

## **Antrag**

**des Abg. Jonas Hoffmann u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Entwicklung der Nutzung von Leih-E-Scootern in Baden-Württemberg**

Antrag

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

1. wie sich die Nutzung von Leih-E-Scootern in den letzten fünf Jahren in Baden-Württemberg in Städten mit über 100 000 Einwohnern und in Universitätsstädten entwickelt hat (aufgeschlüsselt nach Zahl der Anbieter und angemeldeter Leih-E-Scooter pro Stadt);
2. wie hoch die jährliche Nutzung von Leih-E-Scootern seit der Einführung dieser in zurückgelegten Kilometern in Baden-Württemberg war;
3. ob es Erhebungen gibt, wie viel Verkehr (in zurückgelegten Kilometern) insbesondere in Bezug auf die nicht erfolgte Pkw-Nutzung durch die Nutzung von Leih-E-Scootern eingespart werden konnte;
4. wie sie insgesamt die zunehmende Nutzung von Leih-E-Scootern in Baden-Württemberg beurteilt, gerade auch im Hinblick als Alternative zum Pkw-Verkehr;
5. ob ihr Statistiken zum Unfallgeschehen mit E-Scootern der letzten fünf Jahre in den Städten mit über 100 000 Einwohnern und in Universitätsstädten in Baden-Württemberg vorliegen und wie sie diese bewertet;
6. ob ihr Kenntnisse über die Anzahl an Verletzungen von Bürgerinnen und Bürgern, welche durch E-Scooter-Fahrende verletzt oder durch das Abstellen auf Gehwegen behindert wurden, vorliegen;
7. ob ihr bekannt ist, wie viele der E-Scooter z. B. durch Vandalismus und mutwilliges Versenken in Flüssen und Seen entsorgt werden mussten;

8. wie sie die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen beurteilt, wie dies gerade u. a. die Stadt Stuttgart plant;
9. ob sie die Festlegung von Roller-Obergrenzen für bestimmte Gebiete in Groß- und Universitätsstädten befürwortet;
10. ob es eine Möglichkeit für Kommunen gibt, durch eine Ausschreibung nur einer Konzession diese an einen einzigen Anbieter von Leih-E-Scootern zu vergeben;
11. ob sie ein derartiges Modell der Konzessionsvergabe für Anbieter von Leih-E-Scootern befürwortet.

28.2.2023

Hoffmann, Röderer, Storz, Binder, Rivoir SPD

### Begründung

Verleih-E-Scooter erfreuen sich in Baden-Württemberg vor allem in den größeren Städten immer größerer Beliebtheit. Sie können eine sinnvolle Alternative zur Pkw-Nutzung darstellen, sind aber auch als Freizeitvergnügen insbesondere bei Jugendlichen und Touristen beliebt. Gleichzeitig entstehen durch einen unregulierten E-Scooter-Verkehr in den Städten aber auch Probleme, wenn es z. B. keine festgelegten Abstellplätze für diese gibt und diese dann irgendwo im öffentlichen Raum abgestellt werden. Durch den Antrag soll in Erfahrung gebracht werden, wie sich die Nutzung von Leih-E-Scootern in den letzten Jahren in den größten Städten in Baden-Württemberg entwickelt hat und inwieweit diese als Alternative zu anderen Verkehrsmitteln, vor allem dem Pkw-Verkehr, genutzt werden.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 12. April 2023 Nr. VM4-0141.5-26/116/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *wie sich die Nutzung von Leih-E-Scootern in den letzten fünf Jahren in Baden-Württemberg in Städten mit über 100 000 Einwohnern und in Universitätsstädten entwickelt hat (aufgeschlüsselt nach Zahl der Anbieter und angemeldeter Leih-E-Scooter pro Stadt);*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

2. *wie hoch die jährliche Nutzung von Leih-E-Scootern seit der Einführung dieser in zurückgelegten Kilometern in Baden-Württemberg war;*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

*3. ob es Erhebungen gibt, wie viel Verkehr (in zurückgelegten Kilometern) insbesondere in Bezug auf die nicht erfolgte Pkw-Nutzung durch die Nutzung von Leih-E-Scootern eingespart werden konnte;*

Es liegen der Landesregierung keine Erhebungen dazu vor, wie viel Verkehr in zurückgelegten Kilometern durch die Nutzung von Leih-E-Scootern in Baden-Württemberg eingespart werden konnte. Auf Basis der zur Verfügung stehenden Studien kann jedoch geschlussfolgert werden, dass die Nutzung von Leih-E-Scootern nicht überwiegend Verkehr in Form von nicht erfolgter Pkw-Nutzung einspart. Zum Beispiel zeigt eine nicht-repräsentative deutschlandweite Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik aus dem Jahre 2021, dass 11 Prozent der Fahrten mit Leih-E-Scootern Wege ersetzen, die sonst mit dem eigenen Pkw zurückgelegt worden wären.<sup>1</sup>

*4. wie sie insgesamt die zunehmende Nutzung von Leih-E-Scootern in Baden-Württemberg beurteilt, gerade auch im Hinblick als Alternative zum Pkw-Verkehr;*

Die Nutzung von Leih-E-Scootern findet vor allem dort statt, wo ÖPNV-Netze gut ausgebaut sind und die kurzen Wege bequem per Fuß und Fahrrad zurückgelegt werden können. Der direkte Beitrag von Leih-E-Scooter als Alternative zum Pkw-Verkehr ist daher gering.

Einen Beitrag zur Verkehrswende liefern E-Scooter aber auch dadurch, dass sie eine Mobilität ohne eigenes Auto attraktiver machen.

Im Verhältnis zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes ist insbesondere die mit den E-Scootern einhergehende Verschärfung der Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum zu betrachten. Vor allem auf schmal dimensionierten Radwegen können durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Bewegungsmuster Konflikte mit dem Radverkehr entstehen. Für den Fußverkehr stellen insbesondere rücksichtslos abgestellte Leih-E-Scooter eine Gefährdung und Behinderung dar.

*5. ob ihr Statistiken zum Unfallgeschehen mit E-Scootern der letzten fünf Jahre in den Städten mit über 100 000 Einwohnern und in Universitätsstädten in Baden-Württemberg vorliegen und wie sie diese bewertet;*

Das Verkehrsunfallgeschehen von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) wird seit dem Jahr 2020 statistisch erfasst. Eine detaillierte Auswertung der Verkehrsunfalllage von E-Scootern in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie in Universitätsstädten in Baden-Württemberg seit Erfassungsbeginn kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden. Hierbei wurden im Sinne der Fragestellung mit dem Fokus auf E-Scooter ausschließlich eKF mit Lenk-/Haltestange gemäß Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung berücksichtigt.

<sup>1</sup> Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.): E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten, Berlin 2022.

<b>Verkehrsunfälle mit eKF mit Lenk-/ Haltestange und Verunglückte</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Gesamtergebnis aller dargestellter Städte</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	138	386	446
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	103	297	350
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	35	89	96
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	103	297	319
Getötete eKF-Nutzende	0	1	1
Verletzte eKF-Nutzende	87	248	302
<b>Freiburg im Breisgau</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	3	26	30
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	3	23	24
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	0	3	6
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	2	15	16
Getötete eKF-Nutzende	0	0	0
Verletzte eKF-Nutzende	3	22	19
<b>Heidelberg</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	13	25	35
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	10	18	26
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	3	7	9
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	10	20	24
Getötete eKF-Nutzende	0	0	0
Verletzte eKF-Nutzende	6	16	21
<b>Heilbronn</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	8	29	48
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	6	25	43
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	2	4	5
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	2	21	39
Getötete eKF-Nutzende	0	1	0
Verletzte eKF-Nutzende	6	22	35
<b>Karlsruhe</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	23	51	62
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	21	42	44
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	2	9	18
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	16	40	46
Getötete eKF-Nutzende	0	0	0
Verletzte eKF-Nutzende	15	33	40

<b>Konstanz</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	3	13	23
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	2	10	19
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	1	3	4
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	3	11	11
Getötete eKF-Nutzende	0	0	0
Verletzte eKF-Nutzende	2	9	14
<b>Mannheim</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	33	49	54
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	22	32	41
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	11	17	13
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	23	34	39
Getötete eKF-Nutzende	0	0	1
Verletzte eKF-Nutzende	21	25	32
<b>Pforzheim</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	1	12	16
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	1	10	15
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	0	2	1
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	1	10	8
Getötete eKF-Nutzende	0	0	0
Verletzte eKF-Nutzende	1	8	15
<b>Reutlingen</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	2	20	21
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	2	13	16
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	0	7	5
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	2	16	17
Getötete eKF-Nutzende	0	0	0
Verletzte eKF-Nutzende	1	14	13
<b>Stuttgart</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	44	147	121
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	29	113	90
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	15	34	31
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	36	119	91
Getötete eKF-Nutzende	0	0	0
Verletzte eKF-Nutzende	27	92	81

<b>Tübingen</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	1	4	17
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	1	2	15
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	0	2	2
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	1	3	12
Getötete eKF-Nutzende	0	0	0
Verletzte eKF-Nutzende	1	2	15
<b>Ulm</b>			
Unfälle gesamt (eKF beteiligt)	7	10	19
Unfälle mit Personenschaden (eKF beteiligt)	6	9	17
Unfälle mit Sachschaden (eKF beteiligt)	1	1	2
Unfälle gesamt (verursacht durch eKF)	7	8	16
Getötete eKF-Nutzende	0	0	0
Verletzte eKF-Nutzende	4	5	17

In der Gesamtschau ist über den Betrachtungszeitraum hinweg ein sehr niedriges Unfallniveau verbunden mit einem kontinuierlichen Anstieg der Verkehrsunfälle zu verzeichnen. Wenig überraschend ist, dass bei acht von zehn Unfällen Personen zu Schaden kamen, da bei anderen Unfällen in der Regel eine Meldung unterbleibt. Beinahe drei Viertel der hier betrachteten Verkehrsunfälle wurden durch die eKF-Nutzenden selbst verursacht.

6. ob ihr Kenntnisse über die Anzahl an Verletzungen von Bürgerinnen und Bürgern, welche durch E-Scooter-Fahrende verletzt oder durch das Abstellen auf Gehwegen behindert wurden, vorliegen;

Die Anzahl der weiteren Verkehrsteilnehmenden (Radfahrende, zu Fuß Gehende, etc.), welche bei von eKF-Nutzenden<sup>2</sup> verursachten Verkehrsunfällen verletzt wurden, kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Über behindernd auf Gehwegen abgestellte E-Scooter wird keine Statistik geführt.

Stadt	Anzahl verletzte Verkehrsteilnehmende bei Unfällen, die durch E-Scooter-Fahrende verursacht wurden		
	2020	2021	2022
Gesamtergebnis angefragter Städte	16	65	55
Freiburg im Breisgau	0	2	4
Heidelberg	2	3	6
Heilbronn	0	6	10
Karlsruhe	5	12	5
Konstanz	0	3	4
Mannheim	2	7	10
Pforzheim	0	2	0
Reutlingen	1	1	2
Stuttgart	2	25	8
Tübingen	0	0	3
Ulm	4	4	3

<sup>2</sup> Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange gemäß Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

*7. ob ihr bekannt ist, wie viele der E-Scooter z. B. durch Vandalismus und mutwilliges Versenken in Flüssen und Seen entsorgt werden mussten;*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

*8. wie sie die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen beurteilt, wie dies gerade u. a. die Stadt Stuttgart plant;*

Die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen könnte eine praktikable Möglichkeit der Kommunen zur Regulierung von E-Scootern darstellen. Ob es sich um eine Sondernutzung im rechtlichen Sinne handelt, ist allerdings derzeit noch rechtlich umstritten.

Das Ministerium für Verkehr würde eine bundesweite rechtliche Regelung zur Klarstellung begrüßen und setzt sich dafür auf Bundesebene ein.

*9. ob sie die Festlegung von Roller-Obergrenzen für bestimmte Gebiete in Groß- und Universitätsstädten befürwortet;*

Die Festlegung von Roller-Obergrenzen liegt im Bereich der kommunalen Selbstverwaltung, in deren Ermessen auch die Bewertung des lokalen Aufkommens liegen sollte.

*10. ob es eine Möglichkeit für Kommunen gibt, durch eine Ausschreibung nur einer Konzession diese an einen einzigen Anbieter von Leih-E-Scootern zu vergeben;*

Die Ausschreibung einer Konzession für die Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch E-Scooter-Anbieter setzt eine Einstufung der Betätigung als Sondernutzung voraus. Eine solche Einstufung ist möglich. Liegt eine Sondernutzung vor, ist die Vergabe einer Dienstleistungskonzession möglich. Diese richtet sich nach den allgemeinen vergaberechtlichen Regelungen und ggf. nach der Konzessionsvergabeordnung. Falls nur ein Anbieter die Kriterien im Vergabeverfahren erfüllt, ist eine Vergabe an diesen Anbieter statthaft.

*11. ob sie ein derartiges Modell der Konzessionsvergabe für Anbieter von Leih-E-Scootern befürwortet.*

Die Zuständigkeit für mögliche Konzessionsvergaben im Falle von Sondernutzungen liegt beim jeweiligen kommunalen Aufgabenträger bzw. beim vergaberechtlichen Auftraggeber. Das gewählte Vorgehensmodell orientiert sich an den jeweiligen ortsbezogenen Begebenheiten mit dem übergeordneten Ziel der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unter Wahrung der Grundsätze des Wettbewerbs.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor