

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Oliver Krischer, Daniela Wagner, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neue Entwicklungen im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge und Chancen für die Verkehrswende

Elektrokleinstfahrzeuge erfreuen sich wachsender Beliebtheit, werden vielerorts verkauft und sind immer häufiger im öffentlichen Verkehrsraum zu sehen. Sie werden häufig von Kindern und Jugendlichen, jedoch auch von Erwachsenen genutzt. Elektrokleinstfahrzeuge sind optimal für kurze und mittlere Strecken des Nahbereichs und können durch ihre kompakte Bauweise leicht in Bus und Bahn mitgenommen werden. Sie können daher eine gute Ergänzung im ÖPNV (= öffentlicher Personennahverkehr) und für die „letzte Meile“ sein und damit eine echte Alternative zum Auto darstellen. Von einem Händler wurde uns berichtet: „Auf jeder Messe gibt es eine Vielzahl von Interessenten, die von sich aus gesagt haben, dass sie für den täglichen Arbeitsweg sofort ihr Auto stehen lassen und stattdessen auf den eScooter und/oder eine Kombination aus eScooter und öffentlichen Nahverkehr umsteigen werden, sobald eine Zulassung vorliegt“.

Die Nutzung wirft zulassungs-, fahrerlaubnis-, genehmigungs- und verhaltensrechtliche Aspekte auf. Elektrokleinstfahrzeuge gelten zwar grundsätzlich nach § 1 Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) als Kraftfahrzeuge, können aber Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (FZV) aufgrund ihrer baulichen und technischen Beschaffenheit nicht erfüllen (beispielsweise kann die Erfüllung der Bau- und Betriebsvorschriften bezüglich Sitz, Lenkung, Bremsen, Beleuchtung und Spiegel zweifelhaft sein). Mit Ausnahme von Segways (§ 1 Absatz 1 der Verordnung über die Teilhabe elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr – MobHV) sind Elektrokleinstfahrzeuge zur Teilnahme am allgemeinen Straßenverkehr weder eigenständig noch gemeinsam gesetzlich geregelt. Derzeit wird die Nutzung im öffentlichen Raum und auf öffentlichen Straßen als Ordnungswidrigkeit geahndet, die Nutzung ist nur auf privatem Gelände zulässig. Der Bundesrat, aber auch Hersteller und Händler drängen auf klare Regelungen. Andere europäische Länder, wie z. B. Finnland, Österreich, die Schweiz oder die Niederlande, haben längst für Rechtssicherheit gesorgt. In Deutschland gibt es diese Rechtssicherheit noch nicht.

Bereits im Sommer 2017 hatte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine Kleine Anfrage zur Marktentwicklung und zur vorgesehenen Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen (Hoverboards, E-Tretroller, E-Skateboards, E-Wheels, elektrische Einräder und weitere) an die Bundesregierung gerichtet. Leider konnten die meisten Fragen von der Bundesregierung damals nicht beantwortet werden (Bundestagsdrucksache 18/13157).

Die Fragesteller gewinnen zunehmend den Eindruck, dass die Chancen für nachhaltige Mobilität durch die Bundesregierung ignoriert werden. Start-ups, von denen wichtige Impulse für neue, innovative Formen der E-Mobilität im Nahbereich ausgehen, werden durch den fehlenden Rechtsrahmen an ihrer Entwicklung gehindert. Nutzerinnen und Nutzern wird die Wahl nachhaltiger Mobilitätslösungen erschwert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Hersteller von Elektrokraftfahrzeugen in Deutschland sind der Bundesregierung bekannt?
2. Liegen der Bundesregierung inzwischen Informationen über Verkaufszahlen von Elektrokraftfahrzeugen vor (siehe Bundestagsdrucksache 18/13157)?
3. Liegen der Bundesregierung inzwischen Informationen über Unfallzahlen (im Inland und soweit bekannt Ausland) sowie der Verkehrssicherheit von Elektrokraftfahrzeugen vor (siehe Bundestagsdrucksache 18/13157)?
4. Welche Chancen sieht die Bundesregierung in der Nutzung von Elektrokraftfahrzeugen (bspw. E-Tretrollen) für Menschen mit Gehbehinderung?
5. Steht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit anderen Ländern, in denen es bereits entsprechende Regelungen gibt (u. a. Finnland, Österreich, Schweiz, Norwegen, Niederlande, Belgien), im Austausch zu diesem Thema?
6. Welche Chancen sieht die Bundesregierung in Verleihsystemen von Elektrokraftfahrzeugen zur Stärkung der nachhaltigen städtischen Mobilität und in Ergänzung zu anderen Sharing-Konzepten wie Fahrradverleihsystemen und Carsharing?
7. Wie häufig wurden in den Jahren 2016, 2017 und bislang im Jahr 2018 Bußgelder aufgrund der unrechtmäßigen Nutzung von Elektrokraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen verhängt, und wie häufig wurden in diesem Zeitraum Elektrokraftfahrzeuge von den Behörden eingezogen?
8. Welche konkreten Ergebnisse hat die Auswertung der Studie ergeben, mit der die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bereits am 24. November 2014 durch die Bundesregierung beauftragt worden war, einen Marktüberblick herzustellen und zu prüfen, ob national eine Einteilung in Kategorien möglich ist, um sie dann ggf. unter bestimmten Straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen im öffentlichen Straßenverkehr einsetzen zu können, und welche dem BMVI seit 24. Mai 2017 vorliegt (siehe Bundestagsdrucksache 18/13157)?
9. Sind die Daten der BASt-Studie noch aktuell, da die BASt bereits im Jahr 2014 damit beauftragt wurde und die Elektrokraftfahrzeuge seither eine Weiterentwicklung und weite Verbreitung gefunden haben, und wie sichert das BMVI, dass auch neue Entwicklungen, die sich grundlegend von bestehenden Fahrzeugtypen unterscheiden, in einer womöglich bald geänderten, Gesetzgebung Berücksichtigung finden?
10. Wann wird die BASt-Studie dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages übermittelt?
11. Warum werden die Ergebnisse der im November 2014 bei der BASt in Auftrag gegebenen und dem BMVI seit Mai 2017 vorliegenden Untersuchung nicht öffentlich vorgestellt?
12. Welche konkreten Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der BASt-Studie?

13. Welche Forschungsprojekte (außer der Studie der BASt) über die Nutzung und die verkehrliche Bedeutung bzw. die verkehrlichen Chancen durch Elektrokleinstfahrzeuge (nicht nur auf Deutschland bezogen, sondern auch darüber hinaus) sind der Bundesregierung bekannt, und zu welchen Ergebnissen kamen diese?
14. Wie ist der Sachstand des Verordnungsvorhabens über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr, das im Bericht „Elektrokleinstfahrzeuge“ des BMVI zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 21./22. März 2018 in Berlin und zur Verkehrsministerkonferenz am 19./20. April 2018 in Nürnberg angekündigt wurde?
15. Was hat die für den Februar 2018 angekündigte Beteiligung der Länder und Verbände hinsichtlich des Verordnungsvorhabens über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr ergeben, bzw. falls die Länder noch nicht beteiligt wurden, wann werden die Länder im Rahmen der Anhörungen zu dem Verordnungsvorhaben beteiligt (siehe Bericht zur Verkehrsministerkonferenz am 19./20. April 2018 in Nürnberg)?
16. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie Verbraucherschutzverbände die Chancen und Potentiale von Elektrokleinstfahrzeugen bewerten, und gibt es dazu einen Austausch seitens der Bundesregierung?
17. Ist das angekündigte Inkrafttreten der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr Mitte 2018 noch zu halten, und wenn nein, warum nicht?
18. Inwieweit hat das BMVI dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017 hinsichtlich der Regelung von Elektrokleinstfahrzeugen Folge geleistet und Empfehlungen ausgesprochen, unter welchen Bedingungen bereits im Vorwege des Verordnungsvorhabens befristete Pilotprojekte unter wissenschaftlicher Begleitung der BASt durch die Länder zugelassen werden können, und wenn nein, warum nicht?
19. Welche Arten von Elektrokleinstfahrzeugen sollen bis zu welcher zulässigen Höchstgeschwindigkeit für die Nutzung auf dem Gehweg und welche auf den Fahrbahnen zugelassen werden, und welche Vorgaben für Mindestalter, die Kennzeichnung und die Versicherung sind vorgesehen?
20. Welche Elektrokleinstfahrzeuge werden unter welchen Bedingungen und ab wann (bitte konkretes Datum nennen) eine Zulassung zum Straßenverkehr erhalten?
21. Wird die geplante Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr eine neue Fahrzeugklasse einrichten?
Wenn ja, welche?
22. Was spricht dafür und was dagegen, für Elektrokleinstfahrzeuge wie E-Skateboards, E-Wheels und elektrische Einräder die gleichen Regelungen und Vorschriften anzuwenden wie für nicht elektrisch betriebene Skateboards, Rollschuhe und Inlineskates?
23. Plant die Bundesregierung, Segways, deren Nutzung bereits seit Juli 2009 in der MobHV geregelt ist, in die geplante Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr mit einzubeziehen, sodass gleiche Regelungen für alle selbstbalancierenden, elektrisch betriebenen Fahrzeuge gelten (bitte begründen)?
24. Plant die Bundesregierung, die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen auf dieselbe Weise in der MobHV zu regeln wie die Nutzung von Segways (bitte begründen)?

25. Ist Deutschland in der entsprechenden Arbeitsgruppe der EU, welche die Normierung von Elektrokleinstfahrzeugen erarbeitet, vertreten?

Wenn ja, durch wen, und welche Ergebnisse kann die Arbeitsgruppe bereits vorweisen?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 5. Juni 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion