

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V1005/21</b> öffentlich	Referat	Referat III
	Amt	Referat für Recht, Sicherheit und Ordnung
	Kostenstelle (UA)	0231
	Amtsleiter/in	Müller, Dirk
	Telefon	3 05-14 00
	Telefax	3 05-14 09
E-Mail	rechtsreferat@ingolstadt.de	
Datum	05.11.2021	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungsergebnis
Ausschuss für Verwaltung, Personal und Recht	02.12.2021	Vorberatung	
Stadtrat	14.12.2021	Entscheidung	

### Beratungsgegenstand

E-Scooter im Straßenverkehr: Kooperationsvereinbarung mit E-Scooter-Anbietern  
(Referent: Herr Müller)

### Antrag:

1. Der Entwurf der Kooperationsvereinbarung gemäß Anlage wird mit einer Laufzeit bis 30.09.2022 bestätigt.
2. Nach Auswertung dieses Nutzungszeitraumes soll entschieden werden, ob und inwieweit schärfere Regulierungsmaßnahmen zu beschließen sind.

gez.

Dirk Müller  
Berufsmäßiger Stadtrat

## Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten:

ja

nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben		
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input type="checkbox"/> Anmeldung zum 20	Euro:

Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.

Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.

Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.

## Kurzvortrag:

### 1. Einleitung

Seit Inkrafttreten der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung – eKFV) am 15.06.2019 können Elektrotretroller, sogenannte E-Scooter am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 20 km/h; diese sogenannten Elektrokraftfahrzeuge müssen verkehrssicher sein, bremsen können, steuerbar sein und eine Beleuchtungsanlage aufweisen. Das Mindestalter für die Nutzung beträgt 14 Jahre (von manchen Anbietern eigeninitiativ auf 16 Jahre heraufgesetzt).

E-Scooter müssen Radwege, darunter auch gemeinsame Rad- und Fußwege, Fahrradstraßen oder Radfahrstreifen benutzen. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen, außerorts auch auf Seitenstreifen gefahren werden. E-Scooter müssen auch (für Fahrräder) nicht benutzungspflichtige Radwege zwingend befahren, dürfen also nicht wahlweise auf die Fahrbahn ausweichen. Gehwege und Fußgängerzonen dürfen nicht befahren werden. Es besteht eine Versicherungs- aber keine Zulassungspflicht; eine Helmpflicht besteht nicht (die Benutzung eines Helms wird jedoch allseitig empfohlen).

Nach derzeit überwiegend herrschender Meinung stellt der Einsatz von E-Scootern im Straßenverkehr einen Gemeingebrauch (Art. 14 Abs. 1 S. 1 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz – BayStrWG) dar und bedarf deshalb keiner Sondernutzungserlaubnis (Art. 18 BayStrWG). Im Rahmen des nicht stationsgebundenen „Free-Floating-Systems“ von E-Scootern wird die Straße zum Verkehr und nicht überwiegend zu anderen Zwecken außerhalb des verkehrlichen Widmungszwecks benutzt. Das Betreibermotiv der Fahrzeugvermietung ist straßenrechtlich nicht ausschlaggebend, da letztlich Verkehrsoptionen vermietet werden. Kurzum: Alles, was rollt oder parkt, gehört zum Gemeingebrauch, ist also erlaubnisfrei.

## 2. Anlass

Im Zeitpunkt der Zulassung im Juni 2019 pries der Bundesverkehrsminister die E-Scooter als echte Alternative zum Auto an: sie könnten vor allem für die „letzte Meile“, etwa von Bus oder Bahn nach Hause, zur Arbeit oder zur Hochschule genutzt werden. Inzwischen, zwei Jahre später, stellen das viele infrage. Ihr Image ist zwiespalten: für die einen sind sie klimafreundliches Fortbewegungsmittel mit Fahrspaß, für die anderen gelten sie als gefährlich und stehen überall im Weg herum. Tatsache ist allerdings, dass es immer wieder Beschwerden über kreuz und quer geparkte Scooter auf Gehwegen gibt; Behindertenvereine beklagen sie als gefährliche Stolperfallen; zudem seien sie oft dort unterwegs, wo sie nichts verloren haben, etwa auf Gehwegen und in Fußgängerzonen. Auffällig häufig verunglücken Fahrerinnen und Fahrer an Wochenenden und unter Alkoholeinfluss.

Zwar hatten die E-Scooter seinerzeit die allgemeine Zulassung für den Straßenverkehr erhalten; die gleichzeitige Schaffung eines Rechtsrahmens für eine Regulierung der Anbieter und des Abstellens der Flitzer wurde jedoch bis heute versäumt. Da die Kommunen grundsätzlich die Kanalisierungs- und Lenkungshoheit im öffentlichen (Verkehrs-)raum haben, besteht die klare Tendenz in Groß-, Mittel- und auch Kleinstädten, die Scooter-Nutzung stärker zu regulieren.

## 3. Aktuelle Lage

### a) Situation in Bayern

In den bayerischen Städten mit über 100.000 Einwohnern ergibt sich derzeit folgendes Bild:

Stadt	Einwohnerzahl Ende 2020	Anzahl der Anbieter	Anzahl der Roller (ca.)	Verhältnis Roller pro Einwohner
München	1.516.000	6	11.200	1 : 135
Nürnberg	515.000	4	3.850	1 : 134
Augsburg	299.000	3	1.500	1 : 199
Regensburg	152.000	2	300	1 : 506
<b>Ingolstadt</b>	<b>137.000</b>	<b>2</b>	<b>1.250</b>	<b>1 : 110</b>
Fürth	128.000	3	400	1 : 320
Würzburg	127.000	2	200	1 : 635
Erlangen	112.000	5	975	1 : 114

## b) Situation in Ingolstadt

Seit Ende Juli 2019 sind auch in Ingolstadt mehrere E-Scooter-Verleiher aktiv. Zunächst waren dies TIER und VOI, allerdings hat sich letzterer bereits im Frühjahr 2020 ohne nähere Angabe von Gründen bzw. Rückmeldung aus Ingolstadt wieder zurückgezogen. Im Sommer 2021 folgten die Anbieter BIRD und LIME. Aktuell hat BIRD zum 30.10.2021 ebenfalls die Geschäftstätigkeit in Ingolstadt wieder eingestellt, als Grund wurde eine nicht den Erwartungen entsprechende Geschäftsentwicklung angegeben.

Damit betreiben zurzeit zwei E-Scooter-Verleiher ihr Geschäft auch in Ingolstadt: TIER und LIME sind aktuell mit rund 1.300 Fahrzeugen präsent.

Wie unter Ziffer 1 bereits erwähnt, gelten Betrieb und Einsatz von E-Tretrollern nach derzeit herrschender Meinung als Gemeingebrauch. Daher gibt es auch kaum regulatorische Möglichkeiten seitens der Stadtverwaltung im Umgang mit den Anbietern (oder den sich ordnungsgemäß, also die Straßenverkehrsordnung beachtenden Nutzern).

Insbesondere das Parken der Fahrzeuge durch die E-Scooter-Nutzer nach Beendigung der Fahrt stellt sich hier jedoch als Problem dar, da die abgestellten E-Scooter nicht selten ein Hindernis auf Fuß- bzw. Radwegen sind. Gerade diese Problematik wird von den anderen Verkehrsteilnehmern und allen Bürgerinnen und Bürgern zu Recht sensibel wahrgenommen. Die Verantwortung hierfür ist allerdings kaum beim Verleiher und auch nicht in jedem Fall beim letzten Nutzer zu suchen.

Sonstige Regelverstöße (alkoholisierendes Fahren, Fahren zu zweit, Befahren von nicht freigegebenen Bereichen etc.) sind auch in Ingolstadt zu beobachten, wobei derartiges Fehlverhalten einzelner Nutzer auch gemäß den Feststellungen der Polizei zwar ein unbestreitbares Ärgernis, jedoch kein grundsätzliches Problem hinsichtlich der sog. Mikromobilität mit E-Scootern in Ingolstadt darstellt.

Die aktuelle Beschwerdelage ist mit durchschnittlich etwa drei Beschwerden pro Monat relativ übersichtlich, wobei eine nicht gemeldete Dunkelziffer berücksichtigt werden muss.

## c) Kooperationsvereinbarung

Wie bereits unter Ziffer 2 ausgeführt, gibt es in Deutschland zurzeit regulatorisch keine einheitlichen Vorgaben. In vielen Klein- und Mittelstädten sowie einigen Großstädten ist der Scooter-Verleiher-Markt im Prinzip frei („der Markt regelt das allein“). Regulierungen basieren nur auf freiwilligen Vereinbarungen, die Städte mit den Anbietern treffen. Die zunehmende Tendenz geht jedoch zu Sondernutzungserlaubnissen, zum Teil kombiniert mit öffentlich-rechtlichen Verträgen bis hin zu Ausschreibungsmodellen.

Die meisten Kommunen aber gehen bisher den Weg von Selbstverpflichtung und Kooperationsvereinbarung. Diese basieren allerdings sehr stark auf gegenseitigem Vertrauen und regelmäßiger Kommunikation. In Ingolstadt gibt es zwar auch immer wieder berechnete Beschwerden, aber im Großen und Ganzen keine negative Wahrnehmung der Scooter-Szene insgesamt. Über die Kooperationsvereinbarung gemäß Anlage soll daher in erster Linie eine zufriedenstellende Ordnung im Stadtbild erreicht werden. Die zunächst begrenzte Laufzeit bis September 2022 soll zeigen, ob das Modell der Kooperationsvereinbarung rechtlich auch standhält, wenn es zu Problemen kommt. Der Eindruck, das jeweilige Problem sei stets der Scooter selbst, stimmt nicht immer. Probleme entstehen vor allem auch dadurch, dass die Kommunen erst herausfinden müssen, wie sie ein neues Verkehrsmittel in den öffentlichen Raum integrieren können: Die E-Scooter sind schließlich neu in eine Ordnung des öffentlichen Raumes und Verkehrs gekommen, die bisher ohne sie funktioniert hat. Sie benötigen daher Regeln, die die Nutzer und damit die Bürgerinnen und Bürger kennen und einhalten.

d) Ausblick

Prognostisch werden die E-Scooter nicht mehr aus dem Stadtbild verschwinden; zukünftig wird es vielmehr weitere Sharing-Konzepte geben mit E-Lastenrädern, E-Scootern, Mopeds und Fahrrädern. Für all diese Verkehrsmittel stellen sich damit dieselben Fragen: Was kann man ordnen? Wer bekommt wieviel Platz und vor allem wo? Aktuell bemühen sich die Scooter-Verleiher in Ingolstadt, eng mit der Stadt als ihre wichtigste Kooperationspartnerin zusammenzuarbeiten. Sie sollten für die ausgewiesene Laufzeit der Kooperationsvereinbarung Gelegenheit bekommen, zu belegen, dass gegenseitige Absprachen tatsächlich zu mehr Mit- und weniger Gegeneinander im öffentlichen Straßenraum führen...