

## **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 19/14740 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 CO<sub>2</sub>-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 Leihanbietern 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.

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?
  
7. Für Elektrokleinstfahrzeuge welcher Hersteller mit Sitz in welchen Ländern wurden bisher Zulassungen erteilt?

Die Fragen 1 bis 1b sowie 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Webseite des KBA verwiesen ([www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Typgenehmigungen/Typgenehmigungserteilung/ABE\\_Elektrokleinstfahrzeuge/ABE\\_Elektrokleinstfahrzeuge\\_node.html](http://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Typgenehmigungen/Typgenehmigungserteilung/ABE_Elektrokleinstfahrzeuge/ABE_Elektrokleinstfahrzeuge_node.html)).

Über den Umfang des Einsatzes einzelner Modelle liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

2. Wie viele Modelle erhielten durch die BAST keine Zulassung oder erst nach Nachbesserungen eine Zulassung?  
Was waren die Gründe hierfür?

Durch das zuständige KBA wurde kein Antrag auf Erteilung einer ABE abgelehnt.

3. Wie lange dauert das Zulassungsverfahren im Durchschnitt, und wie lange maximal?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 18 der Kleinen Anfrage Bundestagsdrucksache 19/10216 verwiesen.

4. Wurden bisher auch Modelle mit Fahrtrichtungsanzeiger (ugs. „Blinker“) zugelassen?

Wenn ja, wie viele?

Nein.

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)?

Nach § 11 Absatz 3 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) ist das Anzeigen der Fahrtrichtung per Beinzeichen nicht vorgesehen.

6. Wie viele der zugelassenen Modelle weisen eine Dauernennleistung von 250 Watt auf, und wie viele von 500 Watt?

Es wurde eine ABE für ein EKF mit einer Nenndauerleistung von 250 W erteilt. Für ein (nichtselbstbalancierendes) EKF mit der maximalen Nenndauerleistung von 500 W wurde keine ABE erteilt. Die genehmigten Fahrzeuge weisen eine Nenndauerleistung unterhalb von 500 W auf.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

9. Wie viele Unfälle mit Beteiligung elektrischer Tretroller – bitte getrennt aufführen 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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

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?

Im Rahmen der Evaluierung der eKFV durch die Bundesanstalt für Straßenwesen über einen Zeitraum von drei Jahren wird unter anderem eine Analyse von Nutzermerkmalen/-gewohnheiten und Nutzungszweck durchgeführt.

11. Dürfen Wege mit der Ausschilderung „Verbot von Kraftfahrzeugen“ und dem Zusatzschild „Mofas frei“ mit elektrischen Tretrollern befahren werden?

Nein. Dies ist in § 12 Absatz 2 eKFV geregelt.

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?

Die Klassifizierung von Feld- und Waldwegen richtet sich nach den Straßen- und Wegegesetzen der Länder. Auf nichtöffentlichem Privatgelände gilt das Hausrecht des Eigentümers.

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?

Nein, gemäß § 11 Absatz 1 eKFV.

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?

Aufgrund der vergleichbaren Gefährdungslage ist dies in § 5 Absatz 4 Satz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung vorgesehen.

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?

Die Zulassung für EKF ohne Lenk- oder Haltestange ist derzeit nicht geplant.

16. Wie soll nach den Plänen der Bundesregierung sichergestellt werden, dass Elektrokleinstfahrzeuge bundesweit in den öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen werden dürfen?
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?

Die Fragen 16 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr liegt bei den Ländern und Kommunen.

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?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) steht im Austausch mit den Ländern für sichere Lösungen zum Abstellen von EKF im öffentlichen Raum.

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 Elektrostehroller 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?

Die Fragen 19 bis 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Förderung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb ist Teil der Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung. Sie trägt dazu bei, die Elektromobilität insbesondere im innerstädtischen Bereich zu stärken. Die Bundesregierung hat mit der Unterstützung der Länder einen gesetzlichen Rahmen geschaffen, diese neue Form der Elektromobilität im öffentlichen Straßenverkehr zu nutzen. Ziel ist es, eine nachhaltige Mobilität mit langer Fahrzeuglebensdauer und geringer Umweltbelastung zu erreichen.

Zusammen mit den Anbietern von EKF wurde die Umsetzung eines nachhaltigen und umweltfreundlichen Einsatzes der Fahrzeuge thematisiert. Dazu gehört auch die Tauschmöglichkeit von Akkumulatoren.

Zur Lebensdauer der EKF hat die Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse.



