

Nr. 143 **Allgemeines Rundschreiben  
Straßenbau Nr. 13/2009  
Sachgebiet 06.1: Straßenbaustoffe;  
Anforderungen,  
Eigenschaften**

Bonn, 03. August 2009  
S 27/7182.8/3/1034002

**Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Bundesrechnungshof  
DEGES Deutsche Einheit  
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Technische Lieferbedingungen für Asphalt-  
granulat, Ausgabe 2009 (TL AG-StB 09)**

(VkBl. 2009 S. 487)

Bezug: Mein Allgemeines Rundschreiben  
Straßenbau (ARS) Nr.

1. 21/2001 vom 08. Juni 2001  
– S26/38.57.10-23/26 Va 2001  
(TL AG-StB 01, Ausgabe 2001)

Mein Rundschreiben Straßenbau

2. vom 17. Januar 2001  
– S 26/38.57.23/31 F 00  
(Merkblatt für die Verwertung von Asphalt-  
granulat (M VAG), Ausgabe 2000)

Die „Technischen Lieferbedingungen für Asphaltgranulat“, Ausgabe 2001 (TL AG-StB 01) wurden in Folge der Übernahme der Europäischen Normen in das nationale Regelwerk für den Straßenbau in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Abstimmung mit mir und den Obersten Straßenbaubehörden der Länder überarbeitet und liegen nun als „Technische Lieferbedingungen für Asphaltgranulat“, Ausgabe 2009 (TL AG-StB 09) vor.

Gegenüber den TL AG-StB 01 und TL AG-StB 06 wurde mit der Ausgabe 2009 eine Anpassung an die TL Gestein-StB 04 und TL SoB-StB 04 jeweils in der Ausgabe 2004/Fassung 2007 sowie an die TL Asphalt-StB 07 und die TL Beton-StB 07 vorgenommen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um redaktionelle Änderungen im Hinblick auf die anzuwendenden Prüfnormen, Prüfbedingungen und Prüfvorschriften.

Meine im Bezug genannten Schreiben (Bezug 1. und 2.) hebe ich auf.

Ich gebe die TL AG-StB 09 hiermit bekannt und bitte, sie für den Bereich der Bundesfernstraßen einzuführen. Zu meiner Information erbitte ich einen Abdruck Ihres Einführungsschreibens.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die TL AG-StB 09 auch für Baumaßnahmen an den in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen. Gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.06.1998 über ein Informa-

tionsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (AbL. EG Nr. L 204 S. 37), geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.07.1998 (AbL. EG Nr. L 217 S. 18), wurde das Notifizierungsverfahren für die TL AG-StB 09 unter der Nr. 2008/535/D durchgeführt.

Die TL AG-StB 09 sind bei dem FGSV Verlag GmbH, Wesselingstraße 17, 50999 Köln zu beziehen.

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Im Auftrag  
Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz

Nr. 144 **Bekanntmachung der Verordnung  
über die Teilnahme elektronischer  
Mobilitätshilfen am Verkehr und  
zur Änderung der Fahrerlaubnis-  
Verordnung und der Fahrzeug-  
Zulassungsverordnung**

Bonn, den 04. August 2009  
S 35/7362.2/1

Nachstehend gebe ich die Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr und zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 16. Juli 2009 einschließlich ihrer Begründung bekannt. Die Verordnung wurde im Bundesgesetzblatt Teil I, S. 2097 verkündet und ist am 25. Juli 2009 in Kraft getreten.

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Im Auftrag  
Christian Weibrecht

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

Vom 16. Juli 2009

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 sowie 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 Typpenehmigung 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 4 beschriebenen Fortbewegungskonzept entsprechenden Verzögerungseinrichtung ausgerüstet ist, die

1. das Fahrzeug bis zum Stillstand abbremsen kann und
2. mindestens einen Verzögerungswert von 3,5 m/s<sup>2</sup> 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 (VkBli. S. 558), die zuletzt am 21. Juni 2006 (VkBli. 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 14b),
  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 können mit einer Lichtmaschine, über das Bordnetz der

Mobilitätshilfe oder ausschließlich über Batterie- oder Akku-Versorgung betrieben werden, wenn dem Fahrzeugführer deren Ladezustand ständig angezeigt wird.

### § 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.
- (2) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen abweichend von Absatz 1 nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegesurten und Radwege befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen gefahren werden.
- (3) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen abweichend von Absatz 1 nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegesurten und Radwege befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen von Straßen, die nicht Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sind, und auf Wegen gefahren werden.
- (4) Abweichend von Absatz 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.
- (5) Wer eine Mobilitätshilfe auf anderen Verkehrsflächen als Fahrbahnen 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.
- (6) Abweichend von den Absätzen 1 bis 3 können die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen für das Fahren mit elektronischen Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen.

### § 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 2 oder Absatz 3 über zulässige Verkehrsflächen oder des § 7 Absatz 4 Satz

1, 2 oder Satz 5 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 Artikel 10 des Gesetzes vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) 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 26. März 2009 (BGBl. I S. 734) 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, den 16. Juli 2009

Der Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
W. Tiefensee

### 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 diese 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 (Kraft-

fahrt-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 Verbraucherepreisniveau 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.

##### **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 auszuhandigen. 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 m/s<sup>2</sup> geboten.

Die Ausrüstung mit dieser Verzögerungseinrichtung ist Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Mobilitätshilfe.

#### **Änderung durch den Bundesrat:**

*In Artikel 1 ist in § 4 die Angabe „Nummer 1 bis 3“ durch die Angabe „Nummer 1 bis 4“ zu ersetzen.*

#### **Begründung:**

*Die in § 1 Absatz 1 Nummer 4 genannte „lenkerähnliche Haltestange, über die der Fahrer durch Schwerpunktverlagerung die Beschleunigung oder Abbremsung sowie die Lenkung beeinflusst“, gehört danach ebenso wesentlich zum Fortbewegungskonzept wie die in den Nummern 1 bis 3 genannten Vorrichtungen.*

#### **5.) Zu § 5**

Da dem Fahrzeug die Benutzung von innerörtlichen Fahr-

bahnen 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.

#### **Änderung durch den Bundesrat:**

*In Artikel 1 ist §5 Absatz 2 wie folgt zu fassen:*

*„Die Einrichtungen nach Absatz 1 Nummer 1 und 3 können mit einer Lichtmaschine, über das Bordnetz der Mobilitätshilfe oder ausschließlich über Batterie- oder Akku-Versorgung betrieben werden, wenn dem Fahrzeugführer deren Ladezustand ständig angezeigt wird.“*

#### **Begründung:**

*Je nach Konstruktion der elektronischen Mobilitätshilfe ist der Anbau einer Lichtmaschine aufwändig sowie kostenintensiv oder scheidet eine Stromversorgung über die Lichtmaschine technisch aus, da die elektronische Mobilitätshilfe mit einem geschlossenen System arbeitet (Anmerkung: wie die Mobilitätshilfe des Herstellers Segway). Zudem versorgt die Lichtmaschine die Beleuchtungseinrichtungen nicht mit Strom, wenn mit dem Fahrzeug im Straßenverkehr gewartet wird. Es ist daher notwendig, den Betrieb der Beleuchtungseinrichtungen auch mit Hilfe von (externen) Akkumulatoren zuzulassen. Die Sonderstellung gegenüber Fahrrädern erscheint vertretbar. Neue Entwicklungen der Lichttechnik erreichen bei Scheinwerfern und Schlussleuchten mit Batterie- oder Akku-Versorgung die gleichen technischen Anforderungen wie solche, die von einer Lichtmaschine versorgt werden.*

#### 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.

#### **Änderung durch den Bundesrat:**

*In Artikel 1 ist § 7 wie folgt zu fassen:*

### **§ 7**

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

- (1) Wer elektronische Mobilitätshilfen im Verkehr führt, unterliegt den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung.
- (2) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen abweichend von Absatz 1 nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwege befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen gefahren werden.
- (3) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen abweichend von Absatz 1 nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwege befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen von Straßen, die nicht Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sind, und auf Wegen gefahren werden.
- (4) Abweichend von Absatz 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.
- (5) Wer eine Mobilitätshilfe auf anderen Verkehrsflächen als Fahrbahnen 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.
- (6) Abweichend von den Absätzen 1 bis 3 können die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen für das Fahren mit elektronischen Mobilitätshilfen auf anderen Verkehrsflächen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen.

#### **Begründung:**

*In seiner Bewertung des von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahr 2005 initiierten Versuchs mit der elektronischen Mobilitätshilfe des Herstellers Segway im Saarland kommt das Fachgebiet Mobilität & Verkehr (imove) der Technischen Universität Kaiserslautern u. a. zu dem Ergebnis, dass sich die Mobilitätshilfe „am Besten für den Einsatz auf Radverkehrsflächen und in Fußgängerbereichen eignet“. Die Mobilitätshilfe weise ein sehr geringes Konfliktpotential auf, das im Bereich oder unter dem von Fahrrädern oder Inlineskatern liege. Auf Fahr-*

radverkehrsflächen sei das Konfliktpotential als etwa gleichwertig mit den Fahrrädern einzuordnen. Die Unfallforschung der Versicherer stellt nach einer Bewertung der Sicherheitseigenschaften der elektronischen Mobilitätshilfe des Herstellers Segway im November 2008 fest, dass die Mobilitätshilfe vorrangig auf dem Radweg benutzt werden sollte. Deshalb sieht der Änderungsantrag vor, elektronische Mobilitätshilfen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich auf Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwegen nutzen zu dürfen.

Nach der vorliegenden Verordnung dürfen die elektronischen Mobilitätshilfen grundsätzlich nur auf Fahrbahnen gefahren werden und abweichend davon innerhalb geschlossener Ortschaften auf anderen Verkehrsflächen, wenn diese mit einem Zusatzzeichen eröffnet sind. Eine solche Regelung würde bei den Straßenverkehrsbehörden, die den Forschungsergebnissen folgen wollten, einen hohen Verwaltungsaufwand und erhebliche Kosten bedingen. Alle erlaubten Flächen mit Zusatzzeichen zu versehen, würde auch der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zuwiderlaufen, mit der einer bestehenden übermäßigen Beschilderung im Straßenverkehr entgegengewirkt werden soll.

Die vorliegende Verordnung beschränkt außerhalb geschlossener Ortschaften die Nutzung von Mobilitätshilfen auf Radwegen auf solche, die entlang von Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) liegen; ansonsten sind Fahrbahnen zu benutzen, soweit sie nicht solche des überörtlichen Verkehrs sind. In erster Linie sollten den Führern elektronischer Mobilitätshilfen außerorts die Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwege zu Verfügung stehen.

In ländlichen Regionen sowie in Städten und Gemeinden, die aus mehreren Stadt- bzw. Gemeindeteilen bestehen, und aus touristischen Gründen besteht ein besonderes Bedürfnis, mit elektronischen Mobilitätshilfen auch auf Fahrbahnen von Gemeindestraßen oder sonstigen öffentlichen Straßen im Sinne der Landesstraßengesetze, wie z. B. Feldwirtschaftswege, fahren zu dürfen, zumal wenn keine Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegefurten und Radwege vorhanden sind. Es sind keine Gründe erkennbar, Mobilitätshilfen von der Nutzung dieser Verkehrsflächen auszuschließen, zumal nach § 2 Absatz 4 StVO außerhalb geschlossener Ortschaften auf Radwegen auch mit Mofas gefahren werden darf.

Über die Bestimmung der zugelassenen Verkehrsflächen in den Absätzen 1 bis 3 hinaus soll es den Straßenverkehrsbehörden möglich sein, im Einzelfall auch die Nutzung anderer Verkehrsflächen zu erlauben. Damit würden z. B. Stadtführungen auch in Fußgängerzonen ermöglicht und behinderte Menschen könnten die Mobilitätshilfe zwischen ihrer Wohnung und den generell zugelassenen Verkehrsflächen durchgängig nutzen.

#### 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.

#### Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 1 § 8 Nummer 3 sind nach den Wörtern „Vorschrift des“ die Wörter „§ 7 Absatz 2 oder Absatz 3 über zulässige Verkehrsflächen oder des“ einzufügen und die Angabe „§ 7 Absatz 1 Satz 2 bis 4 oder Satz 6“ durch die Angabe „§ 7 Absatz 4 Satz 1, 2 oder Satz 5“ zu ersetzen.

#### Begründung:

Folgeänderung der Änderung des § 7

#### **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.

(VkBli. 2009 S. 487)

## Wasserstraßen, Schifffahrt

### Nr. 145 **Mobiler Seefunkdienst und Mobiler Seefunkdienst über Satelliten; neue Fragenkataloge zum Erwerb des Allgemeinen Funkbetriebszeugnisses (LRC) und des Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (SRC) sowie für die Anpassungsprüfung zum SRC für Inhaber nicht allgemein anerkannter ausländischer Funkbetriebszeugnisse (Anpassungsprüfung SRC)**

Ab 1. Januar 2011 gelten folgende Neuregelungen für den Erwerb der Funkbetriebszeugnisse SRC und LRC:

1. Der bisherige Fragenkatalog I für das Beschränkt Gültige Funkbetriebszeugnis (SRC) wird durch den neuen Fragenkatalog I ersetzt.
2. Der bisherige Fragenkatalog II für das Allgemeine Funkbetriebszeugnis (LRC) wird durch den neuen Fragenkatalog II ersetzt.