

**Stellungnahme des Deutschen Blinden- und
Sehbehindertenverbandes e. V. (DBSV) zur Verordnung
über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am
Straßenverkehr und zur Änderung weiterer
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
(Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV)
- Bundesratsdrucksache 158/19**

Deutschland hat sich dazu verpflichtet, Menschen mit Behinderungen die volle, wirksame und gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Die selbstbestimmte und barrierefreie Mobilität im Straßenraum ist Grundvoraussetzung für Teilhabe. Egal ob man Einkäufe erledigen, einen Arzt aufsuchen, Freunde treffen, zur Arbeitsstelle gelangen oder eine Kulturveranstaltung besuchen möchte, muss man sich fortbewegen. Durch zunehmend barrierefrei gestaltete bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentliche Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel unterstützt Deutschland die Mobilität von Menschen mit Behinderungen, was wir positiv würdigen.

Neu im Straßenraum zugelassen werden sollen Elektrokleinstfahrzeuge (eKF), die das Potential bieten können, den Pkw-Verkehr zugunsten des ÖPNV zu reduzieren. Allerdings ist es erforderlich, den Interessenkonflikten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer bei der sicheren und gleichberechtigten Nutzung des Straßenraums zu begegnen. Das schließt die Belange von Menschen mit Behinderungen zwingend ein.

Nach WHO-Zahlen gibt es ca. 1,2 Mio. blinde und sehbehinderte Menschen in Deutschland. Diese Zahl wird aufgrund des demographischen Wandels steigen, weil besonders ältere Menschen von chronischen Augenerkrankungen betroffen sind. Hinzu kommen bei Betroffenen häufig Höreinschränkungen und körperliche Mobilitätseinschränkungen.

Blinde und sehbehinderte Menschen können elektrisch angetriebene Fahrzeuge und so auch eKF nicht wahrnehmen – weder optisch, noch akustisch. Das kann zu einer Einschränkung ihrer Teilhabemöglichkeiten und zu sicherheitsrelevanten Gefährdungen führen.

Daher fordert der DBSV folgende Änderungen an den bislang vorgesehenen Regelungen der eKFV:

- Keine Freigabe von Gehwegen für eKF (weder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) bis 12 km/h noch nach kommunaler Zulassung)
- Verkehrsrechtliche Zulassung nur eines eKF-Types mit einer bbH von 20 km/h mit einer Zuweisung des Nutzungsrechts und der Nutzungspflicht ausschließlich auf Radwegen oder Radfahrspuren.
- Verbot des Abstellens von Leihfahrzeugen auf Gehwegen
- Einzelfallzulassungen von eKF auf Gehwegen für mobilitätsbehinderte Menschen mit Nachweis und nur bis max. 6 km/h (Schrittgeschwindigkeit).
- Verpflichtung zur Anbringung von ausreichend groß beschrifteten Kennzeichen, um Ordnungswidrigkeiten erfassen und ahnden zu können.
- Erhöhung der Bußgelder bei verkehrswidrigem Verhalten
- begleitende Forschung: Erfassen des Alters und von Beeinträchtigungen bei den an Unfällen beteiligten Personen sowie Begleitung der Forschungsvorhaben durch die Bundesfachstelle Barrierefreiheit

Begründung

Schon heute ist es für Menschen mit Behinderungen und hier insbesondere für sinnesbehinderte Menschen außerordentlich schwierig, sich sicher und ungehindert fortzubewegen. Auf Gehwegen sind nicht nur Fußgänger unterwegs, sondern es sind auch andere Verkehrsteilnehmer zugelassen wie z. B. fahrradfahrende Kinder und deren begleitende Eltern, gemeinsame Geh- und Radwege (Verkehrszeichen 240) oder „Radfahrer frei“. Gehwege sind zudem häufig schmal und mit Werbetafeln oder abgestellten Fahrrädern verstellt. Es dürfen keine weiteren Hürden hinzukommen.

Eine Zulassung von Kraftfahrzeugen wie eKF auf Gehwegen führt zu einer Aufhebung der Schutzraumfunktion von Gehwegen und damit unweigerlich zu einer Verdrängung von schwächeren Verkehrsteilnehmern, zumal unter Berücksichtigung der Erfahrungen im europäischen Ausland stark anzunehmen ist, dass eKF sich sehr schnell, insbesondere in touristisch beliebten Städten, verbreiten werden. Die Verdrängung schwächerer Verkehrsteilnehmer führt in der Folge zu einer Teilhabe einschränkung von

Fußgängern mit Mobilitätseinschränkungen, wenn der Einkauf nicht mehr selbst erledigt oder Kulturveranstaltungen aus Angst vor Unfällen nicht mehr wahrgenommen werden. Ein Schutzbedürfnis nimmt bei allen Menschen bei Verletzungen, Krankheit, Behinderung, im Alter oder bei Ablenkung zu. Blinde und sehbehinderte Menschen können keinen Blickkontakt zu anderen Verkehrsteilnehmern aufbauen. Sie können die mit 12 km/h deutlich schnelleren eKF nicht hören und haben so keine Möglichkeit, das Verkehrsgeschehen richtig einzuschätzen.

Das Gebot der ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme nach § 1 STVO ist heute schon nicht gelebte Praxis. Diese Schieflage wird dadurch befördert, dass Ordnungswidrigkeiten durch die personellen Engpässe der Kommunen nicht oder nur selten erfasst und geahndet werden. EKF mit Höchsttempo 12 km/h sind von denen mit Höchsttempo 20 km/h äußerlich zudem nicht unterscheidbar. Das heißt: Auch mit dem Tempo-20-Roller wird mit großer Wahrscheinlichkeit auf Gehwegen gefahren werden, selbst dort, wo dieser nicht zugelassen ist. Eine Kontrolle und Durchsetzung der Verkehrsregeln dürfte kaum erfolgen.

Im europäischen Ausland sind diese Probleme offenbar erkannt worden und eine zunächst akzeptierte Nutzung auf Gehwegen wurde bereits in einigen Ländern wieder zurückgenommen.

Eine generelle Freigabe der Gehwege für eKF mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 12 km/h darf daher nicht erfolgen. Ebenso wenig dürfen die Kommunen Ausnahmeregelungen selbst treffen dürfen.

Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. hat gemeinsam mit FUSS e.V., dem Sozialverband VdK Deutschland und der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung Berlin einen Brief an die Ausschüsse für Verkehr, Umwelt und Innere Angelegenheiten des Bundesrates geschickt. Dem Brief beigefügt ist eine Synopse mit Änderungsanträgen zu der Verordnung mit der jeweiligen Begründung. Diese Unterlagen sind beigefügt.

Berlin, den 07.05.2019

gez. Hilke Groenewold
Referentin für Barrierefreiheit des DBSV



Deutscher Blinden- und
Sehbehindertenverband e.V.
Rungestr.19
10179 Berlin



FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr
Exerzierstr.20
13357 Berlin



Landesbeauftragte für Menschen mit
Behinderung
Oranienstraße 106
10969 Berlin



Sozialverband VdK Deutschland e.V.
Linienstr.131
10115 Berlin

Berlin, 10.4.2019

Sehr geehrte Ministerinnen und Minister für Verkehr der Bundesländer, sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses des Bundesrates,

dem Bundesrat ist am 4.4.2019 die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrs-rechtlicher Vorschriften (kurz Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)) mit folgender Drucksachenummer 158/ 19 vom BMVI, BMI und BMU mit bitte um Zustimmung zugeführt worden. Die Unterzeichner dieses Schreibens unterstützen das Ziel, eine sogenannte Mikromobilität verkehrsrechtlich zuzulassen. Diese stellt eine große Chance in Richtung Umstieg von PKW auf ÖPNV dar. Denn so können gerade die letzten Teilstrecken eines Weges mit neuen umweltneutralen Fahrzeugen zurückgelegt werden.

Allerdings haben wir schwere Bedenken gegen einige der vorgesehenen Regelungen der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV). Dies betrifft besonders folgende Regelungen.

Hauptkritikpunkte an der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (158/19)

1. Elektrokleinstfahrzeuge mit 12 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit (§ 10 Abs.3) sollen generell Gehwege benutzen, schnellere Fahrzeuge können in Einzelfällen (§ 10 Abs.5) oder generell durch Kommunen und Gemeinden für Gehwege zugelassen werden.

Dies droht die Mobilität und Bewegungsfreiheit von Millionen Menschen einzuschränken. Erstmals überhaupt sollen Motorfahrzeuge auf Gehwegen zugelassen werden. Das ist ein Dammbbruch, der den Schutzraum Gehweg für alle zu Fuß Gehenden zu vernichten droht, insbesondere für die Schwächsten unter ihnen wie Kinder, Senioren, blinde und sehbehinderte Menschen sowie Menschen mit kognitiven Behinderungen.

Zu Fuß gehende Personen haben das Recht auf Sicherheit auf dem Gehweg! Dieses Schutzbedürfnis nimmt bei Verletzungen, Krankheit, Behinderung und im Alter zu. Ein Gehen auf für FußgängerInnen vorgesehenen Flächen mit der ständigen Befürchtung, von einem schnellen, schweren, harten und nicht hörbaren Mitverkehrsteilnehmer angefahren werden zu können, nimmt diesem Verkehrsraum den Schutzraum-Status für FußgängerInnen. Beispiele aus den USA und Spanien weisen das Unfallpotential, welches von Elektrokleinstfahrzeugen ausgeht, auch mit Unfallzahlen nach.

Zahlreiche Gehwege sind schon heute zu schmal oder zu eng; sie entsprechen nicht den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Bei der Mitbenutzung durch Elektrokleinstfahrzeuge ist hier kein konfliktfreier Begegnungsverkehr möglich; Kollisionen sind die zwangsläufige Folge.

2. Elektrokleinstfahrzeuge sollen auf dem Gehweg ab einem Alter von 12 Jahren benutzt werden dürfen; Schulungen und Prüfungen sind nicht vorgesehen (§ 3).

Das ohnehin hohe Risiko durch Elektrokleinstfahrzeuge auf Gehwegen wird noch dadurch verstärkt, dass ungeschulte und ungeprüfte Kinder und Jugendliche sie benutzen dürfen. Dies sind Angehörige von Altersgruppen, in denen die Risikofreude hoch und das Verantwortungsbewusstsein noch nicht voll entwickelt ist. Die entstehenden Gefahren, die sich mit der Fahrzulassung ab einem Alter von 12 Jahren von Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen für zu Fuß Gehende ergeben werden, sind offensichtlich. Diese Fahrzeuge können mit einer dreifachen Geschwindigkeit des Schrittempos, welches

maximal 4,5 km/h beträgt, fahren. Politische Entscheidungen sollten auf der Basis eines zu schaffenden Gemeinwohls gefällt werden. Hier besteht massiver Nachsteuerungsbedarf!

3. Die Unterzeichner unterstützen die Möglichkeit der Einzelfallzulassung von Elektrokleinstfahrzeugen an Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Jedoch sieht die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung keine Regelungen für die Antragsbedingungen und für das Fahrverhalten auf Gehwegen von Nutzern der Elektrokleinstfahrzeugen vor. Ausnahmen für die Nutzung von eKF auf Gehwegen sollten nur für diesen Personenkreis gelten und nur unter der Maßgabe einer maximalen Geschwindigkeit von 6 km/h zugelassen werden.
4. Die parallel vorgesehene Änderung des Bußgeldkatalogs enthält keine Geldbußen bei Unfallfolgen. Dies sollte ergänzt werden.
5. Das Abstellen von eKF soll wie bei Fahrrädern auf Gehwegen zugelassen werden (§ 11 Abs.5).

Schon heute werden insbesondere Leihfahrräder „kreuz und quer“ auf dem Gehweg abgestellt oder liegen häufig auf dem Gehweg. Das bedeutet für alle Fußgänger, besonders aber für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer, nicht nur ein Hindernis, sondern oft eine große Gefahr. Deshalb sollten Leih-Elektrokleinstfahrzeuge nicht auf dem Gehweg abgestellt werden dürfen.

6. Die zugehörige Versicherungsplakette ist mitsamt ihrer Beschriftung zu klein. Die angesetzte Leseentfernung von acht Metern wird als zu gering erachtet. Für eine durchschnittliche Sehschärfe (Visus 0,7) müsste die Schrift für eine Lesbarkeit aus 8 m doppelt so hoch sein.

Im Anhang finden Sie eine Synopse mit einer Gegenüberstellung der aus unserer Sicht zu verändernden Abschnitten des Referentenentwurfes zur Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, den Änderungsvorschlägen und Änderungsanträgen mit Begründungen.

Darüber hinaus geben wir zu bedenken:

1. Der Verordnungsentwurf sieht nicht vor, dass die eKF mit Höchsttempo 12 km/h von denen mit Höchsttempo 20 km/h äußerlich unterscheidbar sein sollen. Das heißt: Auch mit dem Tempo-20-Roller wird mit großer Wahrscheinlichkeit auf Gehwegen gefahren werden, selbst dort, wo dieser nicht zugelassen ist.
2. Der Entwurf der Verordnung benennt in dem „Erfüllungsaufwand der Länder (und Kommunen)“ (S.3) nicht den Zeitaufwand von Kontrollen von Elektrokleinstfahrzeugtypen, Fahreralter, sicherem und rücksichtsvollem Fahrverhalten für die Städte und Gemeinden. Schon jetzt zeigt sich bspw. beim Gehweg-Radfahren-Konflikt, dass die Personaldecke der Verkehrspolizei und der Ordnungsämter viel zu gering ist, um Fehlverhalten zu erfassen.

3. Der Verordnungsentwurf sieht in § 15 Abs. 4 eine wissenschaftliche Begleitung vor. Die wissenschaftliche Begleitung sollte genaue Angaben zu den Unfallvorgängen, -orten und -beteiligten erfassen und bewerten. Liegt bei einer der beteiligten Parteien eine Behinderung vor, sollte diese mit erfasst werden. Es sind Organisationen in das Forschungsdesign miteinzubeziehen, die sich explizit für die Belange von Menschen mit Behinderung einsetzen. So sollte u. a. die Bundesfachstelle Barrierefreiheit beteiligt werden.

Gegen den Entwurf gibt es sowohl verfassungsrechtliche Bedenken als auch Kritik aus dem Bereich der Unfallforschung.

Der Berliner Jurist Prof. Stefan Klinski, Experte für Verfassungs- und Verkehrsrecht, weist in einem Interview darauf hin, dass Verordnungen, wie die eKFV laut Straßenverkehrsgesetz (StVG) „die sonstigen zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen [...] erforderlichen Maßnahmen“ regeln müssen. Eine Freigabe dieser Verordnung würde neben der Gefährdung der Sicherheit der zu Fuß Gehenden auch der Ordnung des Verkehrs entgegenwirken, da sie weder für den Ablauf des Verkehrs auf der Straße noch für den reibungslosen Verkehr auf Gehwegen einen Nutzen bringt, sondern dessen Ordnung im Gegenteil erschwert.

Siehe: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehr-gutachter-haelt-e-roller-auf-gehwegen-fuer-verfassungswidrig/24035294.html>.

Der Unfallforscher Siegfried Brockmann brachte in einem Interview seine massiven Bedenken zu dem Referentenentwurf und der geplanten Ausnahmereverordnung (s.u.) zum Ausdruck. Sein Fazit: E-Fahrzeuge müssen ausnahmslos auf dem Radweg fahren und eine Kfz-Haftpflicht haben, egal ob mit oder ohne Lenkstange (s.u.). Der Gehweg darf für diese Fahrzeuge nicht zugelassen werden.

Siehe: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/unfallforscher-im-interview-e-roller-sind-eine-grosse-gefahr-fuer-fussgaenger/23983560.html>.

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung mit Drucksachennummer 158/19 hat die Bedarfe von zu Fuß Gehenden und insbesondere von Senioren und Menschen mit Behinderung, vor allem von blinden und sehbehinderten Menschen, außer Acht gelassen. Die eKFV ist in der jetzigen Form abzulehnen oder in wesentlichen Teilen zu überarbeiten.

Neben dem Erlass der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) plant das BMVI eine zeitlich begrenzte Einführung einer **Ausnahmereverordnung zur eKFV** für lenkstangenlose Elektrokleinstfahrzeuge wie z. B. Hoverboards, Mono-Wheeler und Hovershoes. Diese Ausnahmereverordnung lag zum Zeitpunkt dieses Schreibens noch nicht vor. Durch diese Ausnahmereverordnung sollen aller Voraussicht unter wissenschaftlicher Begleitung über die Dauer von zwei Jahren lenkstangenlose Elektrokleinstfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 12 km/h auf Gehwegen zugelassen werden. Die Zulassung für die Nutzung dieser

Fahrzeuge wird aller Voraussicht ab 12 Jahren möglich sein. Eine Versicherungspflicht soll es nicht geben.

Der Gehweg wird bei Durchsetzung dieser Ausnahmeverordnung erst recht nicht mehr als Raum für sicheres Zufußgehen erlebt werden können. Fahrzeuge dieser Art sind auch für die Hersteller als „Spielzeuge“ zu werten und bringen keinen Mobilitätsgewinn. Diese Fahrzeuge gehören nicht in die Fußgängerverkehrsflächen, sondern auf spezielle Spielflächen – so wie z.B. auch das Fußballspielen.

Für die wissenschaftliche Begleitung der Einführung der Ausnahmeverordnung haben die gleichen Anforderungen wie unter Punkt 3 unter „Darüber hinaus geben wir zu bedenken“ Anwendung zu finden.

Diese Ausnahmeverordnung muss nur interministeriell abgestimmt werden und bedarf keiner Zustimmung durch den Bundesrat. Bitte wirken Sie auf das BMVI ein, dass diese Ausnahmeverordnung verhindert wird.

Unsere dringende Bitte an den Verkehrsausschusses des Bundesrates:

Wir bitten den Verkehrsausschuss der durch das BMVI, BMI und BMU zugeführten Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung mit Drucksachenummer 158/19 nur mit der Auflage zuzustimmen, dass die in der Anlage dargelegten Änderungen eingefügt werden müssen. Nur so bleiben die Gehwege der geschützte Verkehrsraum für Fußgänger, den sie dringend brauchen.

Anlage

Synopse Referentenentwurf eKFV und Änderungsanträge (in Word und Pdf)

Unterzeichner

Deutscher Blinden- und
Sehbehindertenverband e.V.

Klaus Hahn, Präsident

FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr

Roland Stimpel, Vorstand

Landesbeauftragte für Menschen
mit Behinderung Berlin

Christine Braunert-Rümenapf

Sozialverband VdK Deutschland e.V.

Verena Bentele, Präsidentin

Synopse zur Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften / (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV) / Bundesratsdrucksache 158/19

Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (Bundesratsdrucksache 158/19)	Änderungsvorschläge (rot markiert und unterstrichen, wenn neu eingefügt, oder durchgestrichen, wenn gestrichen.)	Änderungsantrag und Begründung
Artikel 1	Artikel 1	
§ 1	§ 1	
Anwendungsbereich	Anwendungsbereich	
(1) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieser Verordnung sind Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h, die folgende Merkmale aufweisen:	(1) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieser Verordnung sind Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als <u>6 12</u> km/h und nicht mehr als 20 km/h, die folgende Merkmale aufweisen:	<p>Änderungsantrag: In Artikel 1 § 1 Satz 1 wird im 2. Teilsatz wird Ziffer „6“ gestrichen und durch die Ziffer „12“ ersetzt.</p> <p>Begründung: Die Höchstgeschwindigkeit darf nur zwischen 12 km/h und maximal 20 km/h liegen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h haben mehr als dreifache Fußgänger-Geschwindigkeit. Deshalb sind sie mit sicherem und angstfreiem Fußverkehr nicht vereinbar. Zugleich sind sie für Radwege und Fahrbahnen zu langsam. Für sie stehen somit in aller Regel keine geeigneten Wege zur Verfügung. Auf Gehwegen würden sie Fußgänger bedrängen und gefährden, auf Radwegen und Fahrbahnen deren Benutzer behindern. Beides wäre nur zu rechtfertigen, wenn diese Verluste an Mobilität und Bewegungsfreiheit durch einen größeren Mobilitäts-Zuwachs mit Hilfe der neuen E-Fahrzeuge überwogen würden. Das ist jedoch nicht absehbar: Sie sind deutlich langsamer als z.B. Fahrräder und

		<p>bringen nur geringe Zeitersparnis gegenüber dem Fußverkehr. Diese Fahrzeuge werden auch vor Herstellern als Spielzeuge bewertet und müssen auf extra dafür vorgesehenen „Spielflächen“ verwandt werden.</p> <ol style="list-style-type: none">2. Bei der Zulassung von zwei Geschwindigkeitsklassen ohne eindeutig unterscheidbare Fahrzeug-Merkmale und unterschiedlichen Wege-Benutzungsrechten wäre das Benutzen von für eine Klasse nicht zugelassenem Weg nicht erkennbar, kontrollierbar und sanktionierbar. In der Praxis würden Fahrzeuge aller Geschwindigkeitsklassen auf allen Wegen verkehren.3. Die „Entdrosselung“, also das Entfernen technischer Temposperren, ist bei Elektrokleinstfahrzeugen relativ leicht zu bewerkstelligen und schwer kontrollierbar. Insbesondere bei auf 12 km/h gedrosselten Fahrzeugen und bei kindlichen und jugendlichen Benutzern ist anzunehmen, dass dies in großem Umfang geschehen würde.
--	--	---

§ 3	§ 3	
Berechtigung zum Führen	Berechtigung zum Führen	
Zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h sind Personen berechtigt, die das 12. Lebensjahr vollendet haben. Zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h sind Personen berechtigt, die das 14. Lebensjahr vollendet haben.	Zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h sind Personen berechtigt, die das 12. Lebensjahr vollendet haben. Zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h sind Personen berechtigt, die das 14. Lebensjahr vollendet haben.	Änderungsantrag: Artikel 1 § 3 Satz 1 wird ersatzlos gestrichen. Begründung: 1. Siehe Begründungen zur Änderung in § 1 2. Das Führen von Kraftfahrzeugen durch 12- bis 13-Jährige stellt aufgrund der bekannten Unreife und risikoträchtigen Verhaltensweisen Pubertierender eine Gefahr für sie selbst und für andere dar. 3. Der Entwurf sieht keinerlei Schulung, Prüfung oder Fahrerlaubnis vor, was das Risiko für und durch regelunkundige Kinder und Jugendliche weiter verstärkt. Zur leichten Manipulierbarkeit der Höchstgeschwindigkeiten siehe Begründung Änderungsantrag Artikel 1, § 1.
§ 10	§ 10	
Zulässige Verkehrsflächen	Zulässige Verkehrsflächen	
(1) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h nur auf baulich angelegten Radwegen, Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und Fahrradstraßen	(1) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h nur auf baulich angelegten Radwegen, 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) gefahren werden. Wenn solche nicht	Änderungsantrag: Artikel 1 § 10 Satz 1 wird der folgende beschreibende Teilsatz ersatzlos gestrichen: „mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“ Begründung: Die markierte Passage, die von zwei unterschiedlichen Klassen von eKF ausgeht, wird gestrichen, da durch Änderung des Artikel 1, § 1 und die unten vorgesehene ersatzlose Streichung von Artikel 1, § 10, Abs. 3,

<p>(Zeichen 244.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.</p>	<p>vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.</p>	<p>dieser Satzteil gegenstandslos ist.</p>
<p>(2) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h nur auf baulich angelegten Radwegen und Seitenstreifen gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen gefahren werden.</p>	<p>(2) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h nur auf baulich angelegten Radwegen und Seitenstreifen gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen gefahren werden.</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Artikel 1 § 10 Abs. 2 Satz 1 wird folgender Teilsatz ersatzlos gestrichen: „mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Siehe Begründung zur Streichung des gleichen Teilsatzes in Abs. 1 des selbigen Paragraphen.</p>
<p>(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h nur auf Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-</p>	<p>(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h nur auf Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf baulich</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzlose und gesamte Streichung des Artikel 1 § 10 Abs.3.</p> <p>Begründungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie zu der Streichung des Artikel 1, § 3, Satz 1 ausgeführt, entsprechen 12 km/h etwa dem Dreifachem des Fußgängertempos. Somit würden Verkehrsteilnehmer mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf einem häufig engen Raum zusammengefasst. Auf Gehwegen sind heute Fahrzeuge außer Rad fahrende Kinder bis 10 Jahre auf Fahrrädern nebst Begleitperson (beide im Schrittempo) nicht zugelassen,

<p>Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf baulich angelegten Radwegen, 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) gefahren werden, und wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.</p>	<p>angelegten Radwegen, 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) gefahren werden, und wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.</p>	<p>Motorfahrzeuge generell nicht. Auf Gehwegen verkehren unter anderem Senioren, Kleinkinder, Menschen mit Sinnes- und Wahrnehmungseinschränkungen, sich orientierende und umsehende Besucher und Flaneure, miteinander sprechende Menschen, Menschen mit Hunden und anderen Tieren. Ihnen allen kann nicht die erhöhte Aufmerksamkeit abverlangt werden, die auf Wegen mit dreifach schnelleren Fahrzeugen notwendig wäre. Die freie, sichere und angenehme Mobilität all dieser Gruppen wäre drastisch eingeschränkt, wenn hier auch Motorfahrzeuge bis 12 km/h verkehren dürften.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Für den Gehweg gibt es keinerlei Regeln zu Bewegung, Zeichengebung, zu benutzenden Seite und einzuhaltenden Richtung und zum Ausweichen bei Überhol- und Gegenverkehr. All dies müsste für einen Mischverkehr mit Motorfahrzeugen rechtlich eingeführt, geschult und eingeübt, überwacht und Fehlverhalten sanktioniert werden. 3. Auch bei Implementierung eines in 2. beschriebenen Regelwerks, blieben bedeutende Fußgängergruppen, die das bei Mischverkehr erforderliche Verhalten gar nicht leisten können. Blinde und stark Sehbehinderte nehmen fast lautlose Elektrofahrzeuge gar nicht wahr. Auch wenn diese Signale geben, können sie oft nicht rechtzeitig an ungefährdete Orte ausweichen. Auch viele Senioren und andere Bewegungseingeschränkte (etwa temporär Verletzte mit Gehhilfen) sind dazu physisch nicht in der Lage, kleinere Kinder sind von derartigen Entscheidungssituationen überfordert. 4. Viele Gehwege sind schon jetzt zu eng. Ein Großteil von ihnen entspricht nicht dem Stand der Technik, definiert durch die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen (FGSV). Diese nennen für reibungslosen Begegnungsverkehr eine
---	---	---

		<p>Mindestbreite von 2,50 m für innerörtliche Gehwege. Dieses Maß ist oft baulich nicht eingehalten und in zahlreichen anderen Fällen unterschritten durch parkende Fahrzeuge, Sondernutzungen, technische Geräte und Infrastruktur, Mülltonnen und mehr. Je schmaler ein Gehweg ist, desto mehr wächst bei Begegnung und Überholen die Behinderung und Unfallgefahr durch Elektrokleinstfahrzeuge. Auf einem Gehweg mit unter 1,20 Meter Breite ist eine physische Berührung zwischen dem Fahrenden und dem Gehenden wahrscheinlich, bei unter 1,00 Meter zwingend.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Nach § 3 des Entwurfs sollen bereits Zwölfjährige ohne Schulung und Prüfung für Gehwege zugelassene Fahrzeuge benutzen dürfen. Hierdurch ergeben sich, wie in den Änderungsbegründungen zu § 1 und § 3 dargestellt, auf Gehwegen besonders hohe Risiken. 6. Die legale Benutzbarkeit von Gehwegen mit Fahrzeugen bis 12 km/h würde auch die Fahrer schnellerer Fahrzeuge zum Benutzen des Gehwegs verleiten. Dies wäre ein ähnlicher Effekt, wie ihn 2016 die Freigabe von Gehwegen für Rad fahrende Begleiter von Kindern erzeugt hat. Hierdurch fühlen sich auch andere, nicht berechnigte Personen zum Radfahren auf Gehwegen berechnigt. 7. Die alltägliche nicht rechtskonforme Benutzung des Gehwegs mit Fahrrädern zeigt, dass kommunale Behörden und Polizei bereits mit der Kontrolle dieser Vergehen überfordert sind. Würden auf Gehwegen auch Elektrokleinstfahrzeuge zugelassen werden, entstünde hier faktisch ein rechtsfreier Raum in dem die zu Fuß Gehenden in unzulässiger Weise benachteiligt werden würden. 8. Unterscheiden sich Fahrzeuge mit Maximaltempo 12 und 20 nur im Fabrik Schild äußerlich voneinander, ist diese Unterscheidbarkeit für Dritte nicht vollziehbar. Die Feststellung
--	--	--

		<p>und Ahndung des Verbots, mit einem schnelleren Fahrzeug Gehwege zu benutzen, ist hierdurch in der Praxis nur schwer möglich.</p> <p>9. Zu dem auch hierzu gehörigem Thema der Temposperrren von Elektrokleinstfahrzeugen und deren leichte Manipulierbarkeit siehe Begründung Änderungsantrag Artikel. 1, § 1, Satz 1. (s. o.)</p>
<p>(4) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h nur auf Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf baulich angelegten Radwegen und Seitenstreifen gefahren werden.</p>	<p>(4) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h nur auf Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf baulich angelegten Radwegen und Seitenstreifen gefahren werden.</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzlose Streichung des Artikel 1 § 10 Abs. 4.</p> <p>Begründung:</p> <p>Wie in den Begründungen zu den Änderungen zu den §§ 1 und 3 ausgeführt, sind Elektrokleinstfahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeiten von weniger als 12 km/h innerorts systemwidrig und für keinen der vorhandenen Wegetypen geeignet. Die in Absatz 3 genannten Probleme stellen sich auch außer Orts, hinzukommen absehbare Konflikte mit dem Radverkehr.</p>

<p>(5) Die Straßenverkehrsbehörden können abweichend von Absatz 1 und 2 für das Befahren von Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), Fußgänger-zonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen. Eine allgemeine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h auf solchen Verkehrsflächen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ bekanntgegeben werden.</p>	<p>(5) Die Straßenverkehrsbehörden können abweichend von Absatz 1 und 2 für das Befahren von Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), Fußgänger-zonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) Ausnahmen <u>im Einzelfall, aber ausschließlich für mobilitätseingeschränkte Personen, Fahrzeug bezogen und Nutzer und Nutzerin bezogen erteilen.</u> für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen. Eine allgemeine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h auf solchen Verkehrsflächen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ bekanntgegeben werden.</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Streichung folgender Textpassage in Artikel 1 §10 Abs. 5 Satz 1 nach dem dritten Teilsatz: “-für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen.“ und Einfügen von folgendem Teilsatz: <u>„im Einzelfall, aber ausschließlich für mobilitätseingeschränkte Personen, fahrzeugbezogen und nutzer- oder nutzerinbezogen erteilen.“</u></p> <p>Ersatzlose Streichung des letzten Satzes von Artikel 1 §10 Abs. 5: „Eine allgemeine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h auf solchen Verkehrsflächen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ bekanntgegeben werden.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Die in der Begründung zur Streichung von Absatz 3 genannten Konflikte und Gefahren auf Gehwegen würden sich bei der Zulassung von Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 12 km/h nochmals drastisch verschärfen. Die Freigabe einzelner Wege würde Fahrzeugbenutzer zur Benutzung vieler weiterer nicht freigegebener Wege animieren. Dies ist beim Fahrradverkehr schon heute sehr häufig festzustellen.</p> <p>Ausnahmen für mobilitätseingeschränkte Menschen sollen im Einzelfall möglich sein. Eine solche Einzelfallzulassung muss gekoppelt sein an eine Maximalgeschwindigkeit von 6 km/h auf Gehwegen. Zudem muss die Erteilung dieser Zulassung durch ein Zeichen am Fahrzeug eindeutig erkennbar und die Bedingungen zum Erhalt einer solchen Einzelfallzulassung sind festzulegen.</p>
--	---	---

§ 11	§ 11	
Allgemeine Verhaltensregeln	Allgemeine Verhaltensregeln	
<p>(4) Wer ein Elektrokleinstfahrzeug auf Radverkehrsflächen führt, muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. Wer ein Elektrokleinstfahrzeug führt, muss schnellerem Radverkehr das Überholen ohne Behinderung ermöglichen.</p> <p>Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) sowie auf Gehwegen (Zeichen 239 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung), haben Fußgänger Vorrang und dürfen weder behindert noch gefährdet werden, wenn nötig muss gewartet werden. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren</p>	<p>(4) Wer ein Elektrokleinstfahrzeug auf Radverkehrsflächen führt, muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. Wer ein Elektrokleinstfahrzeug führt, muss schnellerem Radverkehr das Überholen ohne Behinderung ermöglichen.</p> <p><u>Mobilitätseingeschränkte Personen, die Elektrokleinstfahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung nach §10 (5) auf Gehwegen fahren dürfen, müssen dort die Schrittgeschwindigkeit einhalten.</u></p> <p>Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) sowie auf Gehwegen (Zeichen 239 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung), haben Fußgänger Vorrang und dürfen weder behindert noch gefährdet werden, wenn nötig muss gewartet werden. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen darf nur mit</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Einfügen eines neuen Satz 3 in Artikel 1 §11 Abs.4: „Mobilitätseingeschränkte Personen, die Elektrokleinstfahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung nach §10 (5) auf Gehwegen fahren dürfen, müssen dort die Schrittgeschwindigkeit einhalten.“</p> <p>Streichung folgender Sätze in Artikel 1, § 11, Abs. 4, Satz 3, 4 und 5: „Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) sowie auf Gehwegen (Zeichen 239 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung) und in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zu Straßenverkehrs-Ordnung), haben Fußgänger Vorrang und dürfen weder behindert noch gefährdet werden, wenn nötig muss gewartet werden. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Zu neuem Satz 3 in Artikel 1 §11 Abs.4: Auf Gehwegen sollte generell nur Schritttempo gefahren werden. Dieses muss auch für eKFV gelten, die nach Artikel 1 §10 Absatz 5 eine Ausnahmegenehmigung erhalten haben. Siehe auch StVO § 24 Abs. 2.</p> <p>Zu der Streichung von Satz3, 4 und 5 in Artikel 1, § 11, Abs. 4: Ebenso wie reine Gehwege besitzen gemeinsame Geh- und Radwege häufig nicht die Mindestbreite, die dem Stand der Technik nach FGSV</p>

<p>werden. Ist eine Richtung durch Zusatzzeichen vorgegeben, so gilt diese entsprechend für den Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen.</p>	<p>Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Ist eine Richtung durch Zusatzzeichen vorgegeben, so gilt diese entsprechend für den Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen.</p>	<p>(RASt, ERA, EFA) entspricht.</p> <p>Das Erfordernis, Fußgänger weder zu behindern noch zu gefährden, kann nur durch Nicht-Zulassung von Elektrokraftfahrzeugen auf Gehwegen erreicht werden. Auf Flächen auf denen Fahrzeugführer legal verkehren dürfen, ist ihnen, nach Erfahrung mit Gehwegen miterlaubtem Radverkehr, häufig nicht vermittelbar, dass sie hier nachrangig sind.</p> <p>Fußgängerzonen zeichnen sich dadurch aus, dass hier regelfrei, in allen Richtungen und mit geringer Aufmerksamkeit für andere Verkehrsteilnehmer gegangen werden kann. Die Zulassung von Motorfahrzeugen mit dreifacher Fußgängergeschwindigkeit wird diese Qualität zerstören.</p>
<p>(5) Die für das Parken von Fahrzeugen zur Anwendung kommenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung gelten nicht für Elektrokraftfahrzeuge. Sie werden nicht geparkt, sondern wie Fahrräder abgestellt.</p>	<p>(5) Die für das Parken von Fahrzeugen zur Anwendung kommenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung gelten nicht für Elektrokraftfahrzeuge, <u>die nicht regelmäßig vermietet werden</u>. Sie werden nicht geparkt, sondern wie Fahrräder abgestellt.</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Einfügen eines Nebensatz am Ende von Artikel 1 §11 Abs.5: Satz 1 „die nicht regelmäßig vermietet werden.“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Mietfahrzeuge auf Gehwegen können eine starke Behinderung des Fußverkehrs darstellen, wie sich in zahlreichen Städten bei Leihfahrrädern gezeigt hat. Für Leih-Elektrokraftfahrzeuge sind Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand oder Sondernutzungsflächen auf dem Gehweg vorzusehen. Werden hierfür bisherige Parkplätze für Kfz aufgehoben, dann bedeutet das wesentlich geringere Volumen der Elektrokraftfahrzeuge eine Vervielfachung der auf gegebener Fläche abstellbaren Fahrzeuge, und somit eine deutlich effizientere Ausnutzung des öffentlichen Raums.</p>

§ 12	§ 12	
Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der Straßenverkehrs-Ordnung	Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der Straßenverkehrs-Ordnung	
(2) Ist ein Verbot für Kraftwagen (Zeichen 251 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Krafträder (Zeichen 255 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Kraftfahrzeuge (Zeichen 260 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) oder ein Verbot der Einfahrt (Zeichen 267 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h dort nur fahren oder einfahren, wenn dies durch das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ erlaubt ist.	(2) Ist ein Verbot für Kraftwagen (Zeichen 251 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Krafträder (Zeichen 255 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Kraftfahrzeuge (Zeichen 260 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) oder ein Verbot der Einfahrt (Zeichen 267 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h dort nur fahren oder einfahren, wenn dies durch das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h frei“ erlaubt ist.	Änderungsantrag: Streichung der jeweiligen Satzteile in Artikel 1 §12 Abs.2: Satz 1 erster Nebensatz und satzbeendender Kausalsatz mit folgendem Wortlaut: „mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“. Begründung: Bei der dargelegten Streichung und Änderungen in von § § 1,3,10 erübrigen sich diese Festlegungen. Begründungen siehe jeweilige Änderungsanträge zu den genannten Paragraphen, insbesondere Artikel 1, § 10, Abs. 3.
(3) Ist ein Verbot für Kraftwagen (Zeichen 251 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Krafträder (Zeichen 255 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-	(3) Ist ein Verbot für Kraftwagen (Zeichen 251 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für Krafträder (Zeichen 255 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), ein Verbot für	Änderungsantrag: Ersatzlose Streichung des Artikel 1 §12 Abs.3:

<p>Ordnung), ein Verbot für Kraftfahrzeuge (Zeichen 260 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) oder ein Verbot der Einfahrt (Zeichen 267 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so gilt dieses nicht für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h. Die Regelungen des § 10 Absatz 3 und 4 bleiben unberührt.</p>	<p>Kraftfahrzeuge (Zeichen 260 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) oder ein Verbot der Einfahrt (Zeichen 267 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so gilt dieses nicht für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h. Die Regelungen des § 10 Absatz 3 und 4 bleiben unberührt.</p>	<p>Begründung:</p> <p>Bei der dargelegten Streichung und Änderungen in von § § 1,3,10 und 12 erübrigen sich diese Festlegungen. Begründungen siehe jeweilige Änderungsanträge zu den genannten Paragraphen, insbesondere Artikel 1 § 10 Abs. 3.</p>
<p>(4) Ist ein Verbot für den Radverkehr (Zeichen 254 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so gilt dies auch für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h.</p>	<p>(4) Ist ein Verbot für den Radverkehr (Zeichen 254 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) angeordnet, so gilt dies auch für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h.</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Streichung des letzten Teilsatzes mit Spezifikation zu eKF des Artikel 1 § 12 Abs.5 Satz 1: „mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei der dargelegten Streichung und Änderungen in von § § 1,3,10 und 12 erübrigen sich diese Festlegungen. Begründungen siehe jeweilige Änderungsanträge zu den genannten Paragraphen.</p>

§ 13	§ 13	
Lichtzeichen	Lichtzeichen	
<p>Elektrokleinstfahrzeuge unterfallen der Lichtzeichenregelung des § 37 Absatz 2 Nummer 5 und 6 der Straßenverkehrs-Ordnung. Dabei kommt das Sinnbild „Fußgänger“ für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von weniger als 12 km/h zur Anwendung. Für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h kommt das Sinnbild „Radverkehr“ zur Anwendung.</p>	<p>Elektrokleinstfahrzeuge unterfallen der Lichtzeichenregelung des § 37 Absatz 2 Nummer 5 und 6 der Straßenverkehrs-Ordnung. Dabei kommt das Sinnbild „Fußgänger“ für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von weniger als 12 km/h zur Anwendung. Für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h kommt das Sinnbild „Radverkehr“ zur Anwendung.</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzlose Streichung von folgendem Satz: Artikel 1 § 13 Satz 2: „Dabei kommt das Sinnbild „Fußgänger“ für Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von weniger als 12 km/h zur Anwendung.“</p> <p>Streichung des beschreibenden Teilsatzes in Artikel 1 § 13 Satz 3: „Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 km/h“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei der dargelegten Streichung und Änderungen in von § § 1,3,10 und 12 erübrigen sich diese Festlegungen. Begründungen siehe jeweilige Änderungsanträge zu den genannten Paragraphen</p>

§ 14	§ 14	
Ordnungswidrigkeiten	Ordnungswidrigkeiten	
<p>(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur überprüft die vorliegende Verordnung hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Zielsetzung, basierend insbesondere auf den Ergebnissen einer wissenschaftlichen Begleitung. Auf der Grundlage dieser Evaluierung wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gegebenenfalls bis zum 1. September 2023 einen Vorschlag für die Änderung dieser Verordnung vorlegen.</p>	<p>(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur überprüft die vorliegende Verordnung hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Zielsetzung, basierend insbesondere auf den Ergebnissen einer wissenschaftlichen Begleitung.</p> <p><u>Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen sollen vollständig erfasst werden. Im Einzelfall gehört auch die Erfassung des Wegetyps, auf dem der Unfall geschah, (Gehweg, Radweg, Fahrbahn, sonstiger Weg), Verkehrsmittel und Alter von Unfallgegnern sowie Verletzungsgrade. Auch das Vorhandensein von Behinderungen und welcher Art von Behinderung bei Unfallbeteiligten ist zu erheben.</u></p> <p>Auf der Grundlage dieser Evaluierung wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gegebenenfalls bis zum 1. September 2023 einen Vorschlag für die Änderung dieser Verordnung vorlegen.</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Einfügen von 3 Sätzen nach Artikel 1 § 14, Absatz 4 Satz 1: „Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen sollen vollständig erfasst werden. Im Einzelfall gehört auch die Erfassung des Wegetyps, auf dem der Unfall geschah (Gehweg, Radweg, Fahrbahn, sonstiger Weg), Verkehrsmittel und Alter von Unfallgegnern sowie Verletzungsgrade. Auch das Vorhandensein von Behinderungen und welcher Art von Behinderung bei Unfallbeteiligten ist zu erheben.“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Für sinnvolle und sicherheitsfördernde Regulierungen des Fahrzeuggebrauchs müssen Kenntnisse über geschehene Unfälle und den Unfallbeteiligten vorhanden sein.</p> <p>Nach dem Referentenentwurf wären auch alle Gehwege Orte eines bundesweiten Großversuchs mit Elektrokleinstfahrzeugen. Dies auch ethisch unvertretbar: Millionen von Fußgängern würden in einen solchen Großversuch ungefragt einbezogen werden. Versuche z.B. mit Medikamenten dürfen nur an Menschen stattfinden, die eingewilligt haben und über die Folgen aufgeklärt sind. Ein mit bundesweiter Großversuch auf dem Gehweg, der mit hohen Unfallrisiken behaftet ist, bräuchte die Zustimmung aller, die dort verkehren und diesen Risiken ausgesetzt wären. Durch die von uns beantragte Streichung von § 10 Abs. 3 erübrigt es sich, den bundesweiten Großversuch mit Elektrokleinstfahrzeugen auch auf Gehwegen stattfinden zu lassen.</p>

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

§ 29 a Versicherungsplakette

Referentenentwurf Stand 26.2.	Änderungsvorschläge (rot markiert und unterstrichen, wenn neu eingefügt, oder durchgestrichen, wenn gestrichen.)	Änderungsantrag und Begründung
Artikel 3		
§ 29 a Versicherungsplakette		
<p>(1) Durch die Versicherungsplakette wird für die Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in Verbindung mit § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe g nachgewiesen, dass für das jeweilige Kraftfahrzeug eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht.</p> <p>(2) Die Regelungen über das Versicherungskennzeichen nach den §§ 26 und 27 sind mit folgenden Maßgaben entsprechend anzuwenden:</p> <p>1. Abweichend von § 26 Absatz 1 Satz 6 genügt es, wenn die Bescheinigung über die Versicherungsplakette für eine Inbetriebnahme aufbewahrt und zuständigen Personen auf Verlangen</p>	<p>(1) Durch die Versicherungsplakette wird für die Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in Verbindung mit § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe g nachgewiesen, dass für das jeweilige Kraftfahrzeug eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht.</p> <p>(2) Die Regelungen über das Versicherungskennzeichen nach den §§ 26 und 27 sind mit folgenden Maßgaben entsprechend anzuwenden:</p> <p>1. Abweichend von § 26 Absatz 1 Satz 6 genügt es, wenn die Bescheinigung über die Versicherungsplakette für eine Inbetriebnahme aufbewahrt und zuständigen Personen auf Verlangen zur</p>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzloses Streichen des folgenden Aufzählungspunktes Artikel 3 § 29a Absatz 2 Satz 1 Aufzählungspunkt 3.: „3. Abweichend von § 27 Absatz 1 Satz 5 müssen Form, Größe und Ausgestaltung der Versicherungsplakette dem Muster und den Angaben in Anlage 13 entsprechen.“.</p> <p>Begründung:</p> <p>Geringere Schriftgrößen als für Versicherungskennzeichen nach FZV Anlage 12 (zu § 27 Absatz 1 Satz 4) sind nicht akzeptabel, da diese keinesfalls aus der geforderten Entfernung lesbar sind.</p> <p>Das Versicherungskennzeichen und vor allem die darauf angebrachten Schriftgrößen müssen denen für Kleinkrafträder, motorisierte Krankenfahrstühle und vierädriige Leichtkraftfahrzeuge entsprechen.</p>

<p>zur Prüfung ausgehändigt wird.</p> <p>2. Abweichend von § 26 Absatz 2 besteht die Versicherungsplakette anstelle eines Schildes aus einem Aufkleber, der eine dauerhafte Verklebung auf der Fahrzeugoberfläche gewährleistet und zusätzlich mit einem fälschungerschweren Hologramm ausgestattet ist.</p> <p>3. Abweichend von § 27 Absatz 1 Satz 5 müssen Form, Größe und Ausgestaltung der Versicherungsplakette dem Muster und den Angaben in Anlage 13 entsprechen.(3)</p> <p>Die Versicherungsplakette ist an der Rückseite des Fahrzeugs möglichst unter der Schlussleuchte fest anzubringen. Die Versicherungsplakette darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad in Fahrtrichtung geneigt sein. Der untere Rand der Versicherungsplakette darf nicht weniger als 50 mm über der Fahrbahn liegen. Versicherungsplaketten müssen hinter dem Fahrzeug auf eine Entfernung von mindestens 8 m in der Fahrzeuglängsachse lesbar sein.</p>	<p>Prüfung ausgehändigt wird.</p> <p>2. Abweichend von § 26 Absatz 2 besteht die Versicherungsplakette anstelle eines Schildes aus einem Aufkleber, der eine dauerhafte Verklebung auf der Fahrzeugoberfläche gewährleistet und zusätzlich mit einem fälschungerschweren Hologramm ausgestattet ist.</p> <p>3. Abweichend von § 27 Absatz 1 Satz 5 müssen Form, Größe und Ausgestaltung der Versicherungsplakette dem Muster und den Angaben in Anlage 13 entsprechen.</p> <p>(3) Die Versicherungsplakette ist an der Rückseite des Fahrzeugs möglichst unter der Schlussleuchte fest anzubringen. Die Versicherungsplakette darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad in Fahrtrichtung geneigt sein. Der untere Rand der Versicherungsplakette darf nicht weniger als 50 mm über der Fahrbahn liegen. Versicherungsplaketten müssen hinter dem Fahrzeug auf eine Entfernung von mindestens 8 m in der Fahrzeuglängsachse lesbar sein.</p>	
---	---	--

<p>„Anlage 13 (zu § 29a Absatz 2 Nummer 3)</p> <p>Versicherungsplakette für Elektrokleinstfahrzeuge</p>		<p>Änderungsantrag:</p> <p>Ersatzlose Streichung der folgenden Anlage Artikel 3 §29 a Anlage 13 (zu § 29a Absatz 2 Nummer 3)</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Abmessungen müssen für eine gute Lesbarkeit Anlage 12 (zu § 27 Absatz 1 Satz 4) denen des Versicherungskennzeichens entsprechen. Siehe zur Größe von Schriften die Anforderungen aus DIN 1450 „Leserlichkeit von Schriften“ (Schriftgrößenrechner www.leserlich.info)</p> <p>Das Material zur Anbringung der Kennzeichen muss der Art sein, dass keine Verletzungen von diesen ausgehen können.</p> <p>Die bestehende Anlage der Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV Anlage 12 (zu § 27 Absatz 1 Satz 4) ist um oben genannten Aspekt der Vermeidung von Verletzungsgefahren zu ergänzen.</p>
<p>1. Schematische Darstellung</p>	<p>1. Schematische Darstellung</p>	
<p>Enthält eine Zeile nur eine oder zwei Ziffern oder einen oder zwei Buchstaben, so sind Zahlen und Buchstaben in der Mitte der Zeile anzubringen. Der Abstand vom Rand ist entsprechend zu vergrößern; die übrigen Abstände dürfen nur bis zum angegebenen Höchstmaß vergrößert werden.</p>	<p>Enthält eine Zeile nur eine oder zwei Ziffern oder einen oder zwei Buchstaben, so sind Zahlen und Buchstaben in der Mitte der Zeile anzubringen. Der Abstand vom Rand ist entsprechend zu vergrößern; die übrigen Abstände dürfen nur bis zum angegebenen Höchstmaß vergrößert werden.</p>	
<p>2. Die Beschriftung erfolgt nach dem Schriftmuster „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ (fälschungerschwerende Schrift – FE-Schrift). Die Beschriftung muss den Schriftmustern „Schrift für Kfz-</p>	<p>2. Die Beschriftung erfolgt nach dem Schriftmuster „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ (fälschungerschwerende Schrift – FE-Schrift). Die Beschriftung muss den Schriftmustern „Schrift für Kfz-</p>	

Kennzeichen“ entsprechen. Die Schriftmuster können bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, Postfach 10 01 50, 51401 Bergisch Gladbach, bezogen werden.	Kennzeichen“ entsprechen. Die Schriftmuster können bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, Postfach 10 01 50, 51401 Bergisch Gladbach, bezogen werden.	
3. Maße der Beschriftung und des Randes	3. Maße der Beschriftung und des Randes	
4. Farben	4. Farben	
5. Ergänzungsbestimmungen	5. Ergänzungsbestimmungen	

Artikel 4 der Elektrokleinstfahrzeuge – Verordnung (eKFV) Referentenentwurf vom 26.02.2019

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Änderungsvorschläge (rot markiert und unterstrichen, wenn neu eingefügt, oder ~~durchgestrichen~~, wenn gestrichen.)

Lfd. Nr.	Tatbestand	Elektrokleinstfahrz euge-Verordnung (eKFV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten	Antrag und Begründung
238	Verhaltensrechtliche Anforderungen Mit einem Elektrokleinstfahrzeug eine nicht zulässige Verkehrsfläche befahren	§ 10 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 1, Absatz 4 Satz 1 § 14 Nummer 5	15 €	
<u>238.4</u>	<u>- mit Unfallfolge</u>		<u>30 €</u>	Änderungsantrag: Ergänzung in Artikel 4 Änderung des Bußgeldkatalogs Lfd. Nr. Tatbestand Nr. 238.4 des Deliktes mit Unfallfolgen. Begründung: Delikte und Bußgeldsätze gleichen ansonsten denen für Fahrräder. Ein mit Elektrokleinstfahrzeug verursachter Unfall sollte mit gleichem Bußgeld belegt werden.
<u>238a.4</u>	<u>- mit Unfallfolge</u>		<u>30 €</u>	Änderungsantrag: Ergänzung in Artikel 4 Änderung des Bußgeldkatalogs Lfd. Nr. Tatbestand Nr. 238.a .4 des Deliktes mit Unfallfolgen. Begründung:

				Delikte und Bußgeldsätze gleichen ansonsten denen für Fahrräder. Ein mit Elektrokleinstfahrzeugen verursachter Unfall sollte mit gleichem Bußgeld belegt werden.
<u>239</u>	<u>Elektrokleinstfahrzeug behindernd oder unzulässig abgestellt</u>		<u>25 €</u>	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Ergänzung in Artikel 4 Änderung des Bußgeldkatalogs Lfd. Nr. Tatbestand Nr. 239 des Deliktes Elektrokleinstfahrzeug behindernd oder unzulässig abgestellt.</p> <p>Begründung:</p> <p>Nach internationalen Erfahrungen werden Elektrokleinstfahrzeuge häufig sorglos auf Gehwegen abgestellt – teils im Weg, teils so, dass sie leicht umkippen. Damit sind sie Verkehrshindernisse für alle Fußgänger. Das gilt besonders aber für Blinde und Sehbehinderte, die über sie stolpern können, sowie für die Benutzer von Rollstühlen und Krankenfahrstühlen, die ein solches Hindernis teils weder beseitigen noch umfahren können.</p>