

29.05.09**Vk - In****Verordnung****des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen
am Verkehr und zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und
der Fahrzeug-Zulassungsverordnung****A. Probleme und Ziele**

Um den dichter werdenden Individualverkehr in Ballungsgebieten wirksam zu bewältigen, hat die Industrie Fahrzeuge (elektronische Mobilitätshilfen) entwickelt, die sich durch geringen Verkehrsflächenbedarf beim Fahren und Parken sowie durch eine besondere Umweltfreundlichkeit auf Grund eines Elektroantriebes auszeichnen. Die neuen Fahrzeuge werden durch Gewichtsverlagerung gelenkt. Dadurch wird vor allem auch mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit der Teilnahme am Verkehr ermöglicht. Hierzu bedarf es einer Rechtsgrundlage.

B. Lösung

Die vorgelegte Verordnung soll die rechtlichen Voraussetzungen für die Teilnahme der elektronischen Mobilitätshilfen am Verkehr schaffen.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

Keine.

2. Vollzugsaufwand

Sollten die Hersteller elektronischer Mobilitätshilfen bei der deutschen Typgenehmigungsbehörde (Kraftfahrt-Bundesamt - KBA) eine nationale Typgenehmigung beantragen, so entstünden dem Kraftfahrt-Bundesamt Aufwand für die Bearbeitung dieser Anträge. Dieser kann jedoch ohne Pauschalierung im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel gedeckt werden. Zudem wäre durch Gebühr nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr eine Kostenneutralität sichergestellt.

Den Straßenverkehrsbehörden können Kosten entstehen durch die Aufstellung von Zusatzzeichen zur Gestattung der Nutzung der Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen als Fahrbahnen und verkehrsberuhigten Bereichen. Die Aufstellung eines Verkehrszeichens kostet ca. 200,-- €.

E. Sonstige Kosten

Kosten entstehen den Nutzern elektronischer Mobilitätshilfen durch das Erfordernis einer Mofa-Prüfbescheinigung. Diese sind allerdings so gering, dass messbare Effekte auf das allgemeine Preis-, insbesondere das Verbraucherpreisniveau nicht induziert werden.

F. Bürokratiekosten

Es entstehen Informationspflichten hinsichtlich der Erlangung der Typgenehmigung beim KBA für die elektronische Mobilitätshilfe.

Die vorzulegenden Unterlagen (technische Beschreibung) liegen allerdings bereits vor. Es bedarf jedoch zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit seitens KBA eines Gutachtens durch einen technischen Dienst. Die Kosten des Gutachtens sind, da es sich um Fahrzeuge eigener Art handelt und Erfahrungen insoweit nicht bestehen, derzeit nicht abschätzbar.

29.05.09

Vk - In

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen
am Verkehr und zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und
der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 28. Mai 2009

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Müller

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung zu erlassende

Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen
am Verkehr und zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung
und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2
des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1
NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière

Verordnung
über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr
und zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung
und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verordnet

- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis e, g bis r, u, w und x, Nummer 2 Buchstabe b und f, Nummer 3 Buchstabe c und i Nummer 4a, 5a, 15 und 17 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 03. Februar 2009 (BGBl. I S. 150), sowie

- auf Grund des § 7 Nummer 1 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), § 7 zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 10. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2833), im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr
(Mobilitätshilfenverordnung - MobHV)

§ 1

Anwendungsbereich, Grundsatz der Verwendung

(1) Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h, die folgende Merkmale aufweisen:

1. zweispuriges Kraftfahrzeug mit zwei parallel angeordneten Rädern mit integrierter elektronischer Balance-, Antriebs-, Lenk- und Verzögerungstechnik,
2. eine Gesamtbreite von nicht mehr als 0,7 m,
3. eine Plattform als Standfläche für einen Fahrer,
4. eine lenkerähnliche Haltestange, über die der Fahrer durch Schwerpunktverlagerung die Beschleunigung oder Abbremsung sowie die Lenkung beeinflusst,
5. entspricht den Anforderungen der Richtlinie 72/245/EWG des Rates vom 20. Juni 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über von Fahrzeugen verursachte Funkstörungen (elektromagnetische Verträglichkeit) (ABl. L 152 vom 6.7.1972, S. 15), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
6. eine Anzeige für den Energievorrat.

(2) Fahrzeuge im Sinne des Absatzes 1 (Mobilitätshilfen) sind Kraftfahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung. Sie dürfen nur nach Maßgabe der folgenden Vorschriften auf öffentlichen Straßen verwendet werden.

§ 2

Anforderungen an das Inbetriebsetzen

- (1) Eine Mobilitätshilfe darf auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie
1. einem genehmigten Typ entspricht sowie
 2. ein gültiges Versicherungskennzeichen nach § 26 in Verbindung mit § 27 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führt.

Abweichend von Satz 1 Nummer 1 darf eine Mobilitätshilfe auch in Betrieb gesetzt werden, wenn für sie eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist.

(2) Es richtet sich die Erteilung

1. der Typgenehmigung im Falle des Absatzes 1 Nummer 1 nach den Anforderungen des § 20 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
2. der Einzelgenehmigung im Falle des Absatzes 1 Satz 2 nach den Anforderungen des § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Die Erteilung der in Satz 1 bezeichneten Genehmigungen setzt voraus, dass die Anforderungen des § 1 Absatz 1 und der §§ 4 bis 6 erfüllt sind.

(3) § 4 Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung gilt für den Führer und den Halter einer Mobilitätshilfe entsprechend.

§ 3

Berechtigung zum Führen

Für das Führen einer Mobilitätshilfe gilt die Fahrerlaubnis-Verordnung in der jeweils geltenden Fassung mit der Maßgabe, dass für das Führen einer Mobilitätshilfe mindestens die Berechtigung zum Führen eines Mofas nachzuweisen ist.

§ 4

Anforderung an die Verzögerungseinrichtung

Eine Mobilitätshilfe darf nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie mit einer dem in § 1 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 beschriebenen Fortbewegungskonzept entsprechenden Verzögerungseinrichtung ausgerüstet ist, die

1. das Fahrzeug bis zum Stillstand abbremsen kann und
2. mindestens einen Verzögerungswert von $3,5 \text{ m/s}^2$ erreicht.

§ 5

Anforderung an die lichttechnischen Einrichtungen

(1) Eine Mobilitätshilfe darf nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie mit folgenden lichttechnischen Einrichtungen ausgerüstet ist, die den Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 5. Juli 1973 (VkB1. 1973, S. 558), die zuletzt am 21.6.2006 (VkB1. 2006, S. 645) geändert worden sind, in der jeweils geltenden Fassung entsprechen müssen:

1. nach vorne wirkendem Scheinwerfer für weißes Licht (TA 23),
2. nach vorne wirkendem weißem Rückstrahler (TA 18),
3. an der Rückseite mit einer Schlussleuchte für rotes Licht (TA 14 b),
4. an der Rückseite mit einem roten Rückstrahler (TA 18),
5. mit gelben Rückstrahlern nach beiden Seiten wirkend (TA 18).

Die lichttechnischen Werte sind in allen Betriebszuständen zu erfüllen, insbesondere ist eine Blendwirkung des Gegenverkehrs durch den vorderen Scheinwerfer auszuschließen.

(2) Die Einrichtungen nach Absatz 1 Nummer 1 und 3 müssen durch eine Lichtmaschine oder über das Bordnetz der Mobilitätshilfe betrieben werden.

§ 6

Anforderung an die Schalleinrichtung

Eine Mobilitätshilfe darf nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie mit einer Glocke ausgerüstet ist.

§ 7

**Zulässige Verkehrsflächen, Anforderungen an die
Teilnahme am Straßenverkehr**

(1) Wer elektronische Mobilitätshilfen im Verkehr führt, unterliegt den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung. Abweichend von Satz 1 darf mit elektronischen Mobilitätshilfen von dem Gebot, auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen möglichst weit rechts zu fahren, nicht abgewichen werden. Wer elektronische Mobilitätshilfen führt, muss einzeln hintereinander fahren, darf

sich nicht an Fahrzeuge anhängen und nicht freihändig fahren. In Fahrradstraßen darf auch nebeneinander gefahren werden. Ist ein Verbot für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250) angezeigt, dürfen elektronische Mobilitätshilfen geschoben werden. Soweit keine Fahrtrichtungsanzeiger vorhanden sind, sind Richtungsänderungen durch Handzeichen anzuzeigen.

(2) Die Straßenverkehrsbehörden können innerhalb geschlossener Ortschaften das Fahren mit elektronischen Mobilitätshilfen durch ein Zusatzzeichen, das auch allein stehen kann, auf anderen Verkehrsflächen als Fahrbahnen und verkehrsberuhigten Bereichen zulassen. Wer eine Mobilitätshilfe auf anderen Verkehrsflächen führt, muss seine Geschwindigkeit anpassen. Fußgänger haben Vorrang, sie dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Radfahrern ist das Überholen zu ermöglichen. Ist eine Richtung durch Zusatzzeichen vorgegeben, so gilt diese entsprechend für den Verkehr mit elektronischen Mobilitätshilfen.

(3) Abweichend von Absatz 1 dürfen außerhalb geschlossener Ortschaften Fahrbahnen von Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) nicht befahren werden, ein an diesen Straßen entlang führender Radweg darf benutzt werden. Absatz 2 Satz 3 bis 5 gilt entsprechend.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt das Zusatzzeichen im Verkehrsblatt bekannt.

§ 8

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 1, § 4, § 5 oder § 6 eine elektronische Mobilitätshilfe in Betrieb setzt,
2. entgegen § 3 eine Mobilitätshilfe führt, ohne mindestens die Berechtigung zum Führen eines Mofas nachgewiesen zu haben oder
3. einer Vorschrift des § 7 Absatz 1 Satz 2 bis 4 oder Satz 6 über Anforderungen an die Teilnahme am Straßenverkehr zuwiderhandelt.

Artikel 2

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Dem § 3 Absatz 2 Nummer 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988), die zuletzt durch die Verordnung vom 20. November 2008 (BGBl. I S. 2226) geändert worden ist, wird folgender Buchstabe g angehängt:

„g) Elektronische Mobilitätshilfe“

Artikel 3

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

In § 4 Absatz 1 Satz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 7. Januar 2009 (BGBl. I S. 29) geändert worden ist, wird nach der Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. Mobilitätshilfen im Sinne des § 1 Absatz 1 der Mobilitätshilfenverordnung,“.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, 2009

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Regelungsinhalt

Um den immer dichter werdenden Individualverkehr in Ballungsgebieten wirksam zu bewältigen, wurden von der Industrie Fahrzeuge entwickelt, die sich durch geringen Verkehrsflächenbedarf beim Fahren und Parken sowie durch eine besondere Umweltfreundlichkeit auf Grund eines Elektroantriebes auszeichnen. Da dieses neuen Fahrzeuge durch Gewichtsverlagerungen gelenkt werden, wird auch mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit der Teilnahme am Verkehr ermöglicht, die sie auf Grund ihrer Mobilitätseinschränkung mit dem Fahrrad oder zu Fuß nur schwer erreichen könnten. Ziel dieser Verordnung ist es, die rechtlichen Grundlagen für die Teilnahme dieser neuen Fahrzeugkategorie (im Folgenden elektronische Mobilitätshilfe genannt) zu schaffen.

Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine.

2. Vollzugaufwand

Sollten die Hersteller elektronischer Mobilitätshilfen bei der deutschen Typgenehmigungsbehörde (Kraftfahrt-Bundesamt - KBA) eine nationale Typgenehmigung beantragen, so entstünden dem Kraftfahrt-Bundesamt Aufwand für die Bearbeitung dieser Anträge. Dieser kann jedoch ohne Pauschalierung im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel gedeckt werden. Zudem wäre durch Gebühr nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr eine Kostenneutralität sichergestellt.

Den Straßenverkehrsbehörden können Kosten entstehen durch die Aufstellung von Zusatzzeichen zur Gestattung der Nutzung der Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen als Fahrbahnen und verkehrsberuhigten Bereichen. Die Aufstellung eines Verkehrszeichens kostet ca. 200,-- €

Kosten entstehen den Nutzern elektronischer Mobilitätshilfen durch das Erfordernis einer Mofaprüfbescheinigung. Diese sind allerdings so gering, dass messbare Effekte auf das allgemeine Preis- insbesondere das Verbraucherpreisniveau nicht induziert werden.

Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Festigung tradierter Rollen.

Bürokratiekosten

Es entstehen Informationspflichten hinsichtlich der Erlangung der Typgenehmigung beim Kraftfahrt-Bundesamt für die elektronischen Mobilitätshilfen.

Die vorzulegenden Unterlagen (technische Beschreibung) liegen allerdings bereits vor. Es bedarf jedoch zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit seitens KBA eines Gutachtens durch einen technischen Dienst. Die Kosten des Gutachtens sind, da es sich um Fahrzeuge eigener Art handelt und Erfahrungen insoweit nicht bestehen, derzeit nicht abschätzbar.

II. Zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1

1.) Zu § 1

Absatz 1

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in 2005 mit der elektronischen Mobilitätshilfe einen Pilotversuch im Saarland initiiert, der vom Fachgebiet Mobilität & Verkehr (**imove**) der Technischen Universität Kaiserslautern ausgewertet wurde (Förderkennzeichen FE 82.0288/2005). Bezüglich der technischen Fahrzeugausstattung beurteilte die **imove** die Inbetriebnahme vertretbar, wenn bestimmte Anforderungen erfüllt werden, die in Absatz 1 Nr. 1, Nrn. 3 bis 6 festgelegt sind. Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit wurde auf Grund der Versuchsergebnisse und der Einsatzbedingungen auf 20 km/h festgelegt.

Um sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer bei Überholvorgängen etc. nicht zu gefährden, wird durch die Nummer 2 die Breite auf 0,7 m begrenzt.

Absatz 2

Mobilitätshilfen werden aufgrund der Verordnung als Kraftfahrzeuge mit den für diese geltenden Vorschriften eingestuft.

2.) Zu § 2

In § 2 werden die Voraussetzungen für die Teilnahme der in § 1 beschriebenen elektronischen Mobilitätshilfen als nicht zulassungspflichtige Fahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr geregelt. Dass diese Fahrzeuge mit einer nationalen Typgenehmigung einem genehmigten Typ entsprechen müssen oder einer Einzelgenehmigung bedürfen, wird durch Satz 1 festgelegt. Darüber hinaus verpflichtet Satz 1 zur Führung von Versicherungskennzeichen. Die Datenbestätigung oder die Bescheinigung über die Einzelgenehmigung ist nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Der Halter darf nach § 4 Abs. 6 Fahrzeug-Zulassungsverordnung die Inbetriebnahme des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen nicht anordnen oder zulassen, wenn das Fahrzeug dem genehmigten Typ nicht entspricht oder eine Einzelgenehmigung nicht erteilt ist oder ein Versicherungskennzeichen nicht führt.

3.) Zu § 3

Gefährdungen der Verkehrssicherheit können bei Nutzung von elektronischen Mobilitätshilfen nicht ausgeschlossen werden, weil sich Einwirkungen auf das Fahrzeug oder den Fahrer im Hinblick auf die Steuerung, die Beschleunigungs- und Verzögerungscharakteristik und das Gewicht des Fahrzeuges anders auswirken als etwa bei Fahrrädern oder Inlinern. Während der Mofaausbildung bzw. während der Ausbildung zum Erwerb einer Fahrerlaubnis lernt der Bewerber rücksichtsvolles und verkehrsgerechtes Verhalten im Straßenverkehr, so dass mit dem Mindestanforderung des Nachweises der Berechtigung zum Führen eines Mofas das Mobilitätsbedürfnis von Nutzern elektronischer Mobilitätshilfen mit den Belangen der Verkehrssicherheit in Einklang gebracht werden kann. Die Berechtigung zum Führen eines Mofas kann durch die Vorlage einer Mofa-Prüfbescheinigung, einer Fahrerlaubnis nach § 4 Fahrerlaubnis-Verordnung oder einer zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigenden ausländischen Erlaubnis nachgewiesen werden. Damit wird zugleich ein Mindestalter von 15 Jahren festgelegt, um Selbstgefährdungen oder Gefährdungen Dritter durch zu junge und im Straßenverkehr unerfahrene Nutzer auszuschließen.

4.) Zu § 4

Da sich die realistisch erreichbare Bremsleistung des Fahrzeugs nur in Abhängigkeit vom Fahrer ermitteln lässt, ist die verbindliche Vorgabe einer Mindestverzögerung von $3,5 \text{ m/s}^2$ geboten. Die Ausrüstung mit dieser Verzögerungseinrichtung ist Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Mobilitätshilfe.

5.) Zu § 5

Da dem Fahrzeug die Benutzung von innerörtlichen Fahrbahnen erlaubt sein soll, erscheinen die Anforderungen an Scheinwerfer, Schlussleuchte, Rückstrahler und Seitenreflektoren analog der Fahrradausrüstung nach § 67 Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung geboten, aber auch ausreichend. Ebenso ist die Stromversorgung über die Antriebsakkus oder eine Lichtmaschine ausreichend; bei leerem Akku ist Fahrbetrieb nicht mehr möglich bzw. kann das Fahrzeug nur geschoben oder gezogen werden. Die Veränderlichkeit des Ausleuchtungsbereichs des Scheinwerfers durch die Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Abbremsen ist vertretbar, da vor allem das „Gesehenwerden“ des Fahrzeugs durch andere Verkehrsteilnehmer entscheidend ist.

6.) Zu § 6

Wegen des nahezu geräuschlosen Fahrverhaltens ist das Fahrzeug analog den Mofas und Fahrrädern mit einer Glocke für notwendige Gefahrensignale auszurüsten. Radlaufglocken und andere Einrichtungen für Schallzeichen sind hingegen nicht zulässig.

7.) Zu § 7

Die Vorschrift regelt die Verhaltensanforderungen für die Teilnahme am Straßenverkehr. Da elektronische Mobilitätshilfen Kraftfahrzeuge sind, kommen grundsätzlich die für Kraftfahrzeuge geltenden Verhaltensvorschriften der StVO zur Anwendung. Folgerichtig sind innerorts grundsätzlich Fahrbahnen und verkehrsberuhigte Bereiche zu benutzen. Sollen die Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen zugelassen werden, bedarf dies entweder der Ausnahmegenehmigung oder der Zusatzbeschilderung durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden, wobei das Zusatzzeichen noch erstellt werden muss. Eine solche Beschilderung kann im Einzelfall zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses zum Beispiel bei hohen Differenzgeschwindigkeiten (auf der Fahrbahn in der Regel über 50 km/h), hohem Verkehrsaufkommen, auf Vorfahrtstraßen mit Zeichen 306 oder bei hohem Lkw-Anteil auf der Fahrbahn geboten sein. Auf anderen Verkehrsflächen hat sich die elektronische Mobilitätshilfe unterzuordnen. Außerorts gebieten es ebenfalls die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss, die Fahrbahnen des klassifizierten Straßennetzes von Mobilitätshilfen freizuhalten.

8.) Zu § 8

Es handelt sich um die Festlegung von Verstößen gegen die für elektronische Mobilitätshilfen vorgegebenen Voraussetzungen bzw. Verhaltensanforderungen für die bzw. bei Teilnahme im

Straßenverkehr und damit um die Normierung von Ordnungswidrigkeitentatbeständen, soweit sie nicht bereits Gegenstand anderer Vorschriften (z. B. § 49 StVO) sind. Von der Festlegung von neuen Bußgeldregelsätzen in der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung wird vor dem Hintergrund des geringen Verbreitungsgrades dieser Kraftfahrzeuge abgesehen. Die für den Verwaltungsvollzug zuständigen Länder sind gehalten, entsprechende Regelungen zur Gewährleistung einer gewissen einheitlichen Ahndung in eigener Zuständigkeit zu treffen.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift stellt klar, dass die Mobilitätshilfe keiner Zulassung nach Fahrzeug-Zulassungsverordnung bedarf.

Zu Artikel 3

Es wird klargestellt, dass das Führen der Mobilitätshilfe keiner Fahrerlaubnis bedarf.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 666: Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme elektronischer
Mobilitätshilfen am Verkehr**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der o.g. Verordnung auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Mit der Verordnung werden für Bürger und Verwaltung keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder abgeschafft. Für die Wirtschaft werden zwei neue Informationspflichten eingeführt.

Die Verordnung sieht vor, dass elektronische Mobilitätshilfen auf öffentlichen Straßen nur dann in Betrieb gesetzt werden dürfen, wenn sie einem genehmigten Typ entsprechen oder für sie eine Einzelgenehmigung erteilt wurde. Entsprechend ist in § 2 der Verordnung durch Verweis auf die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelt, dass der Hersteller beim Kraftfahrtbundesamt eine Einzelgenehmigung oder Typengenehmigung für sein Fahrzeug beantragen kann. Das Bundesministerium erklärt, so werde sichergestellt, dass das Fahrzeug technisch so ausgestattet ist, dass die Inbetriebnahme gerechtfertigt ist.

Derzeit gibt es nur einen Hersteller elektronischer Mobilitätshilfen. Es ist davon auszugehen, dass er keine Einzelgenehmigungen sondern eine Typengenehmigung beantragen wird. Das Bundesministerium hat sich mit dem Hersteller in Verbindung gesetzt, der schätzt, dass ihm für die Typengenehmigung einmalig Bürokratiekosten in Höhe von etwa 35 bis 45 T€ entstehen werden.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter

