



HESSISCHER LANDTAG

01. 07. 2024

Kleine Anfrage

Katy Walther (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 28.05.2024**Tesla Cybertruck auf hessischen Straßen****und**

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragestellerin:

Nach dem Auslieferungsstart des Cybertrucks in den USA gibt es Bedenken, dass das Modell mittelfristig in Deutschland verkauft wird und dann auch auf hessischen Straßen unterwegs sein könnte. Der Cybertruck übertrifft mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über vier Tonnen und einer Länge von fast sechs Metern teilweise die Maße eines Großtransporters (3,5 t), und droht mit diesen Dimensionen den Mangel an Stadtraum und Parkplätzen in Hessen weiter zu verschärfen. Zudem wird der schwere und hochmotorisierte Cybertruck mit einer weitgehend steifen Stahlhaut mit scharfen Kanten ausgeliefert, welche nach den Angaben des Herstellers den Zweck verfolgen, andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Konfliktfall einzuschüchtern und zu gefährden („If you're ever in an argument with another car, you will win“). Daraus und aus Crashtests lässt sich ableiten, dass der Cybertruck eine immense Gefahr für andere Autofahrerinnen und Autofahrer, Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger darstellt, der es u. a. nach Festlegung der Vision Zero im Hessischen Nahmobilitätsgesetz zu begegnen gilt.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Der Tesla Cybertruck verfügt weder über eine Zulassung für den öffentlichen Verkehrsraum in Europa noch wurde eine Zulassung durch den Hersteller zum europäischen Markt bisher beantragt.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1 Wie beurteilt die Landesregierung die Chancen, dass Tesla eine Zulassung des Cybertrucks in Deutschland erreicht?

Ob der Cybertruck eine Typgenehmigung erhalten könnte, dazu kann die Landesregierung keine Aussage treffen. Zuständige nationale Genehmigungsbehörde ist das Kraftfahrt-Bundesamt.

Frage 2 Wie schätzt die Landesregierung die Folgen einer Zulassung des Cybertrucks für die Verkehrssicherheit und die VisionZero in Hessen ein?

Aufgrund des Gewichts (3.104 kg) und der Ausmaße (5,682 m Länge, 2,413 m Breite, 1,79 m Höhe) sowie des harten Außenskeletts des Cybertrucks dürfte sich im Vergleich zu einem normalen Personenkraftwagen die Schwere der Unfallfolgen bei einer Kollision mit einem anderen Verkehrsteilnehmenden deutlich erhöhen. Ob der Cybertruck den hohen europäischen und nationalen Verkehrssicherheitsanforderungen entspricht, bliebe dem Zulassungsverfahren vorbehalten.

Frage 3 Wie bewertet die Landesregierung die Folgen einer Erhöhung der Obergrenze zum Führen von Fahrzeugen mit dem Führerschein der Klasse B auf 4,25 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, wie sie aktuell auf europäischer Ebene diskutiert wird?

Frage 4 Würde diese Erhöhung aus ihrer Sicht die Normalisierung extrem großer und schwerer Pkw wie z. B. des Cybertrucks begünstigen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Schon nach aktueller Rechtslage dürfen Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (Strom, Wasserstoff, Erdgas, Flüssiggas, mechanische Energie aus bordeigenen Speichern/Quellen) mit einer zu-

lässigen Gesamtmasse von bis zu 4.250 kg unter bestimmten Voraussetzungen mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B (sogenannter „Pkw-Führerschein“) geführt werden. Gemäß § 6 Abs. 3b der Fahrerlaubnis-Verordnung berechtigt die Fahrerlaubnisklasse B im Inland nach zweijährigem Besitz auch zum Führen alternativ angetriebener Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit einer Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg, jedoch nicht mehr als 4.250 kg, wenn die 3.500 kg überschreitende Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems geschuldet und die Ladekapazität gegenüber Fahrzeugen mit herkömmlichen Antrieben nicht erhöht ist. Hintergrund ist der Umstand, dass elektrisch angetriebene oder mit Gas betriebene Fahrzeuge, für die eigentlich aufgrund ihrer Fahrzeugkonstruktion eine Fahrerlaubnis der Klasse B ausreichend wäre, immer häufiger aufgrund des im Vergleich zu herkömmlichen Antrieben höheren Gewichts infolge der zusätzlichen Batterien bzw. Gastanks die Gewichtsgrenze von 3.500 kg überschreiten und die Fahrzeuge demzufolge nur mit einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 („kleiner Lkw-Führerschein“) geführt werden dürften.

Eine Anhebung der Gewichtsgrenze der Fahrerlaubnisklasse B ist nicht Gegenstand der Diskussion auf EU-Ebene. Nach dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine neue Richtlinie über den Führerschein vom 01.03.2023 soll die Fahrerlaubnisklasse B weiterhin zwei Jahre nach ihrer erstmaligen Erteilung auch für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb mit einer zulässigen Gesamtmasse von maximal 4.250 kg gelten. Die Regelung wäre also nicht neu, sondern soll lediglich vereinfacht werden, indem die (kaum praxistauglichen) Beschränkungen auf die Güterbeförderung und auf Fahrzeuge, bei denen das höhere Gewicht nur durch den Alternativantrieb verursacht wurde, wegfallen. Die Beratungen über die Neufassung der EU-Führerscheinrichtlinie sollen nach der diesjährigen Sommerpause mit den Trilogverhandlungen wiederaufgenommen werden. Näheres ist der Landesregierung nicht bekannt.

An Spekulationen über mögliche Folgen einer etwaigen Änderung der Regelung zugunsten alternativ angetriebener Fahrzeuge beteiligt die Landesregierung sich nicht.

Frage 5 Wie schätzt die Landesregierung die Folgen einer Normalisierung von extrem großen und schweren privaten Pkw wie dem Cybertruck für die Verfügbarkeit von Parkplätzen in Hessen ein?

Frage 6 Müssten für derlei Fahrzeuge die Normgrößen für Parkplätze verändert werden?

Frage 7 Wann fand die letzte Änderung des „Normautos“ durch die Forschungsanstalt für Straßen und Verkehrswesen e. V. (FGSV) statt und was waren die Gründe?

Die Fragen 5 bis 7 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Extrem lange und breite Fahrzeuge, die mit den Maßen der vorhandenen Parkplätze nicht harmonieren, erschweren das Parken für die Allgemeinheit.

Die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“, Ausgabe 2023 (EAR 23) stellen das einschlägige technische Regelwerk für die Parkraumplanung sowie die Parkflächengeometrie und Abmessungen und die Anordnung sowie Gestaltung von Parkflächen und deren betriebliche Anforderungen dar. Für eine standardisierte Dimensionierung fahrgeometrischer Bewegungsräume und Abstellflächen werden Bemessungsfahrzeuge definiert. Für Personenkraftwagen wird in den EAR 23 eine Bemessungslänge von 4,88 m sowie eine Bemessungsbreite von 1,89 m (ohne Außenspiegel; mit Außenspiegel Breite von 2,13 m) sowie eine Bemessungshöhe von 2,00m zugrunde gelegt.

Die Voraussage des Regelwerks der „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“, Ausgabe 2005 (EAR 05) ging von einem Bemessungsfahrzeug von 4,74 m Länge, 1,76 m Breite ohne Außenspiegel, eine Breite mit Außenspiegeln war nicht angegeben und 1,51 m Höhe aus.

In dem Regelwerk wird das Bemessungsfahrzeug nach statistischen Erhebungen bestimmt. Dabei wird die Größe eines Fahrzeugs zu Grunde gelegt, die 85 % der Fahrzeuge erreichen. Damit wird einerseits gewährleistet, dass die Anlagen für den ruhenden Verkehr durch die weit überwiegende Zahl an Fahrzeugen benutzt werden können, ohne gleichzeitig die Anlagen nach seltenen Maximalfahrzeugen zu bemessen.

Frage 8 Wie schätzt die Landesregierung die Folgen einer Normalisierung von extrem großen und schweren privaten Pkw wie dem Cybertruck für den Verschleiß hessischer Straßeninfrastruktur ein?

Die Straßen des überörtlichen Straßennetzes in Hessen sind für die Benutzung von Schwerverkehr (Lkw, Busse etc.) ausgelegt. Ein zusätzlicher Verschleiß der Straßen durch eine geringe Anzahl schwerer Pkw bzw. leichter Transporter wird nicht messbar sein.

Frage 9 Wären ein Einzelimport des Cybertrucks und eine Straßenzulassung, auch über europäische Drittstaaten und mit Einzelmodifikationen, bereits heute denkbar?

Da der Cybertruck nicht zu einem genehmigten Typ gehört, könnten Personen, die ihn zum deutschen Straßenverkehr zulassen möchten, eine nationale EU-Einzelgenehmigung beantragen. Mit dieser wird bestätigt, dass das Fahrzeug den geltenden Vorschriften entspricht.

Die Erteilung einer nationalen EU-Einzelgenehmigung erfolgt auf Basis eines durch den Antragsteller beauftragten Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr oder eines Technischen Dienstes, der für die Begutachtung von Gesamtfahrzeugen benannt ist.

Der Landesregierung ist kein solches Sachverständigengutachten bekannt. Fahrzeugtechnische Daten zum Cybertruck liegen lediglich aufgrund der Eigendarstellung von Tesla auf seiner Homepage vor. Der Landesregierung ist es nicht möglich, auf Grundlage dieser spärlichen Informationen eine belastbare Aussage zur Zulassungsfähigkeit des Cybertrucks mittels einer nationalen EU-Einzelgenehmigung zu treffen.

Frage 10 Was kann und wird die Landesregierung unternehmen, um schwächere Verkehrsteilnehmer vor diesen Entwicklungen zu schützen und die Vision Zero voranzutreiben?

Die hier in Rede stehende Verkehrssicherheitsproblematik lässt sich primär über die europaweit harmonisierten zulassungsbezogenen Anforderungen lösen. Die Europäische Kommission hat verschiedene Maßnahmen auf den Weg gebracht, um die Zahl der Verkehrstoten in der EU nahe Null zu bringen. Beispielhaft sei die EU-Verordnung Nr. 2019/2144 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern genannt.

Die verhaltensbezogenen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung für Personenkraftwagen gelten unabhängig von Gewicht und Ausmaßen dieser Fahrzeuge. Deren Einhaltung bedarf einer sachgerechten Verkehrsüberwachung.

Wiesbaden, 17. Juni 2024

Kaweh Mansoori