

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Ingrid Nestle, Steffi Lemke, Dr. Julia Verlinden, Renate Künast, Christian Kühn (Tübingen), Sylvia Kotting-Uhl, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Herausforderung für Elektrokraftfahrzeuge – die Allgemeine Betriebserlaubnis**

Elektrokraftfahrzeuge bieten eine Chance, die Mobilität der Zukunft erheblich zu bereichern. Sie haben nach Ansicht der Fragesteller das Potenzial, einer der „Game Changer“ für die Verkehrswende zu werden. Für Wege zu Zielen im Nahbereich und im Zusammenspiel mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) können sie nicht nur in verdichteten Innenstadtbereichen Verkehre weg vom Auto verlagern.

Die Bundesregierung hat vor kurzem im Kabinett die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften verabschiedet. Diese kann in Kraft treten, sobald der Bundesrat ihr zugestimmt hat. Gleichzeitig war aus dem Bundesrat bereits Kritik, insbesondere an der vorgesehenen Gehwegnutzung durch einen Teil der Elektrokraftfahrzeuge, zu vernehmen ([www.mdr.de/nachrichten/politik/inland/kommunen-gegen-elektro-tretroller-auf-gehwegen-100.htm](http://www.mdr.de/nachrichten/politik/inland/kommunen-gegen-elektro-tretroller-auf-gehwegen-100.htm)). Zudem bleiben aus Sicht der Fragestellenden auch zentrale Fragen der Verkehrsraumnutzung und Verkehrssicherheit weiter unbeantwortet.

Immer mehr Elektrokraftfahrzeuge werden entwickelt und produziert. Eine bedeutende Anzahl ist bereits verkauft. Bisher werden die Kleinstfahrzeuge illegal gefahren, denn derzeit sind diese nach dem bestehenden Straßenverkehrsrecht nicht zugelassen. Dies soll sich für zukünftig in Betrieb genommene Elektrokraftfahrzeuge mit der neuen Verordnung ändern. Sie sieht vor, dass das Kraftfahrt-Bundesamt den neuen elektrischen Mikromobilen eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt. Aus Sicht der Fragestellenden besteht in diesem Zusammenhang eine Reihe von offenen Fragen. Insbesondere, da es keine „Stunde null“ für Elektrokraftfahrzeuge geben wird, ab der diese zum allerersten Mal über die Ladentheke gehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es bei der Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) und Einzelbetriebserlaubnis (EBE) für Elektrokraftfahrzeuge vorgesehen, dass jedes Bauteil einzeln oder nur das Elektrokraftfahrzeug als Gesamtes technisch abgenommen werden muss?
2. Welche einzelnen konkreten Schritte (Funktionsprüfung, Haltbarkeit der Bauteile, Bremsverzögerung etc.) sind Bestandteil der ABE und der EBE?

3. Wird die Prüfung der Batteriesicherheit ebenfalls Bestandteil der ABE und der EBE bei neuen Elektrokleinstfahrzeugen sein?
  - a) Wenn ja, wie wird die Prüfung der Batteriesicherheit bei der ABE und bei der EBE konkret aussehen?
  - b) Wenn nicht, warum wird die Batteriesicherheit nicht Bestandteil der ABE und der EBE sein?
4. Mit welchen Kosten pro Elektrokleinstfahrzeug rechnet die Bundesregierung für die ABE für Sharing-Unternehmen, die ihre Fahrzeuge zulassen wollen?
5. Mit welchen Kosten pro Elektrokleinstfahrzeug rechnet die Bundesregierung für die EBE für Nutzerinnen und Nutzer, die bereits ein Elektrokleinstfahrzeug erworben haben und dies nachträglich mit einer EBE versehen müssen?
6. Wie genau sollen, nach Ansicht der Bundesregierung, Elektrokleinstfahrzeuge, die bereits an Nutzerinnen und Nutzer in Deutschland verkauft wurden, eine EBE erhalten (bitte den Prozess möglichst genau beschreiben), was müssen Nutzerinnen und Nutzer bei einer möglichen Kontrolle nachweisen, und in welcher Form sollen die Nachweise erbracht werden?
7. Wird die Bundesregierung sich dafür einsetzen, dass auch ausländische Hersteller bereits verkaufte Elektrokleinstfahrzeuge nachträglich mit einer ABE bzw. EBE ausstatten, und wenn ja, wie will sie dies gegenüber ausländischen Herstellern wirksam machen?
8. Was will die Bundesregierung für die Nutzerinnen und Nutzer tun, wenn eine EBE aufgrund von Mängeln an den Bauteilen von bereits verkauften Elektrokleinstfahrzeugen nicht erteilt wird, diese Elektrokleinstfahrzeuge aber gegebenenfalls bereits nicht mehr produziert werden und der Hersteller sie somit nicht nachrüsten kann oder will, und welche rechtlichen Ansprüche ergeben sich hieraus für die Nutzerinnen und Nutzer gegenüber den Herstellern von Elektrokleinstfahrzeugen?
9. Wie wurde der Erfüllungsaufwand des Bundes (vgl. Punkt a. in Abschnitt E.3 „Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung) errechnet, und auf welchen Annahmen beruht er?
10. Wie wurde der Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive der Kommunen) (vgl. Punkt b. in Abschnitt E.3 „Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung) errechnet, und auf welchen Annahmen beruht er?
11. Wie soll, nach Auffassung der Bundesregierung, das Vorhandensein einer gültigen ABE bzw. EBE bei neuen Elektrokleinstfahrzeugen kontrolliert werden, wer soll diese Kontrollen durchführen, und welche Kosten entstehen dabei?
12. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung das Vorhandensein einer gültigen ABE beziehungsweise EBE bei nachgerüsteten Elektrokleinstfahrzeugen kontrolliert werden, wer soll diese Kontrollen durchführen, und welche Kosten entstehen dabei?
13. Ist auch die im Elektrokleinstfahrzeug verbaute Software Bestandteil der ABE bzw. EBE, und wenn ja, wie soll, nach Auffassung der Bundesregierung, im laufenden Betrieb auf der Straße kontrolliert werden, ob die im Elektrokleinstfahrzeug verbaute Software nicht nachträglich
  - a) durch den Besitzenden oder
  - b) durch einen Hackerangriff oder
  - c) durch den Hersteller bzw. Betreiberverändert wurde oder vom zugelassenen Zustand abweicht?

14. Wie soll, nach Auffassung der Bundesregierung, das Vorhandensein einer gültigen ABE bzw. EBE bei Elektrokraftfahrzeugen kontrolliert werden, wenn diese durch den Hersteller oder die Verleihfirma ein sicherheitsrelevantes Software-Update bekommen haben?
15. Wie will die Bundesregierung die Bundesländer dabei unterstützen das Vorhandensein einer ABE bzw. EBE bei Elektrokraftfahrzeugen auf der Straße wirkungsvoll kontrollieren zu können?
16. Muss die ABE bzw. EBE eines Elektrokraftfahrzeugs erneuert oder neu erteilt werden, wenn am betreffenden Elektrokraftfahrzeug Bauteile, wie beispielsweise die Beleuchtung, erneuert oder gegen einen anderen Beleuchtungstyp ausgetauscht werden soll?
17. Wie hoch werden, nach Auffassung der Bundesregierung, die Bußgelder für die Inbetriebnahme oder das Fahren von Elektrokraftfahrzeugen ohne gültige ABE bzw. EBE bemessen sein?
18. Wie viel Zeit liegt nach Einschätzung der Bundesregierung jeweils künftig zwischen der Beantragung einer ABE bzw. EBE und der Erteilung durch die zuständige Stelle?
19. Mit wie vielen Anträgen auf Erteilung einer ABE bzw. EBE pro Jahr für nachgerüstete und neue Elektrokraftfahrzeuge rechnet die Bundesregierung zum aktuellen Zeitpunkt (bitte jeweils getrennt nach ABE und EBE, nach nachgerüsteten und neuen Elektrokraftfahrzeugen sowie für die Jahre 2019 und 2020 aufzuführen)?

Berlin, den 18. April 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

