

**Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr
(Elektrokraftfahrzeug-Verordnung – eKFV)**

<p>Referentenentwurf BMVI Stand 26.2. 2019</p>	<p>Änderungsvorschläge FUSS e.V. (rot markiert und unterstrichen, wenn neu eingefügt, oder durchgestrichen, wenn gestrichen.)</p>
<p>§ 3</p>	<p>§ 3</p>
<p>Zum Führen eines Elektrokraftfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h sind Personen berechtigt, die das 12. Lebensjahr vollendet haben. Zum Führen eines Elektrokraftfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h sind Personen berechtigt, die das 14. Lebensjahr vollendet haben.</p>	<p>Zum Führen eines Elektrokraftfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h sind Personen berechtigt, die das 12. Lebensjahr vollendet haben. Zum Führen eines Elektrokraftfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h sind Personen berechtigt, die das 14. Lebensjahr vollendet haben.</p>
<p>Begründung</p>	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Für eine gesonderte Fahrzeugklasse mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 12 km/h stehen keine geeigneten Wege zur Verfügung: Auf Gehwegen wären sie dreifach schneller als Fußgänger und würden diese bedrängen und gefährden. Auf Radwegen und Fahrbahnen würden sie mit ihrem geringeren Tempo deren Benutzer behindern. Das 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 bringen nur geringe Zeitersparnis gegenüber dem Fußverkehr. Diese Fahrzeuge werden auch vor Herstellern als Spielzeuge bewertet. Für ihre Zulassung im Straßenraum gibt es kein Erfordernis, dass die Gefährdung und Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmer rechtfertigen würde. Ihre Benutzung kann auf entsprechende Spielflächen beschränkt bleiben – analog z.B. zum Fußballspiel, dass auch nicht auf Bürgersteigen und Stadtplätzen, sondern auf gesonderten Plätzen ausgeübt wird. 2. Bei der Zulassung von zwei Geschwindigkeitsklassen ohne eindeutig unterscheidbare Fahrzeug-Merkmale und unterschiedlichen Wege-Benutzungsrechten wäre das Benutzen von für eine Klasse nicht zugelassene Wege nicht erkennbar, kontrollierbar und sanktionierbar. In der Praxis würden Fahrzeuge aller Geschwindigkeitsklassen auf allen Wegen verkehren. 3. Die „Entdrosselung“, also das Entfernen technischer Temposperrungen, ist bei Elektrokraftfahrzeugen 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. 4. 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. 5. Der Entwurf sieht keinerlei Schulung, Prüfung oder Fahrerlaubnis vor, was das Risiko für und durch regelunkundige Kinder und Jugendliche weiter verstärkt. 	

§ 10 (1)	§ 10 (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 vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.	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 vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.
Begründung	
Die markierte Passage, die von zwei unterschiedlichen Klassen von eKF ausgeht, wird gestrichen, da durch die unten vorgesehene ersatzlose Streichung von Artikel 1, § 10, Abs. 3, dieser Satzteil gegenstandslos ist.	

§ 10 (2)	§ 10 (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.	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.
Begründung	
Siehe Begründung zur Streichung des gleichen Teilsatzes in Abs. 1 des selbigen Paragraphen.	

§ 10 (3)	§ 10 (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	(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 angelegten Radwegen,

<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>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>Begründung</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 Dreifachen des Fußgängertempos. Somit würden Verkehrsteilnehmer mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf einem häufig engen Raum zusammengefasst. Auf Gehwegen sind heute Fahrzeuge außer radfahrenden Kinder bis 10 Jahren auf Fahrrädern nebst Begleitperson (beide im Schrittempo) nicht zugelassen, 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. 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 Bewegungs-Eingeschränkte (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 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. 	

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 radfahrende 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 Zufussgehenden 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 und Ahndung des Verbots, mit einem schnelleren Fahrzeug Gehwege zu benutzen, ist hierdurch in der Praxis nur schwer möglich.

Zu dem auch hierzu gehörigem Thema der Temposperrn von Elektrokleinstfahrzeugen und deren leichte Manipulierbarkeit siehe Begründung Änderungsantrag Artikel. 1, § 1, Satz 1.

§ 10 (4)	§ 10 (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.	(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.
Begründung	
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 außerorts, hinzukommen absehbare Konflikte mit dem Radverkehr.	

§ 10 (5)	§ 10 (5)
Die Straßenverkehrsbehörden können abweichend von Absatz 1 und 2 für das Befahren von Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung),	(5) Die Straßenverkehrsbehörden können abweichend von Absatz 1 und 2 für das Befahren von Gehwegen (Zeichen 239 Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), gemeinsamen

<p>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>Geh- und Radwegen (Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung), Fußgänger-zonen (Zeichen 242.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) Ausnahmen <u>für</u> <u>mobilitätseingeschränkte Personen</u> <u>genehmigen.</u> <u>für bestimmte Einzelfälle oder</u> <u>allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen.</u> <u>Eine allgemeine Zulassung von</u> <u>Elektrokleinstfahrzeugen mit einer</u> <u>bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von</u> <u>nicht weniger als 12 km/h auf solchen</u> <u>Verkehrsflächen kann durch Anordnung des</u> <u>Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge mit</u> <u>einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit</u> <u>von nicht we-niger als 12 km/h frei“</u> <u>bekanntgegeben werden.</u></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. 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 sein. Die Regeln zum Erhalt einer solchen Einzelfallzulassung sind festzulegen.</p>	

<p>§ 11 (4)</p>	<p>§ 11 (4)</p>
<p>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</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. <u>Mobilitätseingeschränkte Personen, die Elektrokleinstfahrzeuge mit</u> <u>Ausnahmegenehmigung nach §10 (5) auf</u> <u>Gehwegen fahren dürfen, müssen dort</u> <u>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</p>

<p>Geh- und Radwegen muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Ist eine Richtung durch Zusatzzeichen vorgegeben, so gilt diese entsprechend für den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen.</p>	<p>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. Ist eine Richtung durch Zusatzzeichen vorgegeben, so gilt diese entsprechend für den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen.</p>
<p>Begründung</p>	
<p>Ebenso wie reine Gehwege besitzen gemeinsame Geh- und Radwege häufig nicht die Mindestbreite, die dem Stand der Technik nach FGSV (RASt, ERA, EFA) entspricht.</p> <p>Das Erfordernis, Fußgänger weder zu behindern noch zu gefährden, kann nur durch Nicht-Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen 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>§ 11 (5)</p>	<p>§ 11 (5)</p>
<p>Die für das Parken von Fahrzeugen zur Anwendung kommenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung gelten nicht für Elektrokleinstfahrzeuge. Sie werden nicht geparkt, sondern wie Fahrräder abgestellt.</p>	<p>Die für das Parken von Fahrzeugen zur Anwendung kommenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung gelten nicht für Elektrokleinstfahrzeuge, <u>die nicht regelmäßig vermietet werden</u>. Sie werden nicht geparkt, sondern wie Fahrräder abgestellt.</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-Elektrokleinstfahrzeuge sind Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand vorzusehen. Werden hierfür bisherige Parkplätze für Kfz aufgehoben, dann bedeutet das wesentlich geringere Volumen der Elektrokleinstfahrzeuge eine Vervielfachung der auf gegebener Fläche abstellbaren Fahrzeuge, und somit eine deutlich effizientere Ausnutzung des öffentlichen Raums. Alternativ können die Kommunen Sondernutzungsflächen auf Gehwegen vorsehen, soweit dort die nach einschlägigen Normen (ERA der FGSV) erforderlichen freien Wegbreiten verbleiben.</p>	

§ 12 (2)	§ 12 (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.	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.
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.	

§ 12 (3)	§ 12 (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 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.	(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 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.
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.	

§ 12 (4)	§ 12 (4)
Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der Straßenverkehrs-Ordnung	Besonderheiten bei angeordneten Verkehrsverboten nach der Straßenverkehrs-Ordnung
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.	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.
Begründung	
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.	

§ 13	§ 13
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.	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.
Begründung	
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	

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

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Lfd. Nr.	Tatbestand	Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung (eKFV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten	Begründung
238	Verhaltensrechtliche Anforderungen Mit einem Elektrokraftfahrzeug 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 €	
238.4	<u>- mit Unfallfolge</u>		<u>30 €</u>	Delikte und Bußgeldsätze gleichen ansonsten denen für Fahrräder. Ein mit Elektrokraftfahrzeug verursachter Unfall sollte mit gleichem Bußgeld belegt werden.
<u>239</u>	<u>Elektrokraftfahrzeug behindernd oder unzulässig abgestellt</u>		<u>25 €</u>	Änderungsantrag: Ergänzung in Artikel 4 Änderung des Bußgeldkatalogs Lfd. Nr. Tatbestand Nr. 239 des Deliktes Elektrokraftfahrzeug behindernd oder unzulässig abgestellt. Begründung: Nach internationalen Erfahrungen werden Elektrokraftfahrzeuge häufig sorglos auf Bürgersteigen 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.