

Stuttgart, 12.06.2023

Sondernutzungserlaubnisse für Verleihsysteme von E-Scootern (E-Tretrollern) im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik Verwaltungsausschuss Gemeinderat	Einbringung	öffentlich	20.06.2023
	Beratung	öffentlich	21.06.2023
	Beschlussfassung	öffentlich	22.06.2023

Beschlussantrag

1. Dem Sondernutzungskonzept für den Betrieb von E-Scootern (E-Tretrollern) in Verleihsystemen in der Landeshauptstadt Stuttgart (Sondernutzungskonzept E-Scooter) nach Anlage 1 wird zugestimmt.
2. Die Satzung zur Änderung der Satzung der Landeshauptstadt Stuttgart über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in Stuttgart (Sondernutzungssatzung, SoNuS) vom 22. Oktober 2020 (Amtsblatt Nr. 46 vom 12. November 2020, zuletzt geändert am 23. September 2021 (Amtsblatt Nr. 41 vom 14. Oktober 2021); Stadtrecht 6/7), wird gemäß Anlage 2 erlassen.
3. Vom zusätzlichen und unabweisbaren Personalbedarf in Höhe von 1,4 Stellen in Besoldungsgruppe A9 und 1,5 Stellen in Besoldungsgruppe A12 bei der Straßenverkehrsbehörde im Amt für öffentliche Ordnung wird Kenntnis genommen. Die Entscheidung über die Stellenschaffungen ist im Rahmen des Stellenplanverfahrens 2024/2025 zu treffen.
4. Die Verwaltung wird aufgrund des Personalbedarfs ermächtigt, ab sofort bis 31.12.2023 Personal im Umfang von 1,4 VZK in Entgeltgruppe 9a TVöD und im Umfang von 1,5 VZK in Entgeltgruppe 11 TVöD außerhalb des Stellenplans einzustellen.
5. Zur Finanzierung der Ermächtigungen wird im Haushaltsjahr 2023 ein außerplanmäßiger Personalaufwand in Höhe von bis zu 86.000 € im THH 320 - Amt für öffentliche Ordnung, Amtsbereich 3207020 - Verkehrswesen, Kontengruppe 400 - Personalaufwendungen bewilligt. Die Finanzierung erfolgt in Verwaltungszuständigkeit u. a. durch die zu erwartenden Mehrerträge.

Begründung

1. Zielsetzung des Sondernutzungskonzepts für den Betrieb von E-Scootern (E-Tretrollern) in Verleihsystemen

Mit dem Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) im Jahr 2019 hat sich der Markt der Sharing-Angebote in Stuttgart sehr dynamisch entwickelt. Inzwischen sind in Stuttgart vier Anbieter vertreten, die gemäß freiwilliger Selbstverpflichtungserklärung jeweils maximal 1.500 E-Scooter anbieten dürfen. Von dieser maximalen Zahl hat bislang kein Anbieter Gebrauch gemacht. In der Spitze wurden im Sommer meist 1.200 E-Scooter pro Anbieter aufgestellt. Weitere Anbieter bekunden in regelmäßigen Abständen ihr Interesse, sind bisher aber nicht in Stuttgart tätig geworden.

Der Innenstadtbereich stellt den räumlichen Schwerpunkt der Geschäftsgebiete dar. Inzwischen sind die E-Scooter auch in weiteren Stadtbezirken buchbar. Besonders in Bad Cannstatt und Vaihingen werden vermehrt E-Scooter angeboten.

Seit Markteintritt der E-Scooter-Anbieter haben die E-Scooter einen zunehmenden Einfluss auf den öffentlichen Raum genommen. Dabei wird insbesondere der Fußverkehr in den engen Stadträumen der Landeshauptstadt Stuttgart erheblich beeinträchtigt. Es entstehen durch behinderndes Abstellen und Parken der Elektrokleinstfahrzeuge Gefahren vor allem für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen.

Die von den Anbietern zu unterzeichnende freiwillige Selbstverpflichtungserklärung sieht eine Beschränkung der Fahrzeugflotte im Stadtgebiet auf 1.500 Fahrzeuge und die Limitierung des Kontingents in der Innenstadtzone auf 100 Fahrzeuge sowie Anforderungen an Aufstellorte und die Umverteilung von Fahrzeugen vor. Die Erfahrungen belegen, dass über das derzeit mögliche Gesamtkontingent von 6.000 E-Scootern im Stadtgebiet mit den Limitierungen für die Kernstadtzone und die Innenstadt- und Außenbereiche keine weiteren E-Scooter im Stuttgarter Stadt- und Wegenetz verträglich sind. Zudem zeigt sich, dass trotz durch intensive Kommunikation mit den Anbietern erzielte Erfolge zur Verringerung der störenden Einflüsse auf den Fußgängerverkehr, das Stadtbild und die Stadtgesellschaft akuter Handlungsbedarf herrscht, dem die Instrumentarien und Modalitäten der Selbstverpflichtungserklärung nicht gerecht werden.

Das Ziel des vorliegenden Konzepts liegt auf einem restriktiveren Umgang zur deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Ordnung des öffentlichen Straßenraums.

Wesentliche Eckpunkte der strategischen Vorgehensweise sind die Schaffung einer rechtssicheren Grundlage für die Festlegung einer Gesamtflottenobergrenze, Vorgaben zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, Kontrollen und die Festsetzung einer Sondernutzungsgebühr für die Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums über den Gemeingebrauch hinaus.

Aktuell sind den Handlungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Gleichstellung der E-Scooter mit Fahrrädern durch die Vorgaben der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, Grenzen

gesetzt. Die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung eröffnet keine Eingriffs- oder Ahndungsmöglichkeiten gegenüber den E-Scooter-Anbietern.

2. Flankierende Maßnahmen

Neben der Konkretisierung und Festschreibung der Regeln für den Betrieb der E-Scooter als Nebenbestimmungen in der Sondernutzungserlaubnis und der Durchführung des Auswahlverfahrens im Einklang mit den städtischen Klima- und Mobilitätszielen sollen durch weitere Maßnahmen Qualitätsstandards sichergestellt bzw. erhöht werden.

Durch Öffentlichkeitsarbeit kann das Bewusstsein der Nutzenden hinsichtlich einer verstärkten Rücksichtnahme geweckt und gestärkt werden.

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit sollen auch in Stuttgart stets neueste Technologien zur Kundenansprache wie auch zur Verhinderung und Beseitigung von Gefahrenlagen konsequent zum Einsatz kommen.

Mittels der Überlassung anonymisierter Nutzungsdaten kann eine Analyse des E-Scooter-Betriebs hinsichtlich der Aspekte der Mikromobilität erfolgen. Sie dient aber auch der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr und einer Evaluation mit der Zielsetzung der Überprüfung, ob hinsichtlich der Anzahl der E-Scooter nach zu justieren wäre. Ebenfalls ist zu evaluieren, ob weitere Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der verträglichen Nutzung von E-Scootern im öffentlichen Straßenraum erforderlich sind. Hier kommt zum Beispiel die Festlegung von Abstellverbotszonen in Betracht, die mittels Geofencing von den Anbietern umzusetzen wären. Parallel werden in Abstimmung mit den Betreibern E-Scooter-Abstellflächen eingerichtet. Das Gesamtkonzept zur Einrichtung von Mobilitätshubs an neuralgischen Standorten wird in Federführung des Amts für Stadtplanung und Wohnen erarbeitet.

Nachdem beispielsweise an der Theodor-Heuss-Straße und am Hauptbahnhof Stuttgart Abstellzonen seit 2021 erprobt wurden, wurden 2022 weitere Abstellzonen im Innenstadtbereich versuchsweise eingerichtet. Die Evaluation der ausgewählten Lage und Größe der Flächen dauert noch an. Nach Ende dieser Evaluation werden Abstellflächen in der Innenstadt dauerhaft eingerichtet. Ausgehend von der Beschwerdelage und der Frequenz von E-Scootern folgen derzeit bekannte Hotspots, insbesondere in Bad Cannstatt und Stuttgart-Vaihingen.

Durch Auswertung der überlassenen Nutzungsdaten können weitere Hotspots identifiziert und die Einrichtung von Abstellzonen sukzessive eingerichtet werden. Auch in laufende Planungen bei der Umgestaltung von Straßen oder Plätzen, wie Stuttgarter Ecken, Rechtecke sowie Mobilitätspunkten, fließt der Bedarf an E-Scooter-Abstellzonen ein. Mittelfristig wird ebenfalls das Gesamtkonzept zur Einrichtung von Mobilitätshubs, das derzeit unter Federführung des Amts für Stadtplanung und Wohnen erarbeitet wird, Abstellplätze für E-Scooter berücksichtigen.

Die Einrichtung von Geofencingzonen soll ausgeweitet werden, erfordert aber eine Betrachtung der jeweiligen Situation vor Ort. Es zeigt sich, dass die E-Scooterfahrenden die ausgeliehenen Fahrzeuge häufig schlicht am Ende der Geofencingzone abstellen und somit neue Gefahrenstellen verursachen. Eine pauschale Festlegung

von Geofencingzonen ist daher nicht zielführend, sondern es sind situationsspezifisch Abstellzonen zu identifizieren. Dies gilt sowohl für dauerhafte Geofencingzonen wie auch für temporäre Geofencingzonen, z. B. bei Veranstaltungen.

3. Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis

Die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf einer Erlaubnis (§ 16 StrG). Gemeingebrauch ist der Gebrauch der öffentlichen Straßen im Rahmen der Widmung, der vorrangig Verkehrszwecke umfasst. Zwar wird das Abstellen und Parken von Fahrzeugen in der Regel dem Verkehrszweck zugeordnet. Dies gilt jedoch nicht, wenn das Fahrzeug vorrangig zu einem anderen Zweck als zur späteren Wiederinbetriebnahme abgestellt wird. Neuere Rechtsprechung sieht das Abstellen von E-Scootern (E-Tretrollern) zum Zwecke des Abschlusses eines Mietvertrags nicht als Teil des Gemeingebrauchs an. Vielmehr sind die E-Scooter bis zum zwingenden Abschluss eines Mietvertrags technisch gesperrt und deshalb nicht betriebsbereit.

Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis erfolgt nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Ermessensausübung muss daran ausgerichtet sein, den widmungsgemäßen Gemeingebrauch der Straße und ihre Verkehrsfunktionen frei von Störungen zu erhalten. Die Sondernutzungserlaubnis enthält Auflagen, die darauf abzielen, die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, insbesondere zu Fuß Gehende, mobilitäts- und seheingeschränkte Personen sowie Kinder, die gemäß Vorgabe der Straßenverkehrsordnung auf Gehwegen fahren, zu schützen.

Nach § 3 der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in Stuttgart (Sondernutzungssatzung, SoNuS) werden für die Sondernutzung Gebühren nach der Satzung und dem Gebührenverzeichnis erhoben.

Die Verwaltung schlägt eine Sondernutzungsgebühr pro E-Scooter im Verleihsystem von 7,50 € pro Kalendermonat in der Kernzone, 6 € in den Innenstadtbezirken außerhalb der Kernzone und 4,50 € pro Kalendermonat im übrigen Stadtgebiet vor. Durch die Staffelung der Gebühr soll die Bereitstellung von E-Scootern in den Quartieren außerhalb der Kernzone gefördert werden.

Damit würden für 100 E-Scooter in der Kernzone insgesamt 9.000 € Sondernutzungsgebühren pro Jahr anfallen.

Für 700 E-Scooter in den Innenstadtbezirken außerhalb der Kernzone würden insgesamt 50.400 € p. a. festgesetzt.

Für 700 E-Scooter im übrigen Stadtgebiet würden 37.800 € p. a. festgesetzt. Pro Betreiber würden somit im Jahr Sondernutzungsgebühren in Höhe von insgesamt 97.200 € fällig.

Bei vier Anbietern könnten sich bei Ausschöpfung des maximalen Kontingents von jeweils 1.500 E-Scootern Gebühreneinnahmen von insgesamt 388.800 € p. a. ergeben.

Ausgehend von den Erfahrungen der Vorjahre, in denen max. 1.200 E-Scooter pro Anbieter im Stadtgebiet angeboten wurden, dürfte die jährliche Höhe an Sondernutzungsgebühren bei maximal 78.300 € pro Anbieter liegen (9.000 € Kernzone,

39.600 € Innenstadtbezirke und 29.700 € übriges Stadtgebiet), bei vier Anbietern demnach insgesamt maximal 313.200 € pro Jahr.

Es wurden zum Vergleich die Städte Ludwigsburg, Düsseldorf, Münster und Bremen herangezogen, die bereits Sondernutzungserlaubnisse für Verleihsysteme von E-Scootern erteilen:

- Die Stadt Ludwigsburg setzt pro E-Scooter eine Jahresgebühr von 15 € fest.
- In der Freien Hansestadt Bremen beträgt die Sondernutzungsgebühr derzeit 50 ct pro E-Scooter pro Woche.
- Die Stadt Münster erhebt für die Sondernutzung eine Gebühr von 50 € je E-Scooter und Jahr. Köln hat eine Jahresgebühr pro E-Scooter im Zentrum auf 130 € und außerhalb des Zentrums auf 85 € festgesetzt. Das Verwaltungsgericht Köln hat diese Gebührenhöhe u. a. aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen der Allgemeinheit durch ordnungswidrig auf Fuß- und Radwegen abgestellte E-Scooter als rechtmäßig erklärt (VG Köln, Urteil vom 11.01.2023, Az. 4871/22).
- In der Landeshauptstadt Düsseldorf wurde die anfängliche Sondernutzungsgebühr von 20 € pro Fahrzeug und Jahr im Oktober 2021 im Stadtzentrum auf 50 € pro Fahrzeug und Jahr, in der Außenzone auf 30 € pro Fahrzeug und Jahr erhöht.

Aufgrund der Erhebung von Sondernutzungsgebühren für Elektrokleinstfahrzeuge in Verleihsystemen ist eine Änderung der Sondernutzungssatzung angezeigt. Im Gebührenverzeichnis ist eine neue Gebührenposition als Ziffer 33 mit geänderten Spaltenbezeichnungen als abgesetzter Tabellenteil anzufügen, da die Gebührenzonen nicht mit den Straßengruppen der Sondernutzungssatzung übereinstimmen. Das Gebührenverzeichnis wird wie folgt geändert:

Lfd. Nr.	Art der Sondernutzung	Sondernutzungsgebühr für die Kernstadtzone (Anlage 3) EUR	Sondernutzungsgebühr für die Innenstadtbezirke außerhalb der Kernstadtzone (Anlage 4) EUR	Sondernutzungsgebühr für alle anderen Straßen EUR
33	Mit E-Scootern nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung im Verleihsystem – je Fahrzeug und je angefangener Kalendermonat	7,50	6,00	4,50

4. Zusätzlicher Personalbedarf

Für die Integration der E-Scooter in das Wegenetz bzw. Verkehrsgeschehen der Landeshauptstadt Stuttgart wurden bisher im Amt für öffentliche Ordnung keine Stellenbedarfe geltend gemacht. Die Erfahrung seit 2019 zeigt, dass die konstant hohe Beschwerdelage, der Recherche- und Kommunikationsaufwand zu jeweils aktuellen bundesweiten und internationalen Entwicklungen, das fortlaufende Erfordernis einer konzeptionellen Weiterentwicklung und situationsspezifischen räumlichen

Überprüfung einen Stellenbedarf bei der Straßenverkehrsbehörde im Amt für öffentliche Ordnung auslöst. Die Aufgabenerweiterung kann mit dem vorhandene Personal nicht bewältigt werden.

Für die Aufgabe der zentralen Ansprechperson für Mikromobilität, die verbunden ist mit der strategischen Umsetzung, Koordination und Weiterentwicklung des Sondernutzungskonzepts ergibt sich bei der Straßenverkehrsbehörde der personelle Bedarf von 1,5 Stellen in Besoldungsgruppe A12 und für das Haushaltsjahr 2023 ein über den Stellenplan hinausgehender personeller Bedarf von 1,5 VZÄ in Entgeltgruppe EG11.

Ebenso ergibt sich für die wirkungsvolle Überwachung und die Durchsetzung der Auflagen der Sondernutzungserlaubnisse sowie die Einleitung von und Mitwirkung bei Ordnungswidrigkeitenverfahren ein personeller Mehrbedarf von 1,4 Stellen in Besoldungsgruppe A 9 und für das Haushaltsjahr 2023 ein über den Stellenplan hinausgehender personeller Bedarf von 1,4 VZÄ in der Entgeltgruppe 9a TVöD bei der Straßenverkehrsbehörde im Amt für öffentliche Ordnung.

Es ist beabsichtigt, das Sondernutzungskonzept ab Sommer 2023 sukzessive umzusetzen und die Sondernutzungserlaubnisse auf Antrag spätestens im Herbst 2023, das heißt zum 01.10.2023, zu erteilen. Da die wirkungsvolle Umsetzung des Sondernutzungskonzepts und der Erlass sowie die Kontrolle der Vorgaben der Sondernutzungserlaubnis erst nach Bereitstellung zusätzlichen Personals erfolgen können, sind Ermächtigungen zur Stellenschaffung außerhalb des Stellenplans erforderlich.

Bedarfe für eine beschleunigte Konzeption, Planung und Umsetzung von Abstellanlagen für E-Scooter sind mit den Stellenbedarfen nicht abgedeckt.

Finanzielle Auswirkungen

Bei Beschlussfassung des Sondernutzungskonzepts mit Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für vier Betreiber fallen Sondernutzungsgebühren in Höhe von insgesamt ca. 313.200 € pro Jahr an. Für das Haushaltsjahr 2023 wird mit insgesamt 78.300 € gerechnet. Diese führen zu Mehrerträgen im THH 660 – Tiefbauamt, Kontengruppe 330 öffentlich-rechtliche Entgelte.

Die Einrichtung der Ermächtigung erzeugt bei Stellenbesetzung zum 1. August 2023 im Haushaltsjahr 2023 einen außerplanmäßigen Personalaufwand in Höhe von 85.900 € im THH 320 – Amt für öffentliche Ordnung, Amtsbereich 3207030 Verkehrswesen, Kontengruppe 400 Personalaufwendungen. Die Deckung erfolgt in Verwaltungszuständigkeit vorrangig über die zu erwartenden Mehrerträge im Bereich der Sondernutzungsgebühren.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat AKR, Referat S/OB, Referat SWU, Referat SI, Referat T, Referat WFB

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

GR-Antrag 208/2022 (Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion) „Gehwege entrümpeln – Hauptfußrouten von E-Scootern frei räumen – Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen erhöhen“

Dr. Clemens Maier
Bürgermeister

Anlagen

<Anlagen>