

03.05.19

Empfehlungen
der Ausschüsse

Vk - AIS - FS - In - U

zu **Punkt ...** der 977. Sitzung des Bundesrates am 17. Mai 2019

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

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,

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

der **Ausschuss für Familie und Senioren (FS)** und

der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

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

AIS
FS
In

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 15. Lebensjahr vollendet haben.“

Begründung:

Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

vorgenommene Aufteilung der Elektrokleinstfahrzeuge in zwei Kategorien ist nicht sachgerecht. Die Verlagerung der Fahrzeuge bis 12 km/h, die ab dem vollendeten 12. Lebensjahr gefahren werden dürfen, auf die Gehwege und in die Fußgängerzonen führt zu nicht hinnehmbaren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Dort sind sie verpflichtet, Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Es ist nicht zu erwarten, dass Jugendliche sich an diese Regelung halten werden, wenn das Fahrzeug mehr als doppelt so schnell fährt. Eine Geschwindigkeit von 12 km/h ist vergleichbar mit einem sportlichen Jogging-Tempo. Die Besucher der Fußgängerzone dagegen flanieren und bummeln in aller Regel gemütlich in geringer Schrittgeschwindigkeit. Sinn und Zweck von Fußgängerzonen ist es, Passantinnen und Passanten ein Maximum an Bewegungsfreiheit zu ermöglichen und eine hohe Aufenthaltsqualität zu bieten, ohne dass dabei stets auf andere Verkehrsmittel geachtet werden muss (vergleiche König in: Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage 2019, § 2 Randnummer 29).

Zu berücksichtigen und zu sichern sind hier insbesondere die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, Senioren, blinden und sehbehinderten Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen. Fußgängerzonen stehen bisher daher ausschließlich Fußgängern offen, daneben auch solchen mit Krankenfahrstühlen, Rollstühlen, geführten Fahrrädern und „sonstigen Fortbewegungsmittel“ im Sinne des § 24 StVO. Alle anderen Fahrzeuge und Radfahrer sind daher bisher ausgeschlossen.

Auch die Nutzung von Gehwegen durch diese Fahrzeuge wird zu vielen Konflikten führen. Die Gehwege sind insbesondere in gewachsenen Stadtlagen häufig sehr schmal und werden von vielen Menschen frequentiert. Hinzu kommt, dass Gehwege häufig durch aufgesetztes Parken weiter verengt werden. Schon jetzt haben Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren große Schwierigkeiten, sich dort zu bewegen. Dies würde durch die vorgeschriebene Benutzung durch die Elektrokleinstfahrzeuge mit einer Breite von bis zu 70 cm noch einmal deutlich verschärft, ohne dass es dafür einen sachlichen Grund gibt. Zumindest ist in der Begründung der Verordnung nicht dargelegt worden, worauf diese Abweichung gegenüber dem ersten Entwurf beruht.

Ebensowenig ist dargelegt worden, warum das bisher vorgesehene Mindestalter für die Elektrokleinstfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit unter 20 km/h von 15 auf 14 Jahre gesenkt worden ist. Das Führen von solchen Fahrzeugen erfordert eine geistige Reife, die von der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) in der vom BMVI beauftragten Untersuchung zur Einführung von Elektrokleinstfahrzeugen mit 15 Jahren ermittelt wurde. Es handelt sich bei den Elektrokleinstfahrzeugen um am ehesten mit Mofa vergleichbaren Fahrzeugen. Selbst wenn der Bund in der aktuellen Fassung der Verordnung auf das Erfordernis einer Mofa Prüfbescheinigung verzichten will, gibt es keine Gründe von der Altersgrenze von 15 Jahren abzuweichen.

Die Studie der BASt rät auch von der allgemeinen Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr mit sehr niedrigen Geschwindigkeiten unter 6 km/h ab. Zur Begründung wird das Konfliktpotential mit anderen Verkehrsteilnehmern auf dem Radweg, aber auch auf dem Gehweg mit Fußgängern angeführt. Wenn in der Studie, auf deren Erkenntnisse

...

sich die Verordnung stützt, bereits bei Fahrzeugen unter 6 km/h ein Konfliktpotential auf Gehwegen gesehen wird, muss dies erst recht für Fahrzeuge bis 12 km/h gelten. Dies gilt umso mehr, als die Elektrokleinstfahrzeuge aufgrund ihres Antriebes auch nur sehr schwer akustisch wahrzunehmen sind.

Die Aufteilung in zwei Kategorien wird auch die Überwachung dieser Fahrzeuge deutlich erschweren. Auf den ersten Blick wird für die Ordnungsbehörden kaum erkennbar, um welche Kategorie es sich gerade handelt. Dies erschwert das gezielte Vorgehen und die Sanktionierung von Verstößen erheblich.

AIS
FS
In
Vk

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, 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 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 Widmungshöhe 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.

In
Vk

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.

Vk

4. Zu Artikel 1 § 10 Absatz 6 – neu –, § 14 Nummer 8, 9 und 10 – neu – eKFV und Artikel 4 Nummer 4 (Anlage laufende Nummer 238 und 238.1 BKatV)*

a) Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) In § 10 ist nach Absatz 5 folgender Absatz 6 anzufügen:

„(6) Die Straßenverkehrsbehörden können abweichend von den Absätzen 1 bis 4 das Befahren von baulich angelegten Radwegen, Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) verbieten. Ein allgemeines Verbot von allen Elektrokleinstfahrzeugen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens

* bei Annahme mit Ziffer 2 und Ziffer 11 redaktionell anzupassen



„keine Elektrokleinstfahrzeuge“

bekanntgegeben werden.‘

bb) § 14 ist wie folgt zu ändern:

aaa) In Nummer 8 ist das Wort „oder“ durch ein Komma zu ersetzen.

bbb) In Nummer 9 ist der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ zu ersetzen.

ccc) Folgende Nummer 10 ist anzufügen:

„10. entgegen § 10 Absatz 6 das durch das Zusatzzeichen „keine Elektrokleinstfahrzeuge“ angeordnete Verkehrsverbot nicht beachtet.‘

b) In Artikel 4 Nummer 4 sind in den laufenden Nummern 238 und 238.1 in der Spalte „Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)“ jeweils nach der Angabe „Absatz 4 Satz 1“ ein Komma und die Angabe „Absatz 6“ einzufügen.

Begründung:

Die Regelung erlaubt den Straßenverkehrsbehörden dort, wo infolge örtlicher Gegebenheiten eine Nutzung der Verkehrsflächen durch Elektrokleinstfahrzeuge unverhältnismäßige Gefahrenlagen schafft, diese Nutzung durch Anordnung eines neuen Zusatzzeichens zu verbieten.

...

AIS
FS
In
Vk

5. 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.

In
Vk

6. 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.

AIS
FS
In
Vk

7. 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.

AIS
FS
In
Vk

8. 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.

AIS
FS
In
Vk

9. 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.

* setzt Annahme von Ziffer 2 voraus

- 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.

Vk 10. 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.

AIS
FS
In
Vk 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.

* setzt Annahme von Ziffer 2 voraus

- 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.

B

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und

der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat ferner, folgende EntschlieÙung zu fassen:

- Vk 12. 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.

Vk [] = 13. [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.]

Vk [] = 14. [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 Ausnahmerechtsverordnung 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.

In
Vk 15. Die Bundesregierung wird gebeten, das Sinnbild des neuen Zusatzzeichens in § 10 Absatz 5 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.

...

Begründung:

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

In
Vk

16. 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 Elektrokraftfahrzeuge gilt.

Begründung:

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

C

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat von einer Empfehlung an das Plenum abgesehen.