

Kleine Anfrage

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

Erste Erfahrungen mit der Zulassung elektrischer Tretroller und die Weiterentwicklung der Verkehrsregeln

Wenige Monate nach Inkrafttreten der Verordnung zur Zulassung der Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) in Deutschland haben viele Menschen erste Erfahrungen mit den neuen Verkehrsteilnehmern gemacht. Dabei fallen die ersten Reaktionen und Bewertungen sehr unterschiedlich aus. Während auf der einen Seite die E-Scooter als innovative Mobilitätsform und wichtiges Puzzlestück einer gelingenden Verkehrswende gesehen werden, stehen sie auf der anderen Seite insbesondere aufgrund der Verkehrssicherheit, der zumindest bisher zweifelhaften Verlagerungswirkung weg vom Auto sowie wegen Berichten über ihre kurze Lebensdauer in der Kritik.

Vor dem Hintergrund zunehmender, langatmiger und vielfältiger Klimaschutzproteste und wachsender gesellschaftlicher Forderungen nach wirksamen Maßnahmen zur Eindämmung der CO₂-Emissionen steht auch der Verkehrssektor im Zentrum der Debatte. E-Scooter und andere (elektrische) Mikromobile haben unter passenden Voraussetzungen ein erhebliches Potenzial, diese notwendige ökologische Verkehrswende zu unterstützen und zu gestalten. Denn das Verhältnis von bewegter Masse, also dem Gewicht der beförderten Person, zum Eigengewicht des Fahrzeugs, zum Energieverbrauch pro Kilometer und – in städtischen Räumen noch bedeutsamer – zur Platzinanspruchnahme ist bei E-Scootern im Vergleich zu anderen motorisierten Fortbewegungsformen besonders günstig. Hinzu kommt, dass E-Scooter leicht zusammengeklappt und in anderen Verkehrsmitteln mitgenommen werden können, was in vielen Fällen zur Bildung multimodaler Reiseketten anregt.

Doch die Rahmenbedingungen, in denen die elektrischen Tretroller Einzug auf deutschen Straßen hielten, sind alles andere als günstig. Noch immer dreht sich im Straßenverkehr nahezu alles um das Auto. Fast überall fehlt eine ausreichend dimensionierte und intakte Infrastruktur, um neben vielerorts mehr Fahrradfahrten auch die Fahrten mit E-Scootern aufzunehmen. Auch die Regelungen zur Mitnahme der E-Scooter in den Verkehrsmitteln öffentlicher Nahverkehrsunternehmen sind deutschlandweit nicht einheitlich und zum Teil gänzlich ungeklärt. Die Tatsache, dass land- und forstwirtschaftliche Wege für eKF wegen ihrer Einstufung als Kraftfahrzeuge (Kfz) nicht zur Verfügung stehen, stellt für die Nutzung dieser neuen Fahrzeugkategorie in ländlich strukturierten Regionen mit unzureichend vorhandenen Radwegen eine Hürde dar. Wie für alle Verkehrsteilnehmer braucht es daher auch für E-Scooter klare Regeln und Perspektiven.

Einige der Vorschläge und Debattenbeiträge vor Inkrafttreten der Verordnung sendeten zudem falsche Signale oder ließen viele Fragen offen, was sich in Städten mit Leih Anbietern unter anderem in häufigen Gehwegfahrten oder wild abgestellten und defekt herumliegenden E-Scootern widerspiegelt.

Eine gerechte Neuaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums zu Gunsten des Fuß-, Rad- und eKF-Verkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist überfällig. Gleichzeitig benötigen wir verlässliche, sichere, kostengünstige, umweltschonende und attraktive Alternativen zur Autofahrt. Daher braucht es zum einen Mut zur Entwicklung neuer Ideen und Lösungen wie die Elektrokleinstfahrzeuge, zum anderen aber auch den politischen Willen, die vielschichtigen Rahmenbedingungen nachhaltig so günstig zu gestalten, dass eine Verlagerungswirkung hin zu ökologisch verträglicher Mobilität eintreten kann. Mit einhergehen sollte zudem die Bereitschaft, das Verkehrssystem so weiterzuentwickeln, dass statt des Autos künftig der Mensch im Mittelpunkt der Betrachtung steht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Modelle elektrischer Tretroller wurden inzwischen durch die Bundesanstalt für Verkehr (BAST) zugelassen?
 - a) Wie viele davon sind für den ausschließlichen oder überwiegenden Einsatz in Verleihsystemen gedacht?
 - b) Wie viele davon sind für den ausschließlichen oder überwiegenden Einsatz im privaten Bereich gedacht?
2. Wie viele Modelle erhielten durch die BAST keine Zulassung oder erst nach Nachbesserungen eine Zulassung?
Was waren die Gründe hierfür?
3. Wie lange dauert das Zulassungsverfahren im Durchschnitt, und wie lange maximal?
4. Wurden bisher auch Modelle mit Fahrtrichtungsanzeiger (ugs. „Blinker“) zugelassen?
Wenn ja, wie viele?
5. Ist die Fahrtrichtungsanzeige per „Beinzeichen“ statt per „Handzeichen“ zulässig (Hinweis: Die E-Tretroller verlieren an Stabilität, sobald eine Hand von der Lenkstange gelassen wird.)?
6. Wie viele der zugelassenen Modelle weisen eine Dauernennleistung von 250 Watt auf, und wie viele von 500 Watt?
7. Für Elektrokleinstfahrzeuge welcher Hersteller mit Sitz in welchen Ländern wurden bisher Zulassungen erteilt?
8. Wie viele elektrische Tretroller wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher in Deutschland verkauft?
 - a) Wie viele davon sind für den ausschließlichen oder überwiegenden Einsatz in Verleihsystemen gedacht?
 - b) Wie viele davon sind für den ausschließlichen oder überwiegenden Einsatz im privaten Bereich gedacht?
9. Wie viele Unfälle mit Beteiligung elektrischer Tretroller – bitte getrennt auflisten nach Unfallbeteiligung eKF/Kfz, eKF/Fahrrad, eKF/Fußgängerin bzw. Fußgänger und eKF ohne Fremdeinwirkung, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher erfasst?

Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Unfallfolgen und die Unfallursachen?

10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Erkenntnisse darüber, mit welchen Verkehrsmitteln die Nutzerinnen und Nutzer unterwegs gewesen wären, hätte ihnen nicht der elektrische Tretroller zur Verfügung gestanden?

Wenn noch keine Erkenntnisse dazu vorliegen, inwiefern plant die Bundesregierung hierzu eigene Erhebungen vorzunehmen, und wann?

11. Dürfen Wege mit der Ausschilderung „Verbot von Kraftfahrzeugen“ und dem Zusatzschild „Mofas frei“ mit elektrischen Tretrollern befahren werden?
12. Plant die Bundesregierung, Feld- und Waldwege für das Befahren mit elektrischen Tretrollern freizugeben, um deren Einsatz in eher ländlich strukturierten Gebieten attraktiver zu machen (Hinweis: Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen auf Feld- und Waldwegen i. d. R. fahren.)?

Wenn nein, weshalb nicht?

13. Dürfen Radfahrerinnen bzw. Radfahrer und Fahrerinnen bzw. Fahrer eines elektrischen Tretrollers auf der Fahrbahn grundsätzlich nebeneinander fahren, wie dies zwei Radfahrerinnen oder Radfahrer nach § 2 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dürfen?
14. Gilt nach den Plänen der Bundesregierung die im Rahmen der StVO-Novelle vorgesehene Abstandsneuregelung für das Überholen von Radfahrerinnen oder Radfahrern (mindestens 1,5 Meter Abstand innerorts und mindestens zwei Meter Abstand außerorts) auch für das Überholen von elektrischen Tretrollern?

Wenn nicht, soll eine Abstandsregelung für elektrische Tretroller eingeführt werden, und wenn ja, wie soll diese ausgestaltet sein?

15. Plant die Bundesregierung die (ggf. zunächst im Rahmen einer Testphase zeitlich begrenzte) Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen ohne Lenk- und Haltestange?

Wenn ja, welche baulichen und technischen Voraussetzungen müssen diese erfüllen, und ab wann ist mit der Zulassung zu rechnen?

Wenn nein, weshalb nicht?

16. Wie soll nach den Plänen der Bundesregierung sichergestellt werden, dass Elektrokleinstfahrzeuge bundesweit in den öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen werden dürfen?
17. Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung, z. B. im Hinblick auf die Zusammenarbeit von Kommunen und Verleihanbietern, zur Vermeidung wilden oder gefährlichen Abstellens von elektrischen Tretrollern und zur Vermeidung von Gehwegfahrten vor?
18. Welche Anreize oder regulatorischen Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, um als unattraktiv geltende städtische Randbezirke, welche aufgrund eines schlechteren ÖPNV-Angebots viel stärker von einem E-Scooter-Leihsystem profitieren würden, in die Geschäftsgebiete der Verleihanbieter aufnehmen zu lassen?
19. Wie bewertet die Bundesregierung die mit etwa ein bis drei Monaten zum Teil sehr kurze Lebensdauer der bisher am Markt erhältlichen elektrischen Tretroller (vgl. Spiegel Online vom 10. August 2019: „Wie sich Elektrotretroller auf Verkehr und Umwelt auswirken“)?

Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um längere Lebensdauern zu erreichen?

20. Plant die Bundesregierung die Einführung einer Pflicht für Hersteller von elektrischen Tretrollern, nur Einzelteile – insbesondere Batterien – zu verbauen, welche von Benutzerinnen und Benutzern bzw. Werkstätten (abseits von Herstellern) selbst auswechselbar sind (Hinweis: Dies würde ermöglichen, dass Einzelteile, insbesondere Batterien, von verschiedenen Herstellern und Werkstätten nachgerüstet werden können.)?

Falls nein, wieso nicht?

21. Setzt sich die Bundesregierung für eine Lösung im Sinne von Frage 20 auf EU-Ebene ein?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, weshalb nicht?

22. Welche Vorschriften gelten für die Wiederverwertung ausgedienter Akkus der eKF?

Welche praktischen Erfahrungen liegen mit diesem Recycling von eKF-Akkus vor?

Wo befinden sich in Deutschland Recyclinganlagen, die ausgediente Lithium-Ionen-Akkus aufbereiten können?

23. Was plant die Bundesregierung, um die Akzeptanz der elektrischen Tretroller zu erhöhen und so mehr Menschen vom Umstieg auf diese Fahrzeuge zu überzeugen?

Berlin, den 22. Oktober 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion