

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0 0 4 4 / 2 0 2 1 / I V**

Datum:  
28.12.2020

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Evaluation der Nutzung von Leih-Elektro-Scootern**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 08. November 2023

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	24.02.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Gemeinderat nehmen die Informationen der Verwaltung zu den Nutzungen von Miet-E-Scootern zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• keine	
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Stadt steht mit den Verleihern, der TIER Mobility GmbH, der Bird Rides Europe B.V., der ZEUS Scooters GmbH sowie der LimeBike Germany GmbH, in engem Kontakt und es wurde vereinbart, dass die Firmen Beschwerden entgegennehmen und beantworten. Sollten sich Problemfälle innerhalb des Stadtgebietes signifikant häufen, wird versucht, in gemeinsamen Gesprächen Lösungen zu finden.

# digitale Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 24.02.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 24.02.2021

## 8.1 Evaluation der Nutzung von Leih-Elektro-Scootern Informationsvorlage 0044/2021/IV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt und weist darauf hin, dass zum Zeitpunkt der Erstellung der Vorlage der Verwaltung das Urteil des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Münster von November 2020 zum Thema Möglichkeit von Sondernutzung für Sharing-Systeme noch nicht bekannt war. Insofern sei das Urteil nicht in die Vorlage eingeflossen.

Frau Sauer vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert die Begründung des Urteils. Die Verwaltung sei gerade bei der Prüfung, inwieweit das Urteil Auswirkungen auf den Umgang mit den Anbietern von Elektro-Scootern in Bezug auf zum Beispiel die Rückabwicklung von Verträgen, Einnahmen, Sanktionen und das Recht auf Ablehnung eines Antrages habe.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain betont, dass das Thema sehr sorgfältig rechtlich aufgearbeitet werden müsse, um ungewünschte Konsequenzen zu vermeiden.

### Bei der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Eckert, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Leuzinger, Stadtrat Michelsburg, Stadträtin Heldner, Stadtrat Kutsch, Stadträtin Prof. Dr. Marmé, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Pfeiffer

### Folgende Punkte werden angesprochen:

- Die Elektro-Scooter der Firma Tier werden nach dem Aufladen im rechten Winkel zum Gehweg aufgestellt, was dazu führe, dass der Gehweg ganz oder teilweise blockiert werde und die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet sei.
- Ist das Urteil anfechtbar und würde es auch Free-Floating Carsharing-Fahrzeuge betreffen?
- Free-Floating-Systeme seien wegen der besseren Verfügbarkeit und der größeren Flexibilität zu präferieren. Deshalb sei es problematisch diese Anbieter auf einzelne Plätze zu beschränken.
- Eine Auswertung, in welchen Gebieten besonders viele Elektro-Scooter ausgeliehen beziehungsweise genutzt werden, wäre hilfreich und für die Auswahl etwaiger Flächen interessant.
- Gebühren, zum Beispiel für nicht ordnungsgemäßes Abstellen könnten an den Nutzer weitergegeben werden und würden entsprechend zur Sensibilisierung beitragen.
- Welche Flächen sollen für eine Sondernutzung ausgewiesen werden? Der Gehwegraum solle dafür nicht reduziert werden. Die Findung entsprechender Flächen sei in Heidelberg sehr schwierig.
- Es sei schwierig, feste Abstellplätze zu schaffen, es sei aber noch schwieriger, wenn die Scooter überall stehen oder liegen. Dieser Missstand solle reguliert werden.
- Gibt es Informationen darüber, ob durch die Nutzung von Elektro-Scootern zu einer Reduktion des Autoverkehrs führe? Nur dann sei die Nutzung der Scooter ökologisch sinnvoll.

- Die Mobilitätsform solle nicht komplett verboten werden, aber die Verkehrssicherheit müsse sichergestellt werden. Trotzdem sollte eine flexible Nutzung gewährleistet sein. Anreizsysteme bei korrektem Verhalten der Nutzer sollten geschaffen werden.
- Ist das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster schon bindend oder müssen die weiteren Entwicklungen abgewartet werden? Die rechtlichen Auswirkungen sollen geprüft und im Ausschuss vorgestellt werden.
- Es bestehen erhebliche Zweifel daran, dass es sich bei den Elektro-Scootern um Systeme handle, die dem Umweltverbund zugerechnet werden können, da sie nicht mit Solarstrom betrieben und mit benzinbetriebenen Fahrzeugen eingesammelt und verteilt werden. In diesem Zusammenhang wäre es interessant zu wissen, wie hoch der ökologische Fußabdruck der Systeme sei.
- Die Vorlage solle nochmals ertüchtigt werden um Bewegungsdaten, eine rechtliche Würdigung und den aus dem Urteil resultierenden Konsequenzen. Aktuell bestehe kein akuter Handlungsbedarf.
- An den Fahrzeugen sollten Schilder mit Hotline-Nummern angebracht werden, die jeder anrufen könne, der sich in irgendeiner Weise durch ein solches Fahrzeug gestört fühle. Die Anbieter sollen verpflichtet werden, auf solche Beschwerden zeitnah zu reagieren.
- Die Regelung des Bundesverkehrsministeriums, dass parkende Elektro-Scooter so behandelt werden wie Fahrräder, sei „bescheuert“.

Stadtrat Kutsch stellt den **Antrag** der **CDU-Fraktion** (siehe Anlage 01 zur Drucksache 0044/2021/IV).

Wir beantragen, das Abstellen der Elektro-Scooter durch Einführung einer Sondernutzungserlaubnis auf ausgewiesenen Flächen zu regeln.

Er führt zu dem Antrag aus, dass dieser als Grundlage für Gespräche mit den Anbietern genutzt werden könne, um aufzuzeigen, was die Stadt zu tun beabsichtige, wenn es nicht zu signifikanten Verbesserungen kommen sollte.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain sagt zu, sich des Themas anzunehmen und mit allen Anbietern und der Polizei Sicherheitsrücksprachen zu führen und dabei auch sicherheitsrelevante Themen anzusprechen. Er gibt zu bedenken, dass das verkehrswidrige Abstellen der Scooter ein Problem der entsprechenden Nutzer sei.

Das Urteil sei ein unanfechtbares OVG-Urteil. Es sei davon auszugehen, dass auch Free-Floating Carsharing-Fahrzeuge betroffen seien. Allerdings bestehe hier noch Klärungsbedarf, da man noch nicht wisse, wie man konzeptionell mit dem Urteil umgehen solle. Aus diesem Grund halte er es für sinnvoll, dass die Verwaltung den Auftrag bekommen solle, sich zuerst mit den Auswirkungen des Urteils zu beschäftigen.

Ob durch den Gebrauch von Elektro-Scootern die Nutzung des Autos reduziert werde, könne tatsächlich nur durch eine Befragung herausgefunden werden.

Herr Rathmann vom Amt für Verkehrsmanagement bestätigt, dass Ausleihdaten von den einzelnen Anbietern vorliegen. Diese zeigen allerdings nur Start- beziehungsweise Endpunkte.

Frau Sauer vom Amt für Verkehrsmanagement führt aus, dass es beim Umgang mit dem Problem grundsätzlich drei Möglichkeiten gebe, nämlich die freiwillige Vereinbarung, die Sondernutzung oder die Konzession. In Heidelberg werde – wie in vielen anderen Kommunen – die Möglichkeit der freiwilligen Vereinbarung praktiziert. Sie erwähnt, dass es zu der Thematik eine Arbeitsgruppe mit Mannheim und Ludwigshafen im Rahmen des Umweltverbundes des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar gebe. Ziel der Arbeitsgruppe sei es, gemeinsame Standards festzulegen. Auch ihrer Meinung nach sei es sinnvoll, der Verwaltung noch etwas Zeit zu geben, um sich mit den aus dem Urteil resultierenden Fragen beschäftigen zu können.

Stadträtin Prof. Dr. Marmé führt aus, dass die CDU damit einverstanden wäre, wenn die Verwaltung basierend auf dem neuen Urteil einen Vorschlag für eine neue Konzeption erarbeiten würde

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz stellt den **Geschäftsordnungs-Antrag**, den **Tagesordnungspunkt zu vertagen**, bis Antworten auf die rechtlichen und inhaltlichen Fragen gegeben werden können.

Auf die Abstimmung über den Antrag der CDU wird **übereinstimmend verzichtet**.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11:01:01**

**gezeichnet**  
Raoul Schmidt-Lamontain  
Bürgermeister

**Ergebnis:** vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Begründung:**

### **1. Ökobilanz**

Zur Zeit gibt es im Stadtgebiet von Heidelberg vier Anbieter von Elektro-Scootern, die über ein Miet-system der Bevölkerung Fahrzeuge zur Verfügung stellen.

Firma Lime:

Die Firma Lime Bike Germany GmbH bietet 800 E-Scooter in Heiderberg an. Es gibt 224 Standorte, die dynamisch angepasst werden. Falls Scooter für eine längere Zeit (zwei Wochen) nicht bewegt werden, wird der Standort gelöscht. Die Batterie der E-Scooter der Firma Lime hält drei bis vier Tage. Die Firma hat festangestelltes Personal. Die Scooter werden mit Ökostrom aufgeladen und von einem Van eingesammelt und wieder aufgestellt. Die Lebensdauer der E-Scooter beträgt mittlerweile 18 Monate.

Firma Tier:

Die Firma Tier mobility GmbH hat 500 bis 550 E-Scooter an 80 verschiedenen Abstellorten stehen. Momentan werden die Roller eingesammelt, wenn die Batterie schwach ist. Kommendes Jahr plant die Firma Tier den Wechsel von Akkus vor Ort. Zurzeit werden die Scooter mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren eingesammelt. Nächstes Jahr will die Firma auf Elektrofahrzeuge umstellen. Die Roller werden ausschließlich mit grünem Strom geladen und die Firma arbeitet ebenfalls mit festangestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die Lebensdauer der E-Scooter beträgt mittlerweile 16 Monate.

Firma Bird:

Die Anzahl der Scooter der Bird Rides Europe B.V. liegt bei circa 300 Rollern mit 120 Standorten. Der Betrieb der Flotte erfolgt ebenfalls bedarfsgerecht. Das heißt, die E-Scooter werden nur eingesammelt, wenn sie geladen, repariert oder umgeparkt werden müssen.

Firma Zeus:

Die ZEUS Scooters GmbH betreibt in Heidelberg momentan 26 E-Scooter an sieben Standorten. Die Akkus der Roller werden vor Ort ausgewechselt. Die Auslastung der Roller ist nach Angaben des Unternehmens relativ mäßig.

### **2. Optimierte Nutzung**

Werden E-Tretroller widerrechtlich zum Beispiel vor Feuerwehr- und Rettungszufahrten abgestellt,

greift der Gemeindevollzugsdienst (GVD) der Stadt Heidelberg ein. Darüber hinaus kann die Stadt Heidelberg zu ihrem eigenen Bedauern allerdings selbst keine direkten Maßnahmen gegen falsch geparkte/behindernde E-Tretroller oder wegen des durch Abholung und Aufstellens der Fahrzeuge entstehenden Lärms ergreifen. Der Bundesgesetzgeber hat die E-Tretroller im ruhenden Zustand wie ein Fahrrad definiert.

Die Stadt steht aber mit den Verleihern, der TIER Mobility GmbH, Bird Rides Europe B.V., der ZEUS Scooters GmbH sowie der LimeBike Germany GmbH, in engem Kontakt. Es wurde vereinbart, dass die Firmen Beschwerden entgegennehmen und beantworten. Sollten sich Problemfälle innerhalb des Stadtgebietes signifikant häufen, wird versucht, in gemeinsamen Gesprächen Lösungen zu finden.

Für die Überwachung des ordnungsgemäßen Fahrens von E-Tretrollern im öffentlichen Straßenverkehr und die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung ist die Verkehrspolizei und nicht die Stadtverwaltung zuständig.

Da es bundesweit immer wieder Beschwerden über abgestellte E-Scooter gibt, die eine Behinderung auf Gehwegen darstellen, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu einem Bund-Ländertreffen der Verkehrsministerien auf Februar 2021 eingeladen. Dies ist bereits das dritte Bund-Ländertreffen der Verkehrsministerien zu diesem Thema. Die Stadt Heidelberg ist erneut als einzige Kommune zu dieser Konferenz eingeladen. Von der Stadt Heidelberg unterstütztes Ziel dieses Bund-Länder Gespräches ist es, zu erreichen, dass der Bund die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine Sondernutzung ermöglicht. Dadurch würden die Kommunen Gestaltungsmöglichkeiten erhalten. Diese von allen Bundesländern vertretene Forderung hat der Bund bisher kategorisch abgelehnt.



## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Das planlose und teilweise ordnungswidrige Abstellen vorrangig durch die Nutzer von Leih-E-Tretrollern hat negative Konsequenzen für die Barrierefreiheit. An Übergängen und Querungen mit abgesenktem Bordstein oder in Engstellen abgestellte E-Tretroller können ein Passieren für mobilitätseingeschränkte Personen – beispielsweise solchen mit Rollstuhl – unmöglich machen, weswegen neben der Anregung von Prävention und Aufklärung der Nutzenden von E-Tretrollern durch eine gezielte Aufklärungskampagne die direkte Beschwerdemöglichkeit begrüßt wird.

## **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes /der Lokalen Agenda Heidelberg**

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt</b>	<b>Ziel/e:</b>
M01	+	<b>Ziel/e:</b> Umwelt-, stadt und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Elektro-Tretroller stellen eine Ausweitung des Verkehrsangebotes dar. Besonders für den Fall, dass es den Anbietern gelingt, durch die Elektro-Tretroller-Nutzung Fahrten des motorisierten Individualverkehrs mit dem Personenkraftwagen (PKW) zu substituieren, wird das Ziel M01 erreicht.
M02	+	<b>Ziel/e:</b> Minderung der Belastung durch den motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Analog zu M01. Dabei wird davon ausgegangen, dass Elektro-Tretroller zwar Elektrokleinstfahrzeuge sind, aber dennoch eher als Form selbstaktiver Mikromobilität wahrgenommen werden und nicht dem konventionellem Kraftverkehr zugeordnet werden.
M05	+	<b>Ziel/e:</b> Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten <b>Begründung:</b> Elektro-Tretroller stellen eine Ausweitung des Verkehrsangebotes dar. Sie sind bei kürzeren Distanzen von wenigen Kilometern eine zusätzliche Option. Wer nicht Fahrradfahren kann oder möchte, findet für Wege in die Innenstadt bei schlechter Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr eine verbesserte Erreichbarkeit jenseits des Personenkraftwagens vor.

## 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die Zielerreichung für M01 und M02 wurde positiv bewertet. Dem liegt die unbestätigte Annahme zu Grunde, dass durch die Nutzung von Leih-E-Tretrollern Fahrten ersetzt werden, die sonst mit dem Personenkraftwagen zurückgelegt worden wären. Sollte dies nicht der Fall sein und auf Leih-E-Tretroller zurückgegriffen werden, anstatt Fahrrad oder Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) zu nutzen, kehrt sich der Effekt in eine negative Zielerreichung um. Eine hinreichende Bewertung kann in dieser Sache mangels Datenbasis nicht vorgenommen werden.

gezeichnet  
in Vertretung  
Hans-Jürgen Heiß

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Sachantrag von der CDU Gemeinderatsfraktion vom 23.02.2021 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 24.02.2021</b>