

17.05.19

Beschluss
des Bundesrates

Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A

Der Bundesrat hat in seiner 977. Sitzung am 17. Mai 2019 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 § 3 eKFV

In Artikel 1 ist § 3 wie folgt zu fassen:

„§ 3

Berechtigung zum Führen

Zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs sind Personen berechtigt, die das 14. Lebensjahr vollendet haben.“

Begründung:

Mit der Neufassung des § 3 wird geregelt, dass nur solche Personen mit Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum fahren dürfen, die das 14. Lebensjahr vollendet haben. Diese Regelung orientiert sich an der Empfehlung des 50. Deutschen Verkehrsjahrtages, dass Pedelecs für die Benutzung durch Kinder unter 14 Jahren nicht geeignet sind. Die Fahreigenschaften sowie die Verkehrswahrnehmung von Elektrokleinstfahrzeugen mit einer bau-

artbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h ähneln am stärksten denen des Pedelecs (Fahrrad mit einer elektromotorischen Treithilfe). Damit wird Selbstgefährdungen oder Gefährdungen Dritter durch zu junge und im Straßenverkehr unerfahrene Nutzer entgegengewirkt.

2. Zu Artikel 1 § 10 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3, 4 und 5 eKFV

Artikel 1 § 10 ist wie folgt zu ändern:

a) Absatz 1 Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge nur baulich angelegte Radwege, darunter auch gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und die dem Radverkehr zugeteilte Verkehrsfläche getrennter Rad- und Gehwege (Zeichen 241 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), sowie Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) befahren.“

b) Absatz 2 Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge nur baulich angelegte Radwege, darunter auch gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und die dem Radverkehr zugeteilte Verkehrsfläche getrennter Rad- und Gehwege (Zeichen 241 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), sowie Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und Seitenstreifen befahren.“

c) Absatz 3 und Absatz 4 sind zu streichen.

d) Der bisherige Absatz 5 ist als Absatz 3 zu bezeichnen und wie folgt zu fassen:

„(3) Für das Befahren von anderen Verkehrsflächen können die Straßenverkehrsbehörden abweichend von Absatz 1 und 2 Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen. Eine allgemeine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen auf solchen Verkehrsflächen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens



„Elektrokleinstfahrzeuge frei“

bekanntgegeben werden.“

Begründung:

§ 10 Absatz 3 und 4 der Verordnung sind aus Gründen der Verkehrssicherheit zu streichen. Die Zulassung einer zweiten Kategorie von Elektrokleinstfahrzeugen bis 12 km/h führt zu nicht hinnehmbaren Gefahrensituationen.

Es ist nicht davon auszugehen, dass die bis zu 12 km/h schnellen Fahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit auf den Gehwegen und in den Fußgängerzonen bewegt werden.

Die bis zu 70 cm breiten akustisch kaum wahrnehmbaren Fahrzeuge werden auf den häufig sehr schmalen Gehwegen insbesondere mit Kindern, Senioren, blinden und sehbehinderten Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen zu zahlreichen Konflikten führen.

Die Aufteilung in zwei Kategorien wird die Überwachung dieser Fahrzeuge deutlich erschweren.

Die in § 10 Absatz 3 der Verordnung vorgesehene verpflichtende Nutzung von Fußgängerwegen und Fußgängerzonen durch Elektrokleinstfahrzeugen bis 12 km/h ist auch aus straßenrechtlichen Gründen abzulehnen, da dadurch zumindest bei Fußgängerzonen in die kommunale Widmungshoheit dieser Flächen eingegriffen wird. In Bremen etwa – und das dürfte in den meisten anderen Bundesländern ähnlich sein – werden die Fußgängerzonen nach dem Landesstraßenrecht abgesehen vom Liefer- und Ladeverkehr ausschließlich dem Fußgängerverkehr gewidmet. Diese Widmung kann nicht durch die straßenverkehrsrechtliche Regelung in § 10 Absatz 3 der Verordnung auf Elektrokleinstfahrzeuge bis 12 km/h ausgedehnt werden. Dazu sind allein die Kommunen nach den Landesstraßengesetzen berechtigt. Daher ist eine Regelung für

die Freigabe von Fußwegen und Fußgängerzonen für die Kategorie bis 12 km/h abzulehnen.

Die Neufassungen von § 10 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 dienen der Klarstellung, auf welchen Verkehrsflächen und bei Anordnung welcher Verkehrszeichen mit Elektrokleinstfahrzeugen gefahren werden darf. „Baulich angelegte Radwege“ umfassen Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege und getrennte Rad- und Gehwege, sowohl mit Benutzungspflicht (Zeichen 237, 240 und 241) als auch ohne Benutzungspflicht.

3. Zu Artikel 1 § 10 Absatz 1 Satz 3 – neu – eKFV

Artikel 1 § 10 Absatz 1 ist folgender Satz anzufügen:

„Anlage 3 laufende Nummer 22 Nummer 2 Straßenverkehrs-Ordnung findet keine Anwendung.“

Begründung:

Anders als andere Kraftfahrzeuge sollen Elektrokleinstfahrzeuge, wenn sie auf Fahrbahnen gefahren werden dürfen, nach Maßgabe des Rechtsfahrgebots ebenso wie Fahrräder auf Schutzstreifen für den Radverkehr gefahren werden dürfen.

4. Zu Artikel 1 § 11 Absatz 4 Satz 3, 4, 5 und 6 eKFV

Artikel 1 § 11 Absatz 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Satz 3 und 4 sind wie folgt zu fassen:

„Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) haben Fußgänger Vorrang und dürfen weder behindert noch gefährdet werden. Erforderlichenfalls muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden.“

b) Satz 5 und 6 sind zu streichen.

Begründung:

Die Neufassung von § 11 Absatz 4 Satz 3 und 4 sowie die Streichung der Sätze 5 und 6 erfolgen aus Gründen der Verkehrssicherheit. Die Zulassung einer zweiten Kategorie von Elektrokleinstfahrzeugen bis 12 km/h führt auf Gehwegen und Fußgängerzonen zu nicht hinnehmbaren Gefahrensituationen.

- Es ist nicht davon auszugehen, dass die bis zu 12 km/h schnellen Fahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit auf den Gehwegen und in den Fußgängerzonen bewegt werden.
- Die bis zu 70 cm breiten akustisch kaum wahrnehmbaren Fahrzeuge werden auf den häufig sehr schmalen Gehwegen insbesondere mit Kindern, Senioren, blinden und sehbehinderten Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen zu zahlreichen Konflikten führen.
- Die Aufteilung in zwei Kategorien wird die Überwachung dieser Fahrzeuge deutlich erschweren.

Daher gibt es keinen Regelungsbedarf für das Befahren von Gehwegen und Fußgängerzonen der Kategorie bis 12 km/h. Es ist nur eine Regelung für die Benutzung von gemeinsamen Geh-/und Radwegen für die Fahrzeuge bis 20 km/h erforderlich.

5. Zu Artikel 1 § 11 Absatz 5 eKFV

Artikel 1 § 11 Absatz 5 ist wie folgt zu fassen:

„(5) Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen gelten die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend.“

Begründung:

Anders als andere Kraftfahrzeuge sollen Elektrokleinstfahrzeuge ebenso wie Fahrräder vorbehaltlich der Beachtung von § 1 StVO grundsätzlich auch auf Gehwegen geparkt werden dürfen, wenn keine gesonderten Parkflächen für diese Fahrzeugart vorhanden sind.

6. Zu Artikel 1 § 12 Absatz 2, 3 und 4 eKFV

Artikel 1 § 12 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 2 sind jeweils die Wörter „mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“ zu streichen.
- b) Absatz 3 ist zu streichen.
- c) Der bisherige Absatz 4 ist als Absatz 3 zu bezeichnen und die Wörter „mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“ sind zu streichen.

Begründung:

Die Neufassung von § 12 Absatz 2 und 3 erfolgt aus Gründen der Verkehrssicherheit. Die Zulassung einer zweiten Kategorie von Elektrokleinstfahrzeugen bis 12 km/h führt auf Gehwegen und Fußgängerzonen zu nicht hinnehmbaren Gefahrensituationen.

- Es ist nicht davon auszugehen, dass die bis zu 12 km/h schnellen Fahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit auf den Gehwegen und in den Fußgängerzonen bewegt werden.
- Die bis zu 70 cm breiten akustisch kaum wahrnehmbaren Fahrzeuge werden auf den häufig sehr schmalen Gehwegen insbesondere mit Kindern, Senioren, blinden und sehbehinderten Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen zu zahlreichen Konflikten führen.
- Die Aufteilung in zwei Kategorien wird die Überwachung dieser Fahrzeuge deutlich erschweren.

Daher gibt es keinen Regelungsbedarf für Straßen mit einem Verbot für Krafträder, Kraftfahrzeuge oder einem Verbot der Einfahrt für Elektrokleinstfahrzeuge der Kategorie bis 12 km/h. Es ist nur eine Regelung der Benutzung für die Elektrokleinstfahrzeuge bis 20 km/h erforderlich.

7. Zu Artikel 1 § 13 Satz 2 und 3 eKfV

Artikel 1 § 13 ist wie folgt zu ändern:

a) Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

„Dabei kommt das Sinnbild „Radverkehr“ zur Anwendung.“

b) Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Die Neufassung von § 13 Satz 2 und die Streichung des Satzes 3 erfolgt aus Gründen der Verkehrssicherheit. Die Zulassung einer zweiten Kategorie von Elektrokleinstfahrzeugen bis 12 km/h führt auf Gehwegen und Fußgängerzonen zu nicht hinnehmbaren Gefahrensituationen.

- Es ist nicht davon auszugehen, dass die bis zu 12 km/h schnellen Fahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit auf den Gehwegen und in den Fußgängerzonen bewegt werden.
- Die bis zu 70 cm breiten akustisch kaum wahrnehmbaren Fahrzeuge werden auf den häufig sehr schmalen Gehwegen insbesondere mit Kindern, Senioren, blinden und sehbehinderten Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen zu zahlreichen Konflikten führen.
- Die Aufteilung in zwei Kategorien wird die Überwachung dieser Fahrzeuge deutlich erschweren.

Daher gibt es keinen Regelungsbedarf für Lichtzeichen für Elektrokleinstfahrzeuge der Kategorie bis 12 km/h. Es ist nur eine Regelung für die Elektrokleinstfahrzeuge bis 20 km/h erforderlich.

8. Zu Artikel 1 § 14 Nummer 5 eKFV

Artikel 1 § 14 Nummer 5 ist wie folgt zu fassen:

„5. entgegen § 10 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2 Satz 1 eine andere Verkehrsfläche befährt,“

Begründung:

Die Neufassung von § 14 Nummer 5 erfolgt aus Gründen der Verkehrssicherheit. Die Zulassung einer zweiten Kategorie von Elektrokleinstfahrzeugen bis 12 km/h führt auf Gehwegen und Fußgängerzonen zu nicht hinnehmbaren Gefahrensituationen.

- Es ist nicht davon auszugehen, dass die bis zu 12 km/h schnellen Fahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit auf den Gehwegen und in den Fußgängerzonen bewegt werden.
- Die bis zu 70 cm breiten akustisch kaum wahrnehmbaren Fahrzeuge werden auf den häufig sehr schmalen Gehwegen insbesondere mit Kindern, Senioren, blinden und sehbehinderten Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen zu zahlreichen Konflikten führen.
- Die Aufteilung in zwei Kategorien wird die Überwachung dieser Fahrzeuge deutlich erschweren.

Daher gibt es keinen Regelungsbedarf bei Ordnungswidrigkeiten durch Elektrokleinstfahrzeuge der Kategorie bis 12 km/h. Es ist nur eine Regelung für die Elektrokleinstfahrzeuge bis 20 km/h erforderlich.

9. Zu Artikel 1 § 15 Absatz 4 Satz 1 eKFV

In Artikel 1 § 15 Absatz 4 Satz 1 sind die Wörter „und Zielsetzung“ durch die Wörter „ , Zielsetzung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit“ zu ersetzen.

Begründung:

Bei der vorgesehenen Evaluierung der Verordnung sollen die Auswirkungen auf die Entwicklung der Unfallzahlen ausdrücklich und im angemessenen Umfang Berücksichtigung finden.

10. Zu Artikel 2 Nummer 1 und 2 – neu – (§ 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1a und § 10 Absatz 3 Satz 2 FeV)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach dem Eingangssatz ist dem bisherigen Wortlaut die Gliederungseinheit „1.“ voranzustellen.
- b) Folgende Nummer 2 ist anzufügen:

„2. § 10 Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Dies gilt nicht für das Führen

- a) eines Elektrokleinstfahrzeugs nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1a,
- b) eines motorisierten Krankenfahrstuhls nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h durch behinderte Menschen.“ ‘

Begründung:

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Neufassung des § 3 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. Aus rechtssystematischer Hinsicht bedarf es einer Anpassung des § 10 Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung. Gemäß § 10 Absatz 3 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung beträgt das Mindestalter zum Führen eines fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeugs 15 Jahre. Hiervon wird in Satz 2 eine Ausnahme für das Führen eines motorisierten Krankenfahrstuhls gemacht. Diese Ausnahmenvorschrift muss um die Kategorie der Elektrokleinstfahrzeuge erweitert werden, da für solche Fahrzeuge ebenfalls keine Fahrerlaubnis vorgesehen ist.

11. Zu Artikel 4 Nummer 4 (Anlage laufende Nummer 238 und 238.1 BKatV)

In Artikel 4 Nummer 4 ist in der Anlage in den laufenden Nummern 238 und 238.1 jeweils in der Spalte „Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV)“ die Angabe „Absatz 3 Satz 1, Absatz 4 Satz 1“ zu streichen.

Begründung:

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Neufassung des § 14 Nummer 5 eKfV aus Gründen der Verkehrssicherheit. Die Zulassung einer zweiten Kategorie von Elektrokleinstfahrzeugen bis 12 km/h führt auf Gehwegen und Fußgängerzonen zu nicht hinnehmbaren Gefahrensituationen.

- Es ist nicht davon auszugehen, dass die bis zu 12 km/h schnellen Fahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit auf den Gehwegen und in den Fußgängerzonen bewegt werden.
- Die bis zu 70 cm breiten akustisch kaum wahrnehmbaren Fahrzeuge werden auf den häufig sehr schmalen Gehwegen insbesondere mit Kindern, Senioren, blinden und sehbehinderten Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen zu zahlreichen Konflikten führen.
- Die Aufteilung in zwei Kategorien wird die Überwachung dieser Fahrzeuge deutlich erschweren.

Daher gibt es keinen Regelungsbedarf für bußgeldbewehrte Tatbestände bei Elektrokleinstfahrzeuge der Kategorie bis 12 km/h. Es ist nur eine Regelung für die Elektrokleinstfahrzeuge bis 20 km/h erforderlich.

12. Zu Artikel 4a – neu – (§ 5 Absatz 4 Satz 2,
§ 9 Absatz 3 Satz 1 StVO)

Nach Artikel 4 ist folgender Artikel 4a einzufügen:

„Artikel 4a

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 5 Absatz 4 Satz 2 werden nach den Wörtern „und zu den Rad Fahrenden“ die Wörter „sowie zu den Führern von Elektrokleinstfahrzeugen“ eingefügt.
2. § 9 Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor, Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren.“ ‘

Begründung:

zu Ziffer 1:

Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen auf Fahrbahnen muss möglichst sicher gestaltet werden. Daher sollte klargestellt werden, dass das Abstands-

gebot beim Überholen nach § 5 Absatz 4 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung auch in Bezug auf Elektrokleinstfahrzeuge gilt. Diese deklaratorische Ergänzung soll die abstrakte Gefährdungslage von Führern von Elektrokleinstfahrzeugen insbesondere auf Fahrbahnen verdeutlichen und dafür Sorge tragen, dass ein ausreichender Seitenabstand beim Überholen von Elektrokleinstfahrzeugen eingehalten wird.

zu Ziffer 2:

Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen muss möglichst sicher gestaltet werden. Daher sollte klargestellt werden, dass abbiegender Fahrzeugverkehr auch Elektrokleinstfahrzeuge durchlassen muss, insbesondere, wenn diese auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Es wäre Verkehrsteilnehmenden nicht zu vermitteln, wenn die in § 9 Absatz 3 Satz 1 StVO verankerte Vorfahrtregelung unter anderem für Fahrräder gilt, nicht aber für die mit ähnlichen Geschwindigkeiten (bis 20 km/h) verkehrenden Elektrokleinstfahrzeuge. Durch eine Gleichbehandlung von Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern in § 9 Absatz 3 Satz 1 StVO können Irritationen und verkehrgefährdende Situationen bei Abbiegevorgängen in Knotenpunktbereichen vermieden werden.

B

Der Bundesrat hat ferner folgende EntschlieÙung gefasst:

1. a) Der Bundesrat stellt fest, dass Fahrzeuge wie z. B. tragbare, elektrisch betriebene Stehroller eine interessante Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs darstellen können. Einheitliche verbindliche Regelungen zum Betrieb dieser Kraftfahrzeuge sind daher nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern auch unter dem Gesichtspunkt der Förderung der Elektromobilität und der Nutzung innovativer Mobilitätskonzepte erforderlich.
- b) Der Bundesrat begrüÙt es daher, dass die Bundesregierung eine Regelung zur Schaffung der verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, im öffentlichen Verkehr vorgelegt hat, wie dies vom Bundesrat in der EntschlieÙung vom 23. September 2016 (BR-Drucksache 332/16 (Beschluss)) gefordert worden war.

- c) Der Bundesrat hält es aber für erforderlich, dass durch die Zulassung der neuen Fahrzeuge die Sicherheitsstrategie „Vision Zero“ im Straßenverkehr nicht gefährdet wird. Die Zulassung der Elektrokleinstfahrzeuge darf nicht mit zusätzlichen Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer verbunden sein. Elektrokleinstfahrzeuge müssen daher die gleichen Sicherheitsanforderungen erfüllen wie vergleichbare Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Der Wunsch nach nachhaltiger und innovativer Mobilität darf nicht mit Abstrichen bei der Verkehrssicherheit zugunsten bestimmter Antriebsarten erkaufte werden.
 - d) Der Bundesrat hält es zudem für erforderlich, dass die Nutzer der Elektrokleinstfahrzeuge sicher davon Gebrauch machen können. Mit den neuen Fahrzeugen verbundene Unfälle könnten sonst schnell ein Hemmschuh für die weitere Entwicklung der E-Mobilität werden.
 - e) Der Bundesrat stellt fest, dass die 2018 veröffentlichte Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen zu Elektrokleinstfahrzeugen die Empfehlung enthält, nur Elektrokleinstfahrzeuge mit Haltegriff beziehungsweise Lenker für den öffentlichen Straßenverkehr zuzulassen, um ein Mindestniveau für die Sicherheit herzustellen. Die Überlegungen der Bundesregierung, Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenk- oder Haltestange über eine Ausnahmereordnung im öffentlichen Straßenraum für mindestens zwei bis drei Jahre zu testen, werden vom Bundesrat daher abgelehnt.
 - f) Der Bundesrat begrüßt es, dass eine wissenschaftliche Begleitung des Rechtssetzungsvorhabens vorgesehen ist. Er hält es für erforderlich, dass die Länder bei der Abstimmung des Konzepts und der Auswertung der Evaluierung eng einbezogen werden.
2. Die Bundesregierung wird gebeten, das Sinnbild des neuen Zusatzzeichens in § 10 Absatz 3 eKFV baldmöglichst in § 39 Absatz 7 Straßenverkehrs-Ordnung als Sinnbild für Elektrokleinstfahrzeuge aufzunehmen. Mithilfe dieses Sinnbildes würde es den Straßenverkehrsbehörden ermöglicht, durch Zeichen 314 „Parken“ in Kombination mit einem entsprechenden Zusatzzeichen bei Bedarf für Elektrokleinstfahrzeuge ebenso wie für Fahrräder gesonderte Parkflächen anzuordnen.

3. Die Bundesregierung wird gebeten, den Anwendungsbereich des Zusatzzeichens nach laufender Nummer 9.1 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Straßenverkehrs-Ordnung für die Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung so zu erweitern, dass es ohne zusätzliche Beschilderung auch für Elektrokleinstfahrzeuge gilt.
4. Der Bundesrat geht davon aus, dass es durch die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen auf Radverkehrswegen zu einer deutlichen Zunahme der Nutzung mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Bewegungsmustern kommt. Er bittet die Bundesregierung, bei der geplanten fahrradgerechten Überarbeitung der StVO und VwV-StVO sowie bei der Anpassung der Maße von Radwegen und Schutzstreifen in der Richtlinie für den Bau von Radwegen (ERA) die Anforderungen für Planung, Bau und Finanzierung entsprechend anzupassen.

Begründung:

zu Ziffer 2:

Nach den Erfahrungen in anderen Großstädten in Europa ist zu erwarten, dass wegen der möglicherweise großen Zahl in Verkehr gebrachter Elektrokleinstkraftfahrzeuge ein erhöhter Bedarf besteht, das Abstellen dieser Kraftfahrzeuge im Straßenverkehrsraum aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs straßenverkehrsbehördlich zu regeln.

zu Ziffer 3:

Es ist unter Verkehrssicherheitsaspekten vertretbar und erhöht die Attraktivität der Elektrokleinstfahrzeuge für ihre Nutzer, wenn mit ihnen auch Einbahnstraßen befahren werden dürfen, die für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung zugelassen sind.