

Antrag

der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Oliver Luksic, Till Mansmann, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

E-Scooter und Hoverboards jetzt bürgerfreundlich zulassen – Flexible Mobilität schnell und innovativ ermöglichen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der heutige Alltag ist vielfältig, individuell und schnelllebig. Dies gilt auch für den Verkehrsbereich. Immer mehr Menschen greifen dabei auf alternative Mobilitätsstrukturen zurück. Nicht nur emissionslose Fortbewegungsmittel wie Fahrräder, Inliner und Roller gewinnen zunehmend an Attraktivität, auch Elektrokleinstfahrzeuge finden großen Anklang auf dem Markt, insbesondere als praktisches Vehikel für „die letzte Meile“. Viele Berufspendler, Senioren und innovationsaffine Nutzer greifen darauf zurück, da diese im Gegensatz zu Mobilitätshilfen und Fahrrädern viele Vorteile bieten: Elektrokleinstfahrzeuge sind klein, flexibel, u. U. faltbar, könnten also in Bussen und Bahnen transportiert werden, erreichen aber ohne Anstrengung des Fahrers – je nach Modell – problemlos Geschwindigkeiten von bis zu 45 km/h.

Wenngleich Deutschland weltweit für Innovationen und Fortschritt bekannt ist, besteht im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge großer Nachholbedarf. Während in Paris und Brüssel E-Scooter die Bürgersteige säumen, sind Elektrokleinstfahrzeuge auf unseren Straßen immer noch nicht zulässig. Dies schmälert sowohl den herstellerseitigen Anreiz, neue und innovative Fahrzeuge zu produzieren, als auch die kundenseitige Attraktivität, für die letzte Meile bspw. einen E-Scooter oder ein Hoverboard zu nutzen.

Nichtsdestotrotz werden sie aufgrund ihrer Praktikabilität und Handlichkeit illegal genutzt, sodass sie unversichert und vorschriftenlos den Straßenverkehr gefährden.

Um international wettbewerbsfähig zu bleiben und die Innovationskraft Deutschlands zu bestärken, muss ein praxisnaher und anwendungsfreundlicher Rechtsrahmen für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen geschaffen werden. Empfehlenswert ist dabei eine Unterteilung der Elektrokleinstfahrzeuge in verschiedene Kategorien, um somit die vielfältige Nutzung durch unterschiedliche Regelungen zu ermöglichen. Zusätzlich sollte von einer pauschalen Vereinheitlichung der Elektrokleinstfahrzeuge Abstand genommen werden, um auch sicherheitsrelevante Aspekte (bspw. Mindestalter, Führerschein- oder Prüfbescheinigung, Versicherungspflicht) entsprechend der jeweiligen Nutzung zu berücksichtigen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen praxisnahen Anwendungsbereich für Elektrokleinstfahrzeuge entlang der Einführung klassengerechter und nutzungsorientierter Geschwindigkeitsgruppen zu schaffen, welcher gleichzeitig Spielraum für künftige Modelle und Typen lässt.

Dabei sollte auf eine Verpflichtung zu einer Lenk- oder Haltestange verzichtet werden, da es bereits heute Modelle auf dem Markt gibt, an denen keine Lenk- oder Haltestange angebracht werden kann. Sämtliche Elektrokleinstfahrzeuge ohne Haltestange blieben mit Einführung einer solchen Regulierung illegal, was weder aus rechtlichen noch wirtschaftlichen Interessen zu unterstützen ist.

Weiterhin sollte unter Beachtung entsprechender Sicherheitsaspekte die Geschwindigkeit von Elektrokleinstfahrzeugen nicht pauschal auf max. 20 km/h begrenzt werden. So würden sie zu einem Verkehrshindernis werden, da selbst Fahrräder schneller fahren können und auch E-Fahrräder (nicht Pedelcs) mit bis zu 25 km/h führerscheinfrei genutzt werden dürfen. Differenzgeschwindigkeiten sind in der Praxis bereits heute vorhanden. Die Einführung einer klassenübergreifenden Geschwindigkeitsbegrenzung für die Elektrokleinstfahrzeuge ist daher nicht zielführend und würde sowohl für Freizeitfahrer als auch für Berufspendler die Attraktivität dieser mindern;

2. eine spezifische Klassifizierung von Elektrokleinstfahrzeugen nach folgenden drei Gruppen – abzielend auf eine praxisnahe Nutzung der Elektrokleinstfahrzeuge mit entsprechend notwendiger Regulierung – einzuführen:

a) Die Freizeitklasse

Elektrokleinstfahrzeuge, welche in diese Fahrzeugklasse fallen, sollten ähnlich wie die in § 24 StVO geregelten Inline-Skates behandelt werden. Demnach gelten diese als Nichtfahrzeuge und sind auch an keinerlei Versicherungspflicht gebunden.

Als „besondere Fortbewegungsmittel“ sind diese damit grundsätzlich mit Schrittgeschwindigkeit auf Gehwegen oder auch auf Fahrradwegen mit Zusatzzeichen zulässig. Hierbei sollte aber eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 12 km/h festgelegt werden, mit Rücksicht auf Fahrradfahrer oder andere Teilnehmer des Straßenverkehrs.

Um bei dieser niedrigen Geschwindigkeit Kindern möglichst früh den Umgang mit Elektrofahrzeugen nahezubringen, sollte diese Fahrzeugklasse keine Altersbeschränkung vorweisen. Auch eine Batteriestandsanzeige sollte hier nicht vorgeschrieben werden, da sich das Fahrzeug sicher auf dem Gehweg fortbewegt und der Fahrzeugführer im Falle eines verzögerten Stillstands ohne Gefährdung absteigen kann.

Im Zuge der partiellen Zulassung auf Radwegen wird ein Helm empfohlen.

b) Die Pendlerklasse

Elektrokleinstfahrzeuge der Pendlerklasse sind straßenverkehrsrechtlich wie Fahrräder zu betrachten. Daher sollten Elektrokleinstfahrzeuge in der Pendlerklasse als Fahrzeuge behandelt werden und benötigen demnach keine zusätzliche Versicherung.

Dem Anwendungsbereich des Fahrrads folgend sollten diese Fahrzeuge denselben Regelungen hinsichtlich der zulässigen Verkehrsflächen unterliegen und ohne Zusatzzeichen auf Fahrradwegen und Straßen fahren können. Hierbei sollte die Geschwindigkeit auf die der umliegenden Teilnehmer im Radverkehr angeglichen und somit auch eine Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h festgelegt werden.

Ein Mindestalter sollte auch hier nicht vorgeschrieben werden, jedoch sind Kinder nach der Fahrzeugklassifizierung an die Vorschriften des § 2 Absatz 5 StVO gebunden und müssen bis zum achten Lebensjahr auf dem Gehweg bzw. Radweg fahren. Eine Batteriestandsanzeige ist durch den Gebrauch im Straßenverkehr notwendig, jedoch sollte der Fahrer auch durch haptische oder visuelle Signale wie Vibration oder Lichtzeichen in Kenntnis gesetzt werden können. Ein Helm wird in dieser Fahrzeugklasse empfohlen.

c) Die Sportlerklasse

Zu dieser Fahrzeugklasse zählen Elektrokleinstfahrzeuge, die eine hohe Motorleistung aufweisen, weshalb sie als Kraftfahrzeuge zu deklarieren sind. Somit sind diese Fahrzeuge versicherungspflichtig.

Fahrzeuge dieser Klasse sollten einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 45km/h unterliegen und nur auf der Straße zulässig sein.

Durch die Deklaration als Kraftfahrzeug werden ein Mindestalter und ein Nachweis ausreichender Kenntnisse über das Führen eines Kraftfahrzeuges vorgeschrieben. Demnach sollten diese Elektrokleinstfahrzeuge in die bestehende Ordnung der Kleinkrafträder aufgenommen und im Straßenverkehr wie S-Pedelecs behandelt werden. Folglich wird ein Mindestalter von 16 Jahren festgesetzt, ebenso der Nachweis einer Fahrerlaubnis, eine zum Führen im Inland berechtigende ausländische Erlaubnis oder ein Führerschein der Klasse AM. In Anlehnung an den aktuellen Modellversuch der ostdeutschen Bundesländer, den Führerschein der Klasse AM auch ab 15 Jahren zu ermöglichen, könnte das Mindestalter auch in dieser Fahrzeugklasse herabgesetzt werden.

Durch die zulässige hohe Geschwindigkeit und den Gebrauch im Straßenverkehr sollte eine Anzeige zum Batteriestand, auch über haptische oder visuelle Signale möglich, vorgeschrieben sein und eine Helmpflicht (Motorradhelm) bestehen. Des Weiteren sollte die Möglichkeit von Personenbeförderung und Anhängerbetrieb bauartbedingt auf Sicherheitsvorkehrungen geprüft werden;

3. die Versicherungspflicht bei Elektrokleinstfahrzeugen der Freizeit- und Pendlerklasse abzuschaffen;
4. die Mitnahme der Elektrokleinstfahrzeuge im ÖPNV bundesweit zu ermöglichen und damit auch die PKW-Infrastruktur zu entlasten;
5. zu Standardisierungszwecken auf eine europäische Typengenehmigung hinzuwirken, um den Vertrieb und Wettbewerb von Elektrokleinstfahrzeugen auf europäischer Ebene zu ermöglichen;
6. eine marktgerechte und benutzerfreundliche Lösung zur Führung eines Elektrokleinstfahrzeugs zu etablieren, indem die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) angeglichen wird, Elektrokleinstfahrzeuge differenziert als Fahrzeuge gehandhabt

werden und nur im Falle von Modellen mit bis zu 45 km/h (Sportlerklasse) als Kraftfahrzeuge deklariert werden;

7. eine einheitliche Regelung für die lichttechnischen Einrichtungen, die sich an den Regelungen der Fahrräder orientiert, einzuführen: Demnach würde bei Elektrokleinstfahrzeugen bis zu 25 km/h ein herkömmliches Handzeichen genügen, bei einer Geschwindigkeit wie bei Elektrokleinstfahrzeugen der Sportlerklasse sollten jedoch Fahrtrichtungsanzeiger angebracht werden;
8. die Regelung zu Personenbeförderung und Anhängerbetrieb bei Elektrokleinstfahrzeugen bis zu 25 km/h an die des Fahrrads anzugleichen, um beispielsweise die CO₂-Emissionen in Innenstädten mithilfe von Lieferverkehr durch E-Scooter mit Anhängern zu reduzieren und Innovationen in der Zukunft zu ermöglichen;
9. eine Differenzierung der „Allgemeinen Verhaltensregeln für Elektrokleinstfahrzeuge“, insbesondere für selbstbalancierende Elektrokleinstfahrzeuge, vorzunehmen, um auch diese zu legalisieren und nicht wie bei Fahrrädern per se aufgrund des Verbotes des freihändigen Fahrradfahrens auszuschließen.

Berlin, den 19. März 2019

Christian Lindner und Fraktion