Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Landesförderung für die Initiative „SICHER E-BIKEN“

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. in welchem Verfahren das Projekt „SICHER E-BIKEN“ mit den beiden Begünstigten Württembergischer Radsportverband und Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club sowie die Zuwendung des Landes in Höhe von 800.010 Euro entwickelt wurde;
2. wofür die Zuwendung des Landes im Einzelnen eingesetzt werden soll;
3. wie die Zielmarke von 400 Instruktorinnen und Instruktoren für ganz Baden-Württemberg ermittelt wurde;
4. in welcher zeitlichen und betragsmäßigen Abstufung der Zuwendungsbetrag gezahlt wird sowie wie dessen Gesamthöhe ermittelt wurde;
5. was sie unter der Entwicklung eines „Geschäftsmodells, das die nachhaltige Finanzierung sichert“ versteht;
6. aus welchen Gründen andere Organisationen, die sich im Bereich der Verkehrssicherheit betätigen, nicht beteiligt wurden und ob ein Vergabeverfahren sowie vorab eine Definition und Vorgabe für Qualitätsmerkmale für die Ausbildung und Anforderungen an das Sicherheitsschulungspersonal hinsichtlich der Leistungen stattgefunden hat;
7. wie die Auswahl der beiden Modellkreise Stadtkreis Heilbronn und Landkreis Heilbronn erfolgte sowie wie die Auswahlmodalitäten für den dritten Standort erfolgen sollen, der sich bei einem der beiden genannten Verbände bewerben kann;

Eingegangen: 04.04.2019/Ausgegeben: 05.06.2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. aus welchen Gründen heraus in dem Projekt eine unentgeltliche Kursteilnahme festgeschrieben ist und ob die Landesregierung darin gegenüber anderen – privaten wie gemeinnützigen – Anbietern von Sicherheitstrainings für Fahrräder und Pedelecs eine Verzerrung des Wettbewerbs und eine EU-beihilferechtswidrige Bevorzugung sieht;
9. wie sie sich im Nachgang zum Helmgutachten und vor dem Hintergrund der extrem ansteigenden Unfallzahlen mit Pedelecs (Anstieg um rund 152 Prozent) zwischenzeitlich zum Thema Helmpflicht für Radfahrer oder auch obliigatorische private Haftpflichtversicherung positioniert;

II. dem Landtag über die gesamte Projektlaufzeit hinweg jeweils zum Jahresende über die Anzahl der angebotenen Kurse, der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie der Verwendung der Zuwendung des Landes zu berichten.

03. 04. 2019

Haußmann, Keck, Dr. Rülke, Weinmann, Dr. Timm Kern,
Dr. Goll, Hoher, Dr. Schweickert, Reich-Gutjahr FDP/DVP

Begründung

Mit Pressemitteilung vom 27. März 2019 gibt das Verkehrsministerium Baden-Württemberg bekannt, dass es eine Förderung in Höhe von 800.010 Euro an die beiden Verbände Württembergischer Radsportverband sowie Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club für das Projekt „SICHER E-BIKEN“ leistet. Ab dem Frühjahr 2020 soll es spezielle Fahrsicherheitstrainings im ganzen Land geben. Ab Sommer 2019 sind in drei Modellstandorten, wovon bisher lediglich zwei feststehen, entsprechende Aktivitäten geplant. Es stellt sich die Frage, ob es eine Ausschreibung des Projekts gegeben hat, wer sich ggf. beworben und wie die Auswahl stattgefunden hat. Des Weiteren ist es zu hinterfragen, wie der Zuwendungsbetrag ermittelt wurde und ob er in einer Summe ausgezahlt wird. Ebenso zu hinterfragen ist der Umstand der Unentgeltlichkeit, die einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Anbietern darstellt. Auch ist von Interesse, was die Landesregierung unter der Entwicklung eines „Geschäftsmodells, das die nachhaltige Finanzierung sichert“ versteht. Denn es könnte der Anschein erweckt werden, dass mit Steuermitteln ein Geschäftsmodell entwickelt werden soll.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 28. Mai 2019 Nr. 4-3856.0/1011 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

I. zu berichten,

1. in welchem Verfahren das Projekt „SICHER E-BIKEN“ mit den beiden Begünstigten Württembergischer Radsportverband und Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club sowie die Zuwendung des Landes in Höhe von 800.010 Euro entwickelt wurde;

6. aus welchen Gründen andere Organisationen, die sich im Bereich der Verkehrssicherheit betätigen, nicht beteiligt wurden und ob ein Vergabeverfahren sowie vorab eine Definition und Vorgabe für Qualitätsmerkmale für die Ausbildung und Anforderungen an das Sicherheitsschulungspersonal hinsichtlich der Leistungen stattgefunden hat;

Die Ziffern 1 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Zuwendung des Verkehrsministeriums in Höhe von 800.010 Euro für das Projekt „Sicher E-Biken“ mit Fahrsicherheitstrainings für Pedelec-Käufer/-innen liegt ein Förderantrag des Württembergischen Radsportverbandes e. V. (WRSV) und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Landesverband Baden-Württemberg e.V. (ADFC BW) zugrunde. Bei zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 975.010 Euro und Eigenmitteln der beiden Verbände in Höhe von 175.000 Euro ergibt sich eine Zuwendung als Anteilsfinanzierung in Höhe von 800.010 Euro.

Die Projektförderung erfolgt auf der Grundlage des Staatshaushaltsgesetzes 2018/2019 und den §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung. Angesichts des vom Land verfolgten Ziels der „Vision Zero“ einerseits und der Unfallstatistik und des bisherigen Grades der Zielerreichung bei der Verkehrssicherheitsarbeit andererseits besteht für das Land ein hohes Interesse, Trainings für Pedelec-Fahrer/-innen zu unterstützen und zu verbreiten. Aktuell werden bestehende Trainings nur unzureichend wahrgenommen. Dies liegt zum einen an dem nicht flächendeckend zur Verfügung stehenden Angebot der Trainings, zum anderen an dem nicht ausreichenden Bekanntheitsgrad der Trainings. Hier setzt das Projekt „SICHER E-BIKEN“ mit dem Ziel an, allen Neukunden/-innen beim Kauf eines Pedelecs in Baden-Württemberg ein Fahrsicherheitstraining anzubieten.

Das Verkehrsministerium ist dankbar, wenn zivilgesellschaftliche Akteure sich des Themas Verkehrssicherheit annehmen und Initiativen im Landesinteresse entwickeln. Da es sich um einen Förderantrag der beiden vorgenannten Verbände handelt, obliegt eine Beteiligung weiterer Verbände den Fördernehmern. Der WRSV und der ADFC haben gegenüber dem Ministerium für Verkehr erklärt, einer Kooperation mit weiteren Anbietern von Fahrsicherheitstrainings für Pedelec-Nutzer/-innen offen gegenüber zu stehen.

2. wofür die Zuwendung des Landes im Einzelnen eingesetzt werden soll;

Die Zuwendung des Landes wird entsprechend dem vom Projektträger vorgelegten Kosten- und Finanzierungsplan verwendet für:

- die Entwicklung eines mehrstufigen pädagogisch-didaktischen Schulungskonzepts, das sowohl ein Curriculum für die Ausbildung der zukünftigen Schulungsleiter/-innen als auch ein Schulungscurriculum für eigentliche Pedelec-Fahrsicherheitskurse der Endkunden/-innen beinhaltet,

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

- die Konzeption einer Marketingstrategie, die vor allem zielgruppengerechte Vertriebswege und Kommunikationsmittel zum Ziel hat sowie für Dienstleistungen zur Umsetzung der Konzeption,
- die Qualifizierung von Instruktoren/-innen für die Pilotphase und für die schrittweise flächendeckende Umsetzung,
- das Honorar für die Instruktoren in der Pilotphase und der anschließenden schrittweisen flächendeckenden Umsetzung,
- die Entwicklung und den Aufbau eines Geschäftsmodells zur flächendeckenden Verbreitung und dauerhaften Weiterführung der Trainings nach Ende des Förderzeitraums,
- die Durchführung der Pilotphase, in der das Schulungskonzept, die Vermarktungsstrategie (Kommunikation, Vertrieb, Online-Betreuung) und das Geschäftsmodell getestet werden,
- die begleitende Evaluierung in der Pilotphase,
- die Anpassung der Konzeption und die operative Vorbereitung der landesweit flächendeckenden Umsetzung,
- die schrittweise Umsetzung eines regelmäßigen flächendeckenden Schulungsangebots und eines flächendeckenden Marketings und
- die Umsetzung des erarbeiteten Geschäftsmodells mit den entsprechenden Akteuren, um die Strukturen für ein flächendeckendes dauerhaftes Angebot zu schaffen.

3. wie die Zielmarke von 400 Instructorinnen und Instruktoren für ganz Baden-Württemberg ermittelt wurde;

Die Zahl von rund 400 Instruktoren/-innen wurde den Radverbänden auf folgender Grundlage ermittelt:

In Baden-Württemberg gab es im Jahr 2017 rund 200.000 Käufer/-innen von Pedelecs. Nach den Erfahrungen der Verbände mit eMobilitätsschulungen gehen diese davon aus, dass die Pedelec-Trainings von rund 25 Prozent des potenziellen Kundenkreises nachgefragt werden. Demnach ist von einer jährlichen Gesamtnachfrage von rund 50.000 Endkunden/-innen auszugehen. Geplant ist, dass die Instruktoren/-innen jährlich je 25 Endkunden-Trainings mit jeweils fünf TeilnehmerInnen anbieten. Dies ergibt bei 400 Instruktoren/-innen 50.000 Endkundenkontakte pro Jahr. Zu berücksichtigen ist auch, dass Bestandskunden/-innen bei vorhandenem Interesse ebenfalls eine Teilnahme ermöglicht werden soll.

4. in welcher zeitlichen und betragsmäßigen Abstufung der Zuwendungsbetrag gezahlt wird sowie wie dessen Gesamthöhe ermittelt wurde;

Bestandteil des Förderbescheids sind die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P). Danach darf die Zuwendung nur insoweit und nicht eher angefordert werden, als sie innerhalb von zwei Monaten nach der Auszahlung für zuwendungsfähige Ausgaben benötigt wird (Nummer 1.4 ANBest-P). Die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten ergibt sich aus dem von den Fördernehmern vorgelegten Kosten- und Finanzierungsplan.

5. was sie unter der Entwicklung eines „Geschäftsmodells, das die nachhaltige Finanzierung sichert“ versteht;

Ziel der Initiative „SICHER E-BIKEN“ und Gegenstand des Projektes ist es, ein Modell zu entwickeln, das die dauerhafte Bereitstellung von landesweit möglichst kostenlosen Fahrsicherheitstrainings ermöglicht. Hierbei soll durch Einbezug eines fachlichen Beirats ein Geschäftsmodell erarbeitet werden, welches sich selbst trägt und eine Finanzierung über den Ende 2021 auslaufenden Förderzeitraum hinaus sicherstellt. In diesem Zusammenhang werden Kooperationen der Radverbände mit Industrie, Handel und anderen Partnern ausdrücklich angestrebt.

7. wie die Auswahl der beiden Modellkreise Stadtkreis Heilbronn und Landkreis Heilbronn erfolgte sowie wie die Auswahlmodalitäten für den dritten Standort erfolgen sollen, der sich bei einem der beiden genannten Verbände bewerben kann;

Die beiden Radverbände haben den Stadt- und den Landkreis Heilbronn als Modellkreise ausgewählt, weil sie aufgrund der Größe und der Einwohnerzahlen eine Übertragbarkeit der dort gewonnenen Erkenntnisse auf andere Kreise erwarten. Zudem werden dort aufgrund der vorhandenen Strukturen im Bereich Radmobilität, Tourismus und Radfahren sowie aufgrund der Ressourcen der Verwaltung und der Verbände gute Rahmenbedingungen für einen Projektstart gesehen.

Der dritte Stadt- oder Landkreis soll vor allem anhand folgender Kriterien ausgewählt werden:

- vorhandene Rad- oder eMobilität-Initiativen,
- vorhandene Rahmenbedingungen wie Infrastruktur und Programme und
- Grad der Vernetzung mit potenziellen Stakeholdern aus Tourismus, Vereinen, Handel etc.

8. aus welchen Gründen heraus in dem Projekt eine unentgeltliche Kursteilnahme festgeschrieben ist und ob die Landesregierung darin gegenüber anderen – privaten wie gemeinnützigen – Anbietern von Sicherheitstrainings für Fahrräder und Pedelecs eine Verzerrung des Wettbewerbs und eine EU-beihilferechtswidrige Bevorzugung sieht;

Die Fahrsicherheitstrainings für Pedelec-Käufer/-innen sind kostenlos, weil über ein finanziell attraktives Angebot und die Motivation, einen Gutschein nicht verfallen lassen zu wollen, möglichst viele Pedelec-Käufer/-innen erreicht werden sollen.

Es liegt weder eine Verzerrung des Wettbewerbs vor, noch ist die Landesförderung des Projekts „SICHER E-BIKEN“ eine Beihilfe im Sinne des Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Die beiden Radverbände sind keine „Unternehmen“ im Sinne des Artikel 107 Absatz 1 AEUV. Die Vorbereitung und Durchführung der kostenlosen Fahrsicherheitstrainings ist aufgrund der klaren verkehrspolitischen- und verbraucherinformierenden Natur der Maßnahmen als soziale Tätigkeit und nicht als wirtschaftliche Tätigkeit einzuordnen. Ziele sind Verkehrssicherheit, Unfallprävention und Gesundheitsvorsorge. Die Radverbände erbringen schon deshalb keine Dienstleistungen an einem Markt für E-Bike-Fahrsicherheitstrainings, weil der Markt für E-Bike-Fahrsicherheitstrainings durch diese Maßnahme erst geschaffen werden soll. Bislang existiert kein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell.

Abgesehen davon sind die Zuwendungen im Rahmen des Förderprogramms „SICHER E-BIKEN“ nicht dazu geeignet, den Handel zwischen den Mitgliedsstaaten im Sinne des Artikel 107 Absatz 1 AEUV zu beeinflussen. Die regionale Förderung beschränkt sich auf das Land Baden-Württemberg und spricht E-Bike-fahrende Verbraucher/-innen äußerst lokal, nämlich auf Kreisebene an. Voraussehbare Auswirkungen auf grenzüberschreitende Investitionen oder auf die Niederlassung von Unternehmen bestehen allenfalls in marginalem Ausmaß.

9. wie sie sich im Nachgang zum Helmgutachten und vor dem Hintergrund der extrem ansteigenden Unfällzahlen mit Pedelecs (Anstieg um rund 152 Prozent) zwischenzeitlich zum Thema Helmpflicht für Radfahrer oder auch obligatorische private Haftpflichtversicherung positioniert;

Die Landesregierung appelliert an alle Radfahrerinnen und Radfahrer, einen Fahrradhelm zu tragen. Das gilt aufgrund der etwas höheren Geschwindigkeiten insbesondere bei Pedelecs. Zu einer auf Bundesebene zu regelnden Helmpflicht sowie eine obligatorische Haftpflichtversicherung für Radfahrerinnen und Radfahrer sind seitens der Landesregierung keine Initiativen geplant.

II. dem Landtag über die gesamte Projektlaufzeit hinweg jeweils zum Jahresende über die Anzahl der angebotenen Kurse, der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie der Verwendung der Zuwendung des Landes zu berichten.

Das Ministerium für Verkehr wird dem Landtag im dritten Quartal des jeweiligen Folgejahres einen entsprechenden Bericht vorlegen, dem die Anzahl der angebotenen Kurse, die Teilnehmerzahlen der Fahrsicherheitstrainings sowie die Höhe der abgerufenen Mittel zum jeweiligen Stichtag 31. Dezember zu entnehmen sind. Es weist darauf hin, dass sich das Projekt im Jahr 2019 zunächst in einer Planungs- und Pilotphase befindet. Die flächendeckende Umsetzung erfolgt schrittweise nach Abschluss der Pilotphase, sodass sich die Zahl der Kurse und Teilnehmer fortlaufend entwickelt. Aussagekräftige Zahlen bezüglich der angebotenen Kurse und der Teilnehmer/-innen können daher erst für die Berichtsjahre 2020 und 2021 erwartet werden.

Hermann
Minister für Verkehr