

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler und Dr. Bernhard Braun (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

– Drucksache 17/9459 –

E-Scooter in Rheinland-Pfalz

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/9459 – vom 18. Juni 2019 hat folgenden Wortlaut:

Der Bundesrat stimmte am 17. Mai 2019 der Regierungsverordnung zur Zulassung von E-Scootern im Straßenverkehr zu – allerdings nur unter den Bedingungen, dass sie z. B. erst ab einem Mindestalter von 14 Jahren genutzt werden dürfen, versicherungspflichtig sind und nicht auf Gehwegen gefahren werden dürfen. Am 15. Juni 2019 ist die Verordnung bundesweit in Kraft getreten. Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung aus den Erfahrungen in anderen Staaten mit E-Scootern hinsichtlich Verkehrssicherheit, Mobilitätsverhalten und Nutzungsgruppen?
2. Wie bewertet die Landesregierung das Potenzial von E-Scootern im Hinblick auf die Verringerung von Staus im innerstädtischen Individualverkehr, eine Reduktion des Ausstoßes von Luftschadstoffen inklusive Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide sowie die Vorteile im Hinblick auf den Klimaschutz?
3. Wie bewertet die Landesregierung die geplante Verordnung mit Blick auf die Verkehrssicherheit?
4. Welche Maßnahmen und Unterstützungsmöglichkeiten, z. B. auch gesetzliche Änderungen, hält die Landesregierung für notwendig und geeignet, um Kommunen dabei zu unterstützen, mehr Straßenraum für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Nutzerinnen und Nutzern von Elektrokleinstfahrzeugen zu schaffen?
5. Welchen Änderungsbedarf sieht die Landesregierung im Landesrecht, um Kommunen die Möglichkeit zu geben, steuernd auf Free-Floating-Angebote beim Verleih von beispielsweise E-Scootern einzugreifen?
6. Welche Maßnahmen verfolgt die Landesregierung, um die Mitnahme von E-Scootern in Bussen, S-Bahnen, Straßenbahnen oder Zügen konfliktfrei und attraktiv zu ermöglichen?
7. Wie bewertet die Landesregierung das Wertschöpfungspotenzial von E-Scootern für Rheinland-Pfalz bzgl. der Herstellung, Vermietung oder Reparatur?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 9. Juli 2019 wie folgt beantwortet:

Mit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung am 15. Juni 2019 hat der Bund in Abstimmung mit den Ländern die Voraussetzungen geschaffen, damit Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange am Straßenverkehr teilnehmen können. Damit sollen neue Wege moderner, umweltfreundlicher und sauberer Mobilität ermöglicht werden. Die angesprochenen E-Scooter gehören dabei zur Gruppe kleinerer Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, wie beispielsweise elektrische Tretroller, Segways, aber auch Hoverboards und E-Skateboards, die unter dem Oberbegriff „Elektrokleinstfahrzeuge“ zusammengefasst werden. Die aktuelle Verordnung behandelt ausschließlich Elektrokleinstfahrzeuge mit einer Lenkstange.

Die Potenziale der Elektrokleinstfahrzeuge sollen insbesondere auf der sogenannten letzten Meile genutzt werden. Damit wird ein weiterer Beitrag zu einer effizienten und emissionsarmen Mobilität geleistet. Sie stellen auch eine sinnvolle Ergänzung der Mobilität beispielsweise von Pendlern dar.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Eine der wichtigsten Grundlagen zur Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten von Elektrokleinstfahrzeugen war die „Untersuchung zu Elektrokleinstfahrzeugen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Ziel dieser Untersuchung war es zu ermitteln, ob und wenn ja unter welchen Bedingungen Elektrokleinstfahrzeuge im Straßenverkehr sicher betrieben werden können, welche technischen Anforderungen dafür notwendig sind und welches Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist.

Dabei wurde auch die Situation im Ausland, wie beispielsweise in der Schweiz, Österreich, Frankreich und Schweden, hinsichtlich der Verkehrssicherheit, des Mobilitätsverhaltens und der Nutzungsgruppen beleuchtet. Gleichzeitig wurden Betrachtungen zur aktiven und passiven Sicherheit, sowie Betrachtungen zum Nutzerverhalten und zur Risikobewertung vorgenommen. Darauf aufbauend erfolgte eine intensive Abstimmung mit den Ländern. Sie war begleitet von einer Reihe von Petitionen im Deutschen Bundestag, Eingaben von Interessenverbänden und Institutionen, wie beispielsweise dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), der Deutschen Verkehrswacht (DVW), dem Gesamtverband der Deutschen Versicherer (GDV), oder auch den Fußgänger- und Blindenverbänden.

Vor diesem Hintergrund und den daraus gewonnenen Rückschlüssen hat die Landesregierung der Verordnung zugestimmt. Die Verordnung enthält folgende Maßgaben:

- Künftig gelten für Elektrokraftfahrzeuge mit Lenk- und Haltestange grundsätzlich die Straßenverkehrsregeln, die für Fahrräder gelten.
- Elektrokraftfahrzeuge dürfen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen soweit sie die folgenden Merkmale aufweisen:
 - Lenk- oder Haltestange,
 - 6 km/h bis max. 20 km/h bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit,
 - Leistungsbegrenzung auf 500 Watt (1 400 Watt bei selbstbalancierenden Fahrzeugen),
 - Verkehrssicherheitsrechtliche Mindestanforderungen, wie beispielsweise Brems- und Lichtsysteme oder auch die elektrische Sicherheit.
- Zum Führen eines Elektrokraftfahrzeuges sind Personen berechtigt, die das 14. Lebensjahr vollendet haben.
- Elektrokraftfahrzeuge sollen auf vorhandenen baulich angelegten Radwegen oder Radfahrstreifen fahren – nur wenn diese fehlen, darf auch die Fahrbahn genutzt werden.
- Eine Versicherungspflicht ist vorgesehen (Versicherungsplakette).
- Ein Helm wird empfohlen.

Zu den Fragen 2 und 3:

Elektrokraftfahrzeuge können einen Beitrag zu einer zukunftsgerichteten Mobilität, insbesondere in den Innenstädten, leisten. Mit der emissionsfreien Antriebstechnik besteht Potenzial zur Luftschadstoffreduktion und zum Klimaschutz im Verkehr.

Eine belastbare Prognose zur Quantifizierung der Entlastungswirkung hinsichtlich Luftschadstoffe und Klimaschutz oder gar in Bezug auf die Grenzwerteinhalten ist derzeit nicht möglich.

Bei der Abwägung der Mobilitätsinteressen unter Wahrung der Verkehrssicherheit wäre die Landesregierung gerne mehr auf die sich bietenden Chancen eingegangen und hat daher für gegenseitige Rücksichtnahme statt auf Einschränkungen und Verbote plädiert. Gleichwohl wurde der nun getroffene Kompromiss mitgetragen.

Zu Frage 4:

Die sichere und selbständige Mobilität der Fußgänger, der Radfahrer und nunmehr auch der Fahrenden von neuen E-Mobilen ist ein zentrales Anliegen der Landesregierung. So sollen beispielsweise die Potenziale des Fahrradverkehrs sowohl im Alltagsverkehr als auch im Tourismus verstärkt erschlossen werden. Dabei können attraktive Radschnellwege und Pendler-Radrouten eine wichtige Funktion bei der Bündelung und Beschleunigung des Alltagsradverkehrs übernehmen und damit auch einen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs leisten.

Zudem stehen den Kommunen bereits heute eine Reihe von Instrumentarien in Form von Richtlinien und technischen Regelwerken zur Verfügung, um den jeweiligen Mobilitätsinteressen im Einzelfall Rechnung zu tragen. Hierzu zählen beispielsweise die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) oder auch die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Das kommunale Selbstverwaltungsrecht garantiert dabei den Kommunen, vor allem auf dem gemeindeeigenen Straßennetz, entsprechende Nutzungsregularien zu treffen. Gesetzliche Änderungen hält die Landesregierung daher derzeit nicht für erforderlich.

Zu Frage 5:

Da aktuell noch keine Erfahrungen mit Verleih-Angeboten vorliegen, sieht die Landesregierung derzeit keinen Änderungsbedarf im Landesrecht, steuernd in sogenannte Free-Floating-Angebote einzugreifen.

Zu Frage 6:

Die Beförderungspflicht ist für Busse, Straßenbahnen und S-Bahnen in § 22 des Personenbeförderungsgesetzes geregelt. Sie wird in der „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr“ (BOKraft) sowie in der „Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen“ (BefBedV) näher ausgestaltet.

Nach § 11 Abs. 1 Satz 2 BefBedV werden Handgepäck und sonstige Sachen bei gleichzeitiger Mitfahrt des Fahrgastes nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebs nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Es obliegt den Verkehrsunternehmen in den Verkehrsverbänden, die konkreten Voraussetzungen für die Mitnahme von E-Scootern in der jeweiligen Fahrzeugkategorie als besondere Beförderungsbedingungen zu regeln. Hierbei sollte auf einen Interessenausgleich zwischen den Fahrgästen mit und ohne E-Scooter geachtet werden.

Zu Frage 7:

Kenntnisse, ob und ggf. in welchem Umfang bereits jetzt Unternehmen in Rheinland-Pfalz Teil der Wertschöpfungskette von E-Scootern sind, liegen der Landesregierung nicht vor. Entsprechende Daten, die eine spezifische Zuordnung ermöglichen würden, werden vom Statistischen Landesamt nicht erhoben.

Wertschöpfungspotenziale hinsichtlich der Herstellung, der Vermietung oder der Reparatur hängen letztlich von der Anzahl der in Rheinland-Pfalz hergestellten Produkte bzw. der Anzahl der in Rheinland-Pfalz betriebenen Produkte ab. Aktuelle Zahlen liegen hierzu nicht vor, weshalb auch Ableitungen zu möglichen Wertschöpfungspotenzialen nicht belastbar möglich sind.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister

