

Berichtsvorlage

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Kenntnis im **Alle Ortsbeiräte**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Lustnau**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Derendingen**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Weststadt**

Betreff: **Umgang mit E-Scootern**

Bezug: Vorlage 533/2022 Interfraktioneller Antrag, Vorlage 148/2022

Anlagen:

Zusammenfassung:

Die Verwaltung hat gemeinsam mit den Anbietern ein umfassendes Paket an Maßnahmen erarbeitet, um die Behinderungen durch E-Scooter deutlich zu reduzieren.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen: Ergebnishaushalt		lfd. Nr.	Ertrags- und Aufwandsarten	HH-Plan 2022
DEZ01	Dezernat 01 BM'in Dr. Daniela Harsch			
THH_3	Sicherheit und Ordnung			EUR
FB3	Bürgerdienste, Sicherheit und Ordnung			
1221		14	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	-199.696
Verkehrswesen			<i>davon für diese Vorlage</i>	-5.000

Für die Markierung von Abstellzonen stehen auf der Produktgruppe 1221 „Verkehrswesen“ Mittel in Höhe von 5.000 Euro zur Verfügung.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Mit Interfraktionellem Antrag 533/2022 zum Umgang mit E-Scootern beantragen die Tübinger Liste, die SPD, die CDU und die Linke, gemeinsam mit den Anbietern von E-Scootern Maßnahmen zu entwickeln, die zu einer Verbesserung der Situation beitragen, Gefahren für zu Fuß Gehende minimieren und den Verkehrsteilnehmer*innen ein gutes Miteinander ermöglichen.

2. Sachstand

In Tübingen bieten derzeit drei Anbieter die elektrischen Tret-Roller zum Verleih an. Ein vierter Anbieter will so bald wie möglich, ein fünfter zum 01.03.23 starten. Damit stünden in Tübingen maximal tausend Fahrzeuge zum Verleih, da die Höchstgrenze pro Anbieter bisher auf 200 Fahrzeuge begrenzt war.

Wie bereits mit Vorlage 148/2022 mitgeteilt, gibt es prinzipiell zwei Möglichkeiten, wie die Stadt mit den Rollern umgeht. Derzeit werden mit allen Anbietern freiwillige Vereinbarungen getroffen, die diesen größtmögliche Flexibilität bieten und das Abstellen der Fahrzeuge fast überall in der Stadt ermöglichen.

Alternativ wäre es möglich, nach einem Urteil des Oberlandesgerichtes in Münster, welches das Abstellen von Verleihfahrzeugen grundsätzlich nicht dem Gemeingebrauch einer Straße zuordnet, Sondernutzungszonen im gesamten Stadtgebiet zu definieren, in denen die Roller abgestellt werden können. Für diese Sondernutzung können auch Gebühren erhoben werden. Um die Attraktivität der Mietfahrzeuge zu gewährleisten, müssten solche Zonen engmaschig im gesamten Stadtgebiet festgelegt werden und dafür Parkplätze wegfallen, da ungenutzte Flächen nicht zur Verfügung stehen. Dagegen hat das OVG Hamburg allerdings schon 2009 in einem Rechtsstreit zwischen einem Leihradanbieter und der Stadt Hamburg entschieden, dass stationslose Leihfahräder selbst mit angebrachter Werbung grundsätzlich keiner Sondernutzungsgenehmigung unterliegen.

Zudem ist derzeit rechtlich noch nicht klar, wie sich eine solche Sondernutzungserlaubnis auf andere Leihfahrzeuge wie beispielsweise Leihfahräder, Leihroller oder auch Leihautos auswirken, die von dem Urteil aus Münster ebenso betroffen wären.

3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung beabsichtigt deshalb, zunächst an den freiwilligen Vereinbarungen festzuhalten und durch folgende Maßnahmen, die mit den Anbietern abgestimmt wurden, zu ergänzen:

- Die Verwaltung erstellt einen Plan mit Sperrzonen, in denen keine Fahrzeuge abgestellt werden dürfen. Bisher galt das nur in Grünanlagen, Fußgängerzonen und auf nichtstädtischen, aber öffentlich zugänglichen Flächen (insbesondere das gesamte Universitätsgelände). Zukünftig sollen in der Innenstadt auch sensible Bereiche wie beispielsweise Friedrichstraße, Karlstraße, Eberhardbrücke und Mühlstraße freigehalten werden. Zum Ausgleich werden in solchen Bereichen Abstellzonen, die mindestens Stellplatzgröße haben, eingerichtet, die entsprechend markiert werden und damit gut ersichtlich sind. Der Plan soll aus Sicht der Verwaltung gemeinsam mit den Anbietern laufend ergänzt werden.

- Roller, die ordnungswidrig und behindernd abgestellt sind, werden zukünftig verwarnt. Eine Behinderung auf einem Gehweg beispielsweise liegt vor, wenn die Funktion des Gehwegs so eingeschränkt ist, dass eine störungsfreie Nutzung nicht möglich ist. Je nach Tatbestand werden dafür Bußgelder in Höhe von 20 bis 70 EUR erhoben.
- Da sich diese Bußgelder zunächst gegen die Anbieter als Halter der Fahrzeuge richten, haben diese ein großes Interesse daran, diese an die verursachenden Nutzerinnen und Nutzer weiterzugeben. Hierfür muss der Nachweis erbracht werden, dass das Fahrzeug von diesen falsch abgestellt wurde. Ein Anbieter nutzt hierfür inzwischen ein selbst entwickeltes System, das verpflichtende Fotos der abgestellten Scooter nach jedem Abstellvorgang mit Hilfe von künstlicher Intelligenz überprüft. Die anderen Anbieter prüfen derzeit die Einführung eines solchen oder ähnlicher Systeme.
- Das Beschwerdemanagement der Anbieter soll optimiert werden. So ist unter anderem eine anbieterübergreifende Homepage geplant
- Da sich wie oben erwähnt die Anzahl der Anbieter auf fünf vergrößert, wird die Anzahl der Fahrzeuge pro Anbieter auf 150 reduziert.
- Die Anbieter lassen der Verwaltung Listen über das Nutzerverhalten zukommen, aus denen ersichtlich ist, welche Routen in der Stadt am meisten genutzt und wo die Fahrzeuge am häufigsten abgestellt werden.

Von allem Anbietern wird mitgeteilt, dass nach ihrer Erfahrung das Fehlverhalten der Nutzer*innen anfänglich höher sei und um Laufe der Zeit maßgeblich verbessere. Fälle von Vandalismus und ordnungswidriges Abstellen der Fahrzeuge sind aber oftmals nicht auf die Nutzer, sondern auf Dritte zurückzuführen, die parkende Scooter für solche Aktionen missbrauchen. Außerdem legen die Anbieter auch Wert auf den Hinweis, dass sich Fehlverhalten im Verkehr bei allen Fahrzeugarten beobachten ließe und es sehr verwunderlich wäre, wenn sich Nutzer*innen von E-Scootern zu hundert Prozent korrekt verhalten würden.

Der Verwaltung ist bewusst, dass diese Maßnahmen das Problem der behindernd und gefährdend abgestellten Fahrzeuge nicht zur Gänze verhindern können. Dies gelingt uns auch nicht bei motorisiertem Verkehr, der seit Jahrzehnten engmaschig überwacht wird und jeden Tag aufs Neue viele Parkverstöße festgestellt werden. Aber aus Sicht der Verwaltung tragen diese Maßnahmen zu einer wesentlichen Verbesserung bei, wobei die Einhaltung der vereinbarten Regeln auf beiden Seiten die Basis für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung des Mobilitätsangebotes ist, bei der die Gewährleistung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen oberstes Ziel sein muss.

Sollte dies nicht so sein, sollte auch aus Sicht der Verwaltung der Betrieb der E-Scooter über Sondernutzungserlaubnisse geregelt werden. Hierfür ist es aber notwendig, dass die rechtlichen Voraussetzungen eindeutig gegeben sind.

4. Lösungsvarianten

Der Betrieb der Leih-Scooter wird über eine Sondernutzungserlaubnis geregelt. Hierfür ist eine Sondernutzungssatzung zu erlassen. Vorher müssen die rechtlichen Voraussetzungen geprüft werden, da die für die Abgrenzung von Gemeingebrauch und Sondernutzung relevanten straßenrechtlichen Fragen noch nicht abschließend geklärt sind.

5. Klimarelevanz

Die Klimarelevanz der E-Scooter hängt von vielen Faktoren, vor allem aber vom Flottenmanagement ab. Die notwendige Fahrleistung zum Laden, Warten und Umverteilen ist daher genauso relevant wie die Herkunft des für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Stroms, weshalb eine generelle Aussagenach Ansicht der Verwaltung nicht seriös wäre.