



Manifest

Verkehrswende mit elektrischer Leichtmobilität



Forderungspapier
der Verbände
September 2024

LEVi Innovationcluster,
Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V.
& Bundesverband Strom-Mobilität (bsm)



Präambel

Unsere Städte leiden unter Luftverschmutzung, Lärmbelastung und immer dichter werdendem Autoverkehr.

Im Zusammenhang mit der angestrebten CO₂-Reduktion nimmt die E-Mobilität deshalb weltweit rasant an Fahrt auf. Aber der E-Pkw ist nur ein Teil der Lösung, denn es gilt insgesamt auch den Ressourcen-, Energie- und Flächenverbrauch, insbesondere im urbanen Raum, zu reduzieren.

Dennoch, selbst wenn die zurückzulegenden Strecken in Städten oft kurz sind, bleibt auch bei gut ausgebautem Öffentlichen Nahverkehr der Wunsch nach individueller Mobilität bestehen.

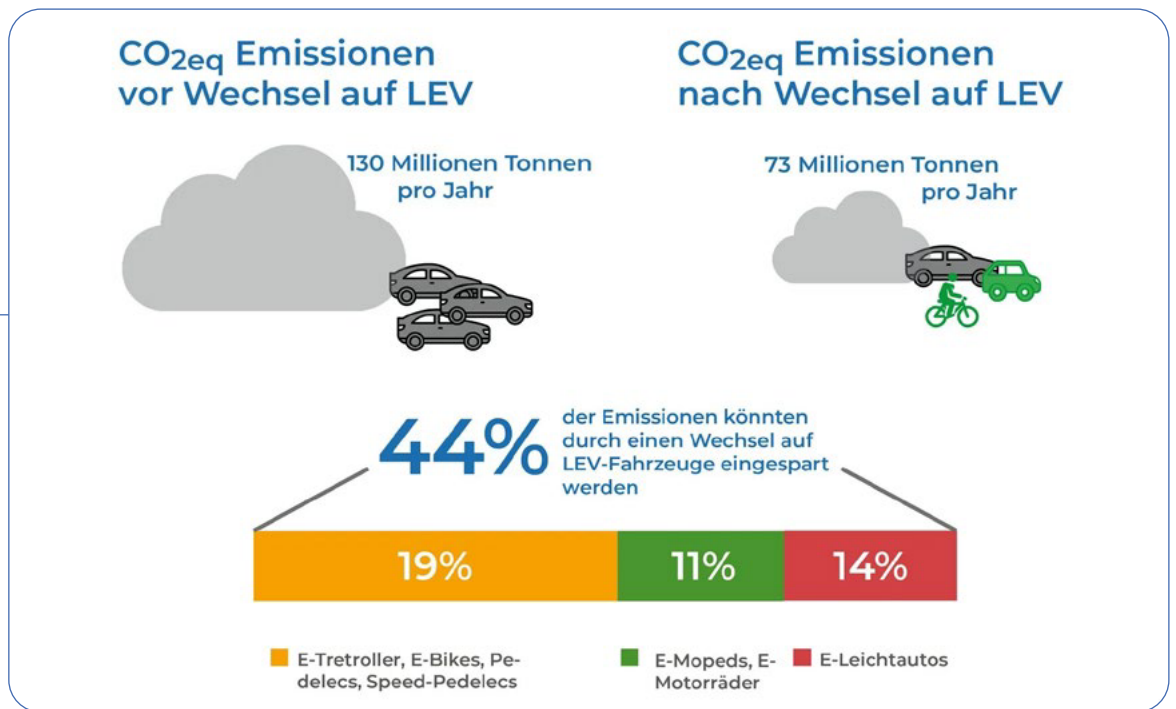
Genau an diesem Punkt sind elektrische Leichtfahrzeuge, kurz LEV (Light Electric Vehicle), eine ausgezeichnete Lösung.

Mit geringem Energie- und Flächenverbrauch decken sie den Bedarf der individuellen Fortbewegung umweltfreundlich und kostengünstig ab. Auch in der City-Logistik, auf der sogenannten „Letzten Meile“, sind für Kurierdienste und anderen Serviceunternehmen die kleinen LEV eine erstklassige, ressourcensparende Lösung.

Elektrische Leichtfahrzeuge benötigen zudem keine gesonderte Ladeinfrastruktur und können über herkömmliche Wechselstromsteckdosen sowie über Wechselakkus leicht geladen werden.

Das DLR hat für den Umstieg auf elektrische Leichtmobilität bei Strecken unter 20 km im Fahrzeugmix ein Einsparpotential von 57 Millionen Tonnen CO₂eq jährlich errechnet. Das entspricht 44% der Verkehrsemissionen und

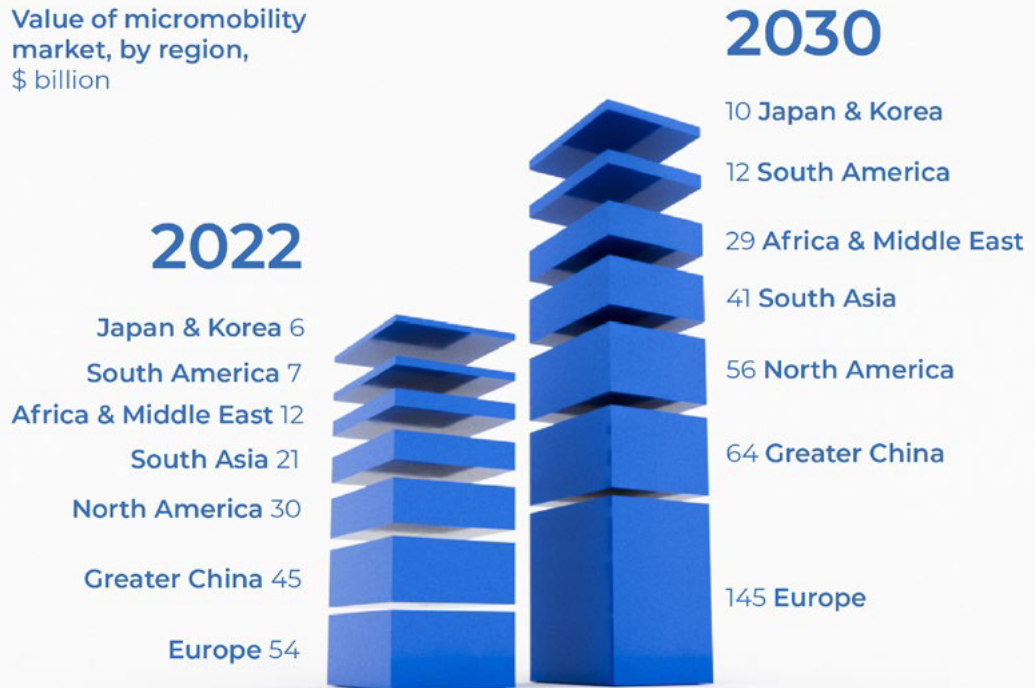
ist in Hinblick auf die Sektorenzielerreichung ein immenses Potential, welches angesichts des Klimawandels unbedingt genutzt werden muss.



Quelle: DLR Studie 2022

Um die LEVs am Markt zu etablieren, müssen sowohl verkehrspolitische als auch infrastrukturelle Maßnahmen getroffen werden, denn nur so wird die Akzeptanz und Nachfrage der Verbraucher steigen, mit dem Resultat von umfangreichen CO₂- und Ressourceneinsparungen, lebenswerteren Städten und einem sozial gerechteren Verkehr.

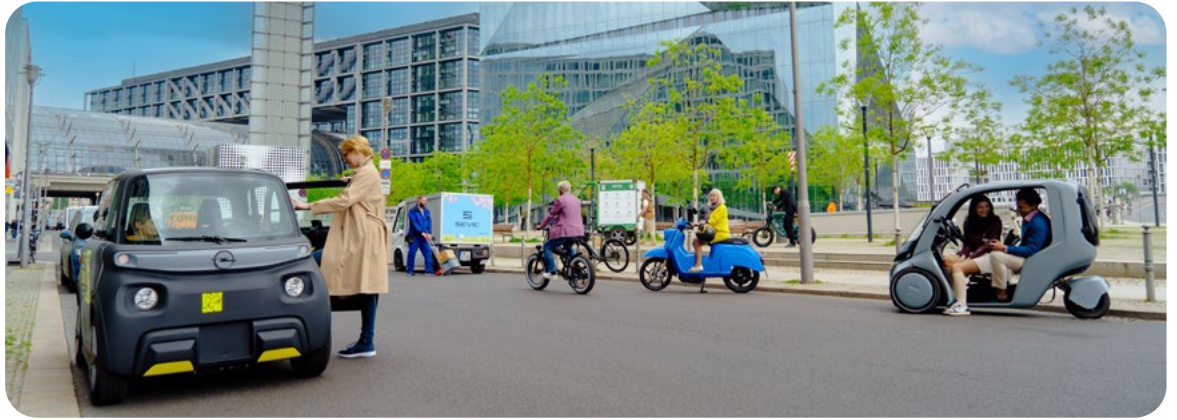
Value of micromobility market, by region, \$ billion



Quelle: McKinsey Analysis

„The global micromobility market is expected to reach a value of about \$360 billion by 2030.“

Darüber hinaus stellt die LEV-Branche einen zukunftsorientierten Wirtschaftszweig mit einem von McKinsey ausgewiesenen Marktpotential von 360 Milliarden US-Dollar bis 2030 dar. Im Jahr 2022 waren es bereits 175 Milliarden US-Dollar.



Individuelle und sichere Fortbewegung für Jedermann

Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen dienen, wobei den energieeffizienten, ressourcen- und klimaschonenden Fortbewegungsarten die Zukunft gehören muss. Um die Umweltziele des Klimaschutzabkommens aus Paris einhalten zu können, müssen alle motorisierten Verkehrsmittel künftig klimaneutral angetrieben werden.

Dabei gilt es die verschiedenen Grundvoraussetzungen bezüglich Alter, Gesundheit und Einkommen zu berücksichtigen. Nicht jeder kann sich einen Pkw leisten und nicht jeder ist in der Lage Fahrrad zu fahren.

Die elektrische Leichtmobilität bietet für jeden Lösungen. Daher gilt es nicht nur Fahrradinfrastruktur auszubauen, sondern weiter und offener zu denken und eine LEV-Infrastruktur zu etablieren, die alle LEV, inklusive der Radfahrer berücksichtigt, und diesen Mobilitätsformen eine höhere Sichtbarkeit gibt.

Mit der Zielsetzung die Verkehrswende mit LEV voranzutreiben haben sich das LEVi Innovationcluster, der Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e.V. und der Bundesverband Strom-Mobilität (bsm) zusammengeschlossen und folgende Forderungen formuliert:



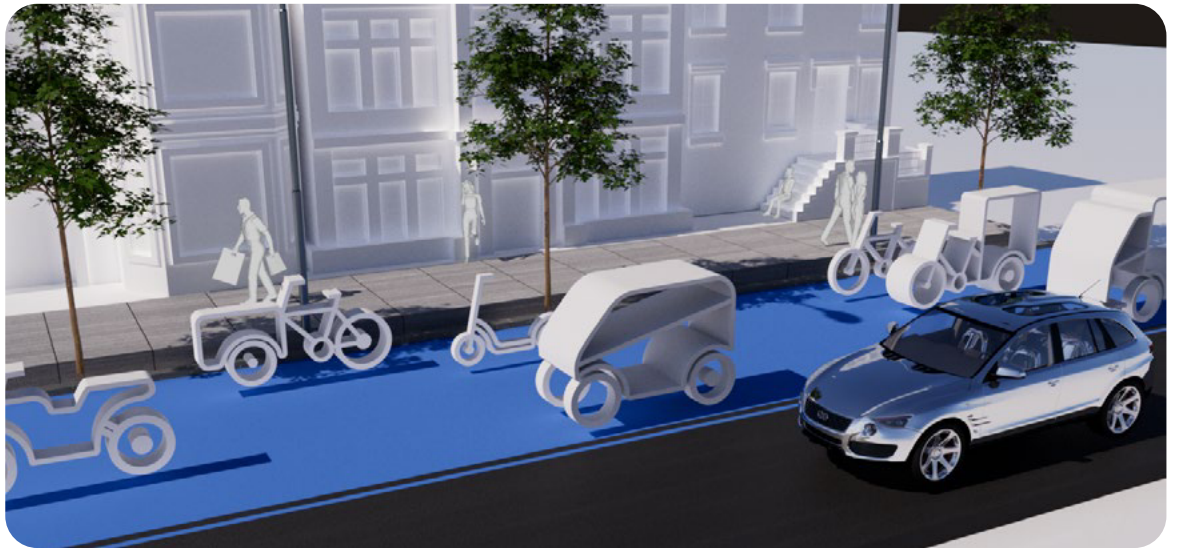
Forderungen



01	Eigene LEV-Fahrspuren für alle Fahrzeuge bis Fahrzeugklasse L7e
02	Kostenfreie exklusive Stellflächen für LEV durch Pkw-Parkplatzumwidmung
03	Innerstädtische LEV-Zonen
04	Flächenbereitstellung für die Installation von Micro-Hubs
05	Finanzielle Vergünstigungen für LEVs
06	LEV-Bundesbeauftragter, LEV-Fond und LEV-Mobilitätshäuser
07	LEV in der Mobilitätsbildung und Angebote von Fahrsicherheitstrainings
08	Legalisierung von LEVs ohne Lenkstange mit XS-Führerschein
09	Anpassung des AI und Mofa Führerscheins
10	Anheben der Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h auf 55 km/h bei L1e, L2e und L6e

01

Eigene LEV-Fahrspuren für alle Fahrzeuge bis Fahrzeugklasse L7e



Für den innerstädtischen Verkehr fordern wir daher die Umwidmung einer dann ehemaligen Pkw-Fahrspur für den LEV-Verkehr, die angefangen vom Monowheel, über den eKickscooter, das Fahrrad, den Senioren-Roller, das eMoped bis hin zum Leichtauto und Leicht-Lkw mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 45 km/h genutzt werden kann.

Dies würde zum einen die Verkehrssicherheit der Fahrer erhöhen, zum anderen Anreize für die Nutzung von LEV schaffen.

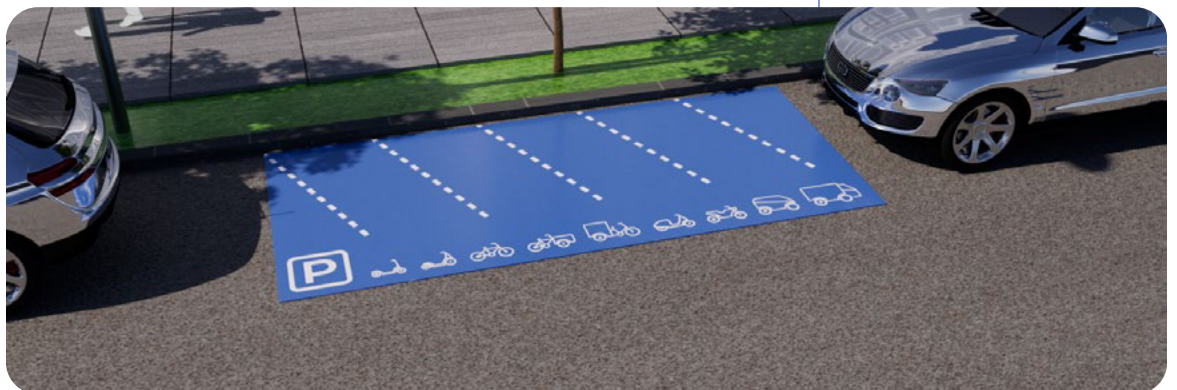
Kostenfreie, exklusive Stellflächen für LEV

Zu Recht beklagen sich Fußgänger über willkürlich auf dem Bürgersteig abgestellte Fahrzeuge, wie Sharing-Kickscooter, -Fahrräder, große Lastenräder, Motorräder, etc. Diese negativ belastete Debatte muss endlich beendet werden.

Deshalb fordern wir, dass in den Innenstädten im maximalen Abstand von 100 m zueinander mindestens ein Pkw-Parkplatz zur kostenfreien LEV-Abstellfläche umgewandelt wird, auch in Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung.

E-Leichtfahrzeuge sind kleiner und schmaler. Auf einem durchschnittlichen Pkw-Stellplatz (2,50 x 5,00 m) können deutlich mehr Leichtfahrzeuge abgestellt werden.

Die Akzeptanz und der Anreiz auf ein ressourcenschonendes elektrisches Leichtfahrzeug umzusteigen wird mit kostenfreien Abstellmöglichkeiten enorm wachsen, ist sozial gerecht und bringt die Verkehrswende voran.



Innerstädtische

LEV-Zonen

Barcelona hat es vorgemacht und ist ein Vorbild für viele europäische Städte, die das innerstädtische Klima nachhaltig verbessern wollen. Bei den Superblocks in Barcelona handelt es sich um verkehrsberuhigte Kieze mit höherer Lebensqualität.

Um die Städte von Staus und Parkplatzchaos zu befreien, die CO₂-Belastung nachhaltig zu reduzieren und die Einkaufs- und Flaniermeilen attraktiver zu gestalten, fordern wir die Einführung von LEV-Zonen, wo nur noch elektrische Leichtfahrzeuge, der elektrifizierte Lieferverkehr und der ÖPNV zugelassen sind.



Entwurf: Leichtmobil-Superblock von Sarah Westphal (Doktorandin DLR)

Je nach Größe der ausgewiesenen Zonen birgt diese Maßnahme großes Potenzial auf ressourcenschonende elektrische Leichtfahrzeuge umzusteigen. Für einen sicheren und CO₂-ärmeren Verkehr.

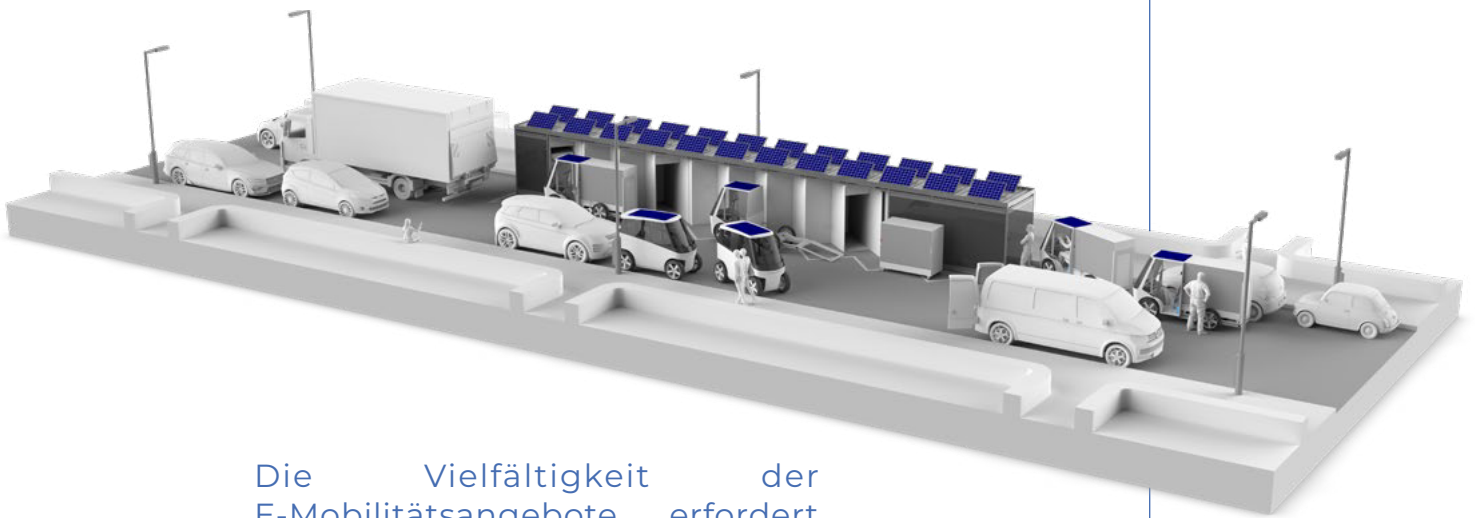
Deshalb fordern wir auch für Deutschland LEV-Zonen, mit Vorrang für Fußgänger, Fahrradfahrer und LEV sowie mit sinnvoller Geschwindigkeitsbegrenzung.

So bekommen wir in den Innenstädten Oasen der Ruhe und des sozialen Austausches zurück, die der Pkw uns vor langer Zeit genommen hat!

04

Flächenbereitstellung für die Installation

Micro-Hubs



Die Vielfalt der E-Mobilitätsangebote erfordert eine Anpassung der urbanen Verkehrsstruktur. Insbesondere bei der „Letzten Meile“, dem letzten Liefertransportweg zum Endkunden, ist eine neue nachhaltige Mobilitätslösung erforderlich.

Damit diese auch funktioniert, bedarf es einer Neustrukturierung der Logistik. Die Errichtung sogenannter Micro-Hubs verschaffen Unternehmen die Möglichkeit, die Waren an zentralen Sammelstellen zu bündeln und von dort aus schnell, effizient und klimaschonend zum Endkunden weiter zu transportieren.

Für die Warenverteilung von Lkw auf elektrische Leichtfahrzeuge, wie z. B. E-Schwerlastenrädern oder auch E-Leicht-Lkw, müssen Verkehrsflächen für die Installation von Micro-Hubs seitens der Städte und Kommunen bereitgestellt werden.

Nur so kann eine effiziente Umverteilung erfolgen und die Innenstädte weitestgehend von Schwerlastenverkehr freigehalten werden.

Finanzielle

Vergünstigungen & Anreize

Die Gleichstellung von LEV mit den restlichen Mobilitätsangeboten, wie dem Pkw, muss sich auch in den rechtlichen Aspekten widerspiegeln.

Das Emissionseinsparpotenzial von LEV ist um ein Vielfaches höher als bei herkömmlichen Pkw, der Platzbedarf ebenfalls reduziert und die Ressourcen- und Energieeffizienz ist erheblich besser. In der Schlussfolgerung müssen die finanziellen Anreize für LEV mit denen der E-Pkw mindestens gleichgestellt, im Sinne der Klimaziele eigentlich sogar bessergestellt, werden.

Es gibt keinen überzeugenden rationalen Grund warum das CO₂-Einsparpotential beim E-Auto durch finanzielle Anreize und steuerliche Vergünstigungen honoriert wird, Leichtfahrzeuge aber trotz Protest von dieser Regelung ausgenommen wurden.

Damit werden die klimafreundlichen LEV für neue Käuferschichten attraktiver und rücken auch bei Industrie und Gewerbe stärker in den Fokus.

LEV-

Bundesbeauftragter, Fond und Mobilitätszentren

Um die elektrische Leichtmobilität zu fördern und sichtbar zu machen, fordern wir einen **Bundesbeauftragten**, der sich auf höchster Ebene für die elektrische Leichtmobilität einsetzt.

Darüber hinaus fordern wir einen gesonderten **LEV-Fond** für die finanzielle Unterstützung der Entwicklung und Umsetzung neuer Fahrzeugkonzepte sowie frische Ansätze für eine attraktive LEV-Infrastruktur in Stadt und Land.



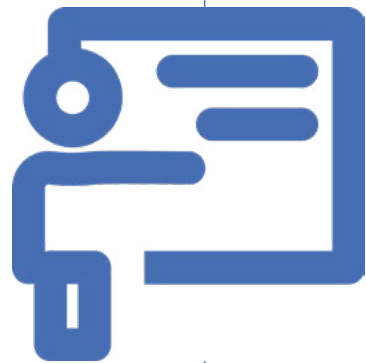
Um die Vielfalt der Leichtmobilität durch Informationen und Testfahrten erlebbar zu machen, fordern wir die Einrichtung von **LEV-Mobilitätszentren**.

07

LEV in der **Mobilitätsbildung** und Angebote für Fahrsicherheits- trainings

Um die Sicherheit im Straßenverkehr aller zu erhöhen, fordern wir das flächendeckende Anbieten von Fahrsicherheitstrainings und das Thematisieren von LEV als wichtigen Bestandteil in der Mobilitätsbildung in den Schulen.

So soll im geschützten Rahmen, z. B. auf den Schulhöfen und den Flächen der Jugendverkehrsschulen, nicht nur das Fahrradfahren, sondern beispielsweise auch das sichere Steuern eines eKickscooters geübt werden können. Ergänzt durch Angebote bspw. für (Schwer-)Lastenräder inklusive einer Fortbildung zur Ladungssicherung.



Anpassung der **Vorschriften** für elektrische Leichtfahrzeuge

Die Mobilität befindet sich mit der Elektrifizierung in einem rasanten Wandel und mit den neuen Technologien und Fahrzeuglösungen müssen auch die Zulassungsvorschriften angepasst werden.

Die aktuelle rechtliche Regulierung von LEV ist sehr unverständlich: Während Schwerlastenräder mit einer Zuladung von über 500 kg ohne jegliches Mindestalter und Fahrprüfung gesteuert werden dürfen, sind Fahrzeuge wie das Monowheel auf öffentlichen Straßen verboten.



Deswegen fordern wir das grundsätzliche Überdenken der Regularien, die entscheiden welche LEV wo am Verkehr, mit welcher Geschwindigkeit und von wem gesteuert, teilnehmen dürfen.

Bezüglich der Geschwindigkeit fordern wir das Anheben der Geschwindigkeitsbegrenzung aller LEV auf 25 km/h, um auch auf der LEV-Spur oder dem Fahrradweg eine ähnliche Geschwindigkeit zwischen allen dort verkehrenden Fahrzeugen zu ermöglichen.

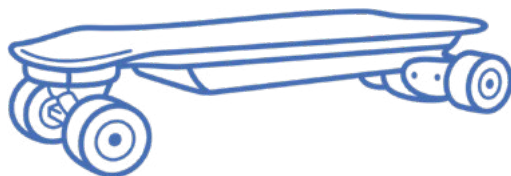
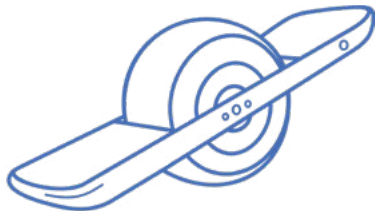
8.1 Legalisierung von LEV ohne Lenkstange – mit XS Führerschein



Es mag richtig sein, dass nicht jeder ein LEV ohne Lenkstange verkehrssicher steuern kann. Anstatt diese Fahrzeuggattung komplett zu verbieten, fordern wir das Fahren nach dem Erlangen eines XS-Führerscheins zu erlauben.

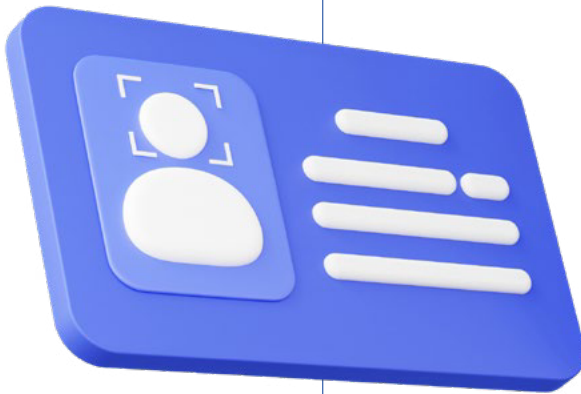
Darüber hinaus fordern wir die Pflicht für eine entsprechende Versicherung inklusive Kennzeichen, das Tragen eines Rück- und Frontlichts am Körper (z.B. im Helm integriert) sowie einer Klingel am Handgelenk.

Die XS-Fahrprüfung, die durch einen standardisierten Testparcours das verkehrssichere Steuern prüft, kann unbürokratisch z.B. durch akkreditierte LEV-Hersteller, Verkehrsverbände, in Schulen, Verkehrskindergärten oder durch die Polizei erfolgen.



8.2 Anpassung des AI und Mofa- Führerscheins

Im Falle des Führerscheins AI ist es unverständlich, warum aktuell nach einer vollwertigen Fahrausbildung zwar ein Zweirad mit 11 kW Leistung und oft über 100 km/h Höchstgeschwindigkeit gefahren werden kann, - aber kein L7e-Leichtfahrzeug gesteuert werden darf.



Hier fordern wir die Ausweitung auf vierrädrige Kraftfahrzeuge mit maximal 11 kW Leistung.

Außerdem fordern wir, dass baugleich verfügbare Fahrzeuge mit und ohne Sitz in ersterem Fall keinen Mofa-Führerschein mehr voraussetzen.



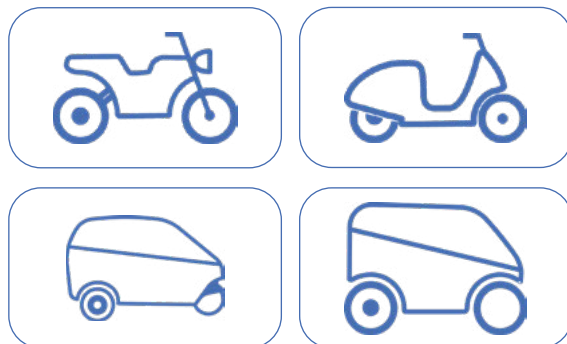
Da hiervon z.B. auch viele Seniorenfahrzeuge betroffen sind.

Diese und ähnliche Fahrzeuge sollten Führerscheinfrei, ohne Helmpflicht und für die Nutzung von Fahrradwegen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h freigegeben werden.

55
km/h

8.3 Anheben der Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h auf 55 km/h bei L1e, L2e und L6e

Darüber hinaus zeigt die tägliche Erfahrung, dass Fahrzeuge, die auf 45 km/h begrenzt sind, von vielen als Verkehrshindernis und damit als weniger sicher wahrgenommen werden.



Da offenkundig auch auf Strecken mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h in manchen Situationen schneller gefahren werden muss, fordern wir das Anheben der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h auf 55 km/h für die Fahrzeugklassen L1e, L2e und L6e.