

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel,  
Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/12897 –**

### **Elektrische Fortbewegungsmittel für den Nahbereich**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im privaten wie öffentlichen Straßenraum sind Menschen zunehmend mit elektrisch betriebenen Kleinstfahrzeugen unterwegs. Segways kommen häufig im touristischen Bereich zum Einsatz. Kleinstfahrzeuge wie E-Skateboards, E-Tretroller sowie selbstbalancierende Hoverboards und E-Wheels werden insbesondere von jüngeren Menschen in der Freizeit genutzt. Eingesetzt werden diese Verkehrsmittel aber auch auf dem Weg von und zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, in denen sie mitgenommen werden dürfen. Somit können Kleinstelektrofahrzeuge den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ergänzen und den Fußverkehr stärken.

Im Handel werden Kleinstelektrofahrzeuge massenhaft angeboten und Hersteller werben damit, dass akkubetriebene Tretroller bis zu 25 km/h schnell fahren können. Im öffentlichen Straßenraum ist die Nutzung der meisten Elektrokleinstfahrzeuge jedoch illegal. Nach aktueller Rechtslage gelten motorbetriebene Fahrzeuge, die schneller als 6 km/h fahren, als Kraftfahrzeuge und benötigen für die Nutzung im öffentlichen Raum eine Zulassung, Führerschein und Versicherung. Zudem ist das Fahren auf Gehwegen für motorbetriebene Fahrzeuge, die über 6 km/h fahren können, nicht erlaubt. Im Jahr 2009 wurden Segways durch die Verordnung über die Zulassung von elektronischen Mobilitätshilfen für die Nutzung im öffentlichen Straßenraum zugelassen.

Mit der zunehmenden Verbreitung verschiedener elektrisch betriebener Kleinstfahrzeuge stellen sich Fragen nach der Zulassung weiterer Fahrzeugtypen, nach der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer, aber auch anderer Verkehrsteilnehmer, sowie nach der Haftung bei Unfällen. Der Bundesrat hat die Bundesregierung per Beschluss vom 23. September 2016 aufgefordert, schnellstmöglich die verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, im öffentlichen Verkehr unter Beteiligung der Länder zu regeln (vgl. Bundesratsdrucksache 332/16).

1. Welche Zukunftschancen räumt die Bundesregierung Elektrokleinstfahrzeugen wie Segways, Hoverboards, E-Tretrollern, E-Skateboards und E-Wheels für die Stärkung des Fußverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs ein?
2. Welche Potentiale haben Elektrokleinstfahrzeuge aus Sicht der Bundesregierung für eine nachhaltige Mobilität sowie die Verbesserung der Luftqualität in Städten?

Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung begrüßt die Verwendung umweltfreundlicher Verkehrs- und Fortbewegungsmittel, auch im Sinne einer neuen Mobilitätskultur. Sie tragen zur Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger bei und sind durch ihren elektrischen Antrieb emissionsfrei und geräuschlos. Allerdings gilt es besonders für die Nutzung neuer Verkehrs- und Fortbewegungsmittel, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten und Verkehrsteilnehmer vor Gefahren zu schützen. Die Vielzahl an Neuentwicklungen im Bereich elektrifizierter Kleinstfahrzeuge macht eine Analyse notwendig, um eine Regelung auch hinsichtlich zukünftiger Neuentwicklungen zu finden.

3. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Verkaufszahlen der in Frage 1 genannten Elektrokleinstfahrzeugen (bitte nach Typen und Jahren seit 2007 aufschlüsseln)?
4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Unfallzahlen bei den in Frage 1 genannten Kleinstfahrzeugen seit dem Jahr 2007?
5. Welche Einschätzung hat die Bundesregierung in Bezug auf die Verkehrssicherheit elektrisch betriebener Kleinstfahrzeuge, und wie bewertet die Bundesregierung die mit dem Betrieb dieser Fahrzeuge verbundenen Sicherheitsaspekte für die Nutzer und andere Verkehrsteilnehmer?
6. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung bezüglich des Risikos der Selbstentzündung von Elektrokleinstfahrzeugen (vgl. DER SPIEGEL vom 23. Juli 2016)?
11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Unfallzahlen bei Elektrokleinstfahrzeugen in den europäischen Ländern, in denen die Nutzung im öffentlichen Straßenraum erlaubt ist?

Fragen 3 bis 6 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu den Fragen 3 bis 6 und 11 vor.

7. Welche Voraussetzungen müssen elektrisch betriebene Kleinstfahrzeuge erfüllen, damit sie für den öffentlichen Straßenraum zugelassen werden können, und welche Typen elektrisch betriebener Kleinstfahrzeuge verfügen aktuell über eine Zulassung im öffentlichen Straßenraum?
8. Gibt es seitens der Bundesregierung aktuell Planungen, weitere Typen elektrisch betriebener Kleinstfahrzeuge für den öffentlichen Straßenraum zuzulassen?  
Wenn ja, welche Typen betrifft dies, und in welchem Stadium befinden sich die Planungen?  
Wenn nein, warum nicht?

13. Welche Erkenntnisse erbrachte die bei der BAST beauftragte Untersuchung zur Klassifizierung von Elektrokleinstfahrzeugen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Genehmigungsfähigkeit von E-Tretrollern, Hoverboards, E-Skateboards und E-Wheels und weiterer elektrischer Kleinstfahrzeuge, und welche Konsequenzen hat das Bundesverkehrsministerium aus der Untersuchung gezogen?

Fragen 7, 8 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) wurde beauftragt, sich einen Marktüberblick über Elektrokleinstfahrzeuge zu verschaffen und zu prüfen, ob national eine Einteilung in Kategorien möglich ist, um sie dann ggf. unter bestimmten straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen im öffentlichen Straßenverkehr einsetzen zu können. Die Studie wird aktuell ausgewertet.

9. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der Entschließung des Bundesrates vom 23. September 2016 gezogen, dass die Bundesregierung schnellstmöglich die verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, im öffentlichen Verkehr regeln soll (vgl. Bundesratsdrucksache 332/16), und welche diesbezüglichen konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung seit dem 23. September 2016 ergriffen?

Die Bundesregierung arbeitet an einer Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen zum Straßenverkehr.

10. In welchen europäischen Ländern ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Nutzung von Hoverboards, E-Skateboards, E-Tretrollern oder E-Wheels im öffentlichen Straßenraum seit wann erlaubt?

Im Zuge der BAST-Studie wurde eine Übersicht der Regelungen in anderen Ländern erarbeitet. Diese wird im Rahmen des BAST-Berichts veröffentlicht.

12. Wann wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) von der Bundesregierung beauftragt, einen Marktüberblick über Elektrokleinstfahrzeuge zu erstellen und zu untersuchen, ob einzelne Typen für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden könnten (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6937, Antwort zu den Fragen 31 bis 33), und wann hat die BAST dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Ergebnisse der Untersuchung vorgelegt?

Die BAST wurde am 24. November 2014 mit der Durchführung der Studie zu Elektrokleinstfahrzeugen beauftragt. Über die Ergebnisse hat die BAST das BMVI regelmäßig informiert. Aufgrund der Zwischenergebnisse hat sich die Notwendigkeit ergänzender Tests ergeben. Die BAST hat die bisherigen Ergebnisse am 24. Mai 2017 vorgelegt. Derzeit befinden sich diese in der Prüfung.

14. Welche weiteren Forschungsprojekte zu Elektrokleinstfahrzeugen sind der Bundesregierung bekannt (wie z. B. das Kooperationsprojekt Trottielec der Hochschulen Pforzheim und Esslingen <https://blog.hs-pforzheim.de/informationstechnik/projekte/trottielec/>), und welche Ergebnisse haben diese Projekte nach Kenntnis der Bundesregierung erbracht?

Der Bundesregierung sind weitere aktuelle laufende „Forschungsprojekte“ nicht bekannt. Bekannt sind Studien der Industrie, allerdings ohne begleitende Forschung.