

<b>Beschlussvorlage -öffentlich-</b>	Drucksache: DezIII/1517/2022 vom 24. Mai 2022
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Mobilität	09.06.2022

## **E-Scooter-Strategie für Meerbusch**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Mobilität beschließt die E-Scooter Strategie der Stadt Meerbusch und beauftragt die Verwaltung die zur Umsetzung benötigte Sondernutzungssatzung zu erlassen sowie die Scooter-Stationen sukzessive einzurichten.

### **Alternativen:**

Keine Strategie zum Umgang mit dem E-Scooter-Verleih in Meerbusch einführen.

### **Sachverhalt:**

Der Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 09.02.2022 (Az. 11 B 1459/20) ordnet das free-floating Bike-Sharing als eine straßenrechtliche Sondernutzung ein. Da die Argumentation des OVG Münster übertragbar auf free-floating Angebote mit E-Scootern und Carsharing ist, eröffnet sie Regulierungs- und Gestaltungsspielraum für Kommunen.

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) im Jahr 2019 hat sich der Sharingmarkt dynamisch entwickelt. Im Frühjahr 2021 hat auch in Meerbusch der erste Anbieter den Betrieb eines E-Scooter-Sharing im öffentlichen Raum aufgenommen. Die elektrischen Tretroller sind seither fester Bestandteil des Meerbuscher Stadtbildes. Inzwischen sind in Meerbusch drei Anbieter mit insgesamt 500 E-Rollern vertreten. Während sich insbesondere in der Anfangszeit die Geschäftsgebiete der Anbieter auf die Stadteile Osterath, Büderich und Strümp beschränkt haben, sind E-Scooter, abhängig vom jeweiligen Anbieter, nun auch in Lank-Latum sowie in den Rheingemeinden buchbar.

Bislang hat eine Reglementierung der Anbieter nur im Rahmen freiwilliger Selbstverpflichtungserklärungen stattgefunden. Mit steigenden Fahrzeugzahlen im öffentlichen Raum hat allerdings auch die Anzahl an Beschwerden zugenommen. Insbesondere das nicht ordnungsgemäße Abstellen auf Rad- und Gehwegen steht im Mittelpunkt vieler Beschwerden. Die verhältnismäßig hohe Anzahl an E-Tretrollern führt zu einer Überbeanspruchung des öffentlichen Raums und vermehrtem Falschparken. Die Verwaltung hat daher eine E-Scooter-Strategie erarbeitet (Anhang1), die aufzeigt, wie den oben genannten Problemen begegnet werden kann und die eine Grundlage für die zu erlassene Sondernutzungssatzung schafft.

Um zu einem Lösungsansatz zu gelangen, wurden unterschiedliche Maßnahmen und Ansätze in Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachbereiche geprüft. Das Konzept soll das Abstellen der E-Scooter, die permanente Erreichbarkeit der Anbieter über bestimmte Kommunikationskanäle, einen

geregelten Datenaustausch und Fristen für gegebenenfalls notwendige Umverteilungen im Stadtgebiet regeln.

- 1) Das Meerbuscher Stadtgebiet wird in zwei Zonen unterteilt, für die jeweils eine Gesamtflottenobergrenze festgelegt wird. Dadurch soll sichergestellt werden, dass sich die E-Scooter nicht in vereinzelt Stadtteilen anhäufen.
- 2) Das Gesamtkontingent wird für Meerbusch auf 450 Fahrzeuge festgelegt, was einer Reduzierung um 10% im Vergleich zum jetzigen Bestand entspricht.
- 3) Das Gesamtkontingent kann gleichmäßig von zwei Anbietern genutzt werden. Die Begrenzung ist aus Sicht der Verwaltung notwendig, da eine Zersplitterung der Kontingente auf eine darüberhinausgehende Anzahl die Überwachung und damit auch die Gefahrenabwehr unverhältnismäßig erschweren würde (diese Erkenntnis konnte aus der Testphase gewonnen werden).
- 4) Das Abstellen der elektrischen Tretroller erfolgt weiterhin nach dem free-floating-Prinzip. Dabei gelten die StVO und die in der Sondernutzungserlaubnis aufgeführten Beschränkungen und Gebote.
- 5) Eine Ausnahme bilden Orte, an denen aus Gründen der Sicherheit, der Leichtigkeit des Verkehrs, des Ausgleichs zeitlich und örtlich gegenläufiger Interessen verschiedener StraßennutzerInnen oder der Belange des Straßen- und Stadtbildes ein Verbot des free-floating-Prinzips begründbar ist. In diesen Bereichen ist das Abstellen nur an dafür vorgesehenen Stationen möglich (vgl. Anhang 2). Die Umsetzung der Stationen erfolgt sukzessive ausgehend von den Vorschlägen der Sharing-Anbieter, der Einschätzung der Verwaltung und Prüfung vor Ort sowie von der Analyse der Standorte, an denen die E-Scooter ausgeliehen und wieder abgestellt werden. Die Liste der festen Standorte ist nicht abschließend und kann fortlaufend erweitert und verändert werden. Mit der Einrichtung einer jeden neuen Station wird die Parkverbotszone, deren Ausdehnung individuell bestimmt wird, ausgeweitet. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit in den Stadtteilzentren wird es in Einzelfällen notwendig sein, PKW-Stellplätze umzuwidmen. Für die Ausgestaltung der Stationen schlägt die Verwaltung eine Bodenmarkierung (mit oder ohne Scooter-Symbol) in Verbindung mit einer Beschilderung vor. Alternativ können ScooterStationen auch mit Abstellbügeln ausgestattet werden, die verhindern, dass die Roller durch äußere Einwirkungen umfallen.

Bislang werden deutschlandweit nur in den Städten Düsseldorf und Bremen Sondernutzungserlässe für E-Scooter-Anbieter vergeben. An den beiden Beispielen und den bereits mit den Anbietern geschlossenen Selbstverpflichtungserklärungen orientiert sich die E-Scooter-Strategie für Meerbusch. Laut des Zukunftsnetzes Mobilität NRW haben darüber hinaus auch die NRW-Städte Münster und Köln kürzlich entsprechende Satzungen beschlossen. Ein großes Thema ist die Bepreisung der Sondernutzung. Die Stadt Köln ist beispielsweise mit sehr hohen Gebühren von jährlich 80-130 Euro pro e-Tretroller eingestiegen. Hier könnte die Rechtmäßigkeit hinsichtlich der Ausführungen im Fahrrad- und Nahmobilitäts-Gesetz NRW (Ansatz: Regulieren, aber nicht verbieten) möglicherweise gerichtlich angefochten werden. Die Verwaltung schlägt vor eine Gebühr von 20,00 E pro Scooter und Jahr zu erheben.

### **Finanzielle Auswirkung:**

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Es werden finanzielle Mittel für die Einrichtung der ScooterStationen benötigt. Die Markierungsarbeiten können aus dem laufenden Geschäft der Straßenunterhaltung finanziert werden. Die Aufwendungen/Auszahlungen belaufen sich auf rund 150,00-200,00 € pro Standort. Sollte neben der allgemeinen Abgrenzung der Stellfläche auch die Aufbringung von Scooter-Symbolen gewünscht sein,

kommen etwa 300,00€ pro Station hinzu.

Im Rahmen der Sondernutzungsgenehmigung ist außerdem eine jährliche Gebühr von 20,00€ pro E-Scooter vorgesehen. Bei einer vollständigen Ausschöpfung des Kontingents ergibt sich ein Ertrag/eine Einzahlung von 9.000,00 € pro Jahr.

In Vertretung

gez.

Michael Assenmacher  
Technischer Beigeordneter

**Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1: Konzeptentwurf

Anlage 2: Standortübersicht ScooterStationen