

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Digitales und 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 werden punktuelle Anpassungen in der eKFV für notwendig erachtet. Diese werden mit der vorliegenden Änderungsverordnung umgesetzt. Neben Änderungen bezogen auf die technischen Anforderungen der Fahrzeuge, bspw. einer verpflichtenden Ausstattung der einspurigen Fahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern), einer Anpassung der Sicherheitsanforderung der Batterien nach DIN EN 17128 (PLEV-Norm) und einer Erweiterung der fahrdynamischen Prüfungen werden insbesondere die verhaltensrechtlichen Regelungen für Elektrokleinstfahrzeuge 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. Darüber hinaus könnte eine mögliche Harmonisierung der technischen Anforderungen an die Fahrzeuge auf EU-Ebene abgewartet werden, die die jetzigen nationalen technischen Vorschriften obsolet machen würden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürger

Für die Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft erhöht sich der jährlichen Erfüllungsaufwands um rund 39 Tsd. Euro. Insgesamt entsteht einmaliger Aufwand der Kategorie Einmalige Informationspflicht von rund 475 Tsd. Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

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 12 Tsd. Euro beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Dem einmaligen Erfüllungsaufwand stehen allerdings Gebühreneinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Für die Länder (inkl. Kommunen) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Die Gebühreneinnahmen des KBA betragen durch die Gebührenzahlungen einmalig ca. 18 Tsd. Euro.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, Nummer 5 Buchstabe a, Nummer 6 und Nummer 11, § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), die zuletzt durch Artikel 1 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden sind, verordnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr:

Artikel 1

Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die zuletzt durch Artikel 9 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Wörter „nicht weniger als 6 km/h“ werden durch die Wörter „mehr als 6 km/h“ ersetzt.
 - b) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Haltestange“ die Wörter „mit einer Länge“ eingefügt.
2. § 2 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. es entsprechend der Anlage 1 dieser Verordnung mit einer Fahrzeug-Identifizierungsnummer sowie einem Fabrikschild gekennzeichnet ist und“
 - b) In Nummer 4 Buchstabe b werden die Wörter „und Absatz 3“ durch die Wörter „, Absatz 3 und Absatz 4 Satz 1“ ersetzt.
3. § 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ein drei- oder mehradriges 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.“

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

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Zwei- oder mehrachsige Fahrzeuge müssen mit einer voneinander unabhängigen Vorderrad- und Hinterradbremse ausgestattet sein.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Ein Elektrokleinstfahrzeug muss mit lichttechnischen Einrichtungen ausgerüstet sein“ durch die Wörter „An einem Elektrokleinstfahrzeug dürfen nur die vorgeschriebenen und die für zulässig erklärten lichttechnischen Einrichtungen angebracht und verwendet werden“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird aufgehoben.

cc) In Satz 3 werden nach dem Wort „Mittel“ die Wörter „sowie außenwirksame Anlagen zur variablen oder dynamischen optischen Anzeige, wenn diese selbst leuchten oder von hinten beleuchtet sind“ eingefügt.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Bei einspurigen Elektrokleinstfahrzeugen ist die Ausrüstung mit nach vorne und nach hinten wirkenden Fahrtrichtungsanzeigern entsprechend § 67 Absatz 5 Satz 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschrieben, bei mehrspurigen Elektrokleinstfahrzeugen ist diese zulässig.“

bb) In Satz 2 Nummer 4 werden die folgenden Nummer 5, 6 und 7 angefügt:

„5. dürfen auch 2 zusätzliche hintere Fahrtrichtungsanzeiger montiert werden, falls Fahrtrichtungsanzeiger an Lenkerenden montiert sind.

6. Die Wirksamkeit der Fahrtrichtungsanzeiger muss dem Elektrokleinstfahrzeug Führenden optisch und akustisch sinnfällig angezeigt werden.

7. Im Falle eines Fahrtrichtungsanzeigers im Lenkerende, muss mit angemessenen Maßnahmen das Verdecken mit der Hand verhindert werden.“

c) Nach Absatz 4 wird folgender 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 im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden dazu bekannt gemachten Technischen Anforderungen.“

5. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird durch folgenden Satz ersetzt:

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

b) nach Satz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Radlaufglocken, Sirenen oder andere akustische Signalgeber und akustische Fahrzeug-Warnsysteme, die mit der Regelung Nr. 138 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) — Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung geräuscharmer Straßenfahrzeuge hinsichtlich ihrer verringerten Hörbarkeit (ABl. L 9 vom 13.1.2017, S. 33) vergleichbar sind, sind nicht zulässig.“

6. § 7 wird wie folgt geändert:

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

b) In Nummer 2 werden die Wörter „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 Wörter „UN-Regelung Nr. 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 8 werden die Wörter „des Kapitels 4.2.3 der DIN EN 15194:2018-11“ durch die Wörter „der Kapitel 6.1, 6.3, 6.4, 10 und 11 der DIN EN 17128:2021-01“ ersetzt.

d) In Nummer 9 ist der Punkt am Ende durch ein Komma zu ersetzen.

e) Nach Nummer 9 werden folgende Nummern 10 und 11 eingefügt:

„10. bei nicht selbstbalancierenden Fahrzeugen bei Ausfall der Spannungsversorgung unabhängig von der Spannungsversorgung bremsen oder mit einem Verzögerungswert von mindestens $1,54 \text{ m/s}^2$ zum Stillstand abbremsen können,

11. bei einspurigen Fahrzeugen mit einem Ständer ausgerüstet sein, bei dem die Prüfverfahren und Anforderungen des Anhang XVI der delegierten 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 wurde, in der jeweils geltenden Fassung, durchzuführen und zu überprüfen sind. Bei der Tabelle 14-1 kommen die Werte für ein Kleinkraftrad zur Anwendung.“

7. §§ 9 bis 13 werden aufgehoben.

8. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 5 bis 9 werden aufgehoben.

b) Nach Nummer 4 werden folgende Nummern 10 und 11 eingefügt:

„10. entgegen § 14a Absatz 3 vollziehbaren Auflagen nicht nachkommt, unter denen eine Ausnahmegenehmigung erteilt worden ist oder

11. gegen die Vorschrift des § 14a Absatz 4 über die Mitführung oder Aufbewahrung sowie die Aushändigung von Urkunden über Ausnahmegenehmigungen verstößt.“

9. Nach § 14 wird folgender § 14a eingefügt:

„§ 14a

Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte

(1) Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte können genehmigen

1. die höheren Verwaltungsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller,
 2. die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen von allen Vorschriften dieser Verordnung in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller; sofern die Ausnahmen erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet anderer Länder haben, ergeht die Entscheidung im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden dieser Länder,
 3. das Bundesministerium für Digitales und Verkehr von allen Vorschriften dieser Verordnung, sofern nicht die Landesbehörden nach den Nummern 1 und 2 zuständig sind – allgemeine Ausnahmen ordnet es durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhören der zuständigen obersten Landesbehörden an –,
 4. das Kraftfahrt-Bundesamt mit Ermächtigung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bei Erteilung oder in Ergänzung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis,
 5. das Kraftfahrt-Bundesamt für solche Lagerfahrzeuge, für die durch Inkrafttreten neuer oder geänderter Vorschriften die Allgemeine Betriebserlaubnis nicht mehr gilt. In diesem Fall hat der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis beim Kraftfahrt-Bundesamt einen Antrag unter Beifügung folgender Angaben zu stellen:
 - a) Nummer der Allgemeinen Betriebserlaubnis mit Angabe des Typs und der betroffenen Ausführung(en),
 - b) genaue Beschreibung der Abweichungen von den neuen oder geänderten Vorschriften,
 - c) Gründe, aus denen ersichtlich ist, warum die Lagerfahrzeuge die neuen oder geänderten Vorschriften nicht erfüllen können,
 - d) Anzahl der betroffenen Fahrzeuge mit Angabe der Fahrzeugidentifizierungsnummern oder -Bereiche, gegebenenfalls mit Nennung der Typ- und/oder Ausführungs-Schlüsselnummern,
 - e) Bestätigung, dass die Lagerfahrzeuge die bis zum Inkrafttreten der neuen oder geänderten Vorschriften geltenden Vorschriften vollständig erfüllen,
 - f) Bestätigung, dass die unter Buchstabe d aufgeführten Fahrzeuge sich in Deutschland oder in einem dem Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens benannten Lager befinden.
- (2) Der örtliche Geltungsbereich jeder Ausnahme ist festzulegen.

(3) Die Genehmigung von Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung kann mit Auflagen verbunden werden; der Betroffene hat den Auflagen nachzukommen.

(4) Durch Verwaltungsakt für ein Fahrzeug genehmigte Ausnahmen von den Bau- oder Betriebsvorschriften sind vom Fahrzeugführer durch eine Urkunde nachzuweisen, die bei Fahrten mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen ist.

(5) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass abweichend von Absatz 1 Nummer 1 anstelle der höheren Verwaltungsbehörden und abweichend von Absatz 2 anstelle der obersten Straßenbaubehörden andere Behörden zuständig sind. Sie können diese Ermächtigung auf oberste Landesbehörden übertragen.“

10. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für Elektrokleinstfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2027 erstmals in den Verkehr gekommen sind, kann der § 4, § 5 Absatz 4 Satz 1 und § 7 in der vor dem 1. April 2025 geltenden Fassung weiter angewendet werden.“

b) Absatz 4 wird aufgehoben.

11. Die Anlage (zu § 7 Nummer 1) wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.7 der Anlage wird wie folgt gefasst:

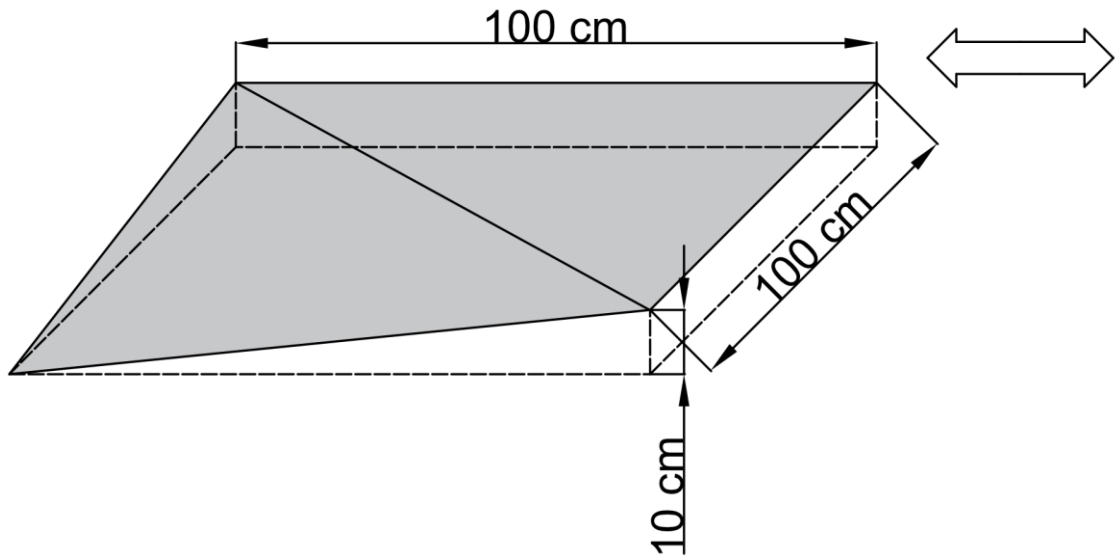
„1.7 Die Prüfungen sind mit dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges durchzuführen.“

b) Nach 2.2.5 wird folgende Nummer 2.2.6 angefügt:

„2.2.6 Die Messungen werden unter Nassbedingungen wiederholt.“

c) Die Abbildung in Nummer 2.3.6.1 wird durch folgende Abbildung ersetzt:

Fahrtrichtung

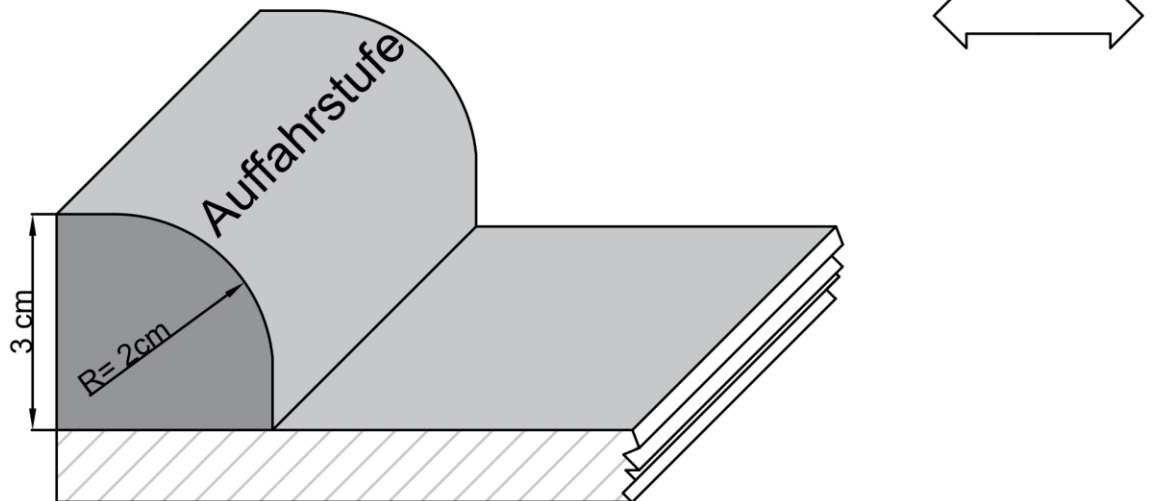


“

d) Die Abbildung in Nummer 2.3.7.1 wird durch folgende Abbildung ersetzt:

”

Fahrtrichtung



“

- e) In Nummer 2.3.7.2 werden nach dem Wort „aufwärts“ die Wörter „und abwärts“ eingefügt.
- f) In der Überschrift der Anlage wird das Wort „Anlage“ durch die Angabe „Anlage 2“ ersetzt.

12. Der Anlage 2 wird folgende Anlage 1 vorangestellt:

„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, die in dieser Anlage beschrieben werden. Das Schild und die FIN sind vom Hersteller des Fahrzeugs anzubringen.

1.1.2 Das vorgeschriebene Fabrikschild entspricht einer der folgenden Möglichkeiten:

a) einer rechteckigen Metalltafel oder

b) einem rechteckigen selbstklebenden Etikett.

1.1.3 Metallschilder sind zu vernieten oder in vergleichbarer Weise zu befestigen.

1.1.4 Etiketten müssen manipulations- und fälschungssicher sowie so beschaffen sein, dass sie nicht unbeschädigt entfernt werden können.

1.2 Schriftzeichen

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 Symbole/Zeichen verwendet werden: „*“ (Sternchen-Symbol), „&“ (und-Zeichen), „-“ (Bindestrich oder Minus-Zeichen) und „'“ (Apostroph-Zeichen).

1.3 Mindesthöhe von Buchstaben und Zeichen

1.3.1 Direkt auf dem Fahrgestell, Rahmen oder einem ähnlichen Fahrzeugteil angebrachte Zeichen müssen eine Mindesthöhe von 4,0 mm aufweisen.

1.3.2 Auf dem Fabrikschild angebrachte Zeichen müssen eine Mindesthöhe von 2,0 mm aufweisen.

2. Fabrikschild

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

2.1.1 Die Angaben auf dem Schild müssen deutlich lesbar und dauerhaft sein und die nachstehenden Informationen in der unten stehenden Reihenfolge und möglichst auf derselben Zeile enthalten:

a) Hersteller des Fahrzeugs;

b) als Fahrzeugtyp muss auf dem Fabrikschild „Elektrokleinstfahrzeug“ angegeben sein;

c) Baujahr;

- d) Fahrzeug-Identifizierungsnummer; diese besteht aus einer strukturierten Zeichenkombination gemäß den Anforderungen in Abschnitt 3 dieser Anlage;
- e) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit;
- f) Genehmigungsnummer der Allgemeinen Betriebserlaubnis oder der Einzelbetriebs-erlaubnis für das Fahrzeug.

2.1.2 Der Hersteller kann unter oder seitlich des Fabriksschildes zusätzliche Angaben machen, die außerhalb eines deutlich markierten Rechtecks liegen müssen, in dem sich ausschließlich die in dem Abschnitt 2.1.1 vorgeschriebenen Angaben befinden.

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 Fabriksschild sowie auf dem Fahrgestell, Rahmen oder einem ähnlichen Fahrzeugteil anzubringen, wenn das Fahrzeug die Fertigungsstraße verlässt.

3.1.4 Sie 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.

3.1.6 Zum Zeitpunkt der Typgenehmigung muss nicht geprüft werden, ob der Hersteller Maßnahmen getroffen hat, um die Rückverfolgbarkeit des Fahrzeugs gemäß Nummer 3.1.5 sicherzustellen.

3.2 Zusammensetzung der FIN

3.2.1 Die FIN setzt sich aus dem folgenden drei Gruppen zusammen:

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

3.2.2 Die erste Gruppe, WMI, muss aus einem Code bestehen, der dem Fahrzeughersteller zugeteilt wird, damit er identifiziert werden kann.

3.2.2.1 Der Code muss aus drei alphanumerischen Zeichen bestehen, die dem Hersteller von der zuständigen Behörde des Landes zugeteilt werden, in dem er seinen Hauptgeschäftssitz hat.

3.2.2.2 Die zuständige Behörde muss sich dabei nach dem internationalen System gemäß der ISO 3780:2009-10⁴⁾ richten.

3.2.2.3 Wenn der Hersteller weltweit jährlich weniger als 150 Fahrzeuge herstellt, muss das dritte Zeichen immer eine „9“ sein. Zur Identifizierung solcher Hersteller vergibt die zuständige Behörde nach Nummer 3.2.2.2 das 3., 4. und 5. Zeichen der VIS.

3.2.2.4 Wenn der Hersteller über keine WMI verfügt, wird auf die erste Gruppe verzichtet und die FIN besteht dann aus 14 Stellen. Zur Identifizierung solcher Hersteller wird für das 3., 4., 5. und 6. Zeichen der VDS die nationale Herstellerschlüsselnummer verwendet.

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

3.2.3 Die VDS-Nummer 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 gesetzlich vorgeschriebenen sechs Stellen erreicht werden.

3.2.4 Die VIS-Nummer muss aus acht 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 Die VDS- und die VIS-Nummer müssen den Anforderungen der ISO 3779:2009-10⁵⁾ entsprechen.

3.2.6 Zwischen den Zeichen dürfen keine Zwischenräume 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.

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

4.1.1 die eingeschlagene oder eingeprägte Fahrzeug-Identifizierungsnummer dauerhaft so zu durchkreuzen, dass sie lesbar bleibt,

⁴⁾ Die Norm „ISO 3780:2009-10 Straßenfahrzeuge - Weltherstellerkennung (WMI)-Code“ ist beim Beuth Verlag GmbH, Berlin, zu beziehen.

⁵⁾ Die Norm „ISO 3779:2009-10 Straßenfahrzeuge - Fahrzeugidentifizierungsnummer (VIN) - Inhalt und Aufbau“ ist beim Beuth Verlag GmbH, Berlin, zu beziehen.

4.1.2 die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des Fahrzeugs, an dem der Rahmen oder Teil wiederverwendet wird, neben der durchkreuzten Nummer einzuschlagen oder einzuprägen und

4.1.3 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.

4.2 4.1.3 ist entsprechend anzuwenden, wenn nach dem Austausch die Fahrzeug-Identifizierungsnummer in einen Rahmen oder einen ihn ersetzenden Teil eingeschlagen oder eingeprägt wird, der noch keine Fahrzeug-Identifizierungsnummer trägt.“

Artikel 2

Änderung Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 28. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 236) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der laufenden Nummer 3.4 werden in der Spalte „Tatbestand“ nach dem Wort „Radfahrer“ die Wörter „oder Fahrer eines Elektrokleinstfahrzeugs“ hinzugefügt.
2. In der laufenden Nummer 7 wird die Spalte „Tatbestand“ wie folgt neu gefasst:
„Beim Radfahren oder Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs“
3. In der laufenden Nummer 38 werden in der Spalte „Tatbestand“ nach dem Wort „Fahrrad“ die Wörter „oder Elektrokleinstfahrzeug“ hinzugefügt.
4. In der laufenden Nummer 139.2 werden in der Spalte „Tatbestand“ nach dem Wort „Radfahrer“ die Wörter „oder Fahrer eines Elektrokleinstfahrzeugs“ hinzugefügt.
5. In der laufenden Nummer 141.4 werden in der Spalte „Tatbestand“ nach dem Wort „Radfahrer“ die Wörter „oder Fahrer eines Elektrokleinstfahrzeugs“ hinzugefügt.
6. In der laufenden Nummer 143 werden in der Spalte „Tatbestand“ nach dem Wort „Radfahren“ die Wörter „oder Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs“ hinzugefügt.
7. Nach der laufenden Nummer 237b werden die Zwischenüberschrift „Verhaltensrechtliche Anforderungen“ und die laufenden Nummern 238, 238.1, 238.2, 238.3, 238a, 238a.1, 238a.2, 238a.3 aufgehoben.
8. Nach der laufenden Nummer 237b werden folgende laufende Nummern 238b bis 238f eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„ Personenbeförderung und Anhängerbetrieb			
238b	Gegen die Vorschrift über die Mitnahme von Personen bei Elektrokleinstfahrzeugen verstoßen	§ 8 § 14 eKFV Nummer 4	25 €

Lfd. Nr.	Tatbestand	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
238c	Gegen die Vorschrift über die Mitnahme von Anhängern bei Elektrokleinstfahrzeugen verstoßen	§ 8 § 14 eKFV Nummer 4	25 €
Auflagen bei Ausnahmegenehmigungen			
238d	Als Fahrzeugführer, ohne Halter zu sein, einer vollziehbaren Auflage einer Ausnahmegenehmigung nicht nachgekommen	§ 14a Absatz 3 § 14 Absatz 1 Nummer 10	15 €
238e	Als Halter einer vollziehbaren Auflage einer Ausnahmegenehmigung nicht nachgekommen	§ 14a Absatz 3 § 14 Absatz 1 Nummer 10	70 €
Ausnahmen			
238f	Urkunde über eine Ausnahmegenehmigung nicht mitgeführt	§ 14a Absatz 4 § 14 Absatz 1 Nummer 11	10 €

9. In der laufenden Nummer 244 werden in der Spalte „Tatbestand“ nach dem Wort „Kraftfahrzeugs“ die Wörter „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ eingefügt.
10. In der laufenden Nummer 245 werden in der Spalte „Tatbestand“ nach den Wörtern „zu Fuß gehen“ die Wörter „, Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs“ eingefügt.
11. In der laufenden Nummer 246.4 werden in der Spalte „Tatbestand“ nach dem Wort „Radfahren“ die Wörter „oder Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung der der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 236) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3a Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 5 ist das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen.
 - bb) In Nummer 6 ist der Punkt am Ende durch das Wort „und“ zu ersetzen.
 - cc) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:

„7. Elektrokleinstfahrzeuge.“
 - b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrrädern“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
 - bb) In Satz 5 werden nach dem Wort „Rad“ die Wörter „oder Elektrokleinstfahrzeug“ eingefügt.
2. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4 Satz 3 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ die Wörter „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ eingefügt.
 - b) In Absatz 4 Satz 4 werden nach dem Wort „Rad Fahrende“ die Wörter „oder Elektrokleinstfahrzeug Führende“ eingefügt.
 - c) In Absatz 8 werden nach den Wörtern „Rad Fahrende“ die Wörter „, Elektrokleinstfahrzeug Führende“ eingefügt.
3. In § 7 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeuge“ die Wörter „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ eingefügt.
4. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrrad“ die Wörter „oder Elektrokleinstfahrzeug“ eingefügt.
 - b) In Absatz 6 werden nach dem Wort „Radverkehr“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeugen“ eingefügt.
5. Nach § 12 Absatz 6 wird folgender Absatz 7 eingefügt:
- „(7) Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen gelten die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend.“
6. In § 17 Absatz 4 Satz 4 wird vor dem Wort „Krankenfahrstühle“ das Wort „Elektrokleinstfahrzeuge, “ eingefügt.
7. § 23 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 wird nach dem Wort „Krafträder“ das Wort „, Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
 - b) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrrad“ die Wörter „, ein Elektrokleinstfahrzeug“ eingefügt.
8. § 37 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 1 Satz 9 werden nach dem Wort „Radverkehr“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
 - b) Nummer 1 Satz 11 wird wie folgt gefasst:

„Soweit der Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten haben, dürfen Rad Fahrende und Elektrokleinstfahrzeug Führende auch aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen.“
 - c) In Nummer 4 Satz 2 wird nach dem Wort „Fahrräder“ das Wort „, Elektrokleinstfahrzeuge“ eingefügt.
 - d) In Nummer 5 Satz 1 werden nach dem Wort „Rad Fahrende“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeug Führende“ eingefügt.
 - e) In Nummer 5 Satz 2 werden nach dem Wort „Rad Fahrende“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeug Führende“ eingefügt.

- f) In Nummer 6 Satz 1 werden nach dem Wort „Rad“ die Wörter „oder Elektrokleinstfahrzeug“ eingefügt.
- g) Nummer 6 Satz 3 wird gestrichen.
9. § 39 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 7 werden die Wörter „Elektrokleinstfahrzeug im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)“ durch das Wort „Elektrokleinstfahrzeuge“ ersetzt.
- b) Nach Absatz 7 wird folgender 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.“
10. Die Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 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 werden jeweils die Wörter „im Sinne der eKFV“ gestrichen.
- b) Die Erläuterung der laufenden Nummer 9.1 Spalte 3 wird wie folgt gefasst:
- „Das Zusatzzeichen zeigt an, dass Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge in der Gegenrichtung zugelassen sind. Beim Vorbeifahren an einer für den gegenläufigen Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge 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 Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge. Mündet eine Einbahnstraße für den gegenläufig zugelassenen Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge in eine Vorfahrtstraße, steht für den aus der Einbahnstraße ausfahrenden Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge das Zeichen 205.“
- c) Die laufende Nummer 16 Spalte 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. Der Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen nicht die Fahrbahn, sondern müssen den Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).“
- bb) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
- „3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge Rücksicht nehmen und der andere Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge anpassen.“
- d) Die laufende Nummer 19 Spalte 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. Der Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen nicht die Fahrbahn, sondern müssen den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).“

- bb) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
 - „3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgänger- und Radverkehr sowie Elektrokraftfahrzeuge Rücksicht nehmen.“
- cc) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:
 - „4. Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen.“
- dd) Die bisherige Nummer 4 wird Nummer 5.
- e) Die laufende Nummer 20 Spalte 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
 - „1. Der Radverkehr und Elektrokraftfahrzeuge dürfen nicht die Fahrbahn, sondern müssen den Radweg des getrennten Rad- und Gehwegs benutzen (Radwegbenutzungspflicht).“
 - bb) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Radverkehr“ die Wörter „und Elektrokraftfahrzeuge“ eingefügt.
 - cc) In Nummer 4 werden in Satz 1 und Satz 2 werden nach dem Wort „Radverkehr“ die Wörter „und Elektrokraftfahrzeuge“ eingefügt.
- f) Die laufende Nummer 23 Spalte 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 Satz 1 werden die Wörter „im Sinne der eKFV“ gestrichen.
 - bb) In Nummer 2 wird der Satz 2 wie folgt gefasst:
 - „Der Radverkehr und Elektrokraftfahrzeuge dürfen weder gefährdet noch behindert werden.“
 - cc) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Fahrrädern“ die Wörter „und Elektrokraftfahrzeugen“ einzufügen.
- g) Die laufende Nummer 24.1 Spalte 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 Satz 1 werden die Wörter „im Sinne der eKFV“ gestrichen.
 - bb) Nummer 2 Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - „Der Radverkehr und Elektrokraftfahrzeuge dürfen weder gefährdet noch behindert werden.“
 - cc) In Nummer 3 werden die Wörter „im Sinne der eKFV“ gestrichen.
- h) In der laufenden Nummer 25 Spalte 3 Nummer 2 wird nach dem Wort „Fahrrädern“ das Wort „, Elektrokraftfahrzeugen“ eingefügt.
- i) In der laufenden Nummer 28 Spalte 3 Nummer 2 wird nach dem Wort „Kraftfahrzeuge“ das Wort „, Elektrokraftfahrzeuge“ eingefügt.

- j) In der laufenden Nummer 29 Spalte 3 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeuge“ die Wörter „. Ausgenommen sind Elektrokleinstfahrzeuge.“ eingefügt.
 - k) In der laufenden Nummer 31 Spalte 3 werden die Wörter „im Sinne der eKFV“ gestrichen.
 - l) In der laufenden Nummer 34 Spalte 3 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeuge“ die Wörter „. Ausgenommen sind Elektrokleinstfahrzeuge.“ eingefügt.
 - m) In der laufenden Nummer 41.1 Spalte 3 werden die Wörter „im Sinne der eKFV“ gestrichen.
 - n) In der laufenden Nummer „Zu 53, 54 und 54.4“ Spalte 3 wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Die nachfolgenden Zeichen 276 und 277 verbieten Kraftfahrzeugen, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeugen, das Überholen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeugen, und Krafträdern mit Beiwagen.“
 - o) In der laufenden Nummer 54.4 Spalte 3 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeug“ die Wörter „, ausgenommen Elektrokleinstfahrzeuge,“ angefügt.
11. In der Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 wird die laufende Nummer 22 Spalte 3 wie folgt geändert:
- a) Nummer 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Der Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeug Führende dürfen dabei nicht gefährdet werden.“
 - b) Nach Nummer 2 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Satz 1 gilt nicht für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge.“
 - c) In Nummer 3 Satz 2 werden die Wörter „im Sinne der eKFV“ gestrichen.

Artikel 4

Inkrafttreten

- (1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. April 2025 in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 7, Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a, Artikel 2 Nummer 1 bis 7 und Artikel 3 treten am 1. April 2026 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

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 werden punktuelle Anpassungen bezogen auf die technischen Anforderungen der Fahrzeuge in der eKFV für notwendig erachtet. Diese werden mit der vorliegenden Änderungsverordnung umgesetzt. Das beinhaltet bspw. eine verpflichtende Ausstattung der einspurigen Fahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern), eine Anpassung der Sicherheitsanforderung der Batterien nach DIN EN 17128 (PLEV-Norm) 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 den Radverkehr und denen für Elektrokleinstfahrzeugen. 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. Alternativen

Keine Überarbeitung der eKFV. Darüber hinaus könnte eine mögliche Harmonisierung der technischen Anforderungen an die Fahrzeuge auf EU-Ebene abgewartet werden, die die jetzigen nationalen technischen Vorschriften obsolet machen würden.

IV. Regelungskompetenz

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

V. 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.

VI. 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 475 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 68,40 Euro des Wirtschaftszweiges M Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen mit 250 und mehr Beschäftigten – Qualifikationsniveau hoch – entsprechend der Lohnkostentabellen 2021 zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes festgelegt.

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

Ab 01.01.2027 müssen bei eKF, die drei- oder mehrrädriig 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 dreirädriigen 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 mehrrädriig) notwendig wäre, so würden Mehrkosten von 68 € 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	68,40	68,40

Vorgabe 2 (Weitere Vorgabe): Zwei- oder 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 01.01.2027 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 Fahrzeugs 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 6.840 € 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	68,40		6.840	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				6.840	

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

Ab dem 01.01.2027 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 15194 (Pedelec-Norm) Kapitels 4.2.3.

Die Anforderungen stützen sich auf eine DIN-Norm, die seit Januar 2021 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.

Erwartet wird eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der Prüfung von 20.520 €, 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	68,40		20.520	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				20.520	

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 01.01.2027 müssen eKF, die erstmals in den Verkehr kommen, mit einem Ständer ausgerüstet sein, der 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 3.420 € 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	68,40		3.420	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				3.420	

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

Ab dem 01.01.2027 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 8.550 € angenommen, da nach Einschätzung des TÜV-Verbandes (Befragung von Experten) durch die Prüfung mit einmaliger Benetzung mit Wasser des Fahrbahnbelages 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	68,40		8.550	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				8.550	

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 01.01.2027 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 475 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	68,40	7.100	119.700	355.000
Erfüllungsaufwands (in Euro)				474.700	

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. 12 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	46,50		11.858	
Erfüllungsaufwands (in Euro)				11.858	

Für die Länder (inkl. Kommunen) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

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 Gebühreneinzahlungen 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.

VII. 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 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

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

Zwei- oder mehrachsige 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.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Klarstellung, dass an einem Elektrokleinstfahrzeug 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 Elektrokleinstfahrzeugen standardmäßig eine konforme Beleuchtung fest angebracht ist. 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 Elektrokleinstfahrzeugen aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zulässig sein.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Mit der verpflichtenden Einführung von Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern) bei einspurigen Fahrzeugen 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 c

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

Zu Nummer 5

Klarstellung, dass Radlaufglocken, Sirenen oder andere akustische Signalgeber bei Elektrokleinstfahrzeugen nicht zulässig sind. Zudem sind auch akustische Fahrzeug-warnsysteme 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 6

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

Mit der Ausgabe der DIN EN 17128 im Januar 2021 für persönliche leichte Elektrofahrzeuge kann nun auf diese Norm bei den Sicherheitsanforderungen für die Batterien verwiesen werden und der Verweis auf die DIN EN 15194 für elektromotorisch unterstützte Räder wird obsolet.

Zu Buchstabe d

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

Zu Buchstabe e

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 auch mit Nummer 11 Anforderungen an einen Ständer definiert, um die Standsicherheit im abgestellten Zustand bei einspurigen Fahrzeugen zu gewährleisten.

Zu Nummer 7

Die StVO hat den grundsätzlichen Anspruch, das Verhaltensrecht im Straßenverkehr möglichst abschließend zu regeln. Der aktuelle verhaltensrechtliche Rahmen für Elektrokleinfahrzeuge 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 8

Zu Buchstabe a

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 Buchstabe b

Einfügung der neuen Nummern 10 und 11 zur Normierung des Ordnungswidrigkeitstatbestandes zur Ahndung der Missachtung von Auflagen bei einer Ausnahmegenehmigung und des Verstoßes aufgrund einer nicht ausgehändigten Ausnahmegenehmigung.

Zu Nummer 9

Bei Inkrafttreten der eKFV sollten über den Zeitraum der Evaluierung die gleichen Anforderungen an die Fahrzeuge zur besseren Vergleichbarkeit gestellt werden. Mit dieser Vorschrift soll es nun ermöglicht werden, lokal begrenzt und wissenschaftlich begleitet neue Techniken oder neue Konzepte im Anwendungsbereich zu erproben.

Zu Nummer 10

Streichung und Ersetzung mit neuer Übergangsregelung, da die Evaluierung der eKFV abgeschlossen ist und ausgewählte neue Regelungen erst bei Fahrzeugen ab dem 1. Januar 2027 in Kraft treten sollen.

Zu Nummer 11

Zu Buchstabe a

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

Zu Buchstabe b

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

Zu Buchstabe c

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

Zu Buchstabe d

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

Zu Buchstabe e

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

Zu Buchstabe f

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 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 Artikel 2 (Änderung Bußgeldkatalog-Verordnung)

Zu Nummer 1 bis 7

Mit der Angleichung der verhaltensrechtlichen Regeln an den Radverkehr werden auch die Tatbestände in der Bußgeldkatalog-Verordnung angeglichen. Die bisher gesonderten Tatbestände werden obsolet und können aufgehoben werden.

Zu Nummer 8

Bei der Mitnahme von Personen oder Anhänger kann sich bei Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts der Bremsweg aufgrund der Überladung verlängern. Um dies zu verhindern, sollen die neuen Nummern 238b und 238c eingefügt werden.

Für die Ahndung des Verstoßes bei nicht mitgeführter Ausnahmegenehmigung oder befolgter Auflagen werden die neuen Nummern 238d bis 238f eingeführt.

Zu Nummer 9 bis 11

Mit der Angleichung der verhaltensrechtlichen Regeln an den Radverkehr werden auch die Tatbestände in der Bußgeldkatalog-Verordnung angeglichen.

Zu Artikel 3 (Änderung der 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 Elektrokraftfahrzeugen.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Die bisher – abgesehen von Fahrradzonen – strengeren Vorschriften für das Nebeneinanderfahren mit Elektrokraftfahrzeugen 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

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 Buchstabe b

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

Zu Buchstabe c

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 Regelung des § 11 Absatz 5 der eKFV wird als neuer § 12 Absatz 7 in die StVO überführt. Die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze für das nicht behindernde Parken von Fahrrädern auf Gehwegen gelten dadurch wie bisher für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend.

Zu Nummer 6

Klarstellung, dass bei Elektrokleinstfahrzeugen auch diese Regelung gilt.

Zu Nummer 7

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 für den Radverkehr integriert.

Zu Nummer 8

Zu Buchstabe a bis f

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

Zu Buchstabe g

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

Zu Nummer 9

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 10

Zu Buchstabe a

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

Zu Buchstabe b und 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.

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 9 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 und o

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 Nummer 11

Zur Verbesserung der Lesbarkeit entfällt der Zusatz „im Sinne der eKFV“ und es erfolgt die Klarstellung, dass auch Elektrokleinstfahrzeug 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 vorgesehen.