

Der Senat von Berlin  
UMVK VI D22/ D212  
9(0)2594 5849/ 43

An das  
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -  
gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin über die Fünfte Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung

---

Wir bitten, gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin zur Kenntnis zu nehmen, dass der Senat die nachstehende Verordnung erlassen hat:

Fünfte Verordnung  
zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung

Vom 29.11.2022

Auf Grund des § 6a Absatz 6 Satz 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, in Verbindung mit § 3 Absatz 4 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, und mit § 3 Absatz 6 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, verordnet der Senat:

**Artikel 1**

**Änderung der Parkgebühren-Ordnung**

Die Parkgebühren-Ordnung vom 28. Juli 1986 (GVBl. S. 1138), die zuletzt durch Verordnung vom 1. August 2006 (GVBl. S. 882) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) In Buchstabe a werden die Angabe „0,25 €“ durch die Angabe „0,50 Euro“ und die Angabe „0,05 €“ durch die Angabe „0,10 Euro“ ersetzt.
- bb) In Buchstabe b werden die Angabe „0,50 €“ durch die Angabe „0,75 Euro“, die Angabe „0,05 €“ durch die Angabe „0,15 Euro“ und das Wort „eineinhalb“ durch das Wort „drei“ ersetzt.
- cc) In Buchstabe c werden die Angabe „0,75 €“ durch die Angabe „1 Euro“, die Angabe „0,05 €“ durch die Angabe „0,20 Euro“ und das Wort „Minute“ durch die Wörter „drei Minuten“ ersetzt.

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Sofern sich die Parkraumnachfrage aufgrund von im Umfeld befindlichen Veranstaltungsstätten nicht dauerhaft, aber regelmäßig tageszeitlich ändert, können für den Zeitraum der erhöhten Nachfrage die Parkgebühren eines anderen Gebietstypen nach Absatz 1 Satz 4 festgesetzt werden.“

c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Gebühren werden nicht erhoben für das Parken von:

- a) Fahrrädern, einschließlich Lastenfahrrädern,
- b) Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die durch Artikel 15 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
- c) Kleinkraftfahrrädern im Sinne von § 2 Nummer 11 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, und

- d) Krafträdern im Sinne von § 2 Nummer 9 und Nummer 10 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.“

3. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Gebührenermäßigung für Carsharing

(1) Für Carsharingfahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, die gewerblich und ohne feste Abhol- und Rückgabestationen zur Miete angeboten werden, betragen die Gebühren bei Teilnahme an einem elektronischen Parkraummanagementsystem in Gebieten

a) nach § 1 Absatz 1 Satz 4 Buchstabe a 1 Euro pro Stunde,

b) nach § 1 Absatz 1 Satz 4 Buchstabe b 2 Euro pro Stunde,

c) nach § 1 Absatz 1 Satz 4 Buchstabe c 3 Euro pro Stunde.

Das Zeitintervall für die Gebührenerhebung wird auf Minutenschritte festgelegt. Die sich aus der gesamten Parkdauer ergebene Gebühr ist auf volle Cent-Beträge abzurunden.

(2) Für das Parken von Carsharingfahrzeugen nach Absatz 1, welche gemäß § 9a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in der jeweils geltenden Fassung als elektrisch betriebene Fahrzeuge gekennzeichnet sind, werden nur 50 Prozent der in Absatz 1 genannten Gebühren erhoben. Absatz 1 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.

(3) § 1 Absatz 2 gilt entsprechend.“

4. Der bisherige § 3 wird § 4 und wie folgt gefasst:

„§ 4  
Übergangsvorschrift

- (1) Die bis zum Inkrafttreten der Fünften Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung vom [einsetzen: Datum der Verordnung] (GVBl. ....S.....) [einsetzen: Fundstelle GVBl.] geltenden Gebühren in Höhe von 0,25 Euro, 0,50 Euro oder 0,75 Euro für die erste angefangene viertel Stunde sowie von 0,05 Euro je angefangene weitere drei Minuten, eineinhalb Minuten oder Minute im Regelungsbe- reich straßenverkehrsbehördlich angeordneter Parkuhren und Parkscheinautomaten gelten bis zur Umrüstung des jeweiligen Geräts auf eine Gebührenerhebung gemäß § 1 fort, längstens bis zum Ablauf des 31. Dezember 2023.
- (2) Die Gebührenermäßigungen nach § 3 Absatz 2 gelten erst ab der dafür notwen- digen technischen Umstellung der elektronischen Parkraummanagementsysteme, spätestens ab dem 1. Juli 2023.“

5. Der bisherige § 4 wird § 5 und wie folgt gefasst:

„§ 5  
Inkrafttreten, Befristung

- (1) Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verord- nungsblatt für Berlin in Kraft.
- (2) § 3 tritt mit Ablauf des 30. Juni 2025 außer Kraft.“

**Artikel 2  
Inkrafttreten**

- (1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. Januar 2023 in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 2 tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verord- nungsblatt für Berlin in Kraft.

## A. Begründung:

### **I. Allgemeines**

Vor dem Hintergrund der weiterhin wachsenden Bevölkerung im Land Berlin ist eine zunehmende Verkehrsverdichtung festzustellen, welche nicht nur erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit stellt, sondern auch die Gesundheit der Bevölkerung durch die verstärkte Verkehrslärm- und Abgasbelastungen beeinträchtigt. Insoweit ist es erforderlich, dass die Bestrebungen des Landes Berlin, den motorisierten Individualverkehr (MIV) stadtverträglich zu organisieren und die Anteile umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu steigern, weiter intensiviert werden.

Die Parkgebühren-Ordnung regelt die Gebührenerhebung für die flächenhafte Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs (Parkraumbewirtschaftung) und trägt maßgeblich zur Umsetzung der Mobilitätswende bei, da die Erhebung von Parkgebühren den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes begünstigen und infolgedessen sowohl die verkehrsbedingten Emissionen als auch Immissionen reduziert werden.

Im Rahmen der Zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin wurde daher neben einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung von bisher 40 Prozent auf 100 Prozent innerhalb des S-Bahn-Rings auch eine Erhöhung der Parkgebühren für jede Gebührenstufe von ein, zwei und drei Euro pro Stunde auf zwei, drei und vier Euro pro Stunde als Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität beschlossen. Die letzte Erhöhung des Parkgebührenrahmens erfolgte 2006 durch Einführung der dritten Gebührenstufe (drei Euro je Stunde). Die Gebührensprenbreite für die ersten beiden Gebührenstufen ist seit 1995 unverändert. Insgesamt reicht die bisherige Höhe der Parkgebühren nicht mehr aus, um Zielverkehre im Wesentlichen aus den verkehrlich stark frequentierten Innenstadtbereichen erfolgreich herauszuhalten, die regelmäßig auch über einen guten Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr verfügen.

Darüber hinaus ist es unter Zugrundelegung der Klimanotlage von besonderem Interesse, neben der angestrebten Parkgebührenerhöhung und den bisherigen positiven Anreizen (Pull-Maßnahmen) wie der Einführung des Job-Tickets und dem Ausbau der Radfahrinfrastruktur weitere Anreize zu setzen, um den Verzicht auf den eigenen Pkw zu fördern. Daher werden in der Fünften Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung reduzierte Parkgebühren für gewerblich ohne feste Abhol- und Rückgabestationen zur Miete angebotene Carsharingfahrzeuge, auch in Abhängigkeit der Antriebsart, eingeführt. Dies entspricht der nach § 3 Absatz 4 des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz -CsgG-) möglichen Privilegierung hinsichtlich

der Parkgebühren. Infolgedessen werden diese gewerblich, stationslos zur Miete angebotenen Carsharingfahrzeuge grundsätzlich von der Erhöhung der Parkgebühren ausgenommen.

Darüber hinaus wird der Einsatz von elektrisch betriebenen stationslosen Carsharingfahrzeugen mit einer Kennzeichnung gemäß § 9a Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (FZV) - sog. E-Kennzeichen - wegen ihrer klima- und umweltfreundlichen Gesamtbilanz besonders gefördert, indem für diese nur die Hälfte der nach der 4. Verordnung zur Änderung der ParkGebO geltenden Parkgebühren zu entrichten sind.

## **II. Einzelbegründung**

### **1. Zu Artikel 1 (Änderung der Parkgebühren-Ordnung)**

#### **Zu 1. a)**

Die Höhe der Parkgebühren richtet sich gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 Parkgebühren-Ordnung nach dem Wert, den der Parkraum für die Benutzerinnen und Benutzer nach den jeweiligen örtlichen Verhältnissen hat. Dieser wird an der Attraktivität der örtlichen Lage, der Parkraumnachfrage sowie der Erschließung mit dem ÖPNV als Alternative zur Nutzung eines individuellen Fahrzeugs bemessen. Insofern unterscheidet die Parkgebühren-Ordnung in § 1 Absatz 1 Satz 4 weiterhin zwischen drei verschiedenen Gebietstypen bzw. Gebührenstufen.

Die Gebührenbeträge für das Parken werden zeitlich gestaffelt nach dem jeweiligen Gebietstyp festgelegt. Sie steigen von bisher 25 Cent, 50 Cent bzw. 75 Cent um jeweils 25 Cent auf 50 Cent, 75 Cent bzw. einen Euro für die erste angefangene Viertelstunde Parkzeit. Je angefangenem weiteren Zeitintervall von drei Minuten erhöhen sich die Gebühren von bisher fünf Cent auf zehn Cent, 15 Cent bzw. 20 Cent. Auf die bisherige Differenzierung der Zeitintervalle in den drei Gebietstypen (drei Minuten, eineinhalb Minuten und einer weiteren Minute Parkzeit) wird im Interesse der Vereinfachung verzichtet.

Durch die Menge und Art der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maß auf die Ziel- und Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen werden. Andere Verkehrsmittel werden gegenüber dem motorisierten Individualverkehr attraktiver, wenn Parkplätze fehlen oder kostenpflichtig sind. Dementsprechend soll durch die höhere Gebühr erreicht werden, dass in den betreffenden Gebieten nur für den mindestens erforderlichen Zeitraum geparkt wird beziehungsweise Kraftfahrzeugfahrerinnen und

Kraftfahrzeugfahrer von vornherein überlegen, ob die Fahrt in die parkraumbewirtschafteten Zonen aufgrund der voraussichtlichen Kosten nicht alternativ mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgen könnte.

Bei der Anpassung der Gebührenhöhen für das Parken innerhalb parkraumbewirtschafteter Gebiete wird berücksichtigt, dass die Parkgebühren in Berlin seit 2006 nicht erhöht worden sind. Gleichzeitig hat sich seit 2006 der Preis für den Einzelfahrschein AB (Regeltarif) von zwei Euro und zehn Cent auf nunmehr drei Euro erhöht, was eine Preissteigerung von über 40 Prozent bedeutet.

Insoweit dient die Gebührenerhöhung nicht nur der Unterstützung der Verkehrswende sowie der Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen und Immissionen, sondern berücksichtigt auch die allgemeine Preisentwicklung der vergangenen anderthalb Dekaden.

Auch in anderen deutschen Städten wurden bereits die Parkgebühren erhöht bzw. bestehen derzeit entsprechende Überlegungen. In Hamburg wurden im Dezember 2021 die stündlichen Parkgebühren von einem Euro, zwei Euro und drei Euro auf einen Euro 50 Cent, drei Euro und drei Euro 50 Cent erhöht. In Stuttgart beinhaltet die Parkgebührensatzung vom 19. Mai 2022 zwei Parkgebührenzonen. Das Parken in der Parkgebührenzone „City“ kostet in der ersten Stunde vier Euro und 60 Cent, jede weitere Stunde vier Euro und 20 Cent. Die zweite Parkgebührenzone „Übrige Bewirtschaftungsgebiete“ differenziert in der Gebührenhöhe noch zwischen der Ausweisung von Kurzzeit- und Langzeitparkplätzen, welche jedoch beide als Gebühr in der ersten Stunde einen Euro und zehn Cent vorsehen. In Potsdam bestehen Überlegungen, die derzeitigen drei Gebührenstufen mit der Staffelung der Parkgebühren von einem Euro, einem Euro und 50 Cent und zwei Euro pro Stunde auf zwei Gebührenstufen in Höhe von zwei Euro und drei Euro pro Stunde zu modifizieren.

Die nunmehr beabsichtigte Erhöhung der Parkgebühren auf zwei Euro, drei Euro und vier Euro je Stunde ist aus den angeführten Gründen erforderlich und angemessen.

Zu 1. b)

Der neu aufgenommene Absatz 2 bietet die Möglichkeit, im Umfeld von Veranstaltungsstätten flexibel auf tageszeitlich unterschiedliche Parkraumnachfragen gebührenrechtlich zu reagieren, wenn diese sich aufgrund von stattfindenden Veranstaltungen nicht dauerhaft, aber wiederkehrend ändern.

Zu 1. c)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu 2. a)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu 2. b)

Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr werden insbesondere durch die genannten Fahrzeugarten verursacht, wenn sie unachtsam und rücksichtslos auf Gehwegflächen abgestellt werden. Dies war in der Vergangenheit vor allem bei Sharing-Angeboten zu beobachten. Das ordnungswidrige und ungeordnete Abstellen im öffentlichen Raum beeinträchtigt nicht nur das Stadtbild, sondern schränkt vor allem auch die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Menschen, stark ein. Verstärkt ist diese Problematik in den Innenstadtbereichen anzutreffen, auf die sich die Sharing-Angebote wegen der erhöhten Nachfrage konzentrieren. Dies betrifft vor allem Elektrokleinstfahrzeuge in Form der E-Tretroller, welche ungeordnet abgestellt werden und welche unter anderem auch wegen ihrer mangelnden Standfestigkeit für ein erhöhtes Konfliktpotential sorgen. Aber auch das ordnungswidrige oder ungeordnete Abstellen bzw. Parken von Fahrrädern, Pedelecs, Lastenrädern, Leichtkrafträdern sowie Motorrädern auf Gehwegen können zu Nutzungskonflikten führen.

Die in der Parkgebührenordnung vorgesehene Gebührenbefreiung dient dazu, das reguläre Parken abseits der Flächen für den Fußverkehr formal ohne Parkschein am Fahrbahnrand bzw. auf den Seitenstreifen und sonstigen Flächen, die für das Parken von Fahrzeugen bestimmt sind, zu fördern und damit im Gegenzug zu vermeiden, dass diese Fahrzeuge in rechtswidriger Weise auf Gehwegen abgestellt werden. Insgesamt soll dieser Schritt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr auf den Gehwegen beitragen. Zudem entspricht dies § 50 Absatz 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG), der die Fußverkehrsflächen als geschützte Räume für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden deklariert. Aus diesem



Grund erfolgt in diesem Zusammenhang auch keine Differenzierung zwischen privaten und gewerblich zur Miete angebotenen Fahrrädern, Elektrokleinstfahrzeugen, Kleinkrafträdern und Krädern.

Zu 3.)

Die vorgesehene Gebührenermäßigung für gewerblich ohne feste Abhol- und Rückgabestationen zur Miete angebotene Carsharingfahrzeuge beruht auf § 3 Absatz 4 CsgG. Diese Regelung sieht vor, dass durch Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2 StVG für Carsharingfahrzeuge Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht eingeräumt werden können. Hintergrund ist, dass Carsharing als sinnvolles und ergänzendes Angebot zum ÖPNV grundsätzlich einen wichtigen Beitrag dazu leisten kann, die Mobilitätswende voranzubringen, indem der motorisierte Individualverkehr bzw. der private Pkw-Gebrauch nachhaltiger und umweltfreundlicher ausgestaltet oder reduziert wird. Daher werden die bisherigen Parkgebühren von einem, zwei oder drei Euro pro Stunde für diese gewerblich und stationslos zur Miete angebotene Carsharingfahrzeuge unter der Voraussetzung grundsätzlich beibehalten, dass die Carsharingunternehmen am elektronischen Parkraummanagementsystem teilnehmen.

Eine darüberhinausgehende Gebührenermäßigung ist für elektrisch betriebene Carsharingfahrzeuge mit dem sog. E-Kennzeichen vorgesehen, da deren Einsatz die klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs hauptsächlich reduziert. Dementsprechend erhalten die elektrisch betriebenen und mit einem E-Kennzeichen versehenen Carsharingfahrzeuge eine zusätzliche Gebührenermäßigung, welche im Ergebnis eine Halbierung der bisherigen Parkgebühren pro Stunde bedeutet. Das hierfür erforderliche sog. E-Kennzeichen ist ein staatlich regulierter und für jedermann offensichtlicher Nachweis der Antriebsart, der auch den Betreiber der elektronischen Parkraummanagementsysteme die Umsetzung der geplanten differenzierten Gebührenermäßigung für gewerblich ohne feste Abhol- und Rückgabestationen zur Miete angebotene Carsharing-Fahrzeuge nach der Antriebsart erleichtert. Diese Gebührenermäßigung wird auch durch § 3 Absatz 6 Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) gedeckt. Sie spiegelt das besondere Interesse des Landes Berlin wider, das Klima, die Umwelt sowie die Gesundheit zu schützen.

Die Voraussetzung der Teilnahme an den elektronischen Parkraummanagementsystemen berücksichtigt die im Vergleich zu einem privaten Kraftfahrzeug differenzierte Nutzung der stationslosen Carsharingfahrzeuge sowie das Geschäftsmodell dieser Carsharingunternehmen. Die Anbieter dieser gewerblich und stationslos zur Miete angebotenen Carsharingfahrzeuge in Berlin arbeiten hinsichtlich der Begleichung der Parkgebühren bereits jetzt mit elektronischen Parkraummanagementsystemen privater Betreiber. Die Nutzerinnen und Nutzer von stationslosen Carsharingfahrzeugen zahlen minutengenau nur für die Dauer der Inanspruchnahme des Fahrzeuges. Sofern die Beendigung der Inanspruchnahme in einem Parken innerhalb eines parkraumbewirtschafteten Gebietes mündet, erfolgt per GPS eine Lokalisierung der Örtlichkeit und eine Teilnahme an einem elektronischen Parkraummanagementsystem, da das Carsharingunternehmen vor Ort weder den Parkscheinautomaten bedienen noch voraussehen kann, wann der Parkvorgang durch eine erneute Nutzung des stationslosen Carsharingfahrzeuges beendet sein wird. Der Vorteil des elektronischen Parkraummanagementsystems für das Land Berlin liegt darin, dass die Gebühren unbürokratisch jeweils den Bezirken zugewiesen werden, denen sie zustehen. Ferner bedarf es für die privilegierten Carsharing-Parkgebühren somit auch keiner kostenaufwändigen Umstellung der Parkscheinautomaten.

Die angestrebte Staffelung der Parkgebühren für die angeführten Carsharingfahrzeuge in Abhängigkeit der Antriebsart stellt einen ausgewogenen Kompromiss dar, der die ökologischen positiven Auswirkungen des Carsharings im Allgemeinen und von elektrisch betriebenen Carsharingfahrzeugen im Besonderen würdigt und gleichermaßen dazu beitragen soll, die Verkehrswende stadtweit voranzubringen.

Zu 4.)

Die Umstellung der rund 4.500 Parkscheinautomaten durch die Bezirksämter kann nur sukzessive erfolgen, so dass es zur Rechtssicherheit der Übergangsregelung des Absatzes 1 bedarf. Die Dauer der Umrüstung hängt zum einen von den Kapazitäten der ausführenden Betreiberfirmen und zum anderen vom Stand der Technik der eingesetzten Parkscheinautomaten ab. Zudem obliegt es den Bezirksämtern zu prüfen, ob die Gebührenhöhen nach Maßgabe des § 1 Abs. 1 Satz 2 bezeichneten Kriterien durch Änderung der Gebietstypen nach Absatz 1 Satz 4 angepasst werden müssen. Dies erfordert einen zusätzlichen zeitlichen Aufwand.

Der in Absatz 2 formulierte Vorbehalt, dass die Gebührenermäßigung für E-Carsharing erst nach den notwendigen technischen Umstellungen der elektronischen

Parkraummanagementsysteme erfolgen wird, gewährt den Betreibern dieser Systeme den erforderlichen Zeitraum für die notwendigen technischen Anpassungen. Diese erfolgen für die Betreiber auf eigene Kosten und können aus ökonomischen Gründen durch diese erst dann veranlasst werden, wenn die Senatsvorlage durch den Senat beschlossen wurde.

Zu 5.)

Bei der Änderung zu Absatz 1 handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung.

Die Aufnahme des Absatzes 2 regelt das Außerkrafttreten der Gebührenermäßigung für Carsharingfahrzeuge mit Ablauf des 30. Juni 2025. Diese in § 3 geregelte Staffelung der Parkgebühren für gewerblich ohne feste Abhol- und Rückgabestationen zur Miete angebotene Carsharingfahrzeuge in Abhängigkeit ihrer Antriebsart dient der Unterstützung der Verkehrswende und des Klimaschutzes. Um das Erreichen dieser Ziele zu überprüfen und ggf. nachzusteuern, wird die Gebührenermäßigung für Carsharing insgesamt bis zum 30. Juni 2025 befristet. Diese vorgesehene Befristung orientiert sich an der in § 4 Absatz 2 geregelten Übergangsvorschrift für die technische Umstellung des elektronischen Parkraummanagements bis spätestens zum 1. Juli 2023 und gewährleistet infolgedessen einen ausreichenden Evaluierungszeitraum.

2. Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Die Differenzierung beim Inkrafttreten der einzelnen Paragraphen berücksichtigt die notwendigen Zeiträume für die erforderlichen technischen Umstellungen der Betreiber von elektronischen Parkraummanagementsystemen für die Inanspruchnahme der differenzierten Gebührenermäßigungen für Carsharingfahrzeuge und das Anliegen, durch das frühere Inkrafttreten des § 2 schnellstmöglich die Verkehrssicherheit auf den Fußverkehrsflächen im Sinne des § 50 Absatz 2 MobG zu erhöhen.

### **III. Beteiligung des Rats der Bürgermeister**

Der Rat der Bürgermeister (RdB) hat in seiner Sitzung am 10. November 2022 zu der Vorlage der „Fünften Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung“ folgenden Beschluss gefasst:

„Der Rat der Bürgermeister stimmt der Vorlage Nr. 175/2022 der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz über die Fünfte Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung unter dem Vorbehalt zu, dass der § 2 Absatz 2 nur die Gebührenfreiheit für Kraftfahrzeuge betrifft.

Da Uneinigkeit bzgl. der Auslegung des Paragraphen auf die Duldung von auf Gehwegen parkenden Krafträdern (sog. „Berliner Linie“) besteht, fordert der RdB den Senat auf, bzgl. der in der Begründung angesprochenen Parksituation auf Gehwegen von Krafträdern, eindeutig Stellung zu beziehen.“

Der Senat nimmt zu dem Beschluss wie folgt Stellung:

Zum Zustimmungsvorbehalt ist zu bemerken, dass sich die Gebührenfreiheit nach § 2 Absatz 2 der 5. ÄndV ParkGebO nicht ausschließlich auf Kraftfahrzeuge, sondern auch auf Fahrräder, inklusive Lastenfahrräder, beziehen muss. Ziel der Aufnahme des Absatzes 2 ist die generelle Freihaltung der Fußverkehrsflächen von allen unter § 2 Absatz 2 angeführten Fahrzeugarten, um den Schutzraum der schwächsten am Verkehr Teilnehmenden nicht einzuschränken. Die vorgesehene Gebührenbefreiung soll einen Anreiz darstellen, künftig für das Abstellen/ Parken dieser Fahrzeuge die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Flächen in Anspruch zu nehmen.

§ 2 Absatz 2 hat ausschließlich die Freistellung aller angeführten Fahrzeugarten von der Parkgebührenpflicht zum Regelungsinhalt, ohne dass Opportunitätsprinzip der Überwachung zu tangieren. Die vom RdB diesbezüglich geforderte Stellungnahme ergeht durch ein gesondertes Schreiben der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung.

#### B. Rechtsgrundlage:

§ 6a Absatz 6 Satz 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, in Verbindung mit § 3 Absatz 4 des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, und mit § 3 Absatz 6 des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 12.7.2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist.

C. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen:

Die Erhöhung der Parkgebühren führt zu einer nicht bezifferbaren, höheren finanziellen Belastung der Kraftfahrzeugfahrerinnen und Kraftfahrzeugfahrer. Die zusätzliche finanzielle Belastung kann eigenverantwortlich dadurch gemindert werden, dass für notwendige Wege und Erledigungen entweder der Umweltverbund oder das Carsharing-Angebot in Anspruch genommen werden.

Die aus dem Carsharing resultierenden möglichen positiven Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima durch Reduzierung der verkehrsbedingten Immissionen werden in der Fünften Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung allgemein durch den Verzicht auf eine Erhöhung der Parkgebühren für Carsharing-Unternehmen sowie eine Minderung der Parkgebühren für E-Carsharing gewürdigt. Infolgedessen werden auch die Unternehmen für stationsloses Carsharing finanziell entlastet. Weitere nicht bezifferbare, jedoch einmalige Kosten entstehen für die Betreiber der elektronischen Parkraummanagementsysteme, welche sowohl die Gebührenerhöhungen nach § 1 als auch die Gebührenermäßigungen nach § 3 der 5. ÄndV ParkGebO technisch umsetzen müssen.

Entsprechend den geschätzten Mehreinnahmen des Landes Berlin aus Parkgebühren wird in der Gesamtschau von circa 10 Millionen Euro zusätzlicher Kosten für Privathaushalte und Wirtschaftsunternehmen ausgegangen.

D. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg:

Keine.

E. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Die Erhöhung der Parkgebühren führen zu einem Einnahmezuwachs bei den Bezirken mit Parkraumbewirtschaftung. Hierbei ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die geplante Gebührenerhöhung zu einer Verringerung der Parkdauer, zum möglichen Verzicht auf die Benutzung eines Kraftfahrzeuges sowie auch zu einem ordnungswidrigen Parken nach Ablauf des Parkscheins bzw. bei Verzicht auf den Erwerb eines Parkscheins führen kann.

Unter Berücksichtigung der für das Haushaltsjahr 2021 ermittelten Einnahmen der Bezirke aus Parkgebühren in Höhe von 41 Millionen Euro werden die jährlichen Mehreinnahmen auf 10 Millionen Euro geschätzt.

Die Umstellung der Zeitintervalle sowie die Veränderung der Höhe der Parkgebühr erfordern eine einmalige Umrüstung beziehungsweise ein Umprogrammieren der Parkscheinautomaten. Die hierbei entstehenden Kosten richten sich nach den jeweils mit den Betreiberfirmen abgeschlossenen Verträgen sowie nach dem Stand der verwendeten Technik. Durch die Bezirke werden die Kosten in Summe auf einmalig rund 518.000 Euro geschätzt. Da in einigen Fällen die Umstellung in Zusammenhang mit dem Austausch alter Geräte erfolgen kann, ist eine Kostenreduzierung möglich. Zudem können infolge des erhöhten Gebührenaufkommens an den Parkscheinautomaten dauerhaft Kosten für zusätzliche Leerungen entstehen. Die Ausgaben werden jeweils von dem die Parkraumbewirtschaftung betreibenden Bezirk getragen.

- b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:  
Keine.

Berlin, den 29.11.2022

Der Senat von Berlin

Franziska Giffey  
Regierende Bürgermeisterin

Bettina Jarasch  
Senatorin für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

I. Gegenüberstellung der Gesetzestexte

<p style="text-align: center;"><u>Geltende Fassung</u></p> <p><b>Verordnung zur Erhebung von Gebühren an Parkuhren und an Parkscheinautomaten (Parkgebühren-Ordnung - ParkGebO -)</b></p> <p>Vom 28. Juli 1986 (GVBl., 1138), die zuletzt durch Verordnung vom 1. August 2006 (GVBl. S. 882) geändert worden ist.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Neue Fassung</u></p> <p><b>Verordnung zur Erhebung von Gebühren an Parkuhren und an Parkscheinautomaten (Parkgebühren-Ordnung - ParkGebO -)</b></p> <p>Vom 28. Juli 1986 (GVBl., 1138), die zuletzt durch Verordnung vom XX.XX.XXXX (GVBl. S. XXXX) geändert worden ist.</p>
<p style="text-align: center;">§ 1 Gebührenerhebung</p> <p>(1) Für das Parken im Regelungsbereich straßenverkehrsbehördlich angeordneter Parkuhren und Parkscheinautomaten werden Gebühren erhoben. Die Gebühr ist nach dem Wert festzusetzen, den der Parkraum für die Benutzerinnen und Benutzer nach den jeweiligen örtlichen Verhältnissen hat. Dabei ist die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Zahl von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten. Die Gebühren betragen</p> <p>a) in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und typischem Mischparken von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Besuchern und Gewerbetreibenden <u>0,25 €</u> für die erste angefangene Viertelstunde, danach <u>0,05 €</u> je angefangene weitere drei Minuten,</p> <p>b) in zentralen Lagen mit hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie ausreichender Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln <u>0,50 €</u> für die erste angefangene Viertelstunde, danach <u>0,05 €</u> je angefangene weitere <u>eineinhalb</u> Minuten,</p>	<p style="text-align: center;">§ 1 Gebührenerhebung</p> <p>(1) Für das Parken im Regelungsbereich straßenverkehrsbehördlich angeordneter Parkuhren und Parkscheinautomaten werden Gebühren erhoben. Die Gebühr ist nach dem Wert festzusetzen, den der Parkraum für die Benutzerinnen und Benutzer nach den jeweiligen örtlichen Verhältnissen hat. Dabei ist die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Zahl von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten. Die Gebühren betragen</p> <p>a) in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und typischem Mischparken von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Besuchern und Gewerbetreibenden <b>0,50 Euro</b> für die erste angefangene Viertelstunde, danach <b>0,10 Euro</b> je angefangene weitere drei Minuten,</p> <p>b) in zentralen Lagen mit hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie ausreichender Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln <b>0,75 Euro</b> für die erste angefangene Viertelstunde, danach</p>

<p>c) in zentralen Geschäftsgebieten mit besonders hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln <u>0,75 €</u> für die erste angefangene Viertelstunde, danach <u>0,05 €</u> je angefangene weitere <u>Minute</u>.</p> <p>(2) Soweit die Bezirke elektronische Parkraummanagementsysteme betreiben, kann für die Teilnehmer an diesem Verfahren das Zeitintervall für die Gebührenerhebung auf Minutenschritte festgelegt werden. In diesem Fall beträgt die Gebühr je angefangene Minute ein fünfzehntel des sich nach Absatz 1 für die erste viertel Stunde ergebenden Betrages. Die sich aus der gesamten Parkdauer ergebene Gebühr ist auf volle Cent-Beträge abzurunden.</p>	<p><b>0,15 Euro</b> je angefangene weitere <b>drei</b> Minuten,</p> <p>c) in zentralen Geschäftsgebieten mit besonders hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln <b>1 Euro</b> für die erste angefangene Viertelstunde, danach <b>0,20 Euro</b> je angefangene weitere <b>drei Minuten</b>.</p> <p><b>(2) Sofern sich die Parkraumnachfrage aufgrund von im Umfeld befindlichen Veranstaltungenstätten nicht dauerhaft, aber regelmäßig tageszeitlich ändert, können für den Zeitraum der erhöhten Nachfrage die Parkgebühren eines anderen Gebietstypen nach Absatz 1 Satz 4 festgesetzt werden.</b></p> <p>(3) Soweit die Bezirke elektronische Parkraummanagementsysteme betreiben, kann für die Teilnehmer an diesem Verfahren das Zeitintervall für die Gebührenerhebung auf Minutenschritte festgelegt werden. In diesem Fall beträgt die Gebühr je angefangene Minute ein fünfzehntel des sich nach Absatz 1 für die erste viertel Stunde ergebenden Betrages. Die sich aus der gesamten Parkdauer ergebene Gebühr ist auf volle Cent-Beträge abzurunden.</p>
<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p style="text-align: center;">Gebührenfreies Parken</p> <p>Die Bezirke können festlegen, dass das Parken in der ersten viertel Stunde generell oder in bestimmten Bereichen gebührenfrei ist, wenn für diese Zeit ein Parkschein gelöst wird.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p style="text-align: center;">Gebührenfreies Parken</p> <p><b>(1)</b> Die Bezirke können festlegen, dass das Parken in der ersten viertel Stunde generell oder in bestimmten Bereichen gebührenfrei ist, wenn für diese Zeit ein Parkschein gelöst wird.</p> <p><b>(2) Gebühren werden nicht erhoben für das Parken von:</b></p> <p><b>a) Fahrrädern, einschließlich Lastenfahrrädern,</b></p>



	<p>b) Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die durch Artikel 15 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,</p> <p>c) Kleinkrafträdern im Sinne von § 2 Nummer 11 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, und</p> <p>d) Krafträdern im Sinne von § 2 Nummer 9 und Nummer 10 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.</p>
<p style="text-align: center;">§ 3 Übergangsvorschrift</p> <p>Die Gebührenhöhe von 0,75 €, 0,50 € oder 0,25 € je angefangene Viertelstunde im Regelungsbereich straßenverkehrsbehördlich angeordneter Parkuhren und Parkscheinautomaten gilt bis zur Umrüstung des jeweiligen Geräts auf eine Gebührenerhebung gemäß § 1 fort, längstens für ein Jahr nach Inkrafttreten der Vierten Verordnung zur Änderung dieser Verordnung.</p>	<p style="text-align: center;">§ 3 Gebührenermäßigung für Carsharing</p> <p><b>(1) Für Carsharingfahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, die gewerblich ohne feste Abhol- und Rückgabestationen zur Miete angeboten werden, betragen die Gebühren bei Teilnahme an einem elektronischen Parkraummanagementsystem in Gebieten</b></p> <p>a) nach § 1 Absatz 1 Satz 4 Buchstabe a 1 Euro pro Stunde,</p> <p>b) nach § 1 Absatz 1 Satz 4 Buchstabe b 2 Euro pro Stunde,</p> <p>c) nach § 1 Absatz 1 Satz 4 Buchstabe c 3 Euro pro Stunde.</p>

	<p>Das Zeitintervall für die Gebührenerhebung wird auf Minutenschritte festgelegt Die sich aus der gesamten Parkdauer ergebene Gebühr ist auf volle Cent-Beträge abzurunden.</p> <p>(2) Für das Parken von Carsharingfahrzeugen nach Absatz 1, welche gemäß § 9a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in der jeweils geltenden Fassung als elektrisch betriebene Fahrzeuge gekennzeichnet sind, werden nur 50 Prozent der in Absatz 1 genannten Gebühren erhoben. Absatz 1 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.</p> <p>(3) § 1 Absatz 2 gilt entsprechend.</p>
<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 4</b> <b>Übergangsvorschrift</b></p> <p>(1) Die bis zum Inkrafttreten der Fünften Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung vom [einsetzen: Datum der Verordnung] (GVBl. ....S.....) [einsetzen: Fundstelle GVBl.] geltenden Gebühren in Höhe von 0,25 Euro, 0,50 Euro oder 0,75 Euro für die erste angefangene viertel Stunde sowie von 0,05 Euro je angefangene weitere drei Minuten, eineinhalb Minuten oder Minute im Regelungsbereich straßenverkehrsbehördlich angeordneter Parkuhren und Parkscheinautomaten gelten bis zur Umrüstung des jeweiligen Geräts auf eine Gebührenerhebung gemäß § 1 fort, längstens bis zum Ablauf des 31. Dezember 2023.</p> <p>(2) Die Gebührenermäßigungen nach § 3 Absatz 2 gelten erst ab der dafür notwendigen technischen Umstellung der elektronischen Parkraummanagementsysteme, spätestens ab dem 1. Juli 2023.</p>

	<p><b>§ 5</b> <b>Inkrafttreten, Befristung</b></p> <p><b>(1) Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.</b></p> <p><b>(2) § 3 tritt mit Ablauf des 30. Juni 2025 außer Kraft.</b></p>
--	--

## II. Wortlaut der zitierten Rechtsvorschriften

### **Straßenverkehrsgesetz (StVG) - Auszug - § 6a Gebühren**

(6) Für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen können in Ortsdurchfahrten die Gemeinden, im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In diesen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.

### **Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) - Auszug - § 2 Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. ein Carsharingfahrzeug ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann,
2. ein Carsharinganbieter ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind,

3. stationsunabhängiges Carsharing ein Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf vorab örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann und

4. stationsbasiertes Carsharing ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht.

### **§ 3 Bevorrechtigungen**

(4) In Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.

**Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge  
(Elektromobilitätsgesetz - EmoG) - Auszug -**

**§ 3 Bevorrechtigungen**

- (6) In Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorrechtigungen Ermäßigungen der Gebühren oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.

**§ 4 Kennzeichnung**

- (1) Bevorrechtigungen nach § 3 dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind.
- (2) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 oder 11 des Straßenverkehrsgesetzes können die Art und Weise der Kennzeichnung im Sinne des Absatzes 1 näher bestimmt werden, insbesondere können
1. die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben,
  2. die Art und Weise der Anbringung der Kennzeichnung und
  3. das Verfahren für das Erteilen der Kennzeichnung
- geregelt werden. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 kann die Kennzeichnung im Inland gehaltener Fahrzeuge durch das Zuteilen eines für den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen erforderlichen Kennzeichens geregelt werden. Rechtsverordnungen mit Regelungen nach Satz 1 erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. § 6 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf Rechtsverordnungen mit Regelungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.
- (3) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach Absatz 1 in Verbindung mit Rechtsverordnungen nach Absatz 2 werden Gebühren und Auslagen erhoben. § 6a Absatz 2 bis 5 und 8 des Straßenverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

**Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr\*) (Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV) - Auszug**

**§ 2 Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind

9. Krafträder: zweirädrige Krafffahrzeuge mit oder ohne Beiwagen, mit einem Hubraum von mehr als 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Verbrennungsmotoren, und/oder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h;
10. Leichtkrafträder: Krafträder mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW und im Falle von Verbrennungsmotoren mit einem Hubraum von mehr als 50 cm<sup>3</sup>, aber nicht mehr als 125 cm<sup>3</sup>;
11. Kleinkrafträder: zweirädrige Krafffahrzeuge oder dreirädrige Krafffahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und folgenden Eigenschaften:
  - a) zweirädrige Kleinkrafträder:  
mit Verbrennungsmotor, dessen Hubraum nicht mehr als 50 cm<sup>3</sup> beträgt, oder mit Elektromotor, dessen maximale Nenndauerleistung nicht mehr als 4 kW beträgt;
  - b) dreirädrige Kleinkrafträder:  
mit Fremdzündungsmotor, dessen Hubraum nicht mehr als 50 cm<sup>3</sup> beträgt, mit einem anderen Verbrennungsmotor, dessen maximale Nutzleistung nicht mehr als 4 kW beträgt, oder mit einem Elektromotor, dessen maximale Nenndauerleistung nicht mehr als 4 kW beträgt;

**§ 9a Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge**

- (1) Auf Antrag wird für ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes ein Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zugeteilt; für ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 3 des Elektromobilitätsgesetzes jedoch nur, wenn dieses die Anforderungen des § 3 Absatz 2 in Verbindung mit § 5 Absatz 2 des Elektromobilitätsgesetzes erfüllt.

- (2) Das Kennzeichen nach Absatz 1 ist das nach § 8 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 9 Absatz 2 und 3, zugeteilte Kennzeichen. Es führt den Kennbuchstaben „E“ als amtlichen Zusatz hinter der Erkennungsnummer, der von der Zulassungsbehörde auch in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II zu vermerken ist. Wird ein Wechselkennzeichen nach § 8 Absatz 1a zugeteilt, ist der Kennbuchstabe „E“ auf dem fahrzeugbezogenen Teil anzubringen.
- (3) Mit dem Antrag nach Absatz 1 ist nachzuweisen, dass es sich um ein dort bezeichnetes Fahrzeug handelt.
- (4) Bei einem Fahrzeug im Sinne des Absatzes 1, das nach den Vorschriften seines Herkunftsstaates, der nicht die Bundesrepublik Deutschland ist, zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigt ist, erfolgt die Kennzeichnung durch eine Plakette nach Anlage 3a, die an der Rückseite des Fahrzeuges gut sichtbar anzubringen ist. Die Plakette wird auf Antrag von einer vom Antragsteller aufgesuchten Zulassungsbehörde ausgegeben. Mit dem Antrag ist einer der folgenden Nachweise vorzulegen:
1. die Zulassungsbescheinigung Teil I,
  2. die Übereinstimmungsbescheinigung oder
  3. eine sonstige zum Nachweis geeignete Unterlage.
- In die Plakette ist von der Zulassungsbehörde im dafür vorgesehenen Sichtfeld mit lichtechtem Stift das Kennzeichen des jeweiligen Fahrzeuges einzutragen.
- (5) Im Ausland erteilte Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder für elektrisch betriebene Fahrzeuge erteilte Plaketten stehen inländischen Kennzeichen oder Plaketten für elektrisch betriebene Fahrzeuge gleich.

**Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr  
(Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung - eKFV) - Auszug**

**§ 1 Anwendungsbereich**

- (1) Elektrokraftfahrzeuge 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. Fahrzeug ohne Sitz oder selbstbalancierendes Fahrzeug mit oder ohne Sitz,
  2. eine Lenk- oder Haltestange von mindestens 500 mm für Kraftfahrzeuge mit Sitz und von mindestens 700 mm für Kraftfahrzeuge ohne Sitz,
  3. eine Nenndauerleistung von nicht mehr als 500 Watt, oder von nicht mehr als 1400 Watt, wenn mindestens 60 Prozent der Leistung zur Selbstbalancierung verwendet werden. Die Nenndauerleistung ist nach dem Verfahren gemäß DIN EN 15194:2018-112 oder den Anforderungen der Regelung Nr. 85 der Wirtschaftskommission der Vereinten

Nationen für Europa (UNECE) - Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Verbrennungsmotoren oder elektrischen Antriebssystemen für den Antrieb von Kraftfahrzeugen der Klassen M und N hinsichtlich der Messung der Nutzleistung und der höchsten 30-Minuten-Leistung elektrischer Antriebssysteme (ABl. L 323 vom 7.11.2014, S. 52) zu bestimmen,

4. eine Gesamtbreite von nicht mehr als 700 mm, eine Gesamthöhe von nicht mehr als 1400 mm und eine Gesamtlänge von nicht mehr als 2000 mm und
5. eine maximale Fahrzeugmasse ohne Fahrer von nicht mehr als 55 kg.

(2) Ein Elektrokleinstfahrzeug ist selbstbalancierend, wenn es mit einer integrierten elektronischen Balance-, Antriebs-, Lenk- und Verzögerungstechnik ausgestattet ist, durch die es eigenständig in Balance gehalten wird.

(3) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Absätze 1 und 2 dürfen nur nach Maßgabe der folgenden Vorschriften auf öffentlichen Straßen verwendet werden.

### **Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) - Auszug**

#### **§ 50**

##### Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs

(2) Fußwege erfüllen eine wichtige Funktion als geschützte Räume auch und gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Diese Funktion zu wahren und zu stärken ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Auswirkungen auf Fußwege.