

## **Antrag**

**der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Potenziale und Rahmenbedingungen von Elektrokleinstfahrzeugen**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Bedeutung sie Elektrokleinstfahrzeugen für die Mobilität der Zukunft gerade in Städten beimisst und wie sie ihr Potenzial zur Vereinfachung und Reduktion von innerstädtischen Verkehren einschätzt;
2. welche Bau-, Antriebs- und Steuerungsformen von Elektrokleinstfahrzeugen ihr bekannt sind;
3. wie viele Elektrokleinstfahrzeuge auf den Straßen und Wegen in Baden-Württemberg unterwegs sind und ob sie Anreize zur Erhöhung der Zahlen vorsieht;
4. welches wirtschaftliche Potenzial sie für Baden-Württemberg sieht;
5. wie sie die Bedeutung von Elektrokleinstfahrzeugen für Free-Float-Sharing-Systeme und einen Ausbau des intermodalen Verkehrs einschätzt;
6. inwieweit sie integrierte Lösungen und Mitnahmemöglichkeiten für Elektrokleinstfahrzeuge unterstützt und gegebenenfalls Anreize vorsieht;
7. ob ihr der derzeitige Stand der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung des Bundes bekannt ist und wie sie sich dazu einbringen wird;
8. wie viele der derzeit am Markt verfügbaren Elektrokleinstfahrzeuge die Vorgaben des Entwurfs zur Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung erfüllen;

9. wie sie die Vereinbarkeit der technischen Norm für Personal-Light-Electric-Vehicles (PLEV) auf EU-Ebene mit dem Entwurf der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung einschätzt;
10. ob ihr bekannt ist, dass Elektrokleinstfahrzeuge auch Vorgaben der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) für Fahrräder erfüllen müssen (Licht und dessen Einbauhöhe, zwei Bremsen) und wie sie den Einfluss auf die Gestaltung der Elektrokleinstfahrzeuge einschätzt;
11. ob ihr bekannt ist, dass es elektrische Tretroller gibt, die lediglich wie ein Pedelec nur einen Hilfsmotor besitzen und nicht per Hand- oder Daumengas gefahren werden können;
12. in welchem Umfang sie eine Gleichstellung im Rahmen der Zulassung (Anforderungen an Fahrerlaubnis, Versicherung, Einzel-Betriebserlaubnis, Blinker, Kennzeichen) mit dem Fahrrad befürwortet;
13. ob ihr Zahlen zu Unfällen mit Beteiligung von (elektrischen) Tretrollern bekannt sind und wie sie das Unfallrisiko auch im Hinblick auf den Entwurf der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung einschätzt.

07. 11. 2018

Dörflinger, Hartmann-Müller, Razavi,  
Rombach, Dr. Schütte, Schuler CDU

#### Begründung

Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter, elektrische Skateboards, Hoverboards etc.) finden zunehmend in deutschen Städten Verbreitung und können als „Last Mile“-Lösung insbesondere in Kombination mit anderen Verkehrsträgern ein Baustein für die Mobilität der Zukunft sein. Der Antrag soll dazu dienen, die Haltung der Landesregierung zu dieser Technologie, ihren wirtschaftlichen Potenzialen und den rechtlichen Rahmenbedingungen zu erfragen.

#### Stellungnahme<sup>\*)</sup>

mit Schreiben vom 17. Dezember 2018 Nr. 4-0141.5/392 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. welche Bedeutung sie Elektrokleinstfahrzeugen für die Mobilität der Zukunft gerade in Städten beimisst und wie sie ihr Potenzial zur Vereinfachung und Reduktion von innerstädtischen Verkehren einschätzt;*
- 4. welches wirtschaftliche Potenzial sie für Baden-Württemberg sieht;*
- 5. wie sie die Bedeutung von Elektrokleinstfahrzeugen für Free-Float-Sharing-Systeme und einen Ausbau des intermodalen Verkehrs einschätzt;*

Die Fragen 1, 4 und 5 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

<sup>\*)</sup> Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Als Verkehrsmittel eignen sich Elektrokleinstfahrzeuge insbesondere für das Zurücklegen der sogenannten „Ersten Meile“ bzw. „Letzten Meile“. Damit bieten sie beispielsweise Berufspendlerinnen und Berufspendlern die Möglichkeit einer zügigen Fortbewegung auf dem Weg vom eigenen Zuhause zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle bzw. von der ÖPNV-Haltestelle zum Arbeitsplatz. Elektrokleinstfahrzeuge besitzen damit das Potenzial, die Attraktivität der Nutzung des ÖPNV zu steigern. Gleiches gilt auch für Free-Floating- und stationsbasierte Carsharing-Angebote. Auch bezogen auf diese Angebote bieten Elektrokleinstfahrzeuge die Möglichkeit, die Wege beispielsweise zum Carsharing-Standort zu verkürzen und damit die Attraktivität des Carsharings zu steigern. Elektrokleinstfahrzeuge können auch selber Bestandteil von Sharingsystemen werden. Sie haben das Potenzial ein wesentlicher Bestandteil eines intermodalen Verkehrssystems der Zukunft zu werden.

Zum wirtschaftlichen Potenzial von Elektrokleinstfahrzeugen liegen dem Verkehrsministerium keine Zahlen vor. Mit seinen innovativen Fahrzeug- und Fahrzeugzuliefererunternehmen hat die Wirtschaft Baden-Württembergs gute Voraussetzungen, um an diesem neuen Markt erfolgreich zu partizipieren.

*2. welche Bau-, Antriebs- und Steuerungsformen von Elektrokleinstfahrzeugen ihr bekannt sind;*

*8. wie viele der derzeit am Markt verfügbaren Elektrokleinstfahrzeuge die Vorgaben des Entwurfs zur Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung erfüllen;*

Die Fragen 2 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Vielzahl von unterschiedlichen Bau-, Antriebs- und Steuerungsformen sowie von Herstellern ist keine Übersicht möglich.

*3. wie viele Elektrokleinstfahrzeuge auf den Straßen und Wegen in Baden-Württemberg unterwegs sind und ob sie Anreize zur Erhöhung der Zahlen vorsieht;*

Elektrokleinstfahrzeuge sind aufgrund der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften – abgesehen von den aktuell der Mobilitätshilfenverordnung unterfallenden Fahrzeugen (insbesondere Segways) – nicht auf öffentlichen Straßen und Wegen zugelassen. Die Anzahl der Elektrokleinstfahrzeuge ist daher nicht bekannt. Die Schaffung finanzieller Anreize zur Erhöhung der Zahlen ist derzeit nicht geplant.

*6. inwieweit sie integrierte Lösungen und Mitnahmemöglichkeiten für Elektrokleinstfahrzeuge unterstützt und gegebenenfalls Anreize vorsieht;*

Die Mitnahmemöglichkeit von Gegenständen im ÖPNV wird im Rahmen der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der jeweiligen Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbände geregelt.

Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Anfrage (E-Scooter, elektrische Skateboards, Hoverboards, etc.) werden in den entsprechenden Allgemeinen Beförderungsbedingungen regelmäßig nicht explizit benannt. Daher fallen diese, abhängig von der jeweiligen Größe unter die allgemeinen Regelungen zur Gepäckbeförderung. Die Mitnahme entsprechender Gegenstände steht damit regelmäßig unter dem Vorbehalt der Sicherheit und Ordnung des Betriebs (insb. Ausschluss der Gefährdung anderer Fahrgäste) und der vorhandenen Kapazitäten, wobei die Letztentscheidungsbefugnis über die Mitnahme beim Betriebspersonal liegt.

Im Hinblick auf die in der Anfrage genannten elektrischen Skateboards und Hoverboards sind dem Ministerium bislang keine Probleme mit der Mitnahmemöglichkeit im ÖPNV bekannt geworden, sodass gegenwärtig keine weiteren Maßnahmen bzw. die Setzung von Anreizen nicht beabsichtigt sind.

Der Begriff der E-Scooter ist nicht eindeutig definiert. Sofern es sich dabei um großen- und gewichtsmäßig vergleichbare Gegenstände handelt, kann auf vorstehende Ausführungen verwiesen werden.

*7. ob ihr der derzeitige Stand der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung des Bundes bekannt ist und wie sie sich dazu einbringen wird;*

Im Rahmen des Länderanhörungsverfahrens hat sich Baden-Württemberg neben anderen Bundesländern zu diesem Verordnungsvorhaben mit Veränderungsvorschlägen eingebracht. Insbesondere hält das Verkehrsministerium die Vorstellung, alle Elektrokleinstfahrzeuge könnten gleich behandelt und zur Benutzung insbesondere auf Radwegen freigegeben werden, für unrealistisch. Im Hinblick auf die erforderliche Verkehrssicherheit werden nicht alle derzeit auf dem Markt angebotenen Fahrzeugmodelle für den öffentlichen Straßenverkehr genehmigungsfähig sein. Der Bund ist für das weitere Vorgehen zuständig (Notifizierung bei der Europäischen Kommission und Zuleitung an den Bundesrat).

*9. wie sie die Vereinbarkeit der technischen Norm für Personal-Light-Electric-Vehicles (PLEV) auf EU-Ebene mit dem Entwurf der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung einschätzt;*

Eine technische Norm oder ein Vorschriftenentwurf für Personal-Light-Electric-Vehicles (PLEV) auf EU-Ebene liegt dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg nicht vor.

*10. ob ihr bekannt ist, dass Elektrokleinstfahrzeuge auch Vorgaben der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) für Fahrräder erfüllen müssen (Licht und dessen Einbauhöhe, zwei Bremsen) und wie sie den Einfluss auf die Gestaltung der Elektrokleinstfahrzeuge einschätzt;*

Die entsprechenden Vorgaben sind Bestandteil der geplanten Verordnung.

*11. ob ihr bekannt ist, dass es elektrische Tretrroller gibt, die lediglich wie ein Pedelec nur einen Hilfsmotor besitzen und nicht per Hand- oder Daumengas gefahren werden können;*

Ja, das ist der Landesregierung bekannt.

*12. in welchem Umfang sie eine Gleichstellung im Rahmen der Zulassung (Anforderungen an Fahrerlaubnis, Versicherung, Einzel-Betriebserlaubnis, Blinker, Kennzeichen) mit dem Fahrrad befürwortet;*

Aufgrund der Vielfalt der Bauformen ist eine generelle Gleichstellung mit dem Fahrrad nicht sinnvoll.

Eine Versicherungspflicht für Elektrokleinstfahrzeuge wird durch die Landesregierung nicht befürwortet. Sie wäre ein Hindernis für die weitere Marktdurchdringung entsprechender Fahrzeuge. Eine Identifizierung der Verkehrsteilnehmerin/des Verkehrsteilnehmers allein aufgrund des Kennzeichens ist zudem nicht ausreichend, da in Deutschland eine Halterhaftung im fließenden Verkehr nicht existiert und diese aufgrund verfassungsrechtlicher Bedenken auch nicht absehbar ist. Es wird bezweifelt, dass der mit einer Versicherungspflicht verbundene Aufwand in vertretbarem Verhältnis zum angestrebten Zweck steht. Die Verpflichtung, die Straßenverkehrszulassung bei Bedarf vorzuzeigen, erscheint praxisfremd. Stattdessen sollte eine allgemeine Betriebserlaubnis über das Fabrikschild sichtbar gemacht werden.

Es ist unklar, warum Fahrtrichtungsanzeigen bei einspurigen Fahrzeugen vorgeschrieben und bei mehrspurigen Fahrzeugen zulässig sind. Zusammen mit den entsprechenden Regelungen bei Fahrrädern, Pedelecs, E-Bikes und Fahrradanhängern ist eine Regelungsvielfalt entstanden, die sachlich nicht gerechtfertigt erscheint. Hier sollte eine Vereinheitlichung der Regelungen im Sinne einer generellen Zulässigkeit und einer Vorschrift ab einer bestimmten Fahrzeugbreite angestrebt werden.

*13. ob ihr Zahlen zu Unfällen mit Beteiligung von (elektrischen) Tretrollern bekannt sind und wie sie das Unfallrisiko auch im Hinblick auf den Entwurf der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung einschätzt.*

Zahlen zu Unfällen mit Beteiligung von (elektrischen) Tretrollern sind dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg nicht bekannt.

Das Unfallrisiko von Elektrokleinstfahrzeugen wie Tretrollern wird als abhängig von der Regelführung eingeschätzt. Der Entwurf der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr sieht vor, dass Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend der Definition der Verordnung vorwiegend Radwege befahren sollen. Die generelle Zulässigkeit der definierten Elektrokleinstfahrzeuge auf Radverkehrsanlagen lehnt die Landesregierung ab. Zum Überholverhalten zwischen den verschiedenen Fahrzeugarten gibt es bisher keine Erkenntnisse. Tretroller sind aufgrund der Bewegungsmuster nur bedingt mit Radverkehr kompatibel. Zusätzliche Unfallrisiken durch Überholvorgänge sind damit zu befürchten.

Hermann  
Minister für Verkehr