führenden von eKF 0,5 Prozent) oder Drogen legen wir weiterhin großen Wert.

Haftungsregelung und Auskunftsanspruch

Die Anbieter von Miet-eKF sind zu verpflichten, bei Verkehrsunfällen Name, Adresse, Geburtsdatum, zur Ermittlung des Unfallbeteiligten bereitzustellen (siehe hierzu auch Beschluss des VG Gelsenkirchen vom 15.4.2024, Az. 2 L 444/24). Die Umsetzung erfordert ggf. eine über die Verordnung hinausgehende Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

Ziel ist ein sicherer, geordneter Betrieb von eKF im öffentlichen Raum. Trotz guter Kooperation mit den Anbietern bestehen weiterhin Konflikte, z. B. beim Verhalten im öffentlichen Raum (Einhaltung kommunaler Vorgaben wie zu Abstellverbotszonen und zur Bereitstellung der E-Tretroller in ausgewiesenen Abstellflächen) oder der zuvor genannten Datenbereitstellung bei Unfällen. Diese lassen sich nur durch klare gesetzliche und untergesetzliche Rahmenbedingungen auf Bundesebene lösen, um hier insbesondere auch dem Aspekt der Ordnung des Verkehrs Rechnung zu tragen.

Referentenentwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 26.6.2025

Stellungnahme FUSS e.V. zu den Änderungsvorhaben mit Auswirkungen auf den Fußverkehr (Stand 31.07.2025)

Die im Referentenentwurf vorgesehenen Änderungen sollen Regeln für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeugen vereinheitlichen und damit vereinfachen. Sie würden allerdings stark zu Lasten der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs gehen.

Der Referentenentwurf schafft zudem in der Summe keine Vereinfachung: Bisher einheitliche Regeln für Kraftfahrzeuge und Elektrokleinstfahrzeug sollen sich künftig unterscheiden; es wird nur die eine Uneinheitlichkeit gegen eine andere getauscht.

Der FUSS e.V. schlägt stattdessen Regelungen vor, die

- a) anders als die des Referentenentwurfs einheitlicher, einfacher und praxisgerechter sind als die bisherigen
- b) die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs steigern, statt beide einzuschränken.

1. Einheitliche und sicherheitsorientierte Überholabstände

Referentenentwurf zur Änderung § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO. Der Satz lautet bisher:

Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.

Der Referentenentwurf sieht vor:

§ 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

In Satz 3 wird nach der Angabe „Kraftfahrzeugen“ die Angabe „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ eingefügt.

Es soll also heißen *Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge, von zu Fuß Gehenden... beträgt der ausreichende Sicherheitsabstand...*

Ziel der Regelung ist also, Elektrokleinstfahrzeug-Nutzern das enge Überholen von Gehenden zu gestatten. Begründet wird das damit, dass so eine einheitliche Regelung mit dem Radverkehr erreicht werde.

Dies geschieht zu Lasten des Fußverkehrs. Er wird durch enge Überholen mit Elektrokleinstfahrzeugen belastigt, behindert und gefährdet. Erst 2020 wurden die Regeln zum Überholabstand in der StVO konkretisiert und verstärkt; jetzt sollen sie für den Fußverkehr zurückgenommen werden. Darin erkennen wir keinerlei Sicherheitslogik, keine rechtliche Stringenz und Einheitlichkeit. Dem Referentenentwurf liegt die realitätsfremde Annahme zugrunde, das Überholen eines Fußgängers mit einem viermal schnelleren

Elektrokleinstfahrzeug sei harmloser und verträglicher als das Überholen eines Radfahrers mit einem viermal schnelleren Kfz.

Eine einheitliche Regelung für alle Fahrzeuge (Rad und Kfz incl. Elektrokleinstfahrzeug) lässt sich aber auch so erreichen, dass die Sicherheit des Fußverkehrs nicht gesenkt, sondern erhöht wird. Dazu schlagen wir sinngemäß vor: „Beim Überholen von zu Fuß Gehenden mit Fahrzeugen ist ein Mindestabstand von 1,5 Metern einzuhalten.“ Der Schutz ist nicht nur vor Elektrokleinstfahrzeugen von Bedeutung, sondern auch vor dem stark gewachsenen Radverkehr angesichts deutlich gestiegener Unfallzahlen.

Eine gleiche Regel für alle Fahrzeuge wäre ein tatsächlicher Schritt zur Einheitlichkeit – anders als der Referentenentwurf, der die bestehende Einheitlichkeit für motorgetriebene Fahrzeuge aufheben will.

2. Legales Fahren auf Gehwegen und in Fußgängerzonen

Referentenentwurf zu § 39 StVO Abs. 7

§ 39 wird wie folgt geändert:

b) Nach Absatz 7 wird der folgende Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Soweit auf Verkehrszeichen das Sinnbild „Radverkehr“ gezeigt wird, gilt es für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend.“

Das genannte Sinnbild findet sich auf dem Zusatzzeichen 1022-10, das Radfahrenden die Benutzung des damit markierten Weges gestattet. Dies soll nach dem Entwurf auch für Elektrokleinstfahrzeuge gelten. Damit würden zahlreiche Gehwege und Fußgängerzonen für das Befahren mit Elektrokleinstfahrzeugen freigegeben.

Auch dies ist im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs strikt abzulehnen. Zwar bemüht sich um diese Sicherheit auch die Bestimmung in Anlage 2 der StVO zum Zeichen 239 über Zusatzzeichen, die den Gehweg für Fahrzeuge freigeben: "Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren."

Aber dies wird in der Praxis von fast keinem Radfahrenden berücksichtigt. Denn die Regelung ist in sich widersprüchlich: Einerseits gibt sie den Weg zum Radfahren frei. Andererseits erlaubt sie nicht, schneller zu sein als der Fußverkehr. Darf man das aber nicht, dann ist eine Radfahr-Erlaubnis unnötig; Schieben ist dann ebenso schnell, aber sicherer.

Das Zeichen 1022-10 ist also schon für den Radverkehr sinnlos. Die Bestimmung wird nicht gelebt, sondern von fast allen Radfahrenden durchbrochen – eben wegen ihrer Widersprüchlichkeit. Von Elektrokleinstfahrzeug-Nutzern ist nichts anderes zu erwarten.

Auch hier kann die angestrebte Einheitlichkeit für Rad und Elektrokleinstfahrzeug auf einem Weg erreicht werden, der den Fußverkehr nicht gefährdet, sondern stärker sichert als bisher:

1. Die in sich widersprüchliche, unlogische und verkehrstechnisch sinnlose Regel „Fahren erlaubt – aber nur in einer Geschwindigkeit, die auch ohne Fahren erreicht wird“ – wird abgeschafft.
2. Abgeschafft wird bei dieser Gelegenheit auch die überdifferenzierte, Verkehrsteilnehmern weitestgehend unbekannte unterschiedliche Regelung für das Fahren auf Fußverkehrsflächen durch VZ 240 und Zusatzzeichen 1022-10.
3. Es gibt nur noch ein Verkehrszeichen für die Zweirad-Benutzung von Fußverkehrsflächen mit folgenden Regelungen:
 - a) Das Verkehrszeichen zeigt ein Fahrradsymbol und das Wort „langsam“
 - b) Die Benutzung mit Rad und Elektrokleinstfahrzeug ist nicht verpflichtend; es kann auch die Fahrbahn benutzt werden.

- c) Die FGSV-Regelwerke zu erforderlichen Breiten und maximalen Fuß- und Radverkehrsfrequenzen für die Anordnung des neuen Zeichens verbindliches Bundesrecht. Bisher werden diese Regelwerke von Verkehrsbehörden in sehr vielen Fällen ignoriert und Befahrungsrechte für zu schmale, zu stark begangene und befahrene Wege angeordnet.

(Anmerkung: Bestimmungen von Regelwerken zu Bundesrecht zu machen, ist ungewöhnlich, aber nicht ausgeschlossen. Bis vor kurzen wurde dies bei der R-FGÜ praktiziert.)

3. Parken auf Gehwegen beherrschbar machen

Referentenwurf zu § 12 Abs. 4 StVO:

In § 12 wird nach Absatz 4a der folgende Absatz eingefügt:

„(4b) Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen geparkt werden, wenn dadurch Andere nicht gefährdet oder behindert werden können.“

Die grundsätzliche Parkerlaubnis droht die Problemlage auf vielen Gehwegen und Fußgängerzonen zweifach zu verschärfen:

1. Das Parken von Zweirädern nimmt vielerorts überhand und engt den begehbaren oder sonst nutzbaren Raum stark ein. Jedes vermeidbare Gefährden oder Behindern Anderer durch das Abstellen von Fahrzeugen verstößt schon heute gegen § 1 Abs. 1 und 2 StVO, doch diese Regelung ist weitgehend wirkungslos. Ein Gefährdungs- und Behinderungsverbot in § 12 Abs.4 a macht das Verbot nicht wirkungsvoller. Es ist angesichts der Masse von Fahrzeugen durch Ordnungsbehörden nicht durchsetzbar.
Verkehrsbehörden müssen das Abstellen von Zweirädern auf von ihnen definierten Flächen zu untersagen können, entsprechend dem Parkverbot für Kraftfahrzeuge. Nach dem Vorbild der Niederlande kann nur so das Zuwuchern ganzer Straßen und Plätze mit abgestellten Zweirädern wirksam verhindert werden. Dabei muss wie in den Niederlanden klargestellt sein, dass falsch abgestellte Fahrzeuge ohne bürokratischen Aufwand entfernt werden können. Hierfür muss ein sinngemäßes Hinweisschild „Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge werden entfernt“ genügen.
2. Werden Zweiräder auf dem Gehweg geparkt, werden meist mindestens die ersten und letzten Meter dort gefahren. Mit anderen Worten: Jeder Abstellplatz auf dem Gehweg schafft einen Anreiz zum illegalen Fahren dort, mithin zur Behinderung und Gefährdung des Fußverkehrs. Auch in dieser Hinsicht sind Abstellrechte für Zweiräder auf Gehwegen verkehrlich kontraproduktiv.

Es bedarf einer gesetzlichen Priorität für das Ausweisen von Abstellflächen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge außerhalb der Fußverkehrsflächen, etwa am Fahrbahnrand. Dort können sie die Nutzungseffizienz von Parkraum um das Vielfache steigern: Der von einem PKW benötigte Raum kann von etwa sechs bis zehn Zweirädern genutzt werden.

4. Abstellen von Sharing-Zweirädern nur in festen Stationen

Der Referentenentwurf sieht für den neuen § 12 Abs.4 a) den weiteren Satz vor:

Das gewerbliche Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zweck der stationsunabhängigen Vermietung ist kein zulässiges Parken im Sinne dieser Verordnung.

Wir begrüßen dies grundsätzlich, halten es aber nicht für ausreichend. Im Land Berlin ist dieses Anbieten seit 2021 Sondernutzung. Das OVG Nordrhein-Westfalen hat schon 2020 in diesem Sinn geurteilt; unter anderem Köln, Düsseldorf und Münster haben Sondernutzungserlaubnisse erteilt. Fünf Jahre Sondernutzungspraxis haben gezeigt, dass die angestrebte Besserung stark von Willen und Möglichkeiten der Kommunen abhängt. Als einzig wirksames Mittel zur Wiedergewinnung der Gehwege hat sich die Ausweisung fester, verbindlicher Abstellstationen erwiesen, außerhalb derer ein Leihvorgang nicht beendet und ein

Fahrzeug nicht angeboten werden darf. Soll das jetzige Chaos wirklich behoben werden, muss die einzig bekannte Maßnahme dafür zur Pflicht machen, sinngemäß: „Das Anbieten und Abstellen ist nur auf dafür ausgewiesenen Flächen zulässig.“

5. Kein Fahren bei Rot

Referentenentwurf zu § 37 Abs. 2 StVO

Hier geht es um den Grünpfeil zum Rechtsabbiegen bei roter Ampel. Elektrokleinstfahrzeuge-Fahrer sollen gleiche Rechte wie Radfahrer erhalten.

Der Entwurf sieht vor:

§ 37 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

In Satz 9 wird die Angabe „Radverkehr“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt

6) Satz 11 wird durch den folgenden Satz ersetzt: „Soweit der Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat, dürfen Rad Fahrende und Elektrokleinstfahrzeug Führende auch aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen.“

Die Abbiege-Erlaubnis bei roter Ampel hat seit ihren Einführungen 1994 (generell) und 2020 (für das Fahrrad) das Tabu „Rot heißt Halten“ durchbrochen, die Regeln verkompliziert, die Rotlicht-Disziplin gemindert und den Fußverkehr gefährdet. Ein Großteil aller Fahrzeugführer missachtet das Gebot, zunächst vor der Ampel anzuhalten, und fährt durch. Mehr dazu auf www.gruenpfeil.de

Statt sie für Elektrokleinstfahrzeuge zu stärken, sollte auch hier Vereinheitlichung für alle Fahrzeuge angestrebt werden: Die Regel hat sich als untauglich und unnütz erwiesen und ist für alle Fahrzeuge verzichtbar. Das legale Rechtsabbiegen bei roter Ampel ist für Rad- und Elektrokleinstfahrzeug-Nutzer ohnehin in ungefährlicher Weise stets möglich: Sie müssen lediglich das kurze Stück neben Furt und Einmündung ihr Fahrzeug schieben.

6. Einheitliche und wirksame Verwarn- und Bußgelder

Referentenentwurf zur BKatV:

1. Nach § 2 Absatz 4 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

Bei Führern von Elektrokleinstfahrzeugen soll für Zuwiderhandlungen nach Abschnitt I Unterabschnitt A Buchstabe a und Abschnitt II Buchstabe a des Bußgeldkatalogs das Verwarnungsgeld in der Regel 15 Euro betragen, sofern der Bußgeldkatalog nichts anderes bestimmt.“

2. Nach § 3 Absatz 6 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Dies gilt entsprechend bei Ordnungswidrigkeiten nach Abschnitt I Unterabschnitt A Buchstabe a und Abschnitt II Buchstabe a des Bußgeldkatalogs, die von Führern von Elektrokleinstfahrzeugen begangen werden.“

<i>Lfd. Nr. Tatbestand</i>	<i>Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)</i>	<i>Regelsatz</i>
<i>2. Vorschriftswidrig Gehweg... oder Grünanlage benutzt</i>		

2.4 als Radfahrer oder Führer eines Elektrokleinstfahrzeugs		25 €
2.4.1 - mit Behinderung	§ 2 Absatz 1 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 2	30 €
2.4.2 - mit Gefährdung		35 €
2.4.3 - mit Sachbeschädigung		40€

Hierzu weisen wir auf die geringe Regeldisziplin von Rad- und besonders E-Scooter-Nutzenden hin. Die Zahl der Unfälle ist laut Statistischem Bundesamt allein 2024 um 26,7 % gestiegen. 27 Menschen starben 1.513 wurden schwer und 11.433 leicht verletzt. Die vorgesehenen Verwarn- und Bußgelder entfalten nur geringe Präventiv- und Abschreckungswirkung gegen häufige Regelverstöße wie das Fahren auf Gehwegen und in Fußgängerzonen, das Fahren zu zweit oder dritt auf einem Gerät, das Überlassen der Fahrzeuge an Kinder sowie das behindernde und gefährdende Abstellen. Das gilt für Elektrokleinstfahrzeug- wie Radverkehr.

Vom unzulässigen Gehwegverkehr mit Rädern und Elektrokleinstfahrzeugen geht eine wachsende Gefahr für den Fußverkehr aus. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum für sie die Verwarngeld- und Bußgeldsätze niedriger sein sollen als für Kraftfahrzeuge. Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten die Verwarngeld- und Bußgeldsätze das gleiche Niveau wie für Kraftfahrzeuge haben.

Auch in diesem Punkt würde so mehr Einheitlichkeit für Fahrzeugführende erreicht als im Referentenentwurf.

Referentenentwurf zu BKatV Nr.141

Hier geht es um den Regelverstoß „*Vorschriftswidrig einen Gehweg (Zeichen 239), einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240), einen Gehweg des getrennten Rad- und Gehwegs (Zeichen 241) oder den Bereich einer Fußgängerzone (Zeichen 242.1) befahren, dort gehalten oder ein Verkehrsverbot (Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260) nicht beachtet*“. Für Rad- und E-Scooter-Fahrende nennt der Referentenentwurf die gleichen Verwarn- und Bußgeldsätze wie oben genannt. Auch hier sind sie zu niedrig, um ausreichend präventiv zu wirken. Auch hier empfehlen wir im Interesse der Verkehrssicherheit und Einheitlichkeit gleiche Sätze für alle Fahrzeuge.

Referentenentwurf zu BKatV Nr.246

In der laufenden Nummer 246.4 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Radfahren“ die Angabe „oder Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs“ eingefügt.

Es geht hier um den Tatbestand „Elektronisches Gerät rechtswidrig benutzt“ – ein sehr häufiger Regelverstoß auf Elektrokleinstfahrzeugen. Bisher gilt dafür nach Katalognummer 246.1. „beim Führen eines Fahrzeugs“ ein Bußgeldsatz vom 100 Euro. Mit dem obigen Entwurf soll er für Elektrokleinstfahrzeuge dem Verwarngeldsatz von 55 Euro angeglichen werden, der für das Radfahren gilt. Für ein gefährliches Massendelikt würde die Sanktionsdrohung und damit die Abschreckungswirkung stark vermindert.

Auch dies wird mit neuer Einheitlichkeit zwischen Fahrrad und E-Scooter begründet. Auch hier wird aber die bisherige Einheitlichkeit für alle Kraftfahrzeuge beendet. Wir schlagen Einheitlichkeit für sämtliche Fahrzeuge vor, zumal auch der Smartphone-Missbrauch auf dem Fahrrad sehr häufig ist: Katalognr. 246.4. sollte nicht auf Elektrokleinstfahrzeuge erweitert, sondern gestrichen werden. Damit gilt Katalognr. 246.1. für alle, auch für den Radverkehr. Auf dem Rad gefährdet eine große Zahl von Smartphone-Nutzern auf der Fahrbahn vor allem sich selbst und auf dem Gehweg den Fußverkehr.



Stellungnahme der Gewerkschaft der Polizei (GdP)

zum Entwurf des
Bundesministeriums für Verkehr (BMV)

**Referentenentwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektro-
kleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften“**

Berlin, 09.07.2025
Abt. II – fb / jg

Vorbemerkung

Aufgrund der großen Praxisrelevanz des Vorhabens für unsere Mitglieder, nehmen wir aus Sicht der Gewerkschaft der Polizei (GdP) unaufgefordert zum Referentenentwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektro-kleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ Stellung.

Zum Vorhaben an sich

Insgesamt registrierte die Polizei im Jahr 2023 in Deutschland 9 425 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden – das waren 14,1 % mehr als im Jahr zuvor (8 260 Unfälle). Dabei kamen insgesamt 22 Menschen ums Leben. Die Zahl der Todesopfer hat sich damit gegenüber 2022 verdoppelt, damals starben 11 Menschen bei E-Scooter-Unfällen. 1 220 Menschen wurden 2023 schwer verletzt und 8 911 leicht. 83,0 % der Verunglückten waren selbst mit dem E-Scooter unterwegs, darunter auch 21 der 22 Todesopfer. Nicht enthalten sind Unfälle, die durch unachtsam abgestellte E-Scooter verursacht werden. Zugleich zeigt sich an allen Orten: E-Scooter sind aus dem Straßenbild in Deutschland nicht mehr wegzudenken.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass das BMV die Rechtsgrundlagen für Elektrokleinstfahrzeuge anpassen will.

Dem Vorhaben entnehmen wir sowohl kritikwürdige, als auch unterstützenswerte Elemente.

Im Einzelnen

Zur Änderung hinsichtlich der Fahrbahn- und Gehwegnutzung

Der Entwurf sieht vor, dass zukünftig auch Elektrokleinstfahrzeuge auf gemeinsam genutzten Fuß- und Radwegen fahren dürften.

Diesen Plan sehen wir kritisch. Schon heute ereignen sich jeden Tag heikle, teils sehr gefährliche Situationen auf Wegen, die gemeinsam von Fußgängern und Radfahrenden genutzt werden. Nun noch Elektrokleinstfahrzeugen zusätzlich die Nutzung dieser Wege zu erlauben, würde die Verkehrssicherheit gefährden.

Zu § 1 eKfV

Es ist zu begrüßen, dass der Verordnungstext in der Form angepasst wird, dass es sich um Kraftfahrzeuge mit einer bbH von mehr als 6 km/h handeln muss.

Allerdings bleibt die Problematik in Bezug zum Fahrerlaubnisrecht. § 4 Abs. 1 S. 2 FeV nimmt Elektrokleinstfahrzeuge nach § 1 eKfV von der Fahrerlaubnispflicht aus. E-Scooter mit einer bbH von mehr als 6 km/h würden daher fahrerlaubnispflichtig werden, solche mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h jedoch nicht.

Daher wäre in dem Kontext zu überlegen, ob solche E-Scooter auch unter die eKfV subsumiert werden bzw. in der FeV eine entsprechende Klarstellung vorzunehmen ist.

Zu §§ 9 – 14 eKV

Es ist zu begrüßen, dass die Verhaltensvorschriften nun direkt in die StVO gelangen.

Bleibt in dem Zusammenhang die Frage, warum man nicht alle Vorschriften, auch die der Technik in die entsprechende Verordnung, wie die StVZO mit aufnimmt. Beim Entwurf der neuen StVZO, die noch nicht in Kraft ist, unterfallen die Elektrokleinstfahrzeuge nach der eKFV zwar nicht der Verordnung, hier müsste man begründen, warum dies so ist.

Auch in der FZV werden Ausführungen in § 4 zur Typgenehmigung gemacht, daher wären diese in der eKFV entbehrlich.

Zu den Änderungen in der StVO

Die StVO hat den grundsätzlichen Anspruch, das Verhaltensrecht im Straßenverkehr möglichst abschließend zu regeln. Der aktuelle verhaltensrechtliche Rahmen für Elektrokleinstfahrzeuge findet sich teils in der eKFV und teils in der StVO. Im Interesse besserer Verständlichkeit und einheitlicherer Regelungen ist die Überführung in die StVO aus polizeilicher Sicht für die Praxis und Verständlichkeit für den Bürger positiv zu bewerten.

Zu § 2

Warum entgegen der jetzigen Elektrokleinstfahrzeugeverordnung auch ein Nebeneinanderfahren von Elektrokleinstfahrzeugen erlaubt wird, ist nur mit dem Verweis, dass diese Fahrzeuge Fahrrädern gleichgestellt werden, begründet.

Dies überzeugt insbesondere bei möglichen mehrspurigen Elektrokleinstfahrzeugen nicht.

Zu § 5

Dass Elektrokleinstfahrzeuge einen geringeren Mindestabstand beim Überholen einhalten müssen, als andere Kraftfahrzeuge, ist abzulehnen. Diese Änderung würde die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, vornehmlich die der Fußgängerinnen und Fußgänger, massiv gefährden.

Gleiches gilt auch für die geplante Änderung in Abs. 8. Die Regelung erhöht die Gefahr von Abbiegeunfällen, weil Elektrokleinstfahrzeuge nun rechts neben größeren Kfz, wie LKW oder Busse überholen dürfen.

Zu § 12 Abs. 4b

Aus Perspektive der Verkehrssicherheit ist es sinnvoll und geboten, das Parken der Roller im öffentlichen Raum konsequent und verbindlich zu regeln. Achtlos abgestellte Scooter stellen ein nicht unerhebliches Risiko für insb. Radfahrer:innen, Fußgänger:innen und mobilitäts- und sehbeeinträchtigte Personen dar. Wenngleich bereits jetzt verboten (siehe §12 StVO: „[...] wenn dadurch Andere nicht gefährdet oder behindert werden können.“), ist eine Rechtsdurchsetzung aufgrund des unverhältnismäßigen Aufwandes aber faktisch nicht möglich. Hier müssen die Anbieter noch stärker in die Pflicht genommen werden, um diese Situation zu verbessern – zur Not durch solcherlei Parkverbote im öffentlichen Raum.

- Potentiell problematisch wäre es jedoch, dies die Kommunen regeln zu lassen: Hier besteht das Risiko, einen, gerade für Polizist:innen undurchsichtigen, Flickenteppich zu erzeugen. Hier ist eine einheitliche Regelung wünschenswert: Wie etwa das Verbot des Abstellens außerhalb explizit ausgewiesener Stellen und die konkrete Handlungsanweisung an die Kommunen, diese Parkräume festzulegen.
- Die Möglichkeit des sogenannten Geofencings, also der Einrichtung digitaler Sperrgebiete, in denen der Betrieb oder das Abstellen von geliehenen E-Scootern nicht möglich ist, sollte ausgeweitet werden, um das falsche Abstellen der Roller zu verhindern
- Ebenfalls denkbar ist der Einsatz von KI-Werkzeugen zur Bilderkennung, um das falsche Abstellen von Leih-Scootern zu unterbinden

Darüber hinaus

- Um einen Beitrag zur Reduzierung der schweren negativen Folgen von Verkehrsunfällen zu leisten, ist anzuregen, auf das **Tragen von Helmen** – z.B. durch Einführung einer Helmtragepflicht oder anderweitige Maßnahmen – hinzuwirken.
- Eine weitere technisch notwendige Verbesserung wäre die verpflichtende Ausstattung von E-Scootern mit **Bremsleuchten**.
- Da die Mitnahme eine:r Mitfahrer:in auf einem E-Scooter nicht „aus Versehen“, sondern nur bewusst geschehen kann, ist anzuregen zu prüfen, ob die Durchsetzung dieses Verbots mit einer deutlichen **Anhebung des Verwarnungsgeldes**, z.B. auf den aktuellen Höchstbetrag von 55 Euro unterstützt werden sollte.
- Eine nationale Anpassung insb. der technischen Regeln sollte bestenfalls in Verbindung mit einer **Harmonisierung der technischen Vorgaben auf EU-Ebene** zusammengedacht werden. Eine einheitliche EU-weite Vorgabe ist aufgrund der auch größtenteils touristischen Nutzung von Fahrzeugführer:innen, die nicht mit den nationalen Regeln vertraut sind, anzustreben, da ansonsten der nationale Flickenteppich an unterschiedlicher Beschilderung und technischen Vorgaben verstärkt wird.
- Bei E-Scootern besteht aufgrund ihrer Geschwindigkeit von maximal 20 km/h keine sogenannte Gefährdungshaftung. Daher müssen Verkehrsteilnehmer:innen, die schuldlos durch einen E-Scooter zu Schaden kommen, derzeit dem E-Scooter-Fahrer ein persönliches Verschulden nachweisen, um von der Versicherung Schadenersatz zu erhalten. Bei fehlendem Nachweis gehen die Forderungen ins Leere. **Eine Anpassung der Gefährdungshaftung** bei Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen sollte daher im Sinne des Opferschutzes erfolgen.

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr

Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Bei Erlass der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) wurde im § 15 Absatz 4 der eKFV festgelegt, dass die eKFV hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Zielsetzung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, basierend insbesondere auf den Ergebnissen einer wissenschaftlichen Begleitung, überprüft wird. Auf Grundlage der Evaluierung sollte gegebenenfalls ein Vorschlag für die Änderung der eKFV vorgelegt werden. Mit der vorliegenden Änderungsverordnung sollen die Erkenntnisse, insbesondere aus der wissenschaftlichen Studie, in die 2019 neu eingeführte eKFV einfließen.

B. Lösung; Nutzen

Auf Grundlage der Evaluierung sind punktuelle Anpassungen in der eKFV notwendig. Diese werden mit der vorliegenden Änderungsverordnung umgesetzt. Neben Änderungen bezogen auf die technischen Anforderungen an Elektrokleinstfahrzeuge, bspw. einer verpflichtenden Ausstattung von Elektrokleinstfahrzeugen mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern), einer Anpassung der Sicherheitsanforderung der Batterien nach der DIN EN 17128 sowie DIN EN 50604-1 und einer Erweiterung der fahrdynamischen Prüfungen werden insbesondere die verhaltensrechtlichen Regelungen an den Radverkehr angeglichen, wo dies möglich ist. Die verhaltensrechtlichen Regelungen werden in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) überführt. Dies dient der Regelungsvereinfachung.

C. Alternativen

Keine Überarbeitung der eKFV oder auf eine mögliche Harmonisierung der technischen Anforderungen an die Fahrzeuge auf EU-Ebene abwarten. Ob und wann eine europäische Harmonisierung, die die jetzigen nationalen technischen Vorschriften obsolet machen würden, erfolgt, ist derzeit aber nicht absehbar. Wenn die eKFV nicht überarbeitet würde, dann gelten die aktuellen technischen sowie verhaltensrechtlichen Regelungen weiter und eine technische Verbesserung der Fahrzeuge sowie Regelungsvereinfachung im Verhaltensrecht werden dann nicht umgesetzt.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund und die Länder (einschließlich Kommunen) fallen keine Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand an.

Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für die Bürger

Für die Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 39 Tsd. Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es entsteht ein einmaliger Aufwand der Kategorie „Einmalige Informationspflicht“ in Höhe von rund 467 Tsd. Euro.

Insgesamt entfallen 39 Tsd. Euro des jährlichen Aufwands auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche laufende jährliche Erfüllungsaufwand wird im Sinne der „One in, one out“-Regel durch ein anderes Regelungsvorhaben kompensiert.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Ebene des Bundes entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 10 Tsd. Euro beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Dem einmaligen Erfüllungsaufwand stehen allerdings Gebühreneinnahmen gegenüber (s. unter F „Weitere Kosten“).

Auf Ebene der Länder (inkl. Kommunen) entsteht Erfüllungsaufwand für den möglichen, vereinzelt Einsatz des Vorschriftszeichens 257-59 Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge, sofern eine Abweichung bei einer vorhandenen Freigabe für den Radverkehr als notwendig erachtet wird. Der entsprechende Aufwand richtet sich daher nach dem Ermessen der Länder (inkl. Kommunen) und kann daher nicht beziffert werden.

F. Weitere Kosten

Die Gebühreneinnahmen des KBA betragen durch die Gebührenzahlungen für die Nachträge der Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) von Elektrokleinstfahrzeugen einmalig ca. 18 Tsd. Euro.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 5 Buchstabe a, Nummer 6 und 11, Absatz 3 Nummer 1 und 2, Absatz 4 Nummer 1 und des § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 70 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist, jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131):

Artikel 1

Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 10. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 191) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „nicht weniger als 6 km/h“ durch die Angabe „mehr als 6 km/h“ ersetzt.
 - b) In Nummer 2 wird nach der Angabe „Haltestange“ die Angabe „mit einer Länge“ eingefügt.
 - c) In Nummer 3 wird die Angabe „DIN EN 15194:2018-11²“ durch die Angabe „DIN EN 15194:2024-03²“ ersetzt.
2. § 2 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:
 - „3. es entsprechend der Anlage 1 dieser Verordnung mit einer Fahrzeug-Identifizierungsnummer sowie mit einem Fabrikschild gekennzeichnet ist und“.
 - b) In Nummer 4 Buchstabe b wird die Angabe „§ 5 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3“ durch die Angabe „§ 5 Absatz 1 Satz 1 und 2, Absatz 3 Satz 1 und 2 sowie Absatz 4 Satz 1“ ersetzt.
3. Nach § 2 wird der folgender § 2a eingefügt:

² Die Norm „DIN EN 15194 Fahrräder - Elektromotorisch unterstützte Räder - EPAC; Deutsche Fassung EN 15194:2017+A1:2023“ ist bei der DIN Media GmbH, Berlin, zu beziehen.

„§ 2a

Inbetriebsetzen von Elektrokleinstfahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Ausland

Elektrokleinstfahrzeuge, die weder ihren gewöhnlichen Standort noch ihren regelmäßigen Standort im Inland haben, dürfen im Inland auf öffentlichen Straßen auch dann in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. sie abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 über eine in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums erteilte Erlaubnis zum Betrieb verfügen, sofern diese Anforderungen erfüllt, die den Anforderungen für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder einer Einzelbetriebserlaubnis nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 gleichwertig sind,
2. abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 der nach § 3 Absatz 1 oder 2 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz erforderliche Versicherungsschutz nicht durch eine Plakette kenntlich gemacht wird, und
3. sie abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 die Bedingungen erfüllen, die der Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums mit der von ihm erteilten Erlaubnis aufgestellt hat.

Die ausländische Erlaubnis zum Betrieb ist mitzuführen.“

4. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Ein drei- oder vierrädriges Elektrokleinstfahrzeug muss mit einer fest angebrachten Einrichtung ausgerüstet sein, die das Elektrokleinstfahrzeug festzustellen vermag und den Anforderungen der DIN EN 17128:2021-01³ Kapitel 15.4.2.6 entspricht.“

- b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:

„(3) Mehrachsige Elektrokleinstfahrzeuge müssen mit einer voneinander unabhängigen Vorderrad- und Hinterradbremse ausgestattet sein.“

5. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a%6) In Satz 1 wird die Angabe „Ein Elektrokleinstfahrzeug muss mit lichttechnischen Einrichtungen ausgerüstet sein, die den Anforderungen des § 67 Absatz 1 Satz 3 und 5, Absatz 2 Satz 2 bis 7“ durch die Angabe „An einem Elektrokleinstfahrzeug dürfen nur die vorgeschriebenen und die für zulässig erklärten lichttechnischen Einrichtungen angebracht und verwendet werden, die den Anforderungen des § 67 Absatz 1 Satz 3 und 5, Absatz 2 Satz 2 bis 3 und 5 bis 7“ ersetzt.

b%6) Satz 2 wird gestrichen.

³ Die Norm „DIN EN 17128:2021-01 Nicht-typzugelassene leicht motorisierte Fahrzeuge für den Transport von Personen und Gütern und damit verbundene Einrichtungen - Persönliche leichte Elektrofahrzeuge (PLEV) - Anforderungen und Prüfverfahren; Deutsche Fassung EN 17128:2020“ ist bei der DIN Media GmbH, Berlin, zu beziehen.

c%6) In dem neuen Satz 2 werden nach der Angabe „Mittel“ die Angabe „sowie außenwirksame Anlagen zur variablen oder dynamischen optischen Anzeige, wenn diese selbst leuchten oder von hinten beleuchtet sind“ eingefügt.

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „5. Juli 1973 (VkB. S. 558), die zuletzt durch die Bekanntmachung vom 23. Februar 1994 (VkB. S. 233) geändert worden ist,“ durch die Angabe „16. Oktober 2024 (VkB. S. 742)“ ersetzt.

d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a%6) In Satz 1 wird die Angabe „zulässig“ durch die Angabe „vorgeschrieben“ ersetzt.

b%6) Satz 2 wird wie folgt geändert:

a%7%7) In Nummer 4 wird die Angabe „beträgt.“ durch die Angabe „beträgt,“ ersetzt.

b%7%7) Nach Nummer 4 werden die folgenden Nummern 5 bis 7 eingefügt:

- „5. dürfen auch zwei zusätzliche hintere Fahrtrichtungsanzeiger montiert werden, falls Fahrtrichtungsanzeiger an Lenkerenden montiert sind,
6. muss dem Elektrokleinstfahrzeug Führenden die Wirksamkeit der Fahrtrichtungsanzeiger optisch und akustisch sinnfällig angezeigt werden,
7. muss, falls der Fahrtrichtungsanzeiger im Lenkerende angebracht ist, mit angemessenen Maßnahmen das unabsichtliche Verdecken mit der Hand verhindert werden.“

e) Nach Absatz 4 wird der folgende Absatz 5 eingefügt:

„(5) Äußere Zustandsanzeiger dürfen eine senkrecht gemessene Lichtstärke von 0,1 Candela und eine sichtbar leuchtende Fläche von 6 cm² nicht überschreiten. Es gelten die Begriffsbestimmungen und Messregeln der im Verkehrsblatt bekannt gemachten Technischen Anforderungen vom 6. Oktober 2024 (VkB. S. 742).“

6. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Elektrokleinstfahrzeuge müssen mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein.“

b) Nach Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Nicht zulässig sind Radlaufglocken, Sirenen oder andere akustische Signalgeber.“

7. § 7 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Angabe „Anlage“ durch die Angabe „Anlage 2“ ersetzt.

- b) In Nummer 2 wird die Angabe „Regelung Nr. 10 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit (ABl. L 254 vom 20.9.2012, S. 1)“ durch die Angabe „UN-Regelung Nummer 10 — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit (ABl. L 302 vom 22.11.2022, S. 1)“ ersetzt.
 - c) In Nummer 3 wird die Angabe „DIN EN 15194:2018-11“ durch die Angabe „DIN EN 15194:2024-03“ ersetzt.
 - d) In Nummer 8 wird die Angabe „des Kapitels 4.2.3 der DIN EN 15194:2018-11“ durch die Angabe „der DIN EN 50604-1:2022-06⁴ und die elektrischen Komponenten den Sicherheitsanforderungen der Kapitel 6.1, 6.3, 6.4, 10 und 11 der DIN EN 17128:2021-01“ ersetzt.
 - e) In Nummer 9 wird die Angabe „bieten.“ durch die Angabe „bieten,“ ersetzt.
 - f) Nach Nummer 9 werden die folgenden Nummern 10 und 11 eingefügt:
 - „10. bei Ausfall der Spannungsversorgung unabhängig von der Spannungsversorgung bremsen oder mit einem Verzögerungswert von mindestens 1,54 m/s² zum Stillstand abbremsen können, sofern es sich um ein nicht selbstbalancierendes Fahrzeug handelt, und
 - 11. den Prüfverfahren und Anforderungen des Anhangs XVI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 entsprechen, sofern es sich um ein einspuriges Fahrzeug handelt, das mit einem Ständer ausgerüstet ist, wobei bei der Tabelle 14-1 die Werte für ein Kleinkraftfahrzeug anzuwenden sind.“
8. § 8 wird durch den folgenden § 8 ersetzt:

„§ 8

Anhängerbetrieb

Der Anhängerbetrieb ist für Elektrokleinstfahrzeuge nicht gestattet.“

- 9. Die §§ 9 bis 13 werden gestrichen.
- 10. § 14 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Nummer 3 wird die folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. entgegen § 2a Satz 2 die ausländische Erlaubnis nicht mitführt oder“
 - b) Die Nummer 4 wird durch die folgende Nummer 4 ersetzt:

„4. entgegen § 8 einen Anhänger betreibt.“
 - c) Die Nummern 5 bis 9 werden gestrichen.
- 11. § 15 Absatz 3 und 4 werden durch die folgenden Absätze 3 und 4 ersetzt:

⁴

Die Norm „Lithium-Sekundärbatterien für Anwendungen in leichten Elektrofahrzeugen - Teil 1: Allgemeine Sicherheitsanforderungen und Prüfverfahren; Deutsche Fassung EN 50604-1:2016 + A1:2021“ ist bei der DIN Media GmbH, Berlin, zu beziehen.

„(3) Für Elektrokleinstfahrzeuge, die vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 4 Absatz 1 dieser Verordnung] erstmals in den Verkehr gekommen sind, finden die Vorschriften dieser Verordnung über den Bau der Fahrzeuge in der bis zu diesem Tag geltenden Fassung Anwendung.

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

12. Vor der Anlage wird die folgende Anlage 1 eingefügt:

„Anlage 1

(zu § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3)

Fahrzeug-Identifizierungsnummer und Fabrikschild

1. Allgemeine Anforderungen an die Fahrzeugkennzeichnung

1.1 Allgemeine Anforderungen

1.1.1 Jedes Fahrzeug ist mit einem Fabrikschild und einer Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) auszustatten. Das Fabrikschild und die FIN sind vom Hersteller des Fahrzeugs anzubringen.

1.1.2 Das vorgeschriebene Fabrikschild ist als rechteckige Metalltafel oder als rechteckiges selbstklebendes Etikett auszuführen.

1.1.3 Eine Metalltafel ist zu vernieten oder in vergleichbarer Weise zu befestigen.

1.1.4 Etiketten müssen dauerhaft angebracht sein und so beschaffen sein, dass sie manipulations- und fälschungerschwerend sind und nicht unbeschädigt entfernt werden können.

1.2 Zeichen

1.2.1 Für die Aufschriften sind alphanumerische Zeichen (lateinische Buchstaben oder arabische Ziffern) zu verwenden.

1.2.2 Zusätzlich dürfen für den Herstellernamen des Fahrzeugs folgende Zeichen verwendet werden: „*“ (Asterisk), „&“ (Et-Zeichen), „-“ (Bindestrich oder Minus-Zeichen) und „'“ (Apostroph).

1.3 Mindesthöhe der Zeichen

1.3.1 Direkt auf dem Fahrgestell, Rahmen oder einem ähnlichen Fahrzeugteil angebrachte Zeichen müssen eine Mindesthöhe von 4 Millimetern aufweisen.

1.3.2 Auf dem Fabrikschild angebrachte Zeichen müssen eine Mindesthöhe von 2 Millimetern aufweisen.

2. Fabrikschild

2.1 Das Fabrikschild muss an einer gut sichtbaren und leicht zugänglichen Stelle fest an einem Teil auf der rechten Seite des Fahrzeugs angebracht werden, bei dem es unwahrscheinlich ist, dass es bei normaler Verwendung, regelmäßiger Instandhaltung oder Reparatur des Fahrzeugs (z. B. aufgrund von Unfallschäden) ersetzt werden muss.

2.2 Die Angaben auf dem Fabrikschild müssen von einem Rechteck umfasst, deutlich lesbar und dauerhaft sein und die nachstehenden Informationen in der unten stehenden Reihenfolge enthalten, wobei soweit möglich für keine der Informationen mehr als eine Zeile in Anspruch genommen werden soll:

- a) Hersteller des Fahrzeugs;
- b) als Fahrzeugtyp die Angabe „Elektrokleinstfahrzeug“;
- c) Baujahr;

- d) FIN entsprechend den Anforderungen des Abschnitts 3 dieser Anlage;
- e) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit;
- f) Genehmigungsnummer der Allgemeinen Betriebserlaubnis oder der Einzelbetriebserlaubnis für das Fahrzeug.

2.3 Weitere Angaben auf dem Fabrikschild sind unzulässig.

2.4 Der Hersteller kann unterhalb oder seitlich des Fabrikschildes zusätzliche Angaben machen.

3. Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN)

3.1 Allgemeine Anforderungen

3.1.1 An jedem Fahrzeug ist eine FIN anzubringen.

3.1.2 Die FIN ist einmalig und zweifelsfrei einem bestimmten Fahrzeug zuzuweisen.

3.1.3 Die FIN ist auf dem Fabrikschild sowie auf dem Fahrgestell, Rahmen oder einem ähnlichen Fahrzeugteil anzubringen, wenn das Fahrzeug die Fertigungsstraße verlässt.

3.1.4 Die FIN muss direkt auf einen leicht zugänglichen Teil auf der rechten Seite des Fahrzeugs so eingeschlagen, gestanzt, geätzt oder lasergraviert werden, dass keine Löschung, Änderung oder Entfernung möglich ist.

3.1.5 Der Hersteller muss die Rückverfolgbarkeit des Fahrzeugs mithilfe der FIN über einen Zeitraum von 30 Jahren sicherstellen.

3.2 Zusammensetzung der FIN

3.2.1 Die FIN muss aus den folgenden drei Gruppen bestehen:

- a) dreistelliger Welt-Hersteller-Code (WMI — world manufacturer identification);
- b) sechsstelliger fahrzeugbeschreibender Teil (VDS — vehicle descriptor section);
- c) achtstelliger fahrzeugunterscheidender Teil (VIS — vehicle indicator section).

3.2.2 Welt-Hersteller-Code

3.2.2.1 Der Welt-Hersteller-Code (WMI) muss aus 3 alphanumerischen Zeichen bestehen. Er wird dem Hersteller von der zuständigen Behörde des Landes zugeteilt werden, in dem dieser seinen Hauptgeschäftssitz hat.

3.2.2.2 Die zuständige Behörde muss sich dabei nach dem internationalen System gemäß der ISO 3780:2009-10⁵ richten.

3.2.2.3 Wenn der Hersteller weltweit jährlich weniger als 150 Fahrzeuge herstellt, muss das dritte Zeichen vom WMI immer eine „9“ sein. Zur Identifizierung solcher Hersteller hat die zuständige Behörde nach Nummer 3.2.2.2 das dritte, vierte und fünfte Zeichen vom VIS zu vergeben.

3.2.2.4 Wenn der Hersteller über kein WMI verfügt, ist auf die erste Gruppe zu verzichten und die FIN besteht dann aus 14 Stellen. Zur Identifizierung solcher Hersteller ist für das

⁵ Die Norm „ISO 3780:2009-10 Straßenfahrzeuge - Weltherstellerkennung (WMI)-Code“ ist bei der DIN Media GmbH, Berlin, zu beziehen.

dritte, vierte, fünfte und sechste Zeichen vom VDS die nationale Herstellerschlüsselnummer zu verwenden.

3.2.3 Der fahrzeugbeschreibender Teil (VDS) muss aus 6 alphanumerischen Zeichen bestehen, die die allgemeinen Fahrzeugmerkmale angeben. Nutzt der Hersteller eines oder mehrere dieser Zeichen nicht, ist der Zwischenraum nach Wahl des Herstellers mit alphanumerischen Zeichen aufzufüllen, damit die vorgeschriebenen 6 Stellen erreicht werden.

3.2.4 Der fahrzeugunterscheidender Teil (VIS) muss aus 8 alphanumerischen Zeichen bestehen, von denen die letzten vier Ziffern sein müssen.

Diese Gruppe muss in Verbindung mit WMI und VDS eine eindeutige Identifizierung eines bestimmten Fahrzeugs ermöglichen. An allen ungenutzten Stellen ist die Ziffer „0“ einzusetzen, damit die vorgeschriebenen 8 Stellen erreicht werden.

3.2.5 VDS und VIS müssen den Anforderungen der ISO 3779: 2009-10⁶ entsprechen.

3.2.6 Zwischen den Zeichen dürfen keine Leerzeichen sein.

3.2.7 Die Verwendung der Buchstaben „I“, „O“ und „Q“ ist nicht zulässig.

3.2.8 Nach Möglichkeit ist die FIN auf einer einzigen Zeile darzustellen. Besteht die FIN aus zwei Zeilen, müssen der Anfang und das Ende der FIN durch ein vom Hersteller gewähltes Zeichen, das weder ein römischer Großbuchstabe noch eine arabische Ziffer sein darf, begrenzt sein.

3.2.9 Wenn das Fahrzeug über keine FIN verfügt und für das Fahrzeug eine Einzelbetriebserlaubnis erteilt werden soll, so ist die FIN von der zuständigen Genehmigungsbehörde zu vergeben.

4. Rahmentausch, -ersetzung oder -wiederverwendung

4.1 Wird nach dem Austausch des Rahmens oder des ihn ersetzenden Teils der ausgebaute Rahmen oder Teil wiederverwendet, so ist gemäß den Nummern 4.2 und 4.4 zu verfahren.

4.2 Die eingeschlagene oder eingeprägte FIN dauerhaft so zu durchkreuzen, dass sie lesbar bleibt.

4.3 Die FIN des Fahrzeugs, an dem der Rahmen oder Teil wiederverwendet wird, neben der durchkreuzten Nummer einzuschlagen oder einzuprägen.

4.4 Die durchkreuzte Nummer der Genehmigungsbehörde zum Vermerk auf der Datenbestätigung oder Bescheinigung über die Einzelbetriebserlaubnis des Fahrzeugs zu vermerken, an dem der Rahmen oder Teil wiederverwendet wird.

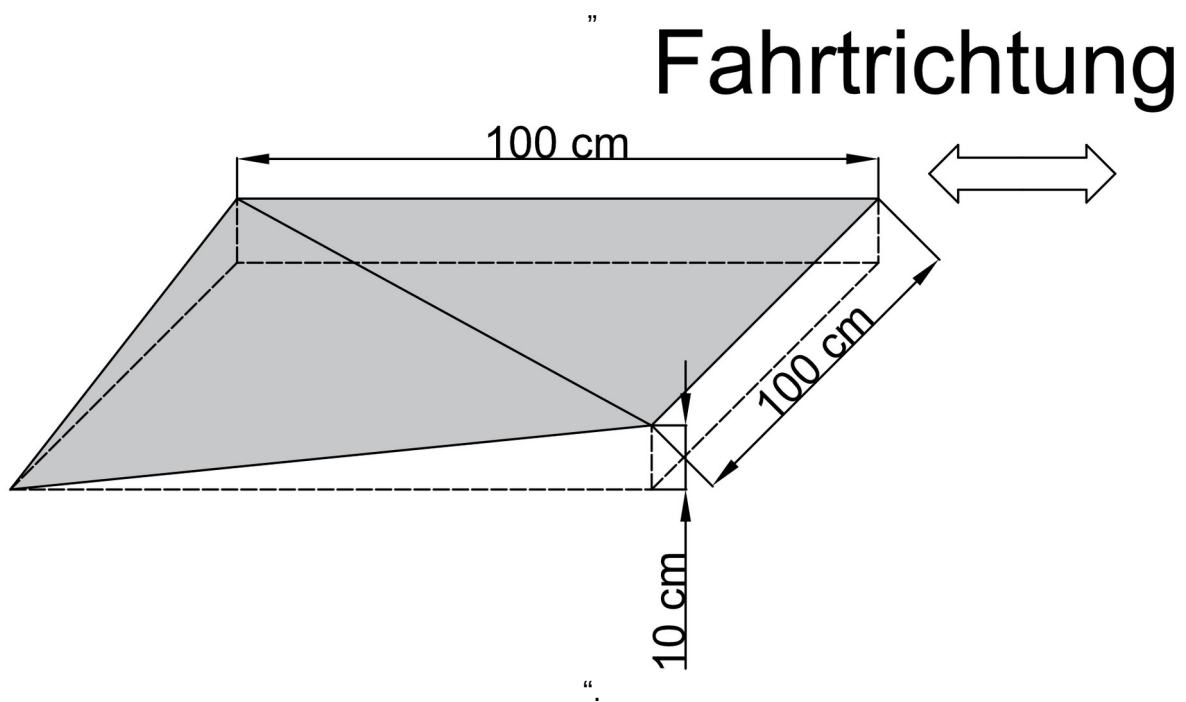
4.5 Gemäß Nummer 4.4 ist auch zu verfahren, wenn nach dem Austausch die FIN in einen Rahmen oder einen ihn ersetzenden Teil eingeschlagen oder eingeprägt wird, der noch keine FIN trägt.

4.6 Ist eine Fahrzeug-Identifizierungsnummer nicht vorhanden oder lässt sie sich nicht mit Sicherheit feststellen, so kann die Genehmigungsbehörde eine Nummer zuteilen. Abschnitt 3 und Nummer 4.1 gelten für diese Nummer entsprechend.“

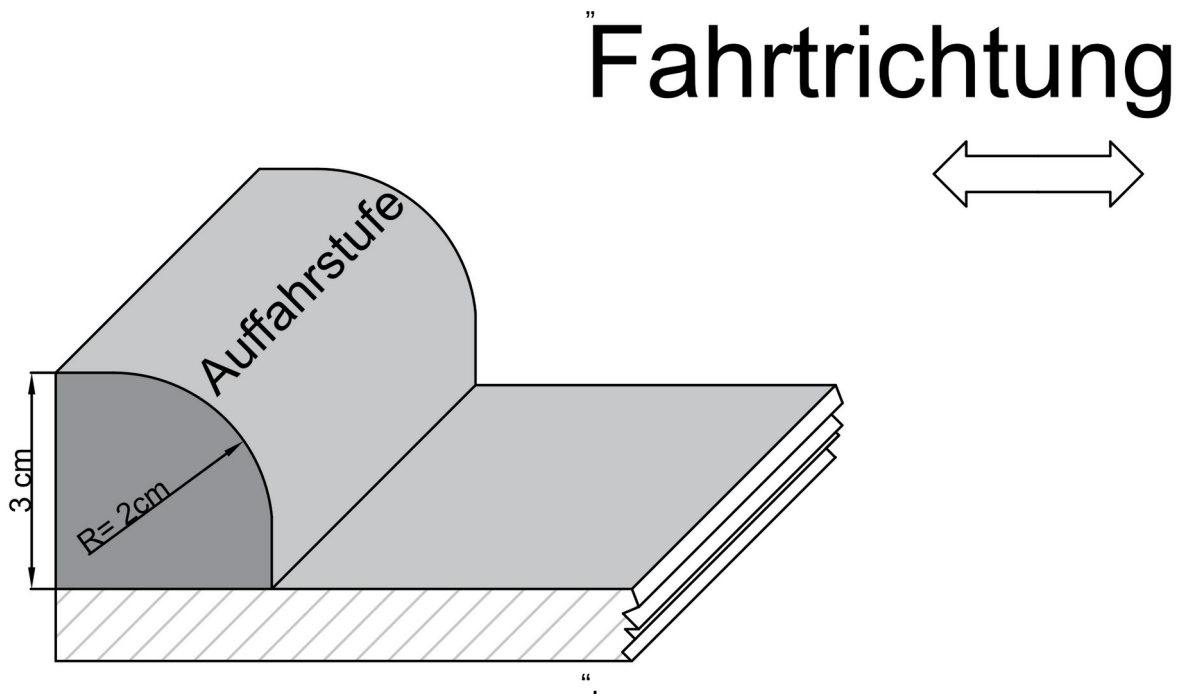
13. Die bisherige Anlage wird zu Anlage 2 und wird wie folgt geändert:

⁶ Die Norm „ISO 3779:2009-10 Straßenfahrzeuge - Fahrzeugidentifizierungsnummer (VIN) - Inhalt und Aufbau“ ist bei der DIN Media GmbH, Berlin, zu beziehen.

- a) In der Überschrift wird die Angabe „Anlage“ durch die Angabe „Anlage 2“ ersetzt.
- b) Nummer 1.7 wird durch die folgende Nummer 1.7 ersetzt:
„1.7 Die Prüfungen sind mit der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeuges durchzuführen.“
- c) Nach der Nummer 2.2.5 wird die folgende Nummer 2.2.6 eingefügt:
„2.2.6 Die Messungen sind unter Nassbedingungen zu wiederholen.“
- d) In Nummer 2.3.6.1 wird die Abbildung durch die folgende Abbildung ersetzt:



- e) In Nummer 2.3.7.1 wird die Abbildung durch folgende Abbildung ersetzt:



- f) In Nummer 2.3.7.2 wird nach der Angabe „aufwärts“ die Angabe „und abwärts“ eingefügt.

Artikel 2

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 2 Absatz 4 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Bei Führern von Elektrokleinstfahrzeugen soll für Zuwiderhandlungen nach Abschnitt I Unterabschnitt A Buchstabe a und Abschnitt II Buchstabe a des Bußgeldkatalogs das Verwarnungsgeld in der Regel 15 Euro betragen, sofern der Bußgeldkatalog nichts anderes bestimmt.“

2. Nach § 3 Absatz 6 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Dies gilt entsprechend bei Ordnungswidrigkeiten nach Abschnitt I Unterabschnitt A Buchstabe a und Abschnitt II Buchstabe a des Bußgeldkatalogs, die von Führern von Elektrokleinstfahrzeugen begangen werden.“

3. Die Anlage wird wie folgt geändert:

- a) In der laufenden Nummer 2 wird in der Spalte „Tatbestand“ die Angabe „linksseitig angelegten“ gestrichen.
- b) Nach der laufenden Nummer 2.3 werden die folgenden Nummern 2.4., 2.4.1., 2.4.2. und 2.4.3. eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„2.4	als Radfahrer oder Führer eines Elektrokraftfahrzeugs		25 €
2.4.1	- mit Behinderung	§ 2 Absatz 1 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 2	30 €
2.4.2	- mit Gefährdung		35 €
2.4.3	- mit Sachbeschädigung		40€“.

- c) In der laufenden Nummer 3.4 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Radfahrer“ die Angabe „oder Führer eines Elektrokraftfahrzeugs“ eingefügt.
- d) In der laufenden Nummer 7 wird in der Spalte „Tatbestand“ die Angabe „Mofafahren, soweit dies durch Treten fortbewegt wird“ durch die Angabe „Führen eines Elektrokraftfahrzeugs“ ersetzt.
- e) Die laufende Nummer 7.3. wird wie folgt geändert:
 - a%6) In der Spalte „Tatbestand“ wird die Angabe „obwohl Radweg oder Seitenstreifen in zulässiger Richtung vorhanden“ gestrichen.
 - b%6) In der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ wird die Angabe „20 €“ durch die Angabe „25 €“ ersetzt.
- f) In der laufenden Nummer 7.3.1. wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „30 €“ ersetzt.
- g) In der laufenden Nummer 7.3.2. wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „35 €“ ersetzt.
- h) In der laufenden Nummer 7.3.3. wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.
- i) In der laufenden Nummer 38 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Fahrrad“ die Angabe „oder Elektrokraftfahrzeug“ eingefügt.
- j) In der laufenden Nummer 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1 wird jeweils in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ nach der Angabe „§ 12 Absatz 4 Satz 1, Absatz 4a“ die Angabe „„ Absatz 4b“ eingefügt.
- k) Die laufende Nummer 97 wird wie folgt geändert:
 - a%6) In der Spalte „Tatbestand“ wird nach der Angabe „in Fahrzeugen“ die Angabe „(auch auf Fahrrädern und auf Elektrokraftfahrzeugen)“ eingefügt.
 - b%6) In der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ wird die Angabe „5 €“ durch die Angabe „25 €“ ersetzt.
- l) In den laufenden Nummern 131.2, 133.2 und 133.3 werden in der Spalte „Tatbestand“ jeweils die Angaben „Fahrradverkehr auf Radwegfurten“ durch die Angabe „Verkehr auf Radwegfurten“ ersetzt.

- m) In der laufenden Nummer 132 wird in der Spalte „Tatbestand“ die Angabe „Kfz-Führer“ durch die Angabe „Führer eines Kraftfahrzeugs, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ ersetzt.
- n) In der laufenden Nummer 139.1 wird in der Spalte „Tatbestand“ die Angabe „Kfz-Führer“ durch die Angabe „Führer eines Kraftfahrzeugs, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ ersetzt.
- o) In der laufenden Nummer 139.2 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Radfahrer“ die Angabe „oder Führer eines Elektrokleinstfahrzeugs“ eingefügt.
- p) In der laufenden Nummer 141.3 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Kraftfahrzeugen“ die Angabe „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
- q) In der laufenden Nummer 141.4 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Radfahrer“ die Angabe „oder Führer eines Elektrokleinstfahrzeugs“ eingefügt.
- r) In der laufenden Nummer 143 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Radfahren“ die Angabe „oder Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs“ eingefügt.
- s) Nach der laufenden Nummer 237b wird in der Spalte „Tatbestand“ die Zwischenüberschrift durch die folgende Zwischenüberschrift ersetzt:

„Anhängerbetrieb“
- t) Die laufende Nummer 238 wird durch die folgende Nummer 238 ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Elektrokleinstfahrzeuge- Verordnung (eKFV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„238	Elektrokleinstfahrzeug mit Anhänger in Betrieb gesetzt	§ 8 § 14 Nummer 4	25 €“.

- u) Die laufenden Nummern 238.1, 238.2, 238.3, 238a, 238a.1, 238a.2, 238a.3 werden gestrichen.
- v) In der laufenden Nummer 244 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Kraftfahrzeugs“ die Angabe „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ eingefügt.
- w) In der laufenden Nummer 245 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „zu Fuß gehen“ die Angabe „, Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs“ eingefügt.
- x) In der laufenden Nummer 246.4 wird in der Spalte „Tatbestand“ nach der Angabe „Radfahren“ die Angabe „oder Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 24 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3a Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - a%6) In Nummer 5 wird die Angabe „genügen und“ durch die Angabe „genügen,“ ersetzt.
 - b%6) In Nummer 6 wird die Angabe „sind.“ durch die Angabe „sind und“ ersetzt.
 - c%6) Nach Nummer 6 wird die folgende Nummer 7 eingefügt:

„7. Elektrokleinstfahrzeuge.“
 - b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - a%6) In Satz 1 wird nach der Angabe „Fahrrädern“ die Angabe „und Elektrokleinstfahrzeugen“ eingefügt.
 - b%6) In Satz 5 wird die Angabe „Rad“ durch die Angabe „Fahrrad oder dem Elektrokleinstfahrzeug“ ersetzt.
2. § 5 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - a%6) In Satz 3 wird nach der Angabe „Kraftfahrzeugen“ die Angabe „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ eingefügt.
 - b%6) In Satz 4 wird nach der Angabe „Rad Führende“ die Angabe „oder Elektrokleinstfahrzeug Führende“ eingefügt.
 - b) In Absatz 8 wird nach der Angabe „Rad Führende“ die Angabe „, Elektrokleinstfahrzeug Führende“ eingefügt.
3. § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 1 wird nach der Angabe „Kraftfahrzeuge“ die Angabe „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ eingefügt.
 - b) In Absatz 3 Satz 1 wird nach der Angabe „3,5 t“ die Angabe „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ eingefügt.
 - c) In Absatz 3c Satz 1 wird nach der Angabe „Kraftfahrzeuge“ die Angabe „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
4. § 9 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 Satz 1 wird nach der Angabe „Fahrrad“ die Angabe „oder Elektrokleinstfahrzeug“ eingefügt.
 - b) In Absatz 6 wird nach der Angabe „Radverkehr“ die Angabe „, mit geradeaus fahrendem Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ eingefügt.
5. In § 12 wird nach Absatz 4a der folgende Absatz eingefügt:

„(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.“

6. In § 17 Absatz 4 Satz 4 wird nach der Angabe „Fahrräder“ die Angabe „, Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
7. § 21 Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 2 wird die Angabe „Sitzgelegenheit oder“ durch die Angabe „Sitzgelegenheit,“ ersetzt.
 - b) In Nummer 3 wird die Angabe „Kraftfahrzeugen.“ durch die Angabe „Kraftfahrzeugen oder“ ersetzt.
 - c) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:

„4. auf Elektrokleinstfahrzeugen.“
8. § 23 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 wird nach der Angabe „Kraftfahrzeuge“ die Angabe „, Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
 - b) In Absatz 3 Satz 1 wird nach der Angabe „Fahrrad“ die Angabe „, ein Elektrokleinstfahrzeug“ eingefügt.
9. § 37 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - a%6) In Satz 9 wird die Angabe „Radverkehr“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt.
 - b%6) Satz 11 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Soweit der Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat, dürfen Rad Fahrende und Elektrokleinstfahrzeug Führende auch aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen.“
 - b) In Nummer 4 Satz 2 wird nach der Angabe „Fahrräder“ die Angabe „, Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
 - c) Nummer 5 wird wie folgt geändert:
 - a%6) In Satz 1 wird nach der Angabe „Rad Fahrende“ die Angabe „und Elektrokleinstfahrzeug Führende“ eingefügt.
 - b%6) In Satz 2 wird nach der Angabe „Rad Fahrende“ die Angabe „und Elektrokleinstfahrzeug Führende“ eingefügt.
 - d) Nummer 6 wird wie folgt geändert:
 - a%6) In Satz 1 wird die Angabe „Rad fährt“ durch die Angabe „Fahrrad oder Elektrokleinstfahrzeug fährt“ ersetzt.

b%6) Satz 3 wird gestrichen.

10. § 39 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 7 wird die Angabe „Elektrokleinstfahrzeug im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)“ durch die Angabe „Elektrokleinstfahrzeuge“ ersetzt.


b) Nach Absatz 7 wird der folgende Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Soweit auf Verkehrszeichen das Sinnbild „Radverkehr“ gezeigt wird, gilt es für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend. Soweit das Sinnbild „Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“ oder „Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen“ gezeigt wird, sind Elektrokleinstfahrzeuge ausgenommen.“

11. Die Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a) In der laufenden Nummer 2.1 Spalte 3 Satz 2, in der laufenden Nummer 3.2 Spalte 3 Satz 2 und in der laufenden Nummer 9.1 Spalte 3 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt.

b) Der Abschnitt „Erläuterung“ der laufenden Nummer 9.1 Spalte 3 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

lfd. Nr	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen
„9.1		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Ist Zeichen 220 mit diesem Zusatzzeichen angeordnet, bedeutet dies:</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, muss beim Einbiegen und im Verlauf einer Einbahnstraße auf Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV entgegen der Fahrtrichtung achten.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Das Zusatzzeichen zeigt an, dass Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr in der Gegenrichtung zugelassen ist. Beim Vorbeifahren an einer für den gegenläufigen Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr freigegebenen Einbahnstraße bleibt gegenüber dem ausfahrenden Rad- und Elektrokleinstfahrzeug Führenden der Grundsatz, dass Vorfahrt hat, wer von rechts kommt (§ 8 Absatz 1 Satz 1) unberührt. Dies gilt auch für den ausfahrenden Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr. Mündet eine Einbahnstraße für den gegenläufig zugelassenen Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr in eine Vorfahrtstraße, steht für den aus der Einbahnstraße ausfahrenden Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr das Zeichen 205.“</p>

c) Die laufende Nummer 16 Spalte 3 wird wie folgt geändert:

a%6) Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. Der Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).“

b%6) Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:

„3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr Rücksicht nehmen und der andere

Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr anpassen.“

d) Die laufende Nummer 19 Spalte 3 wird wie folgt geändert:

a%6) Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. Der Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).“

b%6) Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:

„3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgänger-, Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr Rücksicht nehmen.“

c%6) Nach Nummer 3 wird die folgende Nummer 4 eingefügt:

„4. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anzupassen.“

d%6) Die bisherige Nummer 4 wird zu Nummer 5.

e) Die laufende Nummer 20 Spalte 3 wird wie folgt geändert:

a%6) Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. Der Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg des getrennten Rad- und Gehwegs benutzen (Radwegbenutzungspflicht).“

b%6) In Nummer 3 wird die Angabe „Radverkehr“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt.

c%6) In Nummer 4 Satz 1 und Satz 2 wird jeweils die Angabe „Radverkehr“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt.

f) Die laufende Nummer 23 Spalte 3 wird wie folgt geändert:

a%6) In Nummer 1 Satz 1 wird die Angabe „Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt.

b%6) Nummer 2 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Der Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.“

c%6) In Nummer 3 wird nach der Angabe „Fahrrädern“ die Angabe „und Elektrokleinstfahrzeugen“ eingefügt.

g) Die laufende Nummer 24.1 Spalte 3 wird wie folgt geändert:



a%6) In Nummer 1 Satz 1 wird die Angabe „Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt.





b%6) Nummer 2 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Der Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.“

c%6) In Nummer 3 wird die Angabe „im Sinne der eKfV“ gestrichen.

- h) In der laufenden Nummer 25 Spalte 3 Nummer 2 wird nach der Angabe „Fahrrädern“ die Angabe „, Elektrokleinstfahrzeugen“ eingefügt.
- i) In der laufenden Nummer 28 Spalte 3 Nummer 2 wird nach der Angabe „Krafträder“ die Angabe „, Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
- j) In der laufenden Nummer 29 Spalte 3 wird nach der Angabe „Kraftfahrzeuge“ die Angabe „, Ausgenommen sind Elektrokleinstfahrzeuge.“ eingefügt.
- k) In der laufenden Nummer 31 Spalte 3 wird die Angabe „Radverkehr und den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKfV“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt.
- l) In der laufenden Nummer 34 Spalte 3 wird nach der Angabe „Kraftfahrzeuge“ die Angabe „, Ausgenommen sind Elektrokleinstfahrzeuge.“ eingefügt.
- m) In der laufenden Nummer 41.1 Spalte 3 wird die Angabe „Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV“ durch die Angabe „Rad- und Elektrokleinstfahrzeugverkehr“ ersetzt.
- n) Die laufende Nummer „Zu 53, 54 und 54.4“ wird gestrichen.
- o) Die laufenden Nummern 53 bis 54.4 werden durch die folgende Nummern 53 bis 54.4 ersetzt:

lfd. Nr	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen
„53	<p>Zeichen 276</p>  <p>Verbot des Überholens von mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit Fahrzeugen aller Art</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mehrspurige Kraftfahrzeuge und Motorräder mit Beiwagen dürfen nicht überholt werden. 2. Ist auf einem Zusatzzeichen eine Masse wie „7,5 t“ angegeben, ist nur das Überholen mit Fahrzeugen verboten, deren zulässige Gesamtmasse, einschließlich ihrer Anhänger, die angegebene Grenze überschreitet. 3. Ausgenommen ist das Überholen von Elektrokleinstfahrzeugen.
54	<p>Zeichen 277</p>  <p>Verbot des Überholens von mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit Kraftfahrzeugen über 3,5 t</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und mit Zugmaschinen dürfen mehrspurige Kraftfahrzeuge und Motorräder mit Beiwagen nicht überholt werden. 2. Ist auf einem Zusatzzeichen eine Masse wie „7,5 t“ angegeben, ist nur das Überholen mit Kraftfahrzeugen verboten, deren zulässige Gesamtmasse, einschließlich ihrer Anhänger, die angegebene Grenze überschreitet. 3. Ausgenommen ist das Überholen mit Personenkraftwagen und Kraftomnibussen und das Überholen von Elektrokleinstfahrzeugen.

lfd. Nr	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen
54.1		Ge- oder Verbot Mit dem Zusatzzeichen gilt das durch Zeichen 277 angeordnete Überholverbot auch für Kraftfahrzeuge über 2,8 t, einschließlich ihrer Anhänger.
54.2		Ge- oder Verbot Mit dem Zusatzzeichen gilt das durch Zeichen 277 angeordnete Überholverbot auch für Kraftomnibusse und Personenkraftwagen mit Anhänger.
54.3	Zeichen 277.1  Verbot des Überholens von Fahrzeugen aller Art mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen	Ge- oder Verbot 1. Mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen dürfen ein- und mehrspurige Fahrzeuge nicht überholt werden. 2. Ausgenommen ist das Überholen mit Elektrokraftfahrzeugen.
54.4		Erläuterung Das Zusatzzeichen zu dem Zeichen 274, 276, 277 oder 277.1 gibt die Länge einer Geschwindigkeitsbeschränkung oder eines Überholverbots an.“

12. In der Anlage 3 wird die laufende Nummer 22 Spalte 3 wie folgt geändert:

a) Nummer 2 Satz 2 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Der Rad- und Elektrokraftfahrzeugverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.
Satz 1 gilt nicht für Fahrräder und Elektrokraftfahrzeuge.“

b) In Nummer 3 Satz 2 wird die Angabe „im Sinne der eKFV“ gestrichen.

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft.

(2) Artikel 1 Nummer 8, 9 und 10 Buchstabe b und c, Artikel 2 und Artikel 3 treten am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des 13. auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

EU-Rechtsakte:

Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der

Typgenehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 25 vom 28.1.2014, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/295 (ABl. L 56 vom 28.2.2018, S. 1) geändert worden ist

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Bei Erlass der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) wurde im § 15 Absatz 4 der eKFV festgelegt, dass die eKFV hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Zielsetzung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, basierend insbesondere auf den Ergebnissen einer wissenschaftlichen Begleitung, überprüft wird. Auf Grundlage der Evaluierung sollte gegebenenfalls einen Vorschlag für die Änderung der eKFV vorgelegt werden. Mit der vorliegenden Änderungsverordnung sollen die Erkenntnisse insbesondere aus der wissenschaftlichen Studie in die, im Jahr 2019 neu eingeführte, eKFV einfließen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Auf Grundlage der Evaluierung sind punktuelle Anpassungen bezogen auf die technischen Anforderungen der Elektrokleinstfahrzeuge in der eKFV notwendig. Diese werden mit der vorliegenden Änderungsverordnung umgesetzt. Das beinhaltet bspw. eine verpflichtende Ausstattung der Elektrokleinstfahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern), eine Anpassung der Sicherheitsanforderung der Batterien nach DIN EN 17128 sowie DIN EN 50604-1 und eine Erweiterung der fahrdynamischen Prüfung.

Daneben werden im Einklang mit dem Ergebnis der Evaluierung die verhaltensrechtlichen Regelungen für Elektrokleinstfahrzeuge an den Radverkehr angeglichen, wo dies möglich ist. Die verhaltensrechtlichen Regelungen werden in der eKFV aufgehoben und in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) überführt. Dies dient der Regelungsvereinfachung. Es entfallen verschiedene kleine Abweichungen zwischen den Verkehrsregeln für Fahrräder und denen für Elektrokleinstfahrzeuge. Für die Bürger werden die für Elektrokleinstfahrzeuge geltenden Regeln dadurch leichter verständlich. Zudem werden, insbesondere in Hinblick auf die für Elektrokleinstfahrzeuge geltenden Verkehrszeichen, verschiedene kleine Ungereimtheiten und Widersprüche beseitigt.

Für die Straßenverkehrsbehörden entfällt künftig bei Freigaben für den Radverkehr das Erfordernis, die Freigabe durch zusätzliches Sinnbild „Elektrokleinstfahrzeug“ ausdrücklich auf diese Verkehrsart ausdehnen zu müssen. Nur in den – voraussichtlich wenigen – Fällen, in denen für eine bestimmte Verkehrsfläche unterschiedliche Regelungen für Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge getroffen werden sollen, müssen künftig gesonderte Verkehrszeichen für Elektrokleinstfahrzeuge angeordnet werden. Um prüfen zu können, in welchen Fällen das erforderlich ist, wird eine Übergangsfrist für die entsprechenden Änderungen vorgesehen.

III. Exekutiver Fußabdruck

Keiner

IV. Alternativen

Keine Überarbeitung der eKFV oder auf eine mögliche Harmonisierung der technischen Anforderungen an die Fahrzeuge auf EU-Ebene abwarten. Ob und wann eine europäische Harmonisierung, die die jetzigen nationalen technischen Vorschriften obsolet

machen würden, erfolgt, ist derzeit aber nicht absehbar. Wenn die eKFV nicht überarbeitet würde, dann gelten die aktuellen technischen sowie verhaltensrechtlichen Regelungen weiter und eine technische Verbesserung der Fahrzeuge sowie Regelungsvereinfachung im Verhaltensrecht wird dann nicht umgesetzt.

V. Regelungskompetenz

Die Regelungskompetenz ergibt sich aus der Ermächtigungsgrundlage für diese Verordnung. Es handelt sich um eine Verordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung steht im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union und den einschlägigen völkerrechtlichen Verträgen.

VII. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die verhaltensrechtliche Angleichung an die Regelungen für den Radverkehr, wo dies möglich ist, können die verhaltensrechtlichen Regelungen in der eKFV aufgehoben und in die StVO aufgenommen werden. Dies dient der Regelungsvereinfachung. Dabei werden verschiedene kleinere Ungereimtheiten und Widersprüche in Bezug auf das Verhaltensrecht für Elektrokleinstfahrzeuge beseitigt. Die konsequentere Geltung der Verkehrszeichen für den Radverkehr auch für Elektrokleinstfahrzeuge erleichtert die Arbeit der Straßenverkehrsbehörden und minimiert die Fälle, in denen zusätzliche Verkehrszeichen für Elektrokleinstfahrzeuge anzubringen sind.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Verordnungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Insbesondere die Nachhaltigkeitsindikatoren SDG 3 "Gesundheit und Wohlergehen" bezogen auf eine Reduzierung der Luftschadstoffe, SDG 11 "nachhaltige Städte und Gemeinden" bezogen auf eine Senkung des Endenergieverbrauchs im Personenverkehr und SDG 13 "Maßnahmen zum Klimaschutz" bezogen auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen werden mit der Verordnung positiv berührt.

Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) stellen einen Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel dar. Besonders in Innenstädten trägt ein Umstieg auf eKF ggf. in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln nachhaltig zur Luftverbesserung bei. Sofern eKF Fahrten mit größeren Fahrzeugen ersetzen, trägt das Regelungsvorhaben zur Erreichung der Ziele im Bereich Primärenergieverbrauch bei und führt zur Senkung des Endenergieverbrauchs im Personenverkehr und auch zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Die Fahrzeuge sind oftmals faltbar und können somit grundsätzlich im öffentlichen Personenverkehr transportiert werden. Hierdurch wird eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger möglich. Ebenso können Strecken von und zum öffentlichen Personenverkehr mit eKF überbrückt werden.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund und die Länder (einschließlich Kommunen) fallen keine Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand an.

4. Erfüllungsaufwand

a) Für die Bürger

Es fällt kein Erfüllungsaufwand für die Bürger an. Bürger werden mit dieser Verordnung nicht belastet, da diese ihre gekauften Fahrzeuge, die über eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) oder Einzelbetriebserlaubnis (EBE), ohne Einschränkungen weiter genutzt werden können und wie bisher beim Kauf nur darauf geachtet werden muss, dass das Fahrzeug über eine ABE oder EBE verfügt.

b) Für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund + 39 Tsd. Euro durch Personalaufwand für Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Insgesamt entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 467 Tsd. Euro, davon ca. 120 Tsd. Euro für Personal sowie rund 355 Tsd. Euro für Sachaufwendungen.

Das Konzept zur Erhöhung der Transparenz über den Umstellungsaufwand für die Wirtschaft sowie zu dessen wirksamer und verhältnismäßiger Begrenzung wurde durch die Bestimmung der Erfüllungsaufwandskategorien angewandt.

Zunächst soll die Situation, der bis zum Ende des Jahres 2023 erteilten ABE für eKF betrachtet werden.

Vom 15.06.2019 (Inkrafttreten der eKFV) bis zum Ende des Jahres 2023 wurden 250 Allgemeine Betriebserlaubnisse (ABE) seitens des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) erteilt. Damit ergibt sich eine jährliche durchschnittliche Erteilung von 50 ABE pro Jahr. Daher wird bei der weiteren Betrachtung der Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwandes auf die Fallzahl 50 zurückgegriffen.

Die 250 erteilten ABE verteilen sich auf 88 Genehmigungsinhaber. Von diesen 88 Genehmigungsinhabern sind 5 Vermieter, die keine Vermietung mehr in Deutschland anbieten (11 ABE) und 15 aufgelöste Gesellschaften (31 ABE). Entfernt man die genehmigten Fahrzeuge von aufgelösten Gesellschaften und Vermietern, die keine Vermietung in Deutschland mehr anbieten, so ergibt sich eine Anzahl von 208 Genehmigungen. Recherchiert man nach den Fahrzeugen, die aktuell noch vom Genehmigungsinhaber beworben werden sowie nur noch die neueste Generation bei den Vermietern, so ergibt sich ein Bestand von rund 144 „aktiven“ ABE.

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Die Durchführung der Prüfungen erfolgt durch Sachverständige des Technischen Dienstes, die über ein einschlägiges Ingenieurstudium verfügen. Der Lohnsatz wird daher auf 64,20 Euro des Wirtschaftszweiges M Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen – Qualifikationsniveau hoch – entsprechend der Lohnkostentabellen 2025 zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes festgelegt.

Vorgabe 1 (Informationspflicht): Eine Feststellbremse bei drei- oder vierrädrigen Fahrzeugen muss den Anforderungen der DIN EN 17128 Kapitel 15.4.2.6 entsprechen

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen bei eKF, die drei- oder vierrädrig sind und erstmals in den Verkehr kommen, die Erfüllung der Anforderungen der DIN EN 17128 Kapitel 15.4.2.6 bei der Feststellbremse nachweisen.

Die beiden bekannten Genehmigungsinhaber, die über eine ABE verfügten, in der eine Feststellbremse aufgrund der dreirädrigen Ausführung der Fahrzeuge notwendig war, sind insolvent und die Gesellschaft aufgelöst.

Falls im Rahmen der Typgenehmigung des Fahrzeuges eine Feststellbremse aufgrund der Eigenschaft des Fahrzeuges (drei- oder mehrrädig) notwendig wäre, so würden Mehrkosten von 64 € für die Prüfung im Genehmigungsverfahren entstehen, da nach Einschätzung des TÜV-Verbandes (Befragung von Experten) durch die Prüfung der Anforderung ein zeitlicher Mehraufwand von 60 Minuten entsteht.

Einzelfallbetrachtung:

Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Personalkosten (in Euro)
60	64,20	64,20

Vorgabe 2 (Weitere Vorgabe): Mehrachsige Fahrzeuge müssen mit einer voneinander unabhängigen Vorderrad- und Hinterradbremse ausgestattet sein

Nach Einschätzung wird diese neue Vorgabe grundsätzlich von allen am Markt verfügbaren Elektrokleinstfahrzeugen bereits jetzt erfüllt, sodass keine Anpassung der Fahrzeuge notwendig ist.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 3 (Weitere Vorgabe): Lichttechnische Einrichtungen müssen fest angebracht sein

Nach Einschätzung wird diese neue Vorgabe ebenfalls von allen am Markt verfügbaren Elektrokleinstfahrzeugen bereits jetzt erfüllt, sodass keine Anpassung der Fahrzeuge notwendig ist.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 4 (Informationspflicht): Einspurige Elektrokleinstfahrzeuge müssen mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern) ausgestattet sein

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen einspurige eKF, die erstmals in den Verkehr kommen, mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern) ausgestattet sein. Zusätzlich muss die Wirksamkeit der Fahrtrichtungsanzeiger dem Fahrzeugführer optisch und akustisch sinnfällig angezeigt werden und im Falle eines Fahrtrichtungsanzeigers im Lenkerende, muss mit angemessenen Maßnahmen das Verdecken mit der Hand verhindert werden.

Da kein Fahrzeug nachgerüstet werden muss, sind die Hersteller/Importeure nur verpflichtet bei der Produktion die Änderung bis zum Stichtag des Inkrafttretens für neu in Verkehr gebrachte Fahrzeuge zu beauftragen. D. h. die Bauteile müssen, falls bisher noch nicht standardmäßig vorhanden, zusätzlich am Montageband zur Verfügung stehen. Der zusätzliche Montageaufwand ist aber im Rahmen der Gesamtmontage des Fahrzeuges vernachlässigbar. Auch die Kosten der Bauteile für Blinker, Kontrollleuchte und Lautsprecher sind im Rahmen der Gesamtkosten (Rahmen, Bremsen, Antriebsmotor, Räder, Batterie, Steuergerät etc.) für das Fahrzeug vernachlässigbar. Nach Marktanalyse zeichnet sich der Trend ab, dass neuere Fahrzeuge zunehmend schon standardmäßig über Blinker verfügen. Es wird eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der Prüfung von 6.420 € angenommen, da nach Einschätzung des TÜV-Verbandes (Befragung von Experten) für die Prüfung der Fahrtrichtungsanzeiger, deren optische und akustische Wahrnehmbarkeit bei Aktivierung und die Prüfung der Maßnahmen, die ein Verdecken der Fahrtrichtungsanzeiger verhindern sollen, ein zusätzlicher Zeitaufwand von zwei Stunden zu erwarten ist.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	120	64,20		6.420	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				6.420	

Vorgabe 5 (Informationspflicht): Batterien des Fahrzeugs müssen den Anforderungen der DIN EN 17128 (PLEV-Norm) sowie DIN EN 50604-1 entsprechen

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen bei eKF, die erstmals in den Verkehr kommen, die Batterien den Anforderungen der DIN EN 17128 (PLEV-Norm) Kapitel 6.1, 6.3, 6.4, 10 und 11 entsprechen anstelle der DIN EN 15194 (Pedelec-Norm) Kapitels 4.2.3 sowie der DIN EN 50604-1 wie bei Pedelegs seit der Veröffentlichung der DIN EN 15194 im März 2024.

Die Anforderungen stützen sich auf eine DIN-Normen, die seit Januar 2021 sowie März 2024 bekannt sind und damit den aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die DIN-Norm DIN EN 17128 ist zwar gesetzlich nicht verpflichtend, jedoch ist davon auszugehen, dass die meisten Hersteller aus eigenem Interesse entsprechende Batterien jetzt schon verwenden. Aufgrund der ähnlichen Eigenschaften (Größe und Kapazität) wie bei Pedelec-Batterien, ist anzunehmen, dass diese in der Regel genutzt werden und daher die neuen Anforderungen nach DIN EN 50604-1 schon eingehalten werden.

Erwartet wird eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der Prüfung von 19.260 €, da zusätzlich hinsichtlich der mechanischen Belastbarkeit der elektrischen Komponenten zwei zusätzliche Prüfverfahren (Hammerprüfung und Fallversuch) zum Einsatz kommen. Der TÜV-Verband konnte hierzu keine Aussagen über diesen Mehraufwand treffen. Betrachtet man diese Vorgabe jedoch im Rahmen der zuvor genannten zeitlichen Prüfaufwände ist ein Ansatz von 6 Stunden (Aufbau Testumgebung, Durchführung, Wiederholung) sicherlich als ein Maximum anzusehen.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	360	64,20		19.260	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				19.260	

Vorgabe 6 (Weitere Vorgabe): Bei Ausfall der Spannungsversorgung muss das Fahrzeug noch mit mindestens 1,54 m/s² zum Stillstand abbremsen

Grundsätzlich ist die elektrische Bremse nur ergänzend oder als 2. unabhängige Bremse vorhanden, sodass davon auszugehen ist, dass die am Markt zur Verfügung stehenden Fahrzeuge diese Anforderung erfüllen.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 7 (Informationspflicht): Ständer müssen dem Prüfverfahren und Anforderungen des Anhang XVI der delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 entsprechen

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen eKF, die erstmals in den Verkehr kommen, sofern sie mit einem Ständer ausgerüstet sein, den Prüfverfahren und Anforderungen des Anhang XVI der delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 für Kleinkrafträder entsprechen.

Es ist eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der Prüfung von 3.210 € zu erwarten, da nach Einschätzung des TÜV-Verbandes (Befragung von

Experten) für die Prüfung des Ständers ein zusätzlicher Zeitaufwand von 60 Minuten angenommen wird.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	60	64,20		3.210	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				3.210	

Vorgabe 8 (Informationspflicht): Nassbremsung als zusätzliche Prüfung für die Verzögerung

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen eKF, die erstmals in den Verkehr kommen, die Nassbremsung als zusätzliche Prüfung für die Verzögerung nachweisen.

Es wird eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der Prüfung von 8.025 € angenommen, da nach Einschätzung des TÜV-Verbandes (Befragung von Experten) durch die Prüfung mit einmaliger Benetzung mit Wasser des Fahrbahnelages ein zusätzlicher Zeitaufwand von 2 bis 3 Stunden erwartet wird. Für den Zeitaufwand pro Fall wurde der Mittelwert des Zeitaufwandes genommen, der 2,5 Stunden entspricht.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	150	64,20		8.025	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				8.025	

Vorgabe 9 (Informationspflicht): Erweiterung der fahrdynamischen Prüfung abgesenkte Bordsteinkante

Bei der fahrdynamischen Prüfung kann der notwendige Rückweg zur Wiederholung der Aufwärtsprüfung mit anderem Winkel oder Geschwindigkeit für die Abwärtsprüfung genutzt werden.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 10 (Informationspflicht): Nachtrag für eine ABE beantragen

Für Modelle von eKF, die bisher verkauft werden und weiterhin auch nach dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres in den Verkehr gebracht werden sollen, ist ein Nachtrag zur ABE notwendig, der die neuen Anforderungen der dann angepassten eKfV entspricht.

Es wird davon ausgegangen, dass rund ein Drittel der Fahrzeuge von den aktuell rund 144 „aktiven“ Genehmigungen weiterverfolgt werden. Damit ergibt sich eine Fallzahl von 50.

Der aktuelle Zeitaufwand für den Antrag mit Gutachten ist in der Onlinedatenbank OnDEA (Vorgabenummer: 2021082513410401) mit 2.100 Minuten ausgewiesen und Zusatzkosten in Höhe von 7.100 Euro angegeben. Diese einmalige Informationspflicht verursacht demzufolge einen einmaligen Erfüllungsaufwand von 467 Tsd. Euro.

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	2.100	64,20	7.100	112.350	355.000
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Euro)				467.350	

c) Für die Verwaltung

Der Erfüllungsaufwand der Verwaltung entsteht auf Ebene des Bundes beim KBA. Es entsteht ein einmaliger Aufwand für die Bearbeitung und Ausstellung der Nachträge zu den ABE durch das KBA. Die Gebühr für eine Erteilung eines Nachtrags zu einer ABE für Elektrokleinstfahrzeuge beläuft sich mit Gutachten auf 360 Euro (Geb.-Nr. 112.1.2 i. V. m. Gebührenkatalog TGV 2010 (KBA)). Der Personalaufwand beim KBA entspricht durchschnittlich je Nachtrag ca. 5,1 Stunden. Es wird davon ausgegangen, dass 50 Nachträge mit Gutachten anfallen. Demzufolge beträgt der einmalige Personalaufwand 255 Stunden. Dies entspricht einem einmaligen Aufwand für Personal im gehobenen Dienst i. H. v. ca. 10 Tsd. Euro. Demgegenüber stehen Gebührenzahlungen durch die Hersteller (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	306	40,40		10.302	
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Euro)				10.302	

Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Auf Ebene der Länder (inkl. Kommunen) entsteht Erfüllungsaufwand für den möglichen, vereinzelt Einsatz des Vorschriftszeichens 257-59 Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge, sofern eine Abweichung bei einer vorhandenen Freigabe für den Radverkehr als notwendig erachtet wird. Der entsprechende Aufwand richtet sich daher nach dem Ermessen der Länder (inkl. Kommunen) und kann daher nicht beziffert werden.

5. Weitere Kosten

Antragstellern entstehen Kosten für die Nachträge der ABE von eKF. Die durchschnittliche Gebühr für die Beantragung eines Nachtrages zu einer ABE beim KBA beläuft sich mit Gutachten auf 360 Euro (Geb.-Nr. 112.1.2 GebOST i. V. m. Gebührenkatalog TGV 2010 (KBA)). Die Gebührenzahlungen der Hersteller an das KBA betragen damit einmalig ca. 18 Tsd. Euro.

6. Weitere Regelungsfolgen

Durch die Genehmigung von eKF für den öffentlichen Straßenverkehr wurde Verbrauchern nachhaltig eine gesteigerte Mobilität ermöglicht. Elektrokleinstfahrzeuge können auf vielfältige Weise im täglichen Gebrauch eingesetzt werden und werden überdies dem Wunsch vieler Bürger nach möglichst umweltfreundlichen und emissionsfreien Fahrzeugen gerecht.

Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass Frauen und Männer von dieser Verordnung unterschiedlich betroffen sein könnten. Daher liegt keine Gleichstellungsrelevanz vor.

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung und Evaluierung sind nicht vorgesehen, da die Änderungen dieser Verordnung auf Grundlage der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung erstellt wurden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Angleichung des Anwendungsbereiches an andere Verordnungen des Straßenverkehrsrechts.

Zu Buchstabe b

Klarstellung zum besseren Verständnis.

Zu Buchstabe c

Aktualisierung des Verweises auf die neuere Norm. Eine Änderung der Prüfung in der Norm wurde bei der Leistungsmessung nicht vorgenommen.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Im Rahmen der geplanten Neufassung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sollen die bislang vorhandenen nationalen Vorschriften zum Fabrikschild sowie der Fahrzeug-Identifizierungsnummer aufgrund der grundsätzlich harmonisierten Vorschriften auf EU-Ebene für die harmonisierte Fahrzeuge herausgenommen werden. Damit eKF, die nur national geregelt werden können, über Regelungen zum Fabrikschild sowie der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erhalten, wurde die neue Anlage 1 für die eKFV geschaffen.

Zu Buchstabe b

Durch die Einführung der verpflichtenden Ausrüstung von einspurigen eKF mit Fahrtrichtungsanzeigern müssen die Voraussetzungen für die Teilnahme von Elektrokleinfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr in § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe b ergänzt werden.

Zu Nummer 3

Die eKFV enthielt bislang keine besonderen Regelungen für das Inbetriebsetzen von eKF mit gewöhnlichem Standort im Ausland. Aus diesem Grunde bestand Rechtsunsicherheit im Hinblick auf die Bedingungen, unter denen eKF mit gewöhnlichem Standort im Ausland am öffentlichen Straßenverkehr in Deutschland teilnehmen dürfen. Der neue § 2a schafft hierfür Klarheit.

Er sieht dafür drei Voraussetzungen vor:

1. das Bestehen einer Genehmigung: Dabei kann es sich um eine deutsche Allgemeine Betriebserlaubnis oder eine Einzelbetriebserlaubnis nach § 2 Absatz 1 Satz 1 oder abweichend davon um eine in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums erteilte Erlaubnis zum Betrieb handeln, sofern diese Anforderungen erfüllt, die den Anforderungen für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder einer Einzelbetriebserlaubnis nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 gleichwertig sind. Diese Bedingung ist aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich, weil anderenfalls auch Fahrzeuge betrieben werden dürften, die über keine Genehmigung verfügen und unzulänglich technisch ausgestattet sind, etwa im Hinblick

auf die Beleuchtung, die Bremsen oder das Erreichen höherer Geschwindigkeiten. Es wäre nicht vertretbar, aus Verkehrssicherheitsgründen für inländische eKF eine bauartbedingte Geschwindigkeit von 20 km/h aufzustellen, für solche mit Standort im Ausland aber auch höhere Geschwindigkeiten zuzulassen.

2. das Vorhandensein des Versicherungsschutzes: eKF können je nach Gewicht und Höchstgeschwindigkeit Fahrzeuge im Sinne des § 3 Absatz 1 oder Absatz 2 AusIPfIVG sein. Nach § 3 Absatz 1 oder 2 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes (AusIPfIVG) darf ein ausländisches eKF im Inland nur gebraucht werden, wenn die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Schäden gedeckt sind durch eine Grenzversicherung nach § 5 Absatz 1 (jeweils Nummer 1), durch eine Haftpflichtversicherung aus einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (jeweils Nummer 2), oder durch eine sonstige ausländische Haftpflichtversicherung, wenn auch eine Schadenregulierung durch Büros des Grüne-Karte-Systems gemäß § 9 AusIPfIVG gewährleistet ist (jeweils Nummer 3). § 3 Absatz 1 oder 2 AusIPfIVG trifft jedoch keine Aussage über die Erlaubnis zum Betrieb auf öffentlichen Straßen im Übrigen. § 2a Satz 1 Nummer 2 eKFV-neu stellt nunmehr klar, dass der Betrieb von ausländischen eKF auf öffentlichen Straßen mit dem nach dem AusIPfIVG erforderlichen Versicherungsschutz vorbehaltlich der weiteren Voraussetzungen des § 2a eKFV-neu zulässig ist.

3. die Erfüllung der im Ausland im Rahmen der Genehmigung aufgestellten Bedingungen: Anstelle der in § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummern 3 und 4 genannten Bedingungen müssen sie diejenigen Bedingungen erfüllen, die der Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem sie ihren gewöhnlichen Standort haben, mit der von ihm erteilten Erlaubnis aufgestellt hat. Mit dieser Voraussetzung wird zum Ausdruck gebracht, dass sie die im Ausland aufgestellten Bedingungen während des Verkehrs in Deutschland tatsächlich auch erfüllen müssen.

Um die Erfüllung der genannten Bedingungen prüfen zu können, sieht die Vorschrift zudem vor, dass die ausländische Erlaubnis zum Betrieb mitzuführen ist. § 12 AusIPfIVG gilt direkt, auch der Versicherungsnachweis ist mitzuführen.

Die Vorschrift berücksichtigt die Freizügigkeit innerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes angemessen: Da für eKF einheitliche technische Bestimmungen nicht existieren und auch keine europäischen Regelungen bestehen, die festlegen, unter welchen Bedingungen eKF innerhalb der EU oder des EWR verkehren dürfen, bleibt es jedem Mitgliedstaat überlassen, für deren Betrieb eigene technische Anforderungen aufzustellen, die aus seiner Sicht für die Verkehrssicherheit erforderlich sind. In Deutschland bestehen diese Bedingungen bereits seit Jahren und wurden entsprechend dem dafür vorgesehenen Verfahren gegenüber der Europäischen Kommission, die auch die anderen Mitgliedstaaten beteiligt hat, notifiziert. Auch die vorliegende Neuregelung war Gegenstand einer erneuten Notifizierung. Anders als die bisherige Regelung das vorsah, werden nunmehr auch Genehmigungen aus anderen EU- oder EWR-Mitgliedstaaten für den Betrieb der eKF im öffentlichen Straßenverkehr in Deutschland anerkannt, sofern die dort aufgestellten Bedingungen gleichwertig sind.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Mit dem Verweis auf die Norm DIN EN 17128 wird klargestellt, dass auch bei einer Steigung oder einem Gefälle von bis zu 18 % die Feststellvorrichtung das Elektrokleinstfahrzeug festzustellen vermag, unabhängig von der Stromversorgung des Fahrzeugs und Betätigung der Betriebsbremse.

Zu Buchstabe b

Mehrachsiges Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit zwei unabhängigen Bremsen ausgestattet sein, damit beispielsweise im Falle eines platten Reifens die volle Bremswirkung über die andere Achse weiterhin gesichert ist. Kombinierte Bremsanlagen sind zulässig, sofern sie die weiteren Anforderungen der eKFV erfüllen.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Klarstellung, dass an einem Elektrokraftfahrzeug nur die vorgeschriebenen und die für zulässig erklärten lichttechnischen Einrichtungen angebracht sein dürfen. Weitere nicht genehmigte lichttechnische Einrichtungen sind unzulässig.

Zu Doppelbuchstabe bb

Es hat sich gezeigt, dass bei Elektrokraftfahrzeugen standardmäßig lichttechnische Einrichtungen fest angebracht sind. Im Sinne der Verkehrssicherheit für Fahrten in der Dunkelheit wird diese Praxis nun auch vorgeschrieben.

Zu Doppelbuchstabe cc

Werbung soll Aufmerksamkeit erregen, um wirksam zu sein. Gerade diese Aufmerksamkeit ist jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen dem Verkehrsgeschehen zu widmen. Aufgrund zunehmender Begehrlichkeiten sollen außenwirksame Werbesysteme an Elektrokraftfahrzeugen aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zulässig sein.

Zu Buchstabe b

Bei fest angebrachten lichttechnischen Einrichtungen erfolgt standardmäßig die Kopplung mit dem Energiespeicher für den Antrieb, daher kann diese Kann-Bestimmung aufgehoben werden.

Zu Buchstabe c

Aktualisierung des Verweises auf die Verkündung im Verkehrsblatt zur Änderung und Neufassung von „Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22a StVZO“, bei der die Vorschriften an den Stand der Technik angepasst wurden.

Zu Buchstabe d

Zu Doppelbuchstabe aa

Mit der verpflichtenden Einführung von Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern) bei Neufahrzeugen wird der Empfehlung aus dem Evaluierungsbericht gefolgt.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Sichtbarkeit des Fahrtrichtungsanzeigers (Blinker) soll auch im Falle eines unbeabsichtigten Verdeckens des Blinkers für den rückwärtigen Verkehr gewährleistet sein, um Irritationen anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Die Maßnahmen zur Verdeckung mit der Hand können auf verschiedene Weise realisiert werden, beispielsweise durch einen anderen Durchmesser des Blinkers im Gegensatz zu dem Griff oder durch eine Wulst am Ende des Griffes.

Zu Buchstabe e

Mit einem äußeren Zustandsanzeiger soll dem Fahrzeugführer der aktuelle Zustand (ausreichender Batteriestand, Fahrzeug fahrbereit, Akku entladen) des Fahrzeugs angezeigt werden können.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a

Mit der Aufnahme der Klarstellung zu dem Schallzeichen in der eKFV, kann auf den Verweis auf die StVZO verzichtet werden.

Zu Buchstabe b

Klarstellung, dass Radlaufglocken, Sirenen oder andere akustische Signalgeber bei Elektrokleinstfahrzeugen nicht zulässig sind. Zudem sind auch akustische Fahrzeugwarnsysteme unzulässig, da die Einrichtung für Schallzeichen hinsichtlich der akustischen Wahrnehmbarkeit im Evaluierungsbericht als ausreichend eingeschätzt wird, um andere Verkehrsteilnehmer auf den zulässigen Verkehrsflächen im Gefahrenfall zu warnen.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a

Durch die neue Anlage 1 (Fahrzeug-Identifizierungsnummer und Fabrikschild) wird die bisherige Anlage (Prüfanforderungen und Anforderungen an die Fahrdynamik) zur Anlage 2 und der Verweis muss angepasst werden.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Anpassung an die neue Revision der UN-Regelung Nr. 10.

Zu Buchstabe c

Aktualisierung des Verweises auf die neuere Norm. Eine Änderung bei den Maßnahmen zum Schutz vor Manipulation in der Norm wurde nicht vorgenommen.

Zu Buchstabe d

Verweis auf die DIN EN 50604-1 wie bei Pedelects gemäß der DIN EN 15194 sowie auf die DIN EN 17128 (PLEV-Norm) für die elektrischen Komponenten.

Zu Buchstabe e

Zur Ergänzung der nachfolgenden neuen Nummer 10 und 11 ist die Ersetzung des Punktes durch ein Komma notwendig.

Zu Buchstabe f

Wenn ein nicht selbstbalancierendes Fahrzeug mit elektrischen Bremsen ausgestattet ist, muss auch bei Ausfall der Spannungsversorgung das Fahrzeug sicher zum Stehen kommen. Darüber hinaus werden mit Nummer 11 Anforderungen an einen Ständer definiert, sofern vorhanden, um die Standsicherheit im abgestellten Zustand bei einspurigen Fahrzeugen zu gewährleisten.

Zu Nummer 8

Streichung des Verbots der Personenbeförderung aufgrund der Überführung von § 8 eKFV in § 21 StVO.

Zu Nummer 9

Die StVO hat den grundsätzlichen Anspruch, das Verhaltensrecht im Straßenverkehr möglichst abschließend zu regeln. Der aktuelle verhaltensrechtliche Rahmen für Elektrokleinstfahrzeuge findet sich teils in der eKFV und teils in der StVO. Im Interesse besserer Verständlichkeit und einheitlicherer Regelungen soll er ganz in die StVO überführt werden.

Zu Nummer 10

Zu Buchstabe a

Einführung der Ordnungswidrigkeit zur nicht Mitführung der ausländischen Erlaubnis.

Zu Buchstabe b

Streichung der Personenbeförderung aufgrund der Überführung in die StVO.

Zu Buchstabe c

Aufhebung der Nummern 5 bis 9 aufgrund der Überführung der verhaltensrechtlichen Regelungen in die StVO. Die Ordnungswidrigkeiten werden nun mit dem § 49 StVO erfasst.

Zu Nummer 11

Streichung und Ersetzung mit neuer Übergangsregelung, da die Evaluierung der eKFV abgeschlossen ist und ausgewählte neue Regelungen erst bei Fahrzeugen ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres in Kraft treten sollen. Ab Inkrafttreten der Verordnung können Genehmigungsinhaber schon die neuen Vorschriften anwenden, damit bei Neu- oder Weiterentwicklungen die neuen Anforderungen schon angewendet werden können und nicht zusätzliche Prüfungen notwendig werden ab Inkrafttreten der Neuregelung, da zuvor noch diese mit den alten Prüfungen durchgeführt werden mussten.

Zu Nummer 12

Die neue Anlage 1 wurde basierend auf dem § 59 StVZO, Durchführungsverordnung (EU) Nr. 901/2014 und Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 erstellt. Damit können auch nach der geplanten Neufassung der StVZO und dem Wegfall der dortigen nationalen Vorschriften zum Fabrikschild sowie der Fahrzeug-Identifizierungsnummer, Regelungen für eKF angewendet werden.

Zu Nummer 13

Zu Buchstabe a

Durch die neue Anlage 1 (Fahrzeug-Identifizierungsnummer und Fabrikschild) wird die bisherige Anlage (Prüfanforderungen und Anforderungen an die Fahrdynamik) zur Anlage 2 und der Name muss angepasst werden.

Zu Buchstabe b

Änderung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, damit die Bremswirkung mit dem maximal zulässigen Gesamtgewicht durchgeführt wird.

Zu Buchstabe c

Zusätzlich zur Trockenbremsung sollte auch die Verzögerung bei Nassbedingungen erfolgen, ähnlich wie dies schon in der DIN EN 17128 vorgesehen ist.

Zu Buchstabe d

Austausch der Abbildung zur besseren Darstellung. Die Linie der Kante an der Absenkung bzw. Auffahrt wurde ergänzt.

Zu Buchstabe e

Austausch der Abbildung, da nun nicht mehr nur in einer Fahrtrichtung das Fahrbahnelement befahren wird, sondern aus beiden Fahrtrichtungen.

Zu Buchstabe f

Zusätzliches Abfahren des Fahrbahnelements ergibt sich aus der Forderung des Evaluierungsbericht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Zu Artikel 2 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Zu Nummer 1 und 2

Mit den neuen § 2 Absatz 4 Satz 2 und § 3 Absatz 6 Satz 3 wird klargestellt, dass das Verwarnungsgeld für Führer von Elektrokleinstfahrzeugen ebenso wie bei Radfahrern und Fußgängern „in der Regel“ in der angegebenen Höhe festzusetzen ist.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a und b

Dient der Angleichung des Sanktionsniveaus an lfd. Nr. 141.4., um einen Gleichlauf der Regelsätze für die unzulässige Benutzung von unbeschilderten bzw. beschilderten Gehwegen mit Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen zu schaffen. Die Einschränkung auf linksseitig angelegte Radwege entfällt.

Zu Buchstabe c und d

Ergänzung um Elektrokleinstfahrzeuge aufgrund der Überführung der verhaltensrechtlichen Regelungen in die StVO und Entfall der Regelungen in der eKFV sowie der entsprechenden Tatbeständen im Bußgeldkatalog (BKat).

Zu Buchstabe e bis h

Folgeregelung zu Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe a, dient zugleich der Vermeidung von Wertungswidersprüchen und der Berücksichtigung der Gefährlichkeit des Radfahrens entgegen der Fahrtrichtung. Zugleich soll es zukünftig nicht darauf ankommen, ob ein Radweg / Seitenstreifen in der zulässigen Richtung vorhanden ist.

Zu Buchstabe i

Mit der Angleichung der verhaltensrechtlichen Regeln an den Radverkehr wird auch der Tatbestand in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) angeglichen.

Zu Buchstabe j

Ergänzung des Tatbestands aufgrund der Einführung des neuen Absatzes § 12 Absatz 4b StVO.

Zu Buchstabe k

Der Regelsatz für Verstöße gegen Vorschriften über die Mitnahme von Personen auf oder in Fahrzeugen wird von 5 auf 25 Euro erhöht. In Hinblick auf § 2 Absatz 4 BKatV wird ausdrücklich klargestellt, dass dieser Regelsatz auch in Bezug auf Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge Anwendung findet.

Die nicht vorschriftsgemäße Mitnahme von Personen ist fahrzeugunabhängig mit besonderen Risiken behaftet. Dies sollte sich auch in dem Regelsatz widerspiegeln. Vor dem Hintergrund der häufig praktizierten Mitnahme von Personen auf Elektrokleinstfahrzeugen und dem damit verbundenen Gefahrpotential für die Beteiligten, wie auch den übrigen Verkehr, ist bei Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern derselbe neue Regelsatz wie auch bei den übrigen Fahrzeugen anzusetzen.

Zu Buchstabe l bis s

Mit der Angleichung der verhaltensrechtlichen Regeln an den Radverkehr werden auch die Tatbestände in der BKatV angeglichen.

Zu Buchstabe s

[...]

Zu Buchstabe t

Bei Anhängerbetrieb kann sich u. a. bei Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts der Bremsweg aufgrund der Überladung verlängern. Um dies zu verhindern, soll die Nummern 238 neu gefasst werden, da die bisher gesonderten Tatbestände obsolet und aufgehoben werden

Zu Buchstabe u

Die bisher gesonderten Tatbestände werden obsolet und können aufgehoben werden.

Zu Buchstabe v bis x

Mit der Angleichung der verhaltensrechtlichen Regeln an den Radverkehr werden auch die Tatbestände in der BKatV angeglichen.

Zu Artikel 3 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Klarstellung, dass diese Regelung bei allen Fahrzeugen angewendet wird, die in den Anwendungsbereich der eKFV fallen und nicht nur bei einspurigen Elektrokleinstfahrzeugen.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Die bisher – abgesehen von Fahrradzonen – strengeren Vorschriften für das Nebeneinanderfahren mit Elektrokleinstfahrzeugen werden an die Regelungen für das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern angeglichen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die bisher in § 10 Absatz 2 der eKFV enthaltene Regelung zum Befahren des Seitenstreifens wird in die StVO überführt und in die entsprechende Regelung für den Radverkehr integriert.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Bisher müssen Elektrokleinstfahrzeug Führende – anders als Rad Fahrende – beim Überholen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden die strengen Mindestüberholabstände von 1,5 m bzw. 2 m einhalten. Diese Regelung wird den Regeln für den Radverkehr angeglichen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Folgeänderung aus der Einfügung von eKF in den § 5 Absatz 8.

Zu Buchstabe b

Die Regelung, die bisher nur für Rad Fahrende und Mofa Fahrende gilt, wird auf Elektrokleinstfahrzeuge ausgedehnt.

Zu Nummer 3

Aufgrund der Aufhebung von § 11 Absatz 2 der eKFV muss an dieser Stelle in der StVO die Ausnahme für Elektrokleinstfahrzeuge aufgenommen werden.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Angleichung der Regelungen zum Linksabbiegen an den Radverkehr.

Zu Buchstabe b

Da Elektrokleinstfahrzeuge grundsätzlich die gleichen Verkehrsflächen wie der Radverkehr nutzen, müssen sie in die Aufzählung aufgenommen werden.

Zu Nummer 5

Die von der Rechtsprechung für Fahrräder entwickelte – und über den bisherigen § 11 Absatz 5 eKFV für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend anwendbare – Ausnahme von dem Verbot, auf Fußverkehrsflächen zu parken, wird in der StVO verankert. Die bisher § 1 Absatz 2 StVO entnommene Schranke für das Parken von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen ist dabei weiterhin unverändert zu beachten: Unzulässig ist es demnach, Fahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge in einer Weise auf

Fußverkehrsflächen zu parken, die zu einer Gefährdung oder Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer führen kann. Das wird regelmäßig etwa dann anzunehmen sein, wenn Fahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge nicht am Rand geparkt werden, sondern auf Bereichen, die erkennbar für den fließenden Fußgängerverkehr von baulichen und sonstigen Hindernissen freigehalten sind. Gleiches gilt für das Parken vor Hauseingängen, auf Gehwegüberfahrten oder auf taktilen Blindenleitsystemen. Auch das Parken am Rand einer Fußverkehrsfläche (z.B. an Hauswänden, Zäunen) kann im Einzelfall unzulässig sein, etwa wenn dadurch nicht genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern, gegebenenfalls mit Kinderwagen, oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Unwesentliche Beeinträchtigungen sowie atypische, zum Zeitpunkt des Parkens bei üblichem Verkehrsgeschehen nicht erwartbare Behinderungen oder Gefährdungen, bleiben außer Betracht. Auf das Eintreten einer konkreten Behinderung oder Gefährdung kommt es nicht an, sie kann aber zu einer schärferen ordnungswidrigkeitenrechtlichen Sanktionierung führen (vgl. lfd. Nrn. 52a.1, 52a.2.1, 52a.3 des Bußgeldkatalogs i.V.m. § 3 Absatz 6 Bußgeldkatalog-Verordnung).

Der neue § 12 Absatz 4b Satz 2 stellt klar, dass das gewerbliche Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zwecke der stationsunabhängigen Vermietung, wie es etwa durch das Einbringen einer ganzen Flotte in den öffentlichen Straßenraum geschieht, nicht als Teil des ruhenden Verkehrs im Sinne des Straßenverkehrsrechts zu qualifizieren ist (vgl. OVG NRW, Beschl. v. 26. Oktober 2023 - 11 A 339/23). Mit der Klarstellung wird etwaigen Rechtsunsicherheiten in der Praxis begegnet, wie dieser Vorgang straßenverkehrsrechtlich (und infolgedessen auch straßenrechtlich) zu beurteilen ist. Zu anderen Fahrzeugen als Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen ist der Klarstellung keine Regelung in Hinblick auf das gewerbliche Anbieten auf öffentlichen Straßen zu entnehmen.

Zu Nummer 6

Klarstellung, dass bei Elektrokleinstfahrzeugen auch diese Regelung gilt.

Zu Nummer 7

Überführung des Verbots der Personenbeförderung von § 8 eKFV in § 21 StVO.

Zu Nummer 8

Zu Buchstabe a

Klarstellung, dass bei Elektrokleinstfahrzeugen auch diese Regelung gilt.

Zu Buchstabe b

Die bisher in § 11 Absatz 1 der eKFV enthaltene Regelung zum Anhängen an fahrende Fahrzeuge wird in die StVO überführt und in die entsprechende Regelung integriert.

Zu Nummer 9

Zu Buchstabe a bis c

Da Elektrokleinstfahrzeugen grundsätzlich die Verkehrsflächen des Radverkehrs mitnutzen, werden auch die Regelungen zur Geltung von Lichtzeichen so weit wie möglich angeglichen.

Zu Buchstabe d

Zu Doppelbuchstabe aa

Die bisher in § 13 der eKFV enthaltene Regelung zu Lichtzeichen wird in die StVO überführt und in die entsprechenden Regelungen in § 37 Absatz 2 Nummer 5 und 6 der StVO integriert.

Zu Doppelbuchstabe bb

Da die Regelung nur bis zum 31. Dezember 2016 galt, kann diese gestrichen werden.

Zu Nummer 10

Zu Buchstabe a

Zur Verbesserung der Lesbarkeit entfällt der Zusatz „im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)“. Eine Ausdehnung des Begriffs des Elektrokleinstfahrzeugs über Fahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung hinaus ist damit nicht verbunden.

Zu Buchstabe b

Durch die bisherigen Regelungen in § 10 eKFV sowie zum Teil durch Regelungen in den Anlagen der StVO sind Elektrokleinstfahrzeuge bei vielen Verkehrszeichen, auf denen das Sinnbild Radverkehr gezeigt wird, bereits in den Regelungsgehalt einbezogen (insbesondere Zeichen 237, 240, 241, 244.1, 244.3, 254). Soweit eine ausdrückliche Ausdehnung auf Elektrokleinstfahrzeuge fehlt, entfalten Verkehrszeichen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ hingegen keine Geltung für Elektrokleinstfahrzeuge. Insbesondere gilt das für das häufige Zusatzzeichen „Radverkehr frei“, das außer im Zusammenhang mit Zeichen 267 Elektrokleinstfahrzeuge nicht in seinen Regelungsgehalt einbezieht. Umgekehrt erstrecken sich viele an Kraftfahrzeuge gerichtete Verkehrszeichen derzeit auch auf Elektrokleinstfahrzeuge. Der neue Absatz § 39 Absatz 7a stellt sicher, dass Elektrokleinstfahrzeuge konsequent den Verkehrszeichen für den Radverkehr unterworfen werden. Dies dient der angestrebten Angleichung an die Regeln des Radverkehrs und gibt Elektrokleinstfahrzeug Führenden ein klares Prinzip vor, welche Verkehrszeichen sie zu beachten haben. Zugleich sorgt dieser Ansatz dafür, dass möglichst wenig Verkehrszeichen in Hinblick auf Elektrokleinstfahrzeuge ausgetauscht oder ergänzt werden müssen. Soll im Einzelfall eine Verkehrsfläche nur für den Radverkehr und nicht für Elektrokleinstfahrzeuge freigegeben werden, kann dies durch zusätzliche Anordnung eines Zeichens „Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge“ bewirkt werden. Solche Fälle dürften die Ausnahme darstellen. Um die erforderliche Prüfung der zuständigen Behörden, ob von einer bisher nur für den Radverkehr freigegebenen Fläche weiterhin Elektrokleinstfahrzeuge ausgeschlossen sein sollen, zu ermöglichen, ist ein verzögertes Inkrafttreten der verhaltensrechtlichen Änderungen dieser Verordnung vorgesehen.

Zu Nummer 11

Zu Buchstabe a

Zur Verbesserung der Lesbarkeit entfällt jeweils der Zusatz „im Sinne der eKFV“.

Zu Buchstabe b

Ergänzung der Ge- oder Verbote bzw. Erläuterung jeweils um Elektrokleinstfahrzeuge.

Zu Buchstabe c

Ergänzung der Ge- oder Verbote bzw. Erläuterung jeweils um Elektrokleinstfahrzeuge.

Zu Buchstabe d

Ergänzung der Ge- oder Verbote um Elektrokleinstfahrzeuge. Im Einklang mit der Rechtsprechung zu Zeichen 240 sowie unter Aufgreifen der bisherigen Regelung in § 11 Absatz 4 Satz 3 und 4 eKFV wird klargestellt: Fußgänger dürfen als schwächere Verkehrsteilnehmer auf gemeinsamen Geh- und Radwegen weder gefährdet noch behindert werden. Erforderlichenfalls hat der Fahrverkehr die Geschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen. Dies entbindet freilich auch zu Fuß Gehende nicht von der erforderlichen Rücksichtnahme. Insbesondere ist im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren für Rad Fahrende und Elektrokleinstfahrzeug Führende Platz zu machen.

Durch die 57. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 02.10.2024 ist eine inhaltlich entsprechende Klarstellung bereits in Nummer 1 aufgenommen worden. Diese wird in eine eigene Nummer 4 verschoben, um die Frage der Benutzungspflicht und die Rücksichtnahmepflichten regelungstechnisch deutlicher zu trennen.

Zu Buchstabe e

Ergänzung der Ge- oder Verbote jeweils um Elektrokleinstfahrzeuge.

Zu Buchstabe f

Zu Doppelbuchstabe aa

Zur Verbesserung der Lesbarkeit entfällt der Zusatz „im Sinne der eKFV“.

Zu Doppelbuchstabe bb

Klarstellung, dass auch Elektrokleinstfahrzeuge weder gefährdet noch behindert werden dürfen.

Zu Doppelbuchstabe cc

Im Interesse einer weitgehenden Angleichung an die Regeln für den Radverkehr und zur Vereinheitlichung mit Zeichen 244.3 (Fahrradzone) soll auch das Nebeneinanderfahren mit Elektrokleinstfahrzeugen in Fahrradstraßen erlaubt sein; die Regelung schließt das Nebeneinanderfahren beider Fahrzeugarten ebenfalls ein.

Zu Buchstabe g

Zur Verbesserung der Lesbarkeit entfällt jeweils der Zusatz „im Sinne der eKFV“. Zudem wird klargestellt, dass auch Elektrokleinstfahrzeuge weder gefährdet noch behindert werden dürfen.

Zu Buchstabe h

Die bisher nicht vorgesehene Freigabemöglichkeit des Bussonderfahrstreifens für Elektrokleinstfahrzeuge dient der angestrebten Angleichung an die Regeln für den Radverkehr und ist zudem notwendige Folgeänderung zu Nummer 10 Buchstabe b.

Zu Buchstabe i

Ergänzung von Elektrokleinstfahrzeugen in Aufnahme des bisherigen § 12 Absatz 1 eKFV.

Zu Buchstabe j

Als Kehrseite der Angleichung an die Regeln für den Radverkehr werden Elektrokleinstfahrzeuge von den ausschließlich auf Kraftfahrzeuge bezogenen Verkehrszeichen, hier Zeichen 251 (Verbot für Kraftwagen), grundsätzlich ausgenommen.

Zu Buchstabe k

Zur Verbesserung der Lesbarkeit entfällt der Zusatz „im Sinne der eKFV“.

Zu Buchstabe l

Als Kehrseite der Angleichung an die Regeln für den Radverkehr werden Elektrokleinstfahrzeuge von den ausschließlich auf Kraftfahrzeuge bezogenen Verkehrszeichen, hier Zeichen 260 (Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge), grundsätzlich ausgenommen.

Zu Buchstabe m

Zur Verbesserung der Lesbarkeit entfällt der Zusatz „im Sinne der eKFV“.

Zu Buchstabe n

Im Zuge der Neufassung der Ge- und Verboten zu den Zeichen 276, 277 und 277.1 kann auf diese Zeile gestrichen werden.

Zu Buchstabe o

In den Ge- und Verboten zu den Zeichen 276, 277 und 277.1 wird die Gleichstellung der Elektrokleinstfahrzeuge mit dem Radverkehr vollzogen.

In diesem Zuge werden die Regelungen zu den Zeichen klarer gefasst, sodass insbesondere deutlicher zum Ausdruck kommt, welche Verkehrsteilnehmer jeweils als Gruppe der Überholenden und der Überholten von den Zeichen angesprochen sind.

Zudem wird bei Zeichen 276 der Regelungsgehalt insoweit angepasst, als das Überholen künftig nicht nur mit Kraftfahrzeugen, sondern mit allen Fahrzeugen verboten sein soll. Das entspricht den Vorgaben des Wiener Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen und wird auch dem Schutzzweck des Zeichens besser gerecht. Wenn das Zeichen aus Gründen der Verkehrssicherheit beispielsweise an einer unfallträchtigen Stelle auf einer Außerortsstraße angeordnet ist, sollte es keinen Unterschied machen, ob ein langsames Fahrzeug (z. B. Traktor) mit einem Motorrad (durch das Zeichen verboten) oder mit einem Rennrad (bisher nicht durch das Zeichen verboten) überholt wird.

Zu Nummer 12

Zu Buchstabe a

Diese Regelung soll bei allen Elektrokleinstfahrzeugen angewendet werden, die in den Anwendungsbereich der eKFV fallen und nicht nur bei einspurigen Elektrokleinstfahrzeugen. Da die eKFV eine maximale Gesamtbreite von 700 mm vorsieht, ist dies sachgerecht.

Zu Buchstabe b

Zur Verbesserung der Lesbarkeit entfällt der Zusatz „im Sinne der eKFV“ und es erfolgt die Klarstellung, dass auch Elektrokleinstfahrzeuge Führende nicht gefährdet werden dürfen und wie Radverkehr auf dem Schutzstreifen fahren dürfen.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Zu Absatz 1

Ein zeitnahes Inkrafttreten der Vorschrift wird angestrebt, vorbehaltlich der Regelungen, die ein verzögertes Inkrafttreten erfordern.

Zu Absatz 2

Der neue § 39 Absatz 7a StVO hat zur Folge, dass bisher durch Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ nur für den Radverkehr angeordnete Freigaben künftig auch für Elektrokleinstfahrzeuge gelten. 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.