



Aktenzeichen: Pet 1-19-12-9210-047588

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 19.12.2024 abschließend beraten und beschlossen:

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

Begründung

Mit der Petition wird ein Verbot von vermieteten E-Scootern gefordert.

Zur Begründung der Petition wird ausgeführt, dass das Abstellen von E-Scootern an beliebigen Stellen zu erheblichen Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer führe und die Innenstädte vollgestellt seien. Weiterhin seien E-Scooter kein umweltfreundliches Fortbewegungsmittel. Von Fahrern von E-Scootern gehe darüber hinaus eine Gefährdung im Straßenverkehr aus.

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

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde durch 132 Mitzeichnungen unterstützt. Außerdem gingen sechs Diskussionsbeiträge ein.

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

Mit der am 15. Juni 2019 in Kraft getretenen Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) wurde ein gesetzlicher Rahmen geschaffen, um eine sichere Teilnahme von bestimmten Elektrokleinstfahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr zu ermöglichen. Hiernach dürfen nur Elektrokleinstfahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, die eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 Kilometer pro Stunde aufweisen und verkehrssicherheitsrechtliche Mindestanforderungen unter anderem im



Bereich der Brems- und Lichtsysteme erfüllen. Zudem müssen Elektrokleinstfahrzeuge über eine allgemeine Betriebserlaubnis des Kraftfahrt-Bundesamtes oder eine Einzelbetriebserlaubnis verfügen sowie eine gültige Versicherungsplakette führen. Grundsätzlich gilt, dass Elektrokleinstfahrzeuge Radverkehrsflächen zu benutzen haben, sofern diese vorhanden sind. Im Einzelnen sind dies Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradzonen und Fahrradstraßen. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen gefahren werden. Durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr sind dann zu benutzen. Sonstige Verkehrsflächen, insbesondere Gehwege und Fußgängerzonen, dürfen nur befahren werden, wenn sie durch das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ freigegeben sind.

Nach Maßgabe von § 11 Absatz 5 eKFV gelten für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend. Mit der Einführung des Sinnbilds „Elektrokleinstfahrzeug im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung“ im Rahmen der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 20. April 2020 ist es für die Städte und Kommunen nunmehr auch in einer bundeseinheitlichen Art und Weise möglich, Parkflächen für Elektrokleinstfahrzeuge auszuweisen. Die Durchführung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften und damit auch die Anordnung der Verkehrszeichen fallen jedoch in die Zuständigkeit der Landesbehörden. Diese entscheiden im Rahmen des ihnen zustehenden Ermessens und unter Abwägung der Gegebenheiten vor Ort, welche Anordnung getroffen wird. Dies hängt immer vom konkreten Einzelfall ab. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat die Problematik des Abstellens der Elektrokleinstfahrzeuge mehrfach mit den Sharing Anbietern von Elektrokleinstfahrzeugen thematisiert. Alle Sharing-Anbieter haben zugesagt, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Nutzer entsprechend zu sensibilisieren. Einige Sharing-Anbieter nutzen beispielsweise technische Systeme, die auf einer Standortbestimmung basieren und ein Beenden der Fahrt an bestimmten Orten unterbinden sollen. Es gibt darüber hinaus auch Sharing-Anbieter, bei denen zur Beendigung der Fahrt zwingend ein Foto des ausgeliehenen und abgestellten



Elektrokleinstfahrzeuges hochgeladen werden muss, um ein ordnungswidriges Abstellen durch den Sharing-Nutzer im Zweifelsfall nachweisen zu können.

Die meisten Sharing-Anbieter haben zudem bereits auf den Akku- statt Rollertausch umgestellt. Damit ist es den Sharing-Anbietern nun beispielsweise möglich,

Lastenräder/-pedelecs statt herkömmlich betriebener Lieferfahrzeuge einzusetzen.

Das rechtswidrige Verbringen von Gegenständen in Gewässer ist dem Straf- und Umweltrecht zuzuordnen und wird bereits mit Freiheitsstrafe oder mit Geldstrafe bestraft.

Seit dem 1. Januar 2020 werden Elektrokleinstfahrzeuge mit einer eindeutigen Zuordnung in der amtlichen Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes erfasst.

Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen kommt am Gesamtunfallgeschehen mit Personenschäden in Deutschland ein Anteil von unter 0,82 Prozent zu.

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung wird seit dem Inkrafttreten von der Bundesanstalt für Straßenwesen über einen Zeitraum von drei Jahren wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Dabei stehen in Bezug auf die Verkehrssicherheit unter anderem folgende Aspekte im Fokus: Aktuelles Unfallgeschehen in Deutschland, vertiefte Unfallursachenanalyse und Analyse der Verletzungsmuster sowie Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere Kindern, mobilitätseingeschränkten Personen und Senioren. Untersucht werden außerdem Fragen zum Verkehrsablauf, zum Nutzerverhalten, zu Nutzermerkmalen und zur persönlichen Schutzausrüstung. Da die Ergebnisse der Evaluierung der eKfV noch nicht vorliegen, sind noch keine konkreten Änderungsvorschläge eingebracht worden.

Der Ausschuss hält die geltende Rechtslage für sachgerecht und vermag sich nicht für eine Gesetzesänderung im Sinne der Petition auszusprechen.

Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.