Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 558**

18. Wahlperiode **18.9.2026**

Antrag

des Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Junge Mobilität: Nutzung von E-Scootern in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sich die Nutzung von E-Scootern in Baden-Württemberg entwickelt hat, unter Einbeziehung von Anzahl, Verkehrsleistung und Modal Split;

2. welchen Anteil Kinder und Jugendliche unter den E-Scooter-Nutzenden ausmachen und welche Rolle E-Scooter für deren Schulweg spielen;

3. wie sich die Unfallzahlen unter Beteiligung von E-Scootern in Baden-Württemberg seit ihrer Zulassung im Straßenverkehr im Allgemeinen sowie speziell auf Schulwegen entwickelt haben (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten sowie nach beteiligten Verkehrsarten, Alter der E-Scooter-Fahrenden und Hauptunfallverursachenden);

4. wie sie diese Unfallentwicklung bewertet und welche Handlungsbedarfe sie daraus ableitet, im Allgemeinen sowie insbesondere in Bezug auf Kinder und Jugendliche;

5. wie sich die Zahl der Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit E-Scootern in Baden-Württemberg entwickelt hat, unter Darlegung welche Verstöße am häufigsten festgestellt wurden;

6. Wie sie die Regeltreue und -kenntnis bei der Nutzung von E-Scootern bewertet (z. B. in Bezug auf Zu-Zweit-Fahren, Fahren auf Gehwegen oder von unter 14-Jährigen usw.), im Allgemeinen sowie insbesondere in Bezug auf Kinder und Jugendliche;

Eingegangen: 18.9.2026 / Ausgegeben: 19.10.2026

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“.

7. inwiefern die Verkehrsregeln sowie die Gefahren rund um die Nutzung von E-Scootern Bestandteil der Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen in Baden-Württemberg sind;

8. ob sie eine Verkehrssicherheits-Kampagne zugeschnitten auf die Gefahren rund um die E-Scooter-Nutzung für sinnvoll hält, im Allgemeinen sowie insbesondere in Bezug auf Kinder und Jugendliche;

9. inwiefern sie die Einführung einer Führerscheinpflicht für E-Scooter – z. B. analog zur Mofa-Prüfbescheinigung – für sinnvoll hält;

10. wie sie die vergangenen Anpassungen der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV) bezüglich der Nutzung von E-Scootern im Straßenverkehr bewertet und welche weiteren Änderungen sie für sinnvoll erachtet;

11. welche Verhaltensänderungen bezüglich Nutzung und Verleih sie durch die vom Bund angedachte Halterhaftung bei E-Scootern erwartet;

12. welche weiteren Maßnahmen sie sich vonseiten des Bundes bezüglich E-Scootern wünscht;

13. welche Rolle Sharing-Anbietenden aus ihrer Sicht bei den Problemen rund um die Nutzung von E-Scootern zukommt und wie diese diesbezüglich in die Verantwortung genommen werden können.

18.9.2026

Katzenstein, Eichin, Gericke, Hentschel, Joukov, Nüssle GRÜNE

Begründung

E-Scooter haben in den vergangenen Jahren zunehmend an Bedeutung für die Mobilität der Menschen in Baden-Württemberg gewonnen. Als kompakte, schnelle, wendige und vergleichsweise kostengünstige Verkehrsmittel ermöglichen sie eine bequeme und unkomplizierte Fortbewegung. Insbesondere für die sogenannte letzte Meile können sie eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Mobilitätsangebots darstellen und eröffnen zudem gerade jungen Menschen neue Freiheiten auf dem Weg zu einer selbstständigen Mobilität.

Seit dem Jahr 2019 dürfen E-Scooter als sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge am Straßenverkehr in Deutschland teilnehmen; ein Führerschein ist dafür nicht erforderlich. Während zunächst vor allem gewerblich angebotene Leih-Scooter das Stadtbild prägten, besitzen inzwischen immer mehr Menschen private E-Scooter. Insbesondere auch bei Minderjährigen und jungen Erwachsenen erfreuen sich die elektrischen Tretroller wachsender Beliebtheit – etwa für den Weg zur Schule, zum Sport oder in der Freizeit.

Die Nutzung von E-Scootern ist jedoch an klare rechtliche Vorgaben gebunden. Maßgeblich ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV). Danach dürfen E-Scooter beispielsweise nicht auf Gehwegen gefahren werden, sondern müssen vorhandene Radverkehrsinfrastruktur nutzen. Fehlt diese, ist innerorts grundsätzlich die Fahrbahn und außerhalb geschlossener Ortschaften auch der Seitenstreifen zu befahren. Das Mindestalter beträgt 14 Jahre und die Mitnahme weiterer Personen ist nicht zulässig.

In der Praxis sind jedoch eine unzureichende Kenntnis und Beachtung dieser Regeln festzustellen. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Scootern gehen daher wachsende Sicherheitsrisiken und Konflikte im öffentlichen Raum einher. Zu den

wiederkehrenden Problemlagen zählen unter anderem das Abstellen von Leih-Scootern an ungeeigneten Stellen, das verbotswidrige Fahren auf Gehwegen, das Zu-Zweit-Fahren sowie das Fahren unter Betäubungsmitteleinfluss.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Unfallzahlen wider. Bundesweit hat sich die Zahl der E-Scooter-Unfälle mit Getöteten oder Verletzten seit 2021 nahezu verdreifacht. Der Bundestrend bestätigt sich auch in Baden-Württemberg: Im ersten Halbjahr 2026 stieg die Zahl der Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rund 46 Prozent an. Bei Kinderunfällen ist sogar ein noch stärkerer Anstieg zu verzeichnen: 2025 verunglückten laut Statistischem Landesamt 71 Prozent mehr Kinder mit Elektrokleinstfahrzeugen als im Vorjahr und mehr als fünfmal so viele wie 2023.

Der vorliegende Berichtsantrag soll daher die Entwicklung der Nutzung von E-Scootern in Baden-Württemberg näher beleuchten. Dabei sollen insbesondere Erkenntnisse über die Verbreitung, das Nutzungsverhalten, das Unfallgeschehen und Regelverstöße gewonnen werden. Zugleich sollen bestehende Probleme und Zuständigkeiten aufgezeigt sowie geeignete Lösungsansätze herausgearbeitet werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. Oktober 2026 Nr. VM4-0141.5-42/9/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa sowie dem Ministerium für Kultus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sich die Nutzung von E-Scootern in Baden-Württemberg entwickelt hat, unter Einbeziehung von Anzahl, Verkehrsleistung und Modal Split;

Hinsichtlich der Entwicklung der E-Scooter-Nutzung in Baden-Württemberg liegen der Landesverwaltung weder flächendeckende Erhebungen zur Verkehrsleistung noch spezifische Daten zum Modal Split vor. Für den auf öffentlichen Straßen genutzten Fahrzeugbestand besteht lediglich eine gesetzliche Versicherungskennzeichenpflicht, weshalb seitens der öffentlichen Verwaltung keine amtlichen Bestandsdaten vorliegen. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) weist bis Ende 2025 einen gestiegenen Versicherungsbestand aus. Dieser absolut gestiegene Bestand lässt sich jedoch weder regional aufschlüsseln noch pauschal mit einer proportionalen Änderung der tatsächlichen Nutzung oder des Verkehrsanteils gleichsetzen. In amtlichen Mobilitätserhebungen spielen E-Scooter aufgrund ihres geringen Gesamtanteils und methodischer Erfassungsgrenzen (insbesondere im urbanen Kurzstrecken- und Sharing-Bereich) statistisch zudem eine untergeordnete Rolle und werden in der Regel nicht separat ausgewiesen.

2. welchen Anteil Kinder und Jugendliche unter den E-Scooter-Nutzenden ausmachen und welche Rolle E-Scooter für deren Schulweg spielen;

Zum Anteil von Kindern und Jugendlichen unter E-Scooter-Nutzenden liegen für Baden-Württemberg keine belastbaren Nutzungsdaten vor. Bundesweite Erkenntnisse deuten darauf hin, dass E-Scooter als hauptsächliches Verkehrsmittel auf dem Schulweg bisher noch eine eher geringe Rolle spielen. Allerdings zeichnet sich ab, dass die Nutzung von E-Scootern von Jugendlichen auf dem Schulweg und in der

Freizeit zunimmt, da sie als praktisches und schnelles Fortbewegungsmittel wahrgenommen werden. Das spiegelt sich auch in der Häufung von polizeilich erfassten Unfalldaten wider, siehe die Stellungnahmen zu den Ziffern 3 und 4.

3. wie sich die Unfallzahlen unter Beteiligung von E-Scootern in Baden-Württemberg seit ihrer Zulassung im Straßenverkehr im Allgemeinen sowie speziell auf Schulwegen entwickelt haben (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten sowie nach beteiligten Verkehrsarten, Alter der E-Scooter-Fahrenden und Hauptunfallverursachenden);

4. wie sie diese Unfallentwicklung bewertet und welche Handlungsbedarfe sie daraus ableitet, im Allgemeinen sowie insbesondere in Bezug auf Kinder und Jugendliche;

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Verkehrsunfallentwicklung von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) allgemein sowie auf Schulwegen, differenziert nach leicht verletzten, schwer verletzten und getöteten eKF-Nutzenden, Altersgruppen sowie der Hauptunfallverursachung kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Die Verkehrsbeteiligungsart eKF umfasst überwiegend aber nicht ausschließlich sogenannte E-Scooter. Eine differenziertere Betrachtung ist aufgrund der statistischen Erfassungsparameter nicht möglich.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung eines eKF[1]							
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Verkehrsunfälle gesamt	**39**	**275**	**604**	**888**	**1.103**	**1.466**	**1.983**
→ davon von eKF verursacht	*27*	*201*	*450*	*630*	*797*	*1.007*	*1.389*
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	**30**	**223**	**485**	**724**	**906**	**1.214**	**1.639**
→ davon von eKF verursacht	*20*	*160*	*360*	*502*	*652*	*831*	*1.137*
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	**9**	**52**	**119**	**164**	**197**	**252**	**344**
→ davon von eKF verursacht	*7*	*41*	*90*	*128*	*145*	*176*	*252*
Leichtverletzte eKF-Nutzende	**18**	**156**	**357**	**544**	**695**	**993**	**1.341**
Schwerverletzte eKF-Nutzende	**5**	**41**	**68**	**106**	**117**	**121**	**152**
Getötete eKF-Nutzende	**0**	**0**	**2**	**3**	**3**	**7**	**10**

Schulwegunfälle[2] mit Beteiligung eines eKF					
	2021[3]	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Verkehrsunfälle gesamt	**1**	**2**	**10**	**19**	**31**
→ davon selbstverursacht	*0*	*1*	*8*	*5*	*21*
Leichtverletzte Schüler/-innen	**1**	**2**	**8**	**16**	**30**
→ Kinder 6 bis 13 Jahre	*0*	*1*	*3*	*2*	*8*
→ Jugendliche 14 bis 17 Jahre	*1*	*1*	*5*	*14*	*22*
Schwerverletzte Schüler/-innen	**0**	**0**	**0**	**3**	**1**
→ Kinder 6 bis 13 Jahre	*0*	*0*	*0*	*1*	*0*
→ Jugendliche 14 bis 17 Jahre	*0*	*0*	*0*	*2*	*1*
Getötete Schüler/-innen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

[1] Kleinstunfälle nicht enthalten. Kleinstunfälle sind Verkehrsunfälle, bei denen keine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder Straftat zugrunde liegt und keine Person verletzt wurde.

[2] Ein Schulwegunfall im Sinne der Definition liegt in Baden-Württemberg vor, wenn Schülerinnen und Schüler im Alter von 6 bis 17 Jahren als aktive Verkehrsteilnehmende bei einem Verkehrsunfall auf dem Weg von und zur Schule verletzt oder getötet werden

[3] Für die Jahre 2019 und 2020 liegen hierzu keine statistischen Daten vor.

Verunglückte eKF-Nutzer nach Altersgruppen								
	Altersgruppe	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Leichtverletzte	**Kinder (unter 14)**	**0**	**7**	**8**	**17**	**30**	**64**	**110**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*5*	*3*	*8*	*15*	*34*	*60*
	Jugendliche (14 bis 17)	**0**	**4**	**48**	**69**	**95**	**221**	**399**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*3*	*24*	*43*	*59*	*108*	*217*
	Junge Erwachsene (18 bis 24)	**5**	**35**	**85**	**136**	**156**	**179**	**229**
	→ davon selbstverursacht	*2*	*22*	*60*	*76*	*93*	*115*	*135*
	Erwachsene (25 bis 64)	**13**	**97**	**196**	**307**	**391**	**494**	**560**
	→ davon selbstverursacht	*7*	*66*	*126*	*193*	*257*	*317*	*351*
	Senioren (65 und älter)	**0**	**13**	**18**	**14**	**18**	**31**	**39**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*11*	*13*	*12*	*13*	*26*	*27*
Schwerverletzte	**Kinder (unter 14)**	**0**	**1**	**1**	**4**	**1**	**9**	**12**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*0*	*1*	*4*	*1*	*7*	*7*
	Jugendliche (14 bis 17)	**0**	**1**	**9**	**11**	**6**	**17**	**37**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*1*	*5*	*8*	*3*	*9*	*23*
	Junge Erwachsene (18 bis 24)	**1**	**5**	**7**	**22**	**25**	**18**	**18**
	→ davon selbstverursacht	*1*	*4*	*6*	*14*	*21*	*9*	*15*
	Erwachsene (25 bis 64)	**4**	**29**	**50**	**66**	**76**	**66**	**80**
	→ davon selbstverursacht	*4*	*23*	*44*	*55*	*64*	*53*	*64*
	Senioren (65 und älter)	**0**	**5**	**1**	**3**	**9**	**11**	**5**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*5*	*1*	*2*	*7*	*10*	*4*
Getötete	**Kinder (unter 14)**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*
	Jugendliche (14 bis 17)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*
	Junge Erwachsene (18 bis 24)	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**	**1**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*	*1*	*1*
	Erwachsene (25 bis 64)	**0**	**0**	**2**	**3**	**1**	**5**	**6**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*0*	*2*	*2*	*1*	*4*	*5*
	Senioren (65 und älter)	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**	**1**
	→ davon selbstverursacht	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*	*1*	*1*

Mit zunehmender Verbreitung von eKF ist in Baden-Württemberg ein starker Anstieg der Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Fahrzeuge festzustellen. Während im Jahr 2019 noch 39 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von eKF in Baden-Württemberg polizeilich registriert wurden, waren es im Jahr 2025 1 983 (ohne Kleinstunfälle). Dieser Anstieg spiegelt sich auch bei der Anzahl der verunglückten eKF-Nutzenden wider. Im Jahr 2019 verunglückten 18 eKF-Nutzende leicht, 5 schwer und keiner tödlich. Im Jahr 2025 wurden hingegen 1 341 eKF-Nutzende bei Verkehrsunfällen leicht, 152 schwer verletzt und zehn getötet (entspricht 2,7 Prozent aller Verkehrstoten in Baden-Württemberg).

Auch bei der Anzahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen sind deutliche Anstiege festzustellen. Im vergangenen Jahr waren an 36,8 Prozent der eKF-Unfälle mit Personenschaden Kinder oder Jugendliche beteiligt. 38,0 Prozent der Leichtverletzten, 32,2 Prozent der Schwerverletzten und zwei von zehn getöteten

eKF-Nutzenden waren im Kinder- oder Jugendalter. Die Verkehrsunfalldaten zeigen damit, dass auch Kinder unter 14 Jahren mit eKF verunglücken.

Wenngleich Verkehrsunfälle unter Beteiligung von ekF mit einem Anteil von 1,6 Prozent am Gesamtunfallkommen (ohne Kleinstunfälle) eine untergeordnete Rolle spielen, wird diese Entwicklung mit kontinuierlichen Anstiegen bei den Verunglückten eKF-Nutzenden auch mit Blick auf die Zielsetzung der Vision Zero kritisch verfolgt. Auffällig ist, dass der Anteil der selbstverursachten Unfälle ab dem Alter von 25 signifikant ansteigt. Zu den selbstverursachten Unfällen zählen auch Alleinunfälle.

5. wie sich die Zahl der Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit E-Scootern in Baden-Württemberg entwickelt hat, unter Darlegung welche Verstöße am häufigsten festgestellt wurden;

6. wie sie die Regeltreue und -kenntnis bei der Nutzung von E-Scootern bewertet (z. B. in Bezug auf Zu-Zweit-Fahren, Fahren auf Gehwegen oder von unter 14-Jährigen usw.), im Allgemeinen sowie insbesondere in Bezug auf Kinder und Jugendliche;

Zu den Ziffern 5 und 6 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Hierzu liegen mangels statistischer Erhebung keine Erkenntnisse vor.

7. inwiefern die Verkehrsregeln sowie die Gefahren rund um die Nutzung von E-Scootern Bestandteil der Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen in Baden-Württemberg sind;

Die Verkehrsregeln und Gefahren im Straßenverkehr sind Bestandteil der schulischen Verkehrserziehung in Baden-Württemberg.

Jährlich nehmen rund 100 000 Schülerinnen und Schüler der 4. Klassen der Grundschulen sowie der 5. Klassen der Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren an der Radfahrausbildung als verpflichtende schulische Veranstaltung teil. Hierbei sollen die Kinder zur eigenständigen sowie sicheren Teilnahme am Straßenverkehr befähigt und motiviert werden. Ziel ist es, dass Kinder die wichtigsten Verkehrsregeln und Verhaltensweisen im Straßenverkehr anwenden können. Wenngleich das Fahren mit eKF kein Bestandteil der Radfahrausbildung ist, werden hierbei dennoch wichtige Grundlagen vermittelt, die auch für eine spätere Nutzung von eKF von großer Bedeutung sind.

Ein eigenständiges, landesweit etabliertes Verkehrsprogramm für Schulen zur Nutzung von E-Scootern besteht derzeit nicht. Die spezifischen Verkehrsregeln und Gefahren bei der Nutzung von E-Scootern werden daher nicht im Rahmen eines eigenen schulischen Programms systematisch vermittelt.

8. ob sie eine Verkehrssicherheits-Kampagne zugeschnitten auf die Gefahren rund um die E-Scooter-Nutzung für sinnvoll hält, im Allgemeinen sowie insbesondere in Bezug auf Kinder und Jugendliche;

Die Verkehrsunfallprävention hat das klare Ziel, ein sicherheitsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu fördern, Risiken zu minimieren und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Die Landesregierung hält in Anbetracht der Entwicklung der Unfallzahlen die Kommunikation auch zu Gefahren der E-Scooter-Nutzung für sinnvoll.

Die landesweite Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR setzt hierbei auf zielgruppenspezifische Präventionsangebote und hat bereits im Jahr 2020 die Kampagne „#RIDEITRIGHT – e-scootern, aber richtig!“ gestartet. Ziel dieser Präventionskampagne ist es, Fragen und Unsicherheiten in Bezug auf eKF zu klä-

ren, Unfälle zu vermeiden und die Menschen zu einem sicheren Umgang mit diesen Fahrzeugen zu motivieren. 2025 erfolgte eine Neuauflage der Verkehrspräventionskampagne, die mit sechs Kernbotschaften die wichtigen Informationen zum ordnungsgemäßen Umgang mit E-Scootern vermittelt. Der im Jahr 2026 veröffentlichte Flyer „E-Scootern – aber richtig!“ erklärt anschaulich die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Inbetriebnahme eines E-Scooters im Straßenverkehr sowie die Verhaltensvorschriften für die Fahrerinnen und Fahrer. Seit 2019 existiert zudem die bundesweite Präventionskampagne des DVR „Roll ohne Risiko!“.

Das Verkehrsministerium prüft, wie das Thema sicheres Verhalten auf E Scootern darüber hinaus an die Zielgruppen gebracht werden kann und inwieweit die Sharing-Anbieter von E Scootern diesbezüglich stärker in die Verantwortung genommen werden können.

9. inwiefern sie die Einführung einer Führerscheinpflicht für E-Scooter – z. B. analog zur Mofa-Prüfbescheinigung – für sinnvoll hält;

Die Landesregierung hält einen verpflichtenden Befähigungsnachweis für alle Personen ohne Führerschein für nicht zielführend. Ein solcher staatlich verordneter Pflicht-Nachweis schafft im Alltag ein neues bürokratisches Hindernis beim Zugang zur Mobilität. Tatsächlich bestehen bereits mehrere Sicherheitsregeln für E-Scooter, die in der Praxis häufiger nicht beachtet werden, so z. B. das Verbot der Gehwegnutzung, die Promillegrenze beim Alkohol und das Verbot zu zweit auf dem E-Scooter zu fahren. Eine Überprüfung und engmaschigere Kontrolle der Regeltreue wird als zielführender als eine weitere Prüfbescheinigung erachtet.

10. wie sie die vergangenen Anpassungen der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV) bezüglich der Nutzung von E-Scootern im Straßenverkehr bewertet und welche weiteren Änderungen sie für sinnvoll erachtet;

Die vorgenommene Anpassung der eKFV wird überwiegend als sachgerecht angesehen. Die konsequente Zuordnung der E-Scooter zu den Flächen des Radverkehrs macht die Regeln einfacher vermittelbar und klarer.

Wenn die Mitbenutzung eines für den Radverkehr freigegebenen Weges durch E-Scooter zu Konflikten mit dem Fußverkehr führt, ist die entsprechende Regelung meist auch für den Radverkehr nicht geeignet und muss überprüft und gegebenenfalls durch örtlich angepasste Maßnahmen korrigiert werden.

Vor weiteren Änderungen sollte die Wirkung der neuen Regelungen zunächst beobachtet und analysiert werden.

Eine Harmonisierung auf EU-Ebene der Regelungen für die technischen Fahrzeuganforderungen wäre sinnvoll.

11. welche Verhaltensänderungen bezüglich Nutzung und Verleih sie durch die vom Bund angedachte Halterhaftung bei E-Scootern erwartet;

Hinsichtlich der rechtlichen Differenzierung ist zu berücksichtigen, dass durch die Einbeziehung von eKF in die Gefährdungshaftung nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) die bisherigen Beweisschwierigkeiten im Falle von Personen- und Sachschäden entfallen. Während für den jeweiligen Fahrzeugführer eine Haftung aus vermutetem Verschulden greift, haftet der Fahrzeughalter nun verschuldensunabhängig für Betriebsgefahren.

Für private Halter ergibt sich hieraus primär eine erweiterte Verantwortlichkeit bei der Überlassung des Fahrzeugs an Dritte, insbesondere an Minderjährige, die über die bestehende Kfz-Haftpflichtversicherung abzusichern ist.

Im gewerblichen Bereich entfalten sich hingegen deutliche ordnungs- und zivilrechtliche Konsequenzen. Kommerzielle Sharing-Anbieter im Free-Floating-Mo-

dell, bei denen die Identifikation des konkreten Unfallverursachers im fließenden oder ruhenden Verkehr bislang oft erschwert war, tragen als Halter nun das unmittelbare Haftungsrisiko. Dies wird Verleihunternehmen vermutlich zu einer Verschärfung ihrer technischen und organisatorischen Überwachungspflichten führen, um wirtschaftliche Haftungsrisiken und zivilrechtliche Inanspruchnahmen zu minimieren. Nur lückenlose Identitäts- und Altersprüfungen bei der Registrierung sowie präzisere Geofencing-Mechanismen werden dies sicherstellen. Wenn Anbieter beispielsweise direkt für falsch abgestellte E-Scooter haften, werden sie Bußgelder konsequent an die Verursacher weiterleiten. Es ist anzunehmen, dass Nutzende ihre Fahrzeuge dann zunehmend deutlich ordentlicher abstellen werden.

Es wird darüber hinaus erwartet, dass Betreiber ihre Kunden vor der Nutzung von E-Scootern deutlich intensiver auf sicherheits- und haftungsrechtliche Verhaltensregeln hinweisen.

12. welche weiteren Maßnahmen sie sich vonseiten des Bundes bezüglich E-Scootern wünscht;

Denkbar wären präventive Hürden, wie die verpflichtende Alters- und Identitäts-Verifikationen bei kommerziellen Verleihvorgängen über offizielle Ausweisdokumente bei der App-Registrierung oder sogar zu jedem Fahrtantritt, um die Nutzung durch Kinder unter der Altersgrenze flächendeckend zu unterbinden. Gleichzeitig würde dies die Nutzenden-Identifikation sichern.

Hinsichtlich der Produktregulierung auf Bundesebene sollte der Bundesgesetzgeber prüfen, ob eine Anpassung der produktsicherheitsrechtlichen Vorgaben oder der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) geeignet wären, um „das in den Verkehr bringen“ von nicht im öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeuge wirksam zu unterbinden.

13. welche Rolle Sharing-Anbietenden aus ihrer Sicht bei den Problemen rund um die Nutzung von E-Scootern zukommt und wie diese diesbezüglich in die Verantwortung genommen werden können.

Anbieter schaffen die technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Nutzung der E-Scooter und sollten ihrer Verantwortung stärker als bisher gerecht werden. Die Anbieter sollen sicherstellen, dass ihre Fahrzeuge technisch einwandfrei sind und den gesetzlichen Sicherheitsanforderungen entsprechen. Die Anbieter können beispielsweise über Apps, Hinweise am Fahrzeug, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder technische Sperren wie Geofencing auf das Verhalten der Nutzenden einwirken. In Zusammenspiel mit den Kommunen können Anbieter verpflichtende Parkzonen und feste Abstellflächen via Geofencing definieren. Auch sollte die Registrierung in ihren Apps so gestaltet sein, dass wesentliche Sicherheits- und Verkehrsregeln vermittelt werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Fragen 8 und 11 verwiesen.

Razavi

Ministerin für Verkehr