

TOP 6

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	05.09.2022	öffentlich

Vorlage der Verwaltung

E-Scooter-Problematik – Lösungsansätze

Vorlage Nr.: 20225334

ANTRAG

Der BGA nimmt den Zwischenbericht zum Sachstand und den möglichen Lösungsansätzen für die E-Scooter-Problematik zur Kenntnis.

Die Verwaltung soll in Abstimmung mit der Stadt Mannheim und dem VRN unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen die Lösungsansätze weiter konkretisieren.

1. Aktuelle Situation

In Ludwigshafen sind derzeit vier Anbieter von E-Scooter-Vermietsystemen vorhanden. Die Anzahl der täglich verfügbaren zu vermietenden E-Tretroller variiert in Abhängigkeit von Wetter, Jahreszeit, Ladezustand usw., d.h. es steht immer eine etwas unterschiedliche Anzahl zur Verfügung. Zudem betrachten einzelne Anbieter die Städte Mannheim und Ludwigshafen als ein Bedienegebiet und geben die Anzahl der E-Tretroller als Summe für beide Städte an, so dass der Wert für LU allein abgeschätzt werden muss. Insgesamt kann man aber davon ausgehen, dass im Stadtgebiet Ludwigshafen ca. 800-900 E-Tretroller täglich zur Verfügung stehen.

Die derzeitige Konzeption basiert neben den Vorgaben aus der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung auf einer freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung, in der gewisse Rechte und Pflichten definiert sind und gewisse Qualitäten gesichert werden sollen. Hier ist beispielsweise geregelt, wie viele Fahrzeuge im Innenstadtbereich angeboten werden dürfen, was beim Abstellen der Fahrzeuge zu beachten ist und in welchen Bereichen keine Fahrzeuge abgestellt („Verbotzonen“) werden dürfen.

In der Praxis sind zwei hauptsächliche Problemfelder zu beobachten:

- Zum einen werden die Vorgaben der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung hinsichtlich des Fahrens nicht beachtet wie z.B. das Fahren auf Gehwegen, Fahren unter Alkohol oder Fahren mit mehr als einer Person. Diese Verstöße können von der Polizei im Rahmen deren personeller Möglichkeiten kontrolliert und auch entsprechend geahndet werden.
- Zum anderen werden die Fahrzeuge durch die Nutzer behindernd im öffentlichen Raum abgestellt. Die Anbieter selbst stellen ihre Fahrzeuge in der Regel vereinbarungsgemäß ab. Dazu kommt, dass die Fahrzeuge durch unbeteiligte Dritte willkürlich umgestellt oder umgeworfen werden. Dieser Vandalismus kann auch mit modifizierten Konzepten nicht verhindert werden.

Beim unsachgemäßen Abstellen der Fahrzeuge durch die Nutzer sind die Regelungsmöglichkeiten der Verwaltung derzeit eher gering. Falsch abgestellte E-Tretroller werden von der Verkehrsüberwachung im Rahmen von Kontrollgängen bei der Parkraumüberwachung im Einzelfall beiseitegestellt (z.B. ein auf dem Gehweg liegender E-Tretroller wird an die Hauswand gestellt). An dieser Stelle muss aber darauf hingewiesen werden, dass ein beiseitegestellter E-Tretroller unter Umständen immer noch ein Hindernis im öffentlichen Verkehrsraum darstellt, von dem eine Gefahr ausgehen kann. Ansonsten werden bei der Verwaltung entweder eigeninitiativ Mängel oder eingehende Bürgerbeschwerden an die Betreiber weiterge-

geben mit der Aufforderung, das Problem umgehend zu lösen. Die Betreiber kommen in der Regel diesen Aufforderungen nach. Auch der einzelne Bürger kann sich direkt bei den Betreibern melden und Mängel nennen. Kontaktdaten sind direkt am E-Tretroller vorhanden oder auf den städtischen Internetseiten zu finden.

Grundsätzlich besteht zwischen Verwaltung und Betreibern ein gutes Verhältnis und die Anbieter halten sich auch weitgehend an die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung. Es ist dabei hinsichtlich einer positiven Selbstdarstellung der Anbieter auch dort ein starkes Interesse vorhanden, Probleme zu vermeiden bzw. zu lösen. Die Betreiber weisen ihre Nutzer immer wieder – auch durch verschiedene Kampagnen - auf den rechtmäßigen Gebrauch der E-Tretroller hin, können aber ein Fehlverhalten der Nutzer selbst auch nicht verhindern und auch nicht ahnden. Denn im Gegensatz z.B. zu Kfz können E-Tretroller nach korrektem Abstellen von Dritten noch geringfügig bewegt werden.

2. Aktuelle Trends

Derzeit zeichnen sich verschiedene Entwicklungen hinsichtlich der Vermietsysteme ab. Einerseits ist dies ein vermehrter Wettbewerb bzw. Konkurrenzkampf zwischen den verschiedenen Anbietern. Andererseits findet derzeit bundesweit eine Diskussion um die rechtliche Genehmigungsgrundlage (Gemeingebrauch, Sondernutzung, Ausschreibung) und hinsichtlich der Vorgaben der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (Helmpflicht, Geofencing zur Geschwindigkeitsdrosselung) statt.

In Bezug auf Änderungen der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung wurden bereits über die kommunalen Spitzenverbände und andere Bundesvereinigungen entsprechende Forderungen an den Bundesgesetzgeber artikuliert. Die Stadt Ludwigshafen hat hierzu einen entsprechenden Unterstützerbrief an den Deutschen Städtetag und die Bundes- und Landtagsabgeordneten verfasst. Weitere Steuerungsmöglichkeiten der Stadt in Bezug auf die Bundesebene sind hier nicht möglich.

Hinsichtlich einer einheitlichen Vorgehensweise, zumindest innerhalb des Verbundgebietes des VRN, fanden im Januar 2022 Abstimmungsgespräche mit den Anbietern, dem Verkehrsverbund sowie den Städten Mannheim, Heidelberg, Ludwigshafen und Kaiserlautern statt. In diesen Gesprächen wurden mögliche Vorgehensweisen diskutiert. Verbundweites Ziel ist es, ein geordnetes Abstellen der E-Tretroller zu erreichen sowie entsprechende Sanktionsmöglichkeiten zu schaffen. Die mögliche Bandbreite ging dabei von einer gebührenpflichtigen Genehmigung als Sondernutzung bis hin zu einer Konzessionserteilung im Rahmen einer entsprechenden Ausschreibung. Auch sind verschiedene räumliche Unterscheidungen denkbar, sodass z.B. in verdichteten Innenstädten feste Abstellpositionen definiert werden, im städtischen Randbereich aber darauf verzichtet werden kann. Aufgrund der unterschiedlichen Rechtsprechungen in verschiedenen Bundesländern und fehlender einheitlicher Rahmenvorgaben ist eine kurzfristige Lösung aber nicht absehbar.

Aufgrund fehlender allgemeingültiger Handlungsempfehlungen für die Städte hinsichtlich des

Umgangs mit den E-Scooter-Vermietsystemen wird derzeit vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) eine breit angelegte bundesweite Untersuchung mit genau diesem Ziel durchgeführt. Die Stadt Ludwigshafen nimmt hier an den entsprechenden Workshops teil. Der letzte Workshop dazu war im Juni 2022.

3. Lösungsansätze

Bundesweit gibt es im Wesentlichen drei unterschiedliche Lösungsansätze, die in Frage kommen könnten.

3.1. Gemeingebrauch mit freiwilliger Vereinbarung

Das Vermietsystem wird als Gemeingebrauch des öffentlich gewidmeten Straßenraums betrachtet, da hier der verkehrliche Zweck im Vordergrund steht. Eine freiwillige Vereinbarung regelt Rechte und Pflichten bzw. sichert gewisse Qualitäten.

Die Vorteile dieser Lösung sind eine gute und schnelle Umsetzbarkeit sowie eine entsprechende Flexibilität. In vielen Fällen funktioniert eine solche Vereinbarung. Auch in Ludwigshafen ist diese derzeit praktizierte Form grundsätzlich in Ordnung, gravierende Verkehrsfährdungen sind nicht bekannt, wenngleich in Einzelfällen durchaus die ein oder andere Situation zu Hindernissen und Gefahren führt.

Problem dabei ist, dass die vereinbarten Regelungen nur freiwillig getroffen wurden und keine rechtlich zwingende Sanktionen durchgesetzt werden können. Auch stoßen diese Regelungen an ihre Grenzen, wenn zu viele Anbieter im Stadtgebiet unterwegs sind. Eine zu erwartende Marktberingung unter den verschiedenen Anbietern ist aber zu erwarten und würde damit auch die Lage wieder entspannen.

3.2. Sondernutzung mit und ohne definierte Abstellflächen

Über eine kommunale Satzung kann das Vermietsystem als Sondernutzung deklariert und entsprechend behandelt werden. Dieses Vorgehen erzeugt eine entsprechende Erwartungshaltung bei Politik und Bürgern. Es ist aber eher eine politische Signalwirkung, da sich zunächst grundsätzlich nichts ändert. Denn eine Sondernutzung bewirkt nicht automatisch, dass die Fahrzeuge korrekt abgestellt werden. Die Kommune hätte – entsprechendes Personal vorausgesetzt - nur mehr Kontroll- und Steuerungsmaßnahmen und ggf. eine potentielle Einnahmequelle.

Demgegenüber steht ein hoher Personal- und Verwaltungsaufwand, um eine evtl. Satzungsregelung zu kontrollieren und durchzusetzen. Eine Satzung setzt Regelungen fest, die dann nicht flexibel anwendbar sind. Neben der straßenrechtlichen Sondernutzung ist eine zusätzliche freiwillige Qualitätsvereinbarung erforderlich, da eine Sondernutzung hierzu keine Angaben machen kann.

Ein geordnetes Ergebnis ist nur dann zu erzielen, wenn von einem stationsungebundenen System auf ein stationsgebundenes System gewechselt werden würde. Um den gewünschten Effekt für die „letzte Meile“ zu erreichen, wäre eine Vielzahl von Stationen erforderlich.

Nach Aussagen der Anbieter müssten zur Funktionsfähigkeit eines solchen stationsgebundenen System ca. alle 150 Meter eine Station eingerichtet werden. Auch wenn größere Abstände akzeptiert werden würden, sind solche zu Lasten der Stadt herzustellende feste Stationen aufgrund der vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums schwer zu finden. Solche Stationen sind daher nahezu ausschließlich nur einzurichten, indem auf öffentliche Kfz-Stellplätze verzichtet wird.

3.3. Ausschreibungen

Eine wirksame Methode könnte auch sein, Sharingsysteme für E-Tretroller auszuschreiben ähnlich wie die Ausschreibung für VRNnextbike. Mit einer Ausschreibung wären sehr gute Kontrollmöglichkeiten gegeben und zudem die Qualität der Anbieter gesichert. Es könnten auch individuelle Anforderungen einer Stadt berücksichtigt werden. Der Markt wäre zumindest für eine bestimmte Zeit aufgeteilt.

Problematisch ist, dass für die Umsetzung eines solchen Konzeptes ein sehr hoher Aufwand auf beiden Seiten erforderlich ist. So sind bei den Kommunen insbesondere die grundsätzlichen Anforderungen, die Qualitätsansprüche und auch die Abstellmöglichkeiten zu definieren und ausschreibekonform aufzubereiten. Durch diese Vorgaben ist das System insgesamt nicht flexibel.

Möglicherweise wäre eine gemeinsame Ausschreibung von Fahrrad- und E-Tretroller-System die beste Lösung. Im Verbundgebiet steht eine neue Ausschreibung für das Fahrradvermietssystem für die Zeit ab 2026 an.

Allerdings muss auch bei dieser Variante in der Folge das Abstellen der Roller durch eine öffentlich-rechtliche Gestattung oder Genehmigung im öffentlichen Verkehrsraum reguliert und überwacht werden.

3.4. Aktuelle Vorgehensweise

Derzeit zeichnet sich die nachfolgend beschriebene Vorgehensweise, zumindest in Nordrhein-Westfalen, als Lösungsweg ab:

Voraussetzung für den Umgang mit den E-Scootern ist dabei eine vom Stadtrat beschlossene „Scooter-Strategie“ bzw. „Mikromobilitätsstrategie“. Hierin können grundsätzliche Konzepte zu Rechtsgrundlage, Flottengrößen, Gebühren, Verbotszonen und Stationen definiert werden. Die Stationen entstehen in der Regel auf Flächen, die bisher zum Parken genutzt wer-

den, und stehen allen Anbietern von E-Scootern, ggf. aber auch Mietfahrrädern oder Miet-E-Rollern zur Verfügung.

Auf Basis dieser Strategie werden dann über eine Sondernutzungsrichtlinie die entsprechenden Auflagen und Bedingungen definiert. Parallel dazu werden über eine zusätzliche Qualitätsvereinbarung mit dem jeweiligen Anbieter die Kriterien geregelt, die nicht über das Straßenverkehrsrecht zu regeln sind wie z.B. Datenbereitstellung, arbeitsrechtliche Regelungen oder Umweltstandards.

4. Zusammenfassung

Eine Änderung des derzeitigen Konzeptes, egal in welche Richtung, ist nur mit erheblichem Aufwand (zeitlich, personell, finanziell) möglich. Dabei ist es ungewiss, ob die Neukonzeption denn rechtssicher und dauerhaft wirksam sein kann. Auch die Ausweisung von festen Station garantiert nicht das Ende des Problems. Denn am Beispiel des Kfz-Verkehrs zeigt sich, dass trotz definierter Abstellmöglichkeiten für Kfz es genügend Falschparker gibt. Auch das mutwillige Umwerfen der E-Scooter ist dadurch nicht zu verhindern.

Der Markt E-Tretroller-Vermietsystem unterliegt derzeit einem stetigen Wandel und Maßnahmen, die heute sinnvoll erscheinen, können morgen bereits überholt sein. Es gibt aktuelle Ansätze, Änderungen in der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung vorzunehmen. Helmpflicht oder die Realisierung von Geofencing wirken sich nicht unerheblich auf die Vermietsysteme aus.

Die Ergebnisse der genannten Difu-Studie zu Handlungsempfehlungen könnte dazu führen, praktische Lösungen aufzuzeigen und eine rechtssichere Lösung zu finden.

Im Verbundgebiet, zumindest mit der Stadt Mannheim, muss eine einheitliche Lösung gefunden werden. Hier ist eine Abstimmung mit den Nachbarkommunen erforderlich. Möglicherweise wäre es zielführend, in Zusammenhang mit der anstehenden Neuausschreibung des Fahrradvermietsystem ein gemeinsames System mit E-Tretrollern zu finden.