

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.

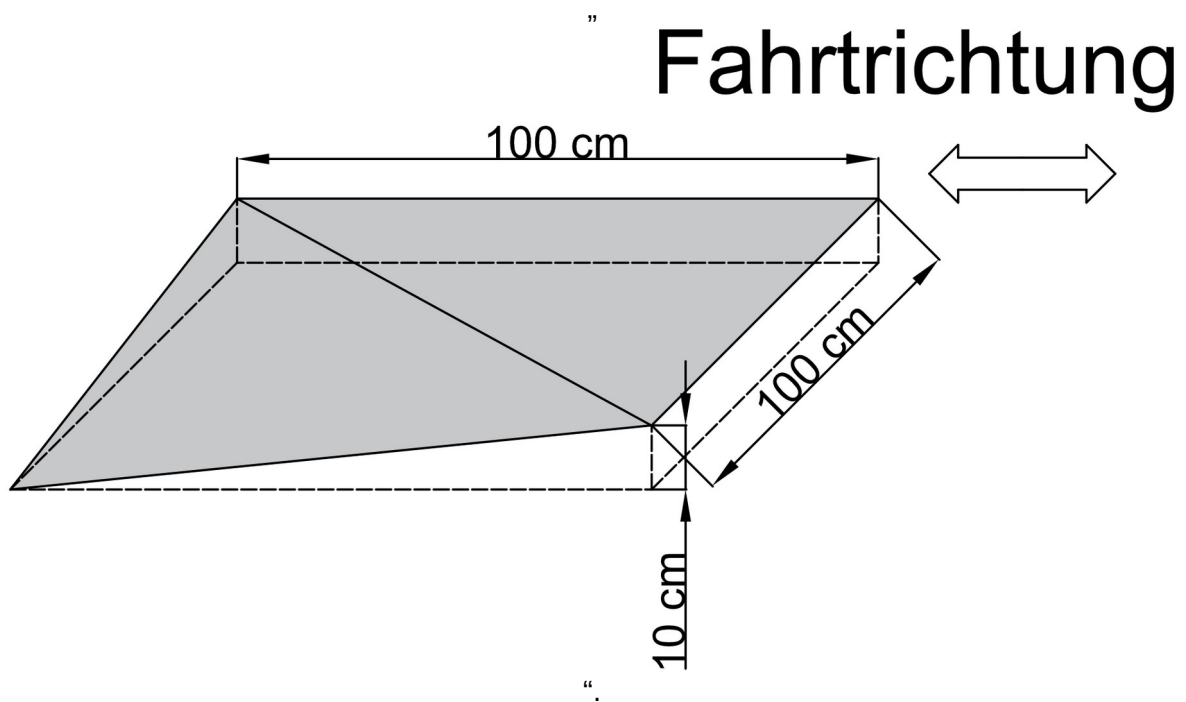
4.5 Gemäß Nummer 4.4 ist auch zu verfahren, wenn nach dem Austausch die FIN in einen Rahmen oder einen ihn ersetzenden Teil eingeschlagen oder eingeprägt wird, der noch keine FIN trägt.

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.“

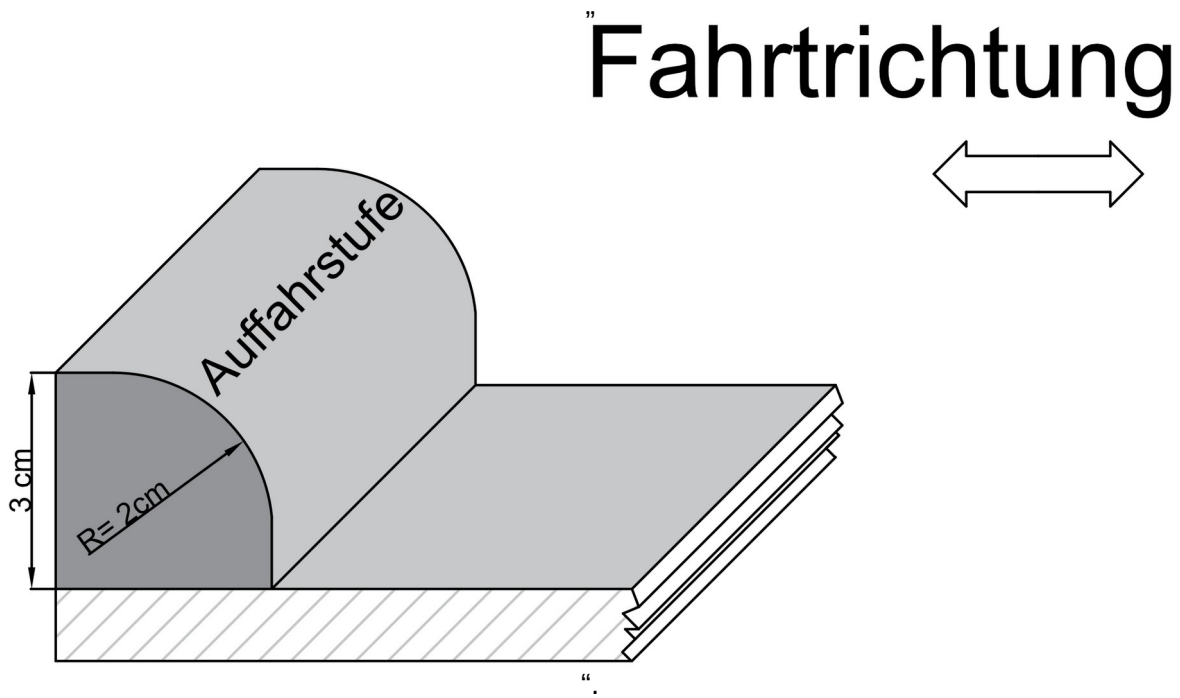
13. Die bisherige Anlage wird zu Anlage 2 und wird wie folgt geändert:

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		Ge- oder Verbot Ist Zeichen 220 mit diesem Zusatzzeichen angeordnet, bedeutet dies: Wer ein Fahrzeug führt, muss beim Einbiegen und im Verlauf einer Einbahnstraße auf Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV entgegen der Fahrtrichtung achten. Erläuterung 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 Fahren 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.“

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	Zeichen 276  Verbot des Überholens von mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit Fahrzeugen aller Art	Ge- oder Verbot 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	Zeichen 277  Verbot des Überholens von mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit Kraftfahrzeugen über 3,5 t	Ge- oder Verbot 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 Pedelecs 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.