



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Rene Dierkes AfD**  
vom 10.11.2024

### Problematik von Leih-E-Scootern

Die Staatsregierung bekräftigt mit ihrem Projekt „Bayern barrierefrei“, wie wichtig ihr die Barrierefreiheit ist: „Öffentliche Wege und Verkehrsmittel müssen für alle Menschen gut nutzbar sein – ob sie mit Rollstuhl, Rollator oder Reisegepäck unterwegs sind. Denn nur wer möglichst eigenständig mobil ist, kann ungehindert am gesellschaftlichen Leben teilhaben“ ([www.barrierefrei.bayern.de](http://www.barrierefrei.bayern.de)<sup>1</sup>).

Seit 2019 sind Leih-E-Scooter bei uns in Bayern zugelassen, die wahllos mitten im Weg stehen und schon in vielen Fällen zu teilweise schweren Unfällen geführt haben.

- Gerade blinde bzw. sehbehinderte Fußgänger erleben seit 2019 eine permanente Verschlechterung ihrer eigenen Mobilität, da Gehwege nicht mehr gefahrlos genutzt werden können, denn die E-Roller sind aufgrund ihrer Beschaffenheit mit dem Blindenstock schlecht und oft erst zu spät wahrnehmbar.
- Fußgänger, die auf keinen Blindenstock angewiesen sind, erkennen sie evtl. zu spät, gerade wenn es dämmerig oder dunkel ist.
- Rollstuhlfahrer oder Fußgänger mit Rollatoren/Krücken können ihren Weg evtl. nicht fortsetzen, da sie das Fahrzeug ohne fremde Hilfe nicht zur Seite stellen können.
- Fußgänger mit Kinderwagen müssen oftmals erst mühsam den Gehweg freiräumen, was durch das Gewicht der Fahrzeuge problematisch sein kann.

Blinde bzw. sehbehinderte Fußgänger sind auf für Sehende unscheinbare Marker angewiesen, die ihnen einen unschätzbaren Mehrwert bieten, weil sie oftmals die richtige Orientierung erst ermöglichen (dazu gehören Hauswände, kleine Mauern, Sträucher, markante Eingänge, Schaufenster, Tiefgarageneinfahrten, Briefkästen, Grünstreifen, Begrenzungspfosten, Schaltkästen, Haltestellenhäuschen u. Ä.).

Im Gegensatz zu falsch geparkten Pkws, bei denen die Fahrzeughalter zur Verantwortung gezogen werden können, ist die Haftungslage bei den Leih-E-Scootern ungeklärt. Das Geschäftsmodell der Betreiberfirmen beruht auf dem sog. Free-Floating-Angebot, nach dem man überall, wo man sich gerade befindet, auf einen Leih-E-Scooter zurückgreifen können soll.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.1 Wie glaubt die Staatsregierung, dass man sich als mobilitätseingeschränkter Fußgänger barrierefrei fortbewegen kann, wenn Leih-E-Scooter überall überraschend den Gehweg blockieren? ..... 4

1 <https://www.barrierefrei.bayern.de/lebensbereiche/mobilitaet-verkehr/>

---

1.2	Wie sollen blinde bzw. sehbehinderte Fußgänger Signalampeln zur Überquerung einer Straße nutzen, wenn direkt davor ein Leih-E- Scooter abgestellt wurde und somit die Steuereinheit, welche die Grünphase durch Vibration signalisiert, nicht erreichbar ist und das System nicht aktiviert werden kann? .....	4
1.3	Wie sollen blinde bzw. sehbehinderte Fußgänger den öffentlichen Nahverkehr ungehindert und unfallfrei nutzen können, wenn Leih-E-Scooter manchmal in bzw. direkt an Wartehäuschen, an Treppen zur U-Bahn oder gar auf Blindenleitsystemen an Bus- bzw. Straßenbahnhaltstellen abgestellt werden und wenn gefühlt überall ein Leih-E-Scooter an der Leitlinie steht und die Orientierung an den im Vorspann aufgezählten Orientierungspunkten unmöglich macht? .....	4
2.1	Gibt es seitens der Staatsregierung betreffend die Einführung von Leih-E-Scootern irgendwelche Vorgaben und Leitlinien für die Kommunen? .....	5
2.2	Wenn nein, sieht die Staatsregierung hier Handlungsbedarf, bayernweite verbindliche Regelungen für Vertragsabschlüsse der Kommunen mit Betreiberfirmen von Leih-E-Scootern einzuführen? .....	5
2.3	Wie will die Staatsregierung in Bayern für Barrierefreiheit sorgen, wenn sie beispielsweise das Problem mit den Leih-E-Scootern gänzlich den Kommunen überlässt? .....	5
4.1	Wie äußert sich die Staatsregierung dazu, dass weder die Betreiberfirmen von Leih-E-Scootern noch die Mobilitätsreferate der Städte Verantwortung nach Unfällen übernehmen wollen und sich gegenseitig für nicht zuständig erklären? .....	5
4.2	Wie steht die Staatsregierung zu der Forderung, den Betreiberfirmen der Leih-E-Scooter die Identifizierung und Verifizierung der jeweiligen Nutzer vorzuschreiben, um „Falschparker“ und verkehrswidrig rücksichtslose E-Scooter-Fahrer zur Verantwortung zu ziehen, andernfalls sie ihre E-Scooter entfernen müssen, wie dies in Gelsenkirchen geschehen ist ( <a href="http://www.heise.de">www.heise.de</a> )? .....	5
4.3	Wer überwacht und kontrolliert neutral, ob sich die Anbieter von Leih-E-Scootern an ihre Vorgaben halten, z. B. die nachträgliche gewinnorientierte Optimierung von Parkverbotszonen für Leih-E-Scooter? .....	5
7.	Wie kann die nur auf GPS basierende Markierung bzw. Einhaltung von Parkplätzen bzw. Parkverbotszonen so optimiert werden, dass Unfälle durch Falschabstellung vermieden werden können? .....	5
3.1	Wer haftet für Sachschäden (an Kleidungsstücken, Brillen, Uhren, Schuhen usw.), die beim Stolpern oder Sturz durch einen im Weg stehenden Leih-E-Scooter bei betroffenen Personen entstehen? .....	6
3.2	Wer haftet für Regressansprüche, wenn nach einem Unfall, verursacht durch im Weg stehende Leih-E-Scooter, Kosten z. B. bei der Krankenkasse und/oder Berufsgenossenschaft entstehen und ggf. Verdienstausfall durch längere Krankschreibung vorliegt? .....	6

---

3.3	Wer haftet, wenn nach einem Unfall, verursacht durch im Weg stehende Leih-E-Scooter, bleibende Schäden zurückbleiben, die eventuell eine dauerhafte medizinische Betreuung oder gar Frühverrentung zur Folge haben können? .....	6
5.1	Wie ist nach Ansicht der Staatsregierung die Tatsache, dass zwar Autoparkplätze leicht zu anderen Flächen umgewidmet werden können, gleichzeitig aber nicht dafür gesorgt wird, Gehwege für Fußgänger freizuhalten, mit dem Projekt der Staatsregierung „Bayern barrierefrei“ in Einklang zu bringen? .....	7
5.2	Wie ist das Angebot der Mikromobilität mit dem Projekt der Staatsregierung „Bayern barrierefrei“ unter dem Aspekt von Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz in Einklang zu bringen: „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich. In diese Rechte darf nur aufgrund eines Gesetzes eingegriffen werden“? .....	7
6.1	Inwiefern sind E-Scooter nach Ansicht der Staatsregierung nachhaltig, als was sie oft beschrieben werden? .....	8
6.2	Inwiefern tragen E-Scooter nach Ansicht der Staatsregierung wirkungsvoll zur Mobilitätswende bei? .....	8
6.3	Gibt es hierzu (Frage 6.2) nutzbare Erhebungen? .....	8
	Hinweise des Landtagsamts .....	9

# Antwort

**des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, dem Staatsministerium der Justiz und dem Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales**  
vom 10.01.2025

- 1.1 Wie glaubt die Staatsregierung, dass man sich als mobilitätseingeschränkter Fußgänger barrierefrei fortbewegen kann, wenn Leih-E-Scooter überall überraschend den Gehweg blockieren?**
- 1.2 Wie sollen blinde bzw. sehbehinderte Fußgänger Signalampeln zur Überquerung einer Straße nutzen, wenn direkt davor ein Leih-E-Scooter abgestellt wurde und somit die Steuereinheit, welche die Grünphase durch Vibration signalisiert, nicht erreichbar ist und das System nicht aktiviert werden kann?**
- 1.3 Wie sollen blinde bzw. sehbehinderte Fußgänger den öffentlichen Nahverkehr ungehindert und unfallfrei nutzen können, wenn Leih-E-Scooter manchmal in bzw. direkt an Wartehäuschen, an Treppen zur U-Bahn oder gar auf Blindenleitsystemen an Bus- bzw. Straßenbahnhaltestellen abgestellt werden und wenn gefühlt überall ein Leih-E-Scooter an der Leitlinie steht und die Orientierung an den im Vorspann aufgezählten Orientierungspunkten unmöglich macht?**

Die Fragen 1.1 bis 1.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Verkehrssicherheit genießt in Bayern einen besonders hohen Stellenwert. Ziel der Staatsregierung ist es, Verkehrsunfälle bestmöglich zu vermeiden. Deshalb wurde das bewährte Verkehrssicherheitsprogramm 2020 mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2030 „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ fortentwickelt. Durch umfangreiche Präventionskampagnen und Aufklärungsmaßnahmen, z. B. auf dem Landestag der Verkehrssicherheit, wird das allgemeine Bewusstsein für die besonderen Gefahren im Straßenverkehr insbesondere für Menschen mit Behinderungen, die im öffentlichen Straßenverkehr besonders gefährdet sind, gefördert. Die Bayerische Polizei führt hierzu neben den Kontrollen im täglichen Streifendienst regelmäßig Schwerpunktaktionen zur präventiven Aufklärungsarbeit und Kontrollen von Verkehrsteilnehmern durch. Festgestelltes Fehlverhalten im Hinblick auf falsch abgestellte Elektrokraftfahrzeuge (sog. E-Scooter sind in der Regel Elektrokraftfahrzeuge gemäß § 1 Abs. 1 Elektrokraftfahrzeugeverordnung – eKFV) wird entsprechend geahndet. Klar ist aber auch, dass jeder Einzelne durch eigene Vorsicht, gegenseitige Rücksichtnahme und mehr Miteinander einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit beitragen kann und muss.

Der Nutzer eines Elektrokraftfahrzeugs hat beim Abstellen im öffentlichen Raum insbesondere das straßenverkehrsrechtliche Rücksichtnahmegebot nach § 1 Abs. 2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu beachten. Das Abstellen des Elektrokraftfahrzeugs auf dem Gehweg ist grundsätzlich zulässig, da für Elektrokraftfahrzeuge gemäß § 11 Abs. 5 eKFV i. V. m. § 12 StVO nicht die für Kraftfahrzeuge, sondern die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften Anwendung finden. Verboten ist das Abstellen von Elektrokraftfahrzeugen durch die Fahrzeugführer auf Gehwegen verhaltensrechtlich dann, wenn es behindernd, gefährdend und rücksichtslos ist. Die verhaltensrecht-

lichen Bestimmungen der StVO finden auf alle Führer von Elektrokleinstfahrzeugen Anwendung, auch wenn es sich um Nutzer gewerblicher Mietangebote handelt.

- 2.1 Gibt es seitens der Staatsregierung betreffend die Einführung von Leih-E-Scootern irgendwelche Vorgaben und Leitlinien für die Kommunen?**
- 2.2 Wenn nein, sieht die Staatsregierung hier Handlungsbedarf, bayernweite verbindliche Regelungen für Vertragsabschlüsse der Kommunen mit Betreiberfirmen von Leih-E-Scootern einzuführen?**
- 2.3 Wie will die Staatsregierung in Bayern für Barrierefreiheit sorgen, wenn sie beispielsweise das Problem mit den Leih-E-Scootern gänzlich den Kommunen überlässt?**
- 4.1 Wie äußert sich die Staatsregierung dazu, dass weder die Betreiberfirmen von Leih-E-Scootern noch die Mobilitätsreferate der Städte Verantwortung nach Unfällen übernehmen wollen und sich gegenseitig für nicht zuständig erklären?**
- 4.2 Wie steht die Staatsregierung zu der Forderung, den Betreiberfirmen der Leih-E-Scooter die Identifizierung und Verifizierung der jeweiligen Nutzer vorzuschreiben, um „Falschparker“ und verkehrswidrig rücksichtslose E-Scooter-Fahrer zur Verantwortung zu ziehen, andernfalls sie ihre E-Scooter entfernen müssen, wie dies in Gelsenkirchen geschehen ist ([www.heise.de](http://www.heise.de))?**
- 4.3 Wer überwacht und kontrolliert neutral, ob sich die Anbieter von Leih-E-Scootern an ihre Vorgaben halten, z. B. die nachträgliche gewinnorientierte Optimierung von Parkverbotszonen für Leih-E-Scooter?**
- 7. Wie kann die nur auf GPS basierende Markierung bzw. Einhaltung von Parkplätzen bzw. Parkverbotszonen so optimiert werden, dass Unfälle durch Falschabstellung vermieden werden können?**

Die Fragen 2.1 bis 2.3, 4.1 bis 4.3 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für den Erlass klarer, praktikabler Regelungen für Fahrzeugvermieter, die dann vor Ort durch die Kommunen umgesetzt werden können, liegt beim Bund. Anfang des Jahres 2020 hat der Bundesrat eine Ausschussempfehlung abgelehnt, dass Sharing-Anbietern über Kooperationen hinaus verbindliche Vorgaben gemacht werden können. Es verbleibt Aufgabe des Bundes, den Ländern und Kommunen einheitliche Regelungen im Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen an die Hand zu geben.

---

1 <https://www.heise.de/news/E-Scooter-Verbot-in-Gelsenkirchen-Bolt-und-Tier-muessen-350-Fahrzeuge-entfernen-9688854.html>

- 3.1 Wer haftet für Sachschäden (an Kleidungsstücken, Brillen, Uhren, Schuhen usw.), die beim Stolpern oder Sturz durch einen im Weg stehenden Leih-E-Scooter bei betroffenen Personen entstehen?**
- 3.2 Wer haftet für Regressansprüche, wenn nach einem Unfall, verursacht durch im Weg stehende Leih-E-Scooter, Kosten z. B. bei der Krankenkasse und/oder Berufsgenossenschaft entstehen und ggf. Verdienstausschlag durch längere Krankschreibung vorliegt?**
- 3.3 Wer haftet, wenn nach einem Unfall, verursacht durch im Weg stehende Leih-E-Scooter, bleibende Schäden zurückbleiben, die eventuell eine dauerhafte medizinische Betreuung oder gar Frühverrentung zur Folge haben können?**

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für Sach- und Personenschäden im Zusammenhang mit Unfällen, die durch im Weg stehende Leih-Elektrokleinstfahrzeuge verursacht werden, kann im Einzelfall eine Haftung des letzten Mieters oder des Vermieters bestehen, wenn ihnen ein schuldhafter Verstoß gegen die Sorgfaltspflichten nachgewiesen werden kann. In diesem Fall kann der Anspruch direkt gegenüber der Haftpflichtversicherung geltend gemacht werden. Eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung besteht nicht.

Bei Unfällen im ruhenden Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen kommt, ebenso wie im fließenden Verkehr, in der Regel nur eine deliktsrechtliche Haftung nach § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in Betracht. Eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Halters gemäß § 7 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) oder des Fahrers gemäß § 18 Abs. 1 StVG ist regelmäßig nach § 8 Nr. 1 StVG ausgeschlossen. Elektrokleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge, die im Sinne des § 8 Nr. 1 StVG auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/h fahren können. Auch eine analoge Anwendung des § 7 StVG ist nach der Rechtsprechung ausgeschlossen, da es an einer planwidrigen Regelungslücke fehlt.

Kommt es im Zusammenhang mit abgestellten Miet-Elektrokleinstfahrzeugen zu einem Unfall, kann sich die deliktsrechtliche Haftung nach § 823 BGB gegen den letzten Mieter oder den Vermieter richten. Die Haftung setzt einen rechtswidrigen und schuldhaften, d. h. vorsätzlich oder fahrlässig begangenen Verstoß gegen eine Sorgfaltspflicht voraus. Dieser ist grundsätzlich vom Geschädigten darzulegen und nachzuweisen.

Ein haftungsbegründender Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot kommt nach der Rechtsprechung aber in Betracht, wenn ein Elektrokleinstfahrzeug in der Weise auf dem Gehweg abgestellt wird, dass hierdurch der Fußgängerverkehr mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert wird. Eine darüber hinausgehende Pflicht, das Elektrokleinstfahrzeug so abzustellen, dass jedes erkennbare Schadensszenario vermieden wird, z. B. auch bei Umstoßen durch Dritte, besteht nach der Rechtsprechung nicht.

Vermieter von Elektrokleinstfahrzeugen müssen bei deren Aufstellen insbesondere die allgemeinen Anforderungen der Verkehrssicherungspflicht beachten. Danach muss der Vermieter zur Vermeidung von Schäden durch die aufgestellten Fahrzeuge im Einzelfall diejenigen Sicherungsmaßnahmen treffen, die nach der Verkehrsauffassung erwartet werden können (vgl. Oberlandesgericht [OLG] Bremen, Urteil vom 15.11.2023,

Gz. 1 U 15/23, NJW 2024, S 681 ff, Rn. 20 ff). Des Weiteren hat auch der Vermieter das straßenverkehrsrechtliche Rücksichtnahmegebot zu beachten.

Besteht eine Haftung des Vermieters oder Mieters, kann der Geschädigte auch direkt die bei einem Elektrokleinstfahrzeug verpflichtend durch den Halter abzuschließende Haftpflichtversicherung in Anspruch nehmen (§ 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Versicherungsvertragsgesetz [VVG] i. V. m. § 1 Gesetz über Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter [PflVG]). Der ersatzpflichtige Mieter oder Vermieter und der Haftpflichtversicherer haften gesamtschuldnerisch (§ 115 Abs. 1 Satz 4 VVG) auch für etwaige Regressansprüche von Arbeitgebern, Sozialleistungsträgern und anderen Versorgungsträgern, die sich aus einer Arbeitsunfähigkeit oder dauerhaften Erwerbsminderung des Geschädigten ergeben.

Auch mit Blick auf Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen haben sich die Justizministerinnen und Justizminister der Länder auf ihrer Frühjahrskonferenz vom 25./26.05.2023 in Berlin für das Schließen von Haftungslücken im Straßenverkehr und eine Reform des Haftungsprivilegs nach § 8 StVG ausgesprochen (vgl. [www.justiz.bayern.de](http://www.justiz.bayern.de)<sup>2</sup>). Unter Ziffer 3 des von Bayern unterstützten Beschlusses wird ausgeführt: „Die Justizministerinnen und Justizminister sehen einen dringenden Handlungsbedarf in Bezug auf die im Straßenverkehr neu hinzugekommenen Elektrokleinstfahrzeuge. Denn wegen der zunehmenden Verbreitung von Elektrokleinstfahrzeugen und der Enge des großstädtischen Verkehrsraums, in dem diese vor allem genutzt werden, besteht hier ein zunehmendes Risiko von Unfällen mit teils schweren oder gar tödlichen Fremdschädigungen. Einem Geschädigten ist es aber kaum zu vermitteln, wenn ein durch ein Elektrokleinstfahrzeug verursachter Schaden – trotz Bestehens einer Haftpflichtversicherung – nicht zum Ausgleich gebracht werden kann, weil der Verschuldensnachweis misslingt.“ Die Umsetzung einer entsprechenden Reform liegt in der Zuständigkeit des Bundesgesetzgebers.

- 5.1 Wie ist nach Ansicht der Staatsregierung die Tatsache, dass zwar Autoparkplätze leicht zu anderen Flächen umgewidmet werden können, gleichzeitig aber nicht dafür gesorgt wird, Gehwege für Fußgänger freizuhalten, mit dem Projekt der Staatsregierung „Bayern barrierefrei“ in Einklang zu bringen?**
  
- 5.2 Wie ist das Angebot der Mikromobilität mit dem Projekt der Staatsregierung „Bayern barrierefrei“ unter dem Aspekt von Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz in Einklang zu bringen: „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich. In diese Rechte darf nur aufgrund eines Gesetzes eingegriffen werden“?**

Die Fragen 5.1 und 5.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Programm „Bayern barrierefrei“ setzt die Staatsregierung das erklärte Ziel um, Bayern im öffentlichen Raum und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) barrierefrei zu machen. Barrierefrei sind Lebensbereiche dann, wenn sie ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Darauf hinzuwirken, ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, zu der alle Gruppen ihren Beitrag leisten müssen. Der Staat geht in seinem Aufgabenbereich als

---

2 [https://www.justiz.bayern.de/media/pdf/top\\_i.28-haftungsprivilegierung\\_%C2%A7\\_8\\_stvg.pdf](https://www.justiz.bayern.de/media/pdf/top_i.28-haftungsprivilegierung_%C2%A7_8_stvg.pdf)

---

Vorbild voran. Der Bereich „Mobilität und Verkehr“ ist von Beginn an Schwerpunkt im Programm „Bayern barrierefrei“, da er für das tägliche Leben aller Menschen elementar ist. Öffentliche Wege und Verkehrsmittel müssen für alle Menschen gut nutzbar sein – ob sie mit Rollstuhl, Rollator oder Reisegepäck unterwegs sind. Denn nur wer möglichst eigenständig mobil ist, kann ungehindert am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Neben Regelungen des Straßenverkehrs hat auch das individuelle Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden wesentlichen Einfluss auf die Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrsraums. Die Bewusstseinsbildung ist auch deshalb zentrales Element des Programms „Bayern barrierefrei“. Hierzu wurde eine breit angelegte Öffentlichkeitskampagne initiiert mit dem Ziel, zu sensibilisieren und jeden und jede zu einem Verhalten zu aktivieren, das dazu beiträgt, Barrieren abzubauen oder gar nicht erst entstehen zu lassen.

- 6.1 Inwiefern sind E-Scooter nach Ansicht der Staatsregierung nachhaltig, als was sie oft beschrieben werden?**
- 6.2 Inwiefern tragen E-Scooter nach Ansicht der Staatsregierung wirkungsvoll zur Mobilitätswende bei?**
- 6.3 Gibt es hierzu (Frage 6.2) nutzbare Erhebungen?**

Die Fragen 6.1 bis 6.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Elektrokleinstfahrzeuge können einen Beitrag zur Nah- und Mikromobilität leisten und sich positiv auf den innerstädtischen Verkehr auswirken. Sie sind lokal emissionsfrei, leise und können die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs steigern, indem sie die letzte „Meile“ zwischen Haltestelle und dem eigentlichen Ziel überbrücken. Darüber hinaus leisten Elektrokleinstfahrzeuge einen Betrag zum Klimaschutz, wenn sie Fahrten mit kraftstoffbetriebenen Fahrzeugen ersetzen. Umfassende Erhebungen zum Beitrag von Elektrokleinstfahrzeugen zur Mobilitätswende liegen der Staatsregierung nicht vor.

**Hinweise des Landtagsamts**

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter [www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente](http://www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente) abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter [www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen](http://www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen) zur Verfügung.