

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 3. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 4. Juni 2024)

zum Thema:

Mitnahmeverbot für E-Tretroller

und **Antwort** vom 18. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19324
vom 03. Juni 2024
über Mitnahmeverbot für E-Tretroller

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wieviele Vorfälle mit brennenden oder Rauch entwickelnden Elektrokraftfahrzeugen (bitte aufteilen nach E-Tretrollern, E-Bikes, Krankenfahrrädern) gab es bei der BVG und der S-Bahn in den Jahren 2021, 2022, 2023? (bitte aufteilen nach den einzelnen Verkehrsmitteln)

Antwort zu 1:

Dem Senat sind keine Vorfälle bekannt.

Frage 2:

Welche konkreten Rückschlüsse zieht der Senat aus den vorliegenden Daten und Einsatzzahlen der Berliner Feuerwehr, die ein generelles Mitnahmeverbot von E-Tretrollern, E-Bikes, E-Krankenfahrrädern in den Fahrzeugen der BVG rechtfertigen? Welche Gefährdungspotenziale wurden identifiziert, die ein solches Verbot notwendig machen?

Frage 4:

Welche Vorfälle im Ausland zieht der Senat als Grundlage für Regelungen in Berlin heran? Welche spezifischen Studien oder Analysen, die belegen, dass die im Ausland beobachteten Risiken eins zu eins auf die Situation in Berlin übertragbar sind, liegen dem Senat vor? Oder hat der Senat Zweifel an den Berliner Prüforganisationen, falls ja, welche konkret?

Antwort zu 2 und 4:

Zunächst gilt klarzustellen, dass in den Fahrzeugen der BVG ein Mitnahmeverbot ausschließlich für E-Tretroller besteht; E-Bikes und E-Krankenfahrstühle können aufgrund strengerer normativer Anforderungen an Batterien weiterhin befördert werden.

Die für Sicherheitsfragen zuständigen Technischen Aufsichtsbehörden sowie die Verkehrsunternehmen leiten ihre Gefährdungsbeurteilungen nicht nur aus eingetretenen Ereignissen ab, sondern verfolgen laufend jegliche Erkenntnisse, die die Sicherheit des Bahnbetriebes betreffen könnten. Bezüglich der E-Tretroller haben mehrere Brände von E-Tretrollern in öffentlichen Verkehrsmitteln im europäischen Ausland zu intensiven Überlegungen seitens des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unter dem Blickwinkel „Gefährdung durch Akku-Brände von E-Tretrollern“ geführt. Die Technischen Aufsichtsbehörden waren dabei eng eingebunden. Wesentliche Grundlagen für die Bewertung der Gefährdung durch Akku-Brände von E-Tretrollern bildeten sowohl das von der STUVAtec erstellte Gutachten für die HOCHBAHN AG als auch eine vom VDV in Auftrag gegebene brandschutztechnische Bewertung für Fahrzeuge im ÖPNV. Als maßgebliches Gefährdungspotential wurden dabei die unzureichenden normativen Vorgaben für E-Tretroller und die darin verbauten Lithium-Ionen-Akkus sowie mangelhafter mechanischer Schutz vor Einwirkungen von außen erkannt. (<https://www.vdv.de/presse.aspx?id=b81e8640-f652-456a-ba55-818b8f872a1f&mode=detail>).

Frage 3:

Warum werden Fahrzeuge wie E-Tretroller, die vom Kraftfahrt-Bundesamt eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) erhalten haben, und per Definition als sicher eingestuft sind, von der BVG als unsicher deklariert? Auf welcher Grundlage wird die Sicherheit dieser Fahrzeuge in Frage gestellt, und gibt es neue Erkenntnisse, die diese Bewertung stützen?

Antwort zu 3:

E-Tretroller sind als Fahrzeuge selbst nicht unsicher und können bestimmungsgemäß im Straßenland verwendet werden. Sie werden jedoch aufgrund der gegebenen Normenlage beim Transport in öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem Risiko, wenn die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs oder die baulichen Anlagen diese Risiken nicht kompensieren können. Die entsprechenden Risikobewertungen von den für die Betriebssicherheit verantwortlichen Betriebsleitern kam zu dem Ergebnis, dass die weitere Mitnahme in den Fahrzeugen der BVG aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist.

Frage 5:

Sieht der Senat die Kombination von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und „Letzter-Meile“-E-Mobilität als erstrebenswert an? Welche alternativen Lösungen werden für Nutzer von E-Tretrollern und e-Bikes angeboten, um eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten?

Antwort zu 5:

Der Senat priorisiert bei den Zubringerverkehren grundsätzlich den ÖPNV und die Fahrradnutzung um die lokale Infrastruktur zu entlasten und die Flächen in Bahnhofsnähe effizient zu nutzen. Bei Bike and Ride (B+R) finanziert das Land Berlin Anlagen zusammen mit Brandenburg und sorgt für den weiteren Ausbau in Berlin. Im Sharing angebotene Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge können nur dort einen Beitrag zur letzten Meile leisten, wo die Voraussetzungen für täglichen Mehrfachnutzung durch unterschiedliche Nutzende gegeben sind. Diese ist i.d.R. nur bei S- und U-Bahnhöfen gegeben, deren Umfeld ausreichend dicht ist, und deren Funktionsmischung eine ganztägige Nachfrage aufkommen lässt. Grundsätzlich sieht der Senat dabei bei Fahrrädern den höheren Nutzen als bei E-Tretrollern, da es sich bei Letzteren um Kraftfahrzeuge handelt, während Fahrräder dem Umweltverbund zugerechnet werden können.

Berlin, den 18.06.2024

In Vertretung

Johannes Wiczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt