

## Stellungnahme der Verwaltung zum Änderungsantrag der CDU vom 4. Juli 2022 zum E-Scooter-Konzept

1. Die zum Beschluss vorgelegte E-Scooter-Strategie sieht nur die Regulierung von elektrischen Tretrollern vor. Weitere Kleinstfahrzeuge, wie beispielsweise Elektrofahrräder, sind davon nicht betroffen. Da bislang lediglich einer der drei Sharing-Anbieter solche Räder offiziell in Betrieb hat und ein zweiter im Probetrieb nur den Stadtteil Büberich bedient, ergibt sich bislang keine Notwendigkeit einer rechtlichen Grundlage. Das Angebot von Elektrofahrrädern scheint insgesamt nicht gut angenommen zu werden, sodass einer der Anbieter die Anzahl der Fahrzeuge bereits um die Hälfte reduziert hat. Darüber hinaus hat die Verwaltung bislang keine einzige Beschwerde über die Sharing-Räder erreicht. Sollte sich die Lage ändern, kann die E-Scooter-Strategie jederzeit um Elektrofahrräder ergänzt werden.
2. Das Abstellen von E-Tretrollern ist in Fußgängerzonen bislang nicht grundsätzlich verboten und wird auch im Strategieentwurf in dieser Form nicht vorgeschlagen. Lediglich das stationsbasierte Abstellen der Fahrzeuge wird in Stadtteilzentren mit einigen ersten Stationen strukturiert. Für die Planung weiterer Stationen sollte der Sharing-Betrieb im Rahmen der Sondernutzungsgenehmigung zunächst beobachtet und analysiert werden. Voraussichtlich wird die Erweiterung der Standorte kaum notwendig sein. Bei Bedarf können die benötigten Stationen aber kurzfristig eingerichtet werden.

Es gilt zu beachten, dass eine Parkverbotszone nicht mit einer Fahrverbotszone gleichzusetzen ist. Das Befahren der Fußgängerzonen durch E-Tretroller ist laut Elektrokleinstfahrzeugeverordnung grundsätzlich verboten, sofern keine gesonderte Beschilderung angebracht ist. Bislang ist eine solche Beschilderung in Meerbusch nicht vorhanden. In Fußgängerzonen befindliche Scooter-Stationen können daher nur durch das Schieben des Fahrzeugs erreicht und verlassen werden.

Grundsätzlich ist es technisch möglich und in Absprache mit den Sharing-Betreibern unkritisch, Fußgängerzonen als Parkverbotszonen auszuweisen. Die vorgeschlagenen Parkverbotszonen in Lank, Osterath und Büberich können bedenkenlos eingerichtet werden.

3. Die Verlegung der Scooter-Station Hochstraße wird von der Verwaltung nicht empfohlen, da sie zu weit von der eigentlichen Fußgängerzone entfernt ist, um dortiges unkontrolliertes Abstellen der Fahrzeuge zu verhindern. Eine zusätzliche Station könnte an dieser Stelle dennoch eingerichtet werden.

Die Verwaltung bewertet den in der Strategie vorgeschlagenen Standort in der Fußgängerzone als unkritisch, auch wenn er im Rücken der Marktbesucher liegt. Parkzonen können auch zeitweise temporär gesperrt werden, beispielsweise während der Marktzeiten.

Das Einrichten einer Scooter-Station widerspricht der Ausweisung einer Parkverbotszone nicht, sondern geht grundsätzlich Hand in Hand, da um jede Station eine Parkverbotszone von ausgewiesen wird.

4. Am Standort Kaarster Straße kann eine zusätzliche Scooter-Station aufgrund des Bodenbelags nur mit Hilfe einer Beschilderung, nicht aber mit einer Bodenmarkierung, eingerichtet werden.

5. Im Bereich der Dorfstraße ist es aufgrund des Platzmangels nicht zu empfehlen Stationen an den Bushaltestellen einzurichten. Hier sollte auf den vorgeschlagenen Standort auf dem Dr.-Franz-Schütz-Platz sowie an der Kreuzung Düsseldorfer/ Moerser Straße ausgewichen werden.
6. Die Notwendigkeit von Scooter-Stationen im Schulumfeld lässt sich durch die Datenlage der Sharing-Anbieter nicht bestätigen. Auch die Schulen haben bislang nichts Gegenteiliges geäußert und in den entsprechenden Bereichen liegen der Verwaltung keine Beschwerden über verkehrswidrig abgestellte E-Tretroller vor. Die Fahrzeuge können außerdem an den Fahrradabstellanlagen der Schulen geparkt werden.
7. Da der Rheindeich allgemeine Fahr- und Parkverbotszone ist, sollte hier keine Station errichtet werden. Durch die Ortungsungenauigkeit der Fahrzeuge könnte dies das Abstellen auf dem Deich befördern.
8. In Zone B sind bislang keine Stationen vorgeschlagen, da es im Bereiche der Fußgängerzone bislang keine Beschwerden gibt. Da aktuell nur einer der drei Anbieter den Stadtteil Lank und die Rheingemeinden bedient, ist die Datenlage zu potenziell geeigneten Stationsstandorten sehr gering. Hier würde es sich anbieten zunächst den Betrieb im Rahmen der Sondernutzungsgenehmigung abzuwarten und die Stationen nach Bedarf sukzessive zu ergänzen.

Grundsätzlich wäre eine Station im Bereich Mühlenstraße/Rheinstraße möglich, für die Aufenthaltsqualität allerdings nicht förderlich und aufgrund des Bodenbelags nur durch eine Beschilderung ohne Bodenmarkierung umsetzbar.

9. Die Höhe der Sondernutzungsgebühr kann politisch nicht bestimmt werden. Aufgrund komplexer rechtlicher Vorgaben, wird diese nach Beschluss der E-Scooter-Strategie in Zusammenarbeit von Kämmerei, Justizariat und dem FB5 rechtskonform kalkuliert.

Eine zweckgebundene Verfügung über die Gebühreneinnahmen ist aufgrund des Gebührenrechts außerdem nicht möglich.