



Pet 1-19-12-9210-028744

65779 Kelkheim (Taunus)

Zulassung zum Straßenverkehr

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 10.12.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird die rechtliche Gleichstellung von Tretrollern mit Elektroantrieb (E-Scooter) und elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelects) im Straßenverkehr gefordert.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 55 Mitzeichnungen und 18 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass die rechtliche Gleichstellung von E-Scootern und Pedelects notwendig sei, um E-Scooter im ländlichen Raum zu einer praktikablen und sicheren Mobilitätsvariante zu machen.

Aufgrund der Einstufung der E-Scooter als Kraftfahrzeug sei z. B. die Nutzung von Wald- und Feldwegen nicht möglich. Da Fahrradwege oft nicht ausgebaut seien, müssten E-Scooter-Fahrer auf die Straße ausweichen. Dies sei aber mit erheblichen Risiken verbunden, nicht zuletzt aufgrund der maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h und der schlechten Sichtbarkeit der E-Scooter. Pedelects seien hingegen Fahrrädern gleichgestellt und dürften so, anders als E-Scooter, auch durch Parks oder in entgegengesetzter Richtung durch Einbahnstraßen fahren. Dabei seien Pedelects nicht nur größer und schwerer als E-Scooter, sie würden auch wesentlich schneller fahren. Die Ungleichbehandlung von E-Scootern und Pedelects sei daher nicht nachzuvollziehen.



Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Zur Verdeutlichung der verkehrsrechtlichen Einstufung von Pedelecs sowie zur Abgrenzung von anderen elektrisch angetriebenen Fahrzeugen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2013 § 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) geändert. Damit wurde klargestellt, dass Pedelecs mit einem elektro-motorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird, verkehrsrechtlich den Fahrrädern gleichgestellt sind.

In § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird für Pedelecs konkretisiert, dass die Trethilfe ab 6 km/h nur dann aktiv sein darf, wenn die Pedale oder Handkurbeln kontinuierlich durch Muskelkraft angetrieben werden. Nicht zulässig ist, dass der muskelkraftbetriebene Antrieb angehalten, pausiert oder beendet wird, der Hilfsantrieb jedoch weiterhin das Fahrzeug antreibt. Dies würde dem Begriff Hilfsantrieb widersprechen, da dieser dann als Haupt- bzw. Alleinantrieb des Fahrzeugs zu betrachten ist.

Elektrokleinstfahrzeuge entsprechen nicht den vorgenannten Bedingungen eines Pedelegs, da der Motor dort als Alleinantrieb und nicht als Hilfsantrieb dient.

Die Klassifizierung von Feld- und Waldwegen richtet sich nach den Straßen- und Wegegesetzen der Länder. Hieraus ergibt sich, ob und unter welchen Bedingungen Feld-, Wald- oder sonstige Wirtschaftswege benutzt werden dürfen. Auf nichtöffentlichem Privatgelände gilt das Hausrecht des Eigentümers.

Im Rahmen der Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurde vom Bundesrat am 14. Februar 2020 der Maßgabebeschluss gefasst, dass nach Inkrafttreten der StVO Novelle zukünftig das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ zu dem Zeichen „Verbot der Einfahrt“



(Zeichen 267 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) StVO) auch für Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) gilt.

Das BMVI befürwortet eine Mitnahme von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), kann dazu allerdings nicht verpflichten. Grundsätzlich richtet sich die Mitnahme im straßengebundenen ÖPNV nach den Vorschriften zur Beförderung von Sachen. Details können § 11 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) entnommen werden. Danach werden Sachen nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebes nicht gefährdet wird und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Die Mitnahme kompakter, zusammenklappbarer Elektrokleinstfahrzeuge ist bei einer sicheren Verstauerung, die andere Fahrgäste nicht belästigt, grundsätzlich unproblematisch. Die Entscheidung, ob Elektrokleinstfahrzeuge zur Beförderung zugelassen werden und an welcher Stelle sie unterzubringen sind, trifft im Einzelfall das Betriebspersonal (vgl. § 11 Abs. 5 BefBedV).

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.