

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/5325 –**

Blockierung von Elektrokleinstfahrzeugen durch die geplante Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Mehrere Jahre, nachdem der Bundesrat eine Regelung für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen gefordert hat und die meisten europäischen Länder Fahrzeuge wie elektrische Tretroller und selbstbalancierende Einräder (E-Wheel) längst zugelassen haben, hat die Bundesregierung vor einigen Wochen einen Verordnungsentwurf vorgelegt. Dieser befindet sich derzeit in der Anhörung der Länder.

Aus Sicht der Fragesteller handelt es sich um einen unnötig detaillierten, sehr restriktiven Verordnungsentwurf, der die dynamische Entwicklung auf dem Markt alternativer Verkehrsmittel für die Nahmobilität ausbremsen und jegliche Innovation in diesem Bereich abwürgen könnte. Selbst die Deutsche Verkehrswacht fragt in ihrer Stellungnahme vom 11. Oktober 2018, weshalb nicht auch beispielsweise E-Skateboards zugelassen werden sollen.

Die Fragesteller sehen in Elektrokleinstfahrzeugen eine Chance, neben dem Zufußgehen, dem Fahrrad und dem Pedelec ein weiteres nachhaltiges Verkehrsmittel als Alternative zum Auto zu etablieren und Autofahrten, die sehr häufig auf Kurzstrecken stattfinden, zu vermeiden. Zugleich sorgen wir uns, dass das vermehrte Auftreten von Elektrokleinstfahrzeugen auf Radwegen insbesondere dort, wo diese über eine geringe Breite verfügen oder hohe Radverkehrszahlen aufweisen, zu Konflikten führen wird.

1. Inwieweit hat sich die Bundesregierung die Regelungen für die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen in anderen (EU-)Ländern angeschaut, und inwieweit hat sie sich an bestehenden Regelungen und den damit gesammelten Erfahrungen orientiert?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3006 verwiesen.

2. Weshalb beabsichtigt die Bundesregierung nicht, auch Elektrokleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 11 km/h zu regeln und damit zuzulassen?
5. Weshalb schlägt die Bundesregierung die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h vor, und auf welche Erkenntnisse stützt sie sich dabei?

Was spricht aus Sicht der Bundesregierung gegen die Einführung unterschiedlicher Typen von Elektrokleinstfahrzeugen, die sich beispielsweise durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit unterscheiden?

Die Fragen 2 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist geplant, Elektrokleinstfahrzeuge überwiegend auf Radwegen fahren zu lassen. Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit zwischen 12 km/h und 20 km/h hat den Zweck, die Differenzgeschwindigkeit zu Fahrrädern möglichst gering zu halten. Im Sinne einer einfachen Gestaltung der Vorschrift und zur Gewährleistung eines funktionierenden Verwaltungsvollzugs ist eine Differenzierung nach verschiedenen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeiten nicht vorgesehen.

3. Welche derzeit auf dem Markt erhältlichen Elektrokleinstfahrzeuge werden mit der geplanten Verordnung zugelassen (bitte konkret benennen, beispielsweise E-Tretroller)?

Die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen richtet sich nach den Anforderungen der geplanten Verordnung.

4. Aus welchen Gründen möchte die Bundesregierung Elektrokleinstfahrzeuge wie selbstbalancierende Einräder und E-Skateboards nicht zulassen?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) lässt im Rahmen eines Forschungsprojekts zur Untersuchung der Mikromobilität die Einsatzmöglichkeiten von Fahrzeugen ohne Lenkstange untersuchen. Die Ergebnisse sind abzuwarten.

6. Weshalb sieht die Bundesregierung mit ihrem Verordnungsentwurf vor, nur Fahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange zuzulassen, und auf welche Erkenntnisse stützt sie sich dabei?

Grundlage ist eine Empfehlung aus dem Forschungsprojekt, das eine Lenk- oder Haltestange für den verkehrssicheren Betrieb vorsieht.

Die Bundesregierung prüft aber Möglichkeiten, ob auch Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenkstange im öffentlichen Straßenverkehr genutzt werden können.

7. Weshalb hält es die Bundesregierung für angebracht, den Besitz eines Mofa-Führerscheins zur Voraussetzung für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen zu machen?

Auf welche Erkenntnisse stützt sie sich dabei?

Weshalb sieht die Bundesregierung in ihrem Verordnungsentwurf nicht eine Altersgrenze statt einer Führerscheinpflicht vor?

Da es sich Elektrokleinstfahrzeugen um Kraftfahrzeuge handelt, wird gemäß § 2 Absatz 1 Satz 1 StVG für das Führen dieser Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen eine Erlaubnis benötigt.

Die Bundesregierung prüft aber Möglichkeiten und auch Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenkstange im öffentlichen Straßenverkehr genutzt werden können.

8. Weshalb hält die Bundesregierung eine Versicherungsplakette für Elektrokleinstfahrzeuge für erforderlich?

Elektrokleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 12 km/h und damit versicherungspflichtig nach dem Pflichtversicherungsgesetz. Mit der Versicherungsplakette wird der Nachweis erbracht, dass für das jeweilige Elektrokleinstfahrzeug eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. Aufgrund der Maße und Ausgestaltung der Elektrokleinstfahrzeuge kann der Nachweis nicht durch ein Versicherungskennzeichen gemäß § 26 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) erbracht werden, sondern vielmehr durch eine kleinere Versicherungsplakette. Die Anforderungen an diese Versicherungsplakette sollen in Anlehnung an die §§ 26 und 27 der FZV geregelt werden.

9. Weshalb möchte die Bundesregierung in der Verordnung das Nebeneinanderfahren mit Elektrokleinstfahrzeugen untersagen, obwohl sie sich mit der Verordnung am Fahrrad orientieren möchte und es nicht generell verboten ist, mit zwei Fahrrädern nebeneinander zu fahren?
12. Weshalb sieht der Verordnungsentwurf keine Begrenzung bei der Beschleunigung vor, um Unfälle beim Anfahren zu vermeiden?

Die Fragen 9 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Nebeneinanderfahren mit Elektrokleinstfahrzeugen wird verboten, da aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeugausprägungen (mit/ohne Sitz, mit/ohne Selbstbalancierung) noch keine abschließende Aussage zur Fahrdynamik getroffen werden kann. Eine Untersuchung der in den Fragen 9 und 12 beschriebenen Sachverhalte wird im Rahmen der drei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung vorgesehenen Evaluierung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen erfolgen.

10. Weshalb möchte die Bundesregierung mit der Verordnung genaue Vorgaben zu Bremsen, Beleuchtung und Blinker machen statt auf die PLEV-Norm der EU zu verweisen?
11. Was genau wird nach Kenntnis der Bundesregierung in der PLEV-Norm geregelt, und wann wird diese in Kraft treten?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorgaben an Bremsen, Beleuchtung und Blinker erfolgen aus Verkehrssicherheitsgründen. Nach der Bundesregierung vorliegenden Informationen ist die PLEV-Norm noch nicht in Kraft getreten.

13. Hält die Bundesregierung zur Vermeidung von Konflikten mit dem Radverkehr eine Anpassung der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ein technisches Regelwerk für die Planung von Radverkehrsanlagen; herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen), insbesondere in Bezug auf die empfohlene Breite von Radverkehrsanlagen, für sinnvoll?

Wenn ja, wird sie hierauf hinwirken?

Wenn nein, weshalb nicht?

Die in der ERA und den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen vorgesehenen Breiten des Verkehrsraums für den Radverkehr zuzüglich der dort genannten Sicherheitsabstände werden – wenn Radwege zukünftig zusätzlich von Elektrokleinstfahrzeugen befahren werden – als Empfehlungswerte betrachtet, um ein komfortables Vorankommen des Radverkehrs zu gewährleisten. Es soll darauf hingewirkt werden, dass dies bei der Bemessung von Radverkehrsanlagen zukünftig zugrunde gelegt wird. Infolge beengter Straßenverhältnisse lassen sich diese Breiten bei bestehenden Radverkehrsanlagen allerdings nicht durchgängig umsetzen. Zur unter Verkehrssicherheitsaspekten erforderlichen Mindestbreite bei Radverkehrsanlagen wird auf die Vorgaben der VwV-StVO verwiesen.

14. Kann sich die Bundesregierung vorstellen, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität die Nutzung von Gehwegen zuzulassen, wenn sich die Elektrokleinstfahrzeuge für Fahrten auf Gehwegen auf Schrittgeschwindigkeit limitieren lassen (bitte begründen)?

Über die Bestimmung der in der Verordnung zugelassenen Verkehrsflächen hinaus soll es den Straßenverkehrsbehörden möglich sein, im Einzelfall für das Fahren mit Elektrokleinstfahrzeugen auch die Nutzung anderer Verkehrsflächen zu erlauben oder allgemein für bestimmte Antragssteller Ausnahmen zuzulassen.

15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass der Verordnungsentwurf sehr eng gefasst und einzig auf den E-Tretroller zugeschnitten ist und damit Innovationen in diesem Bereich massiv erschwert (wenn nicht, dann bitte begründen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

16. Weshalb möchte die Bundesregierung das Mitführen von Anhängern generell untersagen, obwohl sich nach Ansicht der Fragesteller insbesondere elektrische Tretroller mit Anhängern beispielsweise für Kurierdienste bzw. Postzusteller in besonderer Weise eignen können?

Grundlage ist eine Empfehlung des BAST-Berichtes der aus Verkehrssicherheitsgründen eine solche Fahrzeugkombination nicht befürwortet.

17. Wann und auf welchem Wege wird die bereits im Jahr 2014 in Auftrag gegebene und längst vorliegende BAST-Studie (BAST = Bundesanstalt für Straßenwesen) veröffentlicht (Hinweis: Im Juni 2018 kündigte die Bundesregierung an, der Forschungsbericht werde „in Kürze“ veröffentlicht; Bundestagsdrucksache 19/3006)?

Die BAST-Studie „Untersuchung zu Elektrokleinstfahrzeugen“ wurde am 5. November 2018 veröffentlicht.

18. In welchen Punkten ist die Bundesregierung von Empfehlungen der BAST-Studie abgewichen?

Der Verordnungsentwurf wurde auf Grundlage der BAST-Studie erstellt. Abweichungen werden insbesondere bei der Kategorisierung der Fahrzeuge vorgenommen.

19. Welche Rückmeldungen aus den Ländern liegen bereits zum Verordnungsentwurf vor?

Zum Verordnungsentwurf liegen aus allen Ländern Stellungnahmen vor.

