

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	123
		TOP:	2
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	03.05.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Dr. Maier		
Berichterstattung:	Frau Scherz (AföO)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / pö		
Betreff:	E-Scooter: Sachstand u. Ausblick "Umgang mit E-Scootern u. E-Rollern i. Stgt. sicher u. fair gestalten", Antrag Nr. 196/2021 v. 02.06.2021 (FW) "E-Scooter - gleichzeitig beliebt u. umstritten", Antrag Nr. 46/2022 v. 25.02.2022 (CDU) - mdl. Bericht		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Die im Betreff genannten Anträge sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Nach einer kurzen Einleitung von BM Dr. Maier berichtet Frau Scherz (AföO) im Sinne der Präsentation. Ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form mit Verweis auf die jeweilige Foliennummer wiedergegeben.

Frau Scherz erklärt zunächst, das Thema sei wie gewünscht am 02.05.2022 im Beirat für Menschen mit Behinderung dargestellt worden. Zudem gebe es diverse Anträge aus den Bezirksbeiräten, die im Nachgang beantwortet würden. Dann richtet die Verwaltungsmitarbeiterin das Augenmerk auf die Präsentation und erklärt, der Gesetzgeber habe in seinem Anhörungsverfahren nicht alle Bedenken von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden, Menschen mit Behinderung und der Kommunen aufgenommen. Dies betreffe v. a. das Instrument, wonach E-Scooter nicht per se als Sondernutzung anerkannt wurden. Stattdessen habe der Gesetzgeber festgelegt, dass E-Scooter im Wesentlichen wie Radfahrer zu fahren hätten, also auf Radwegen, Radfahrstreifen usw. Es gebe ein

Sonderschild, mit dem Strecken für E-Scooter freigegeben werden könnten; dies gelte beispielsweise für Busfahrstreifen. Ganz klar sei jedoch, E-Scooter hätten in Fußgängerzonen und auf Gehwegen fahrend "überhaupt nichts zu suchen", und es gelte die gleiche Promillegrenze wie beim Auto. Dies sei bei vielen Nutzer*innen jedoch noch nicht angekommen. Probleme gebe es auch beim Parken von E-Scootern v. a. von Leih-Anbietern, die leider nicht mit ähnlicher Sorgfalt abgestellt würden wie Fahrräder (Folie 2).

In ihren weiteren Ausführungen berichtet Frau Scherz über die Vernetzung zwischen der Stadt Stuttgart, den E-Scooter-Anbietern, anderen Kommunen und Forschungseinrichtungen. Derzeit laufe ein Forschungsprogramm des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU), an dem sich die Stadt beteilige. Aus dieser Vernetzung heraus sei eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung entwickelt worden, für die in hohem Maße die Entwicklung in anderen Kommunen berücksichtigt worden sei. Diese Selbstverpflichtung erläutere sie gemäß der Folien 3 und 4 und ergänze, von den insgesamt erlaubten 1.500 Fahrzeugen im gesamten städtischen Bereich sei die Anzahl in den Innenstadtbzirken auf 800 limitiert. Wie viele E-Scooter am Tag faktisch ausgebracht würden, entschieden die Anbieter nach Wetterlage, Saison und Kundennachfrage flexibel. Intensiv genutzt werde das Geofencing (GPS-Ortung), durch das Parkverbotszonen anlassbezogen oder dauerhaft eingerichtet werden könnten. Dadurch sei es nicht mehr möglich, den E-Scooter in Grünanlagen, Fußgängerzonen oder bei Veranstaltungen abzustellen und den Parkvorgang zu beenden; die Kosten liefen dann weiter (Folie 3). Um eine größtmögliche Transparenz zu gewährleisten, seien die Adressen der Anbieter auf der Homepage der Stadt aufgelistet (Folie 4).

Zum Unfalllagebericht des Polizeipräsidiums erklärt Frau Scherz, es gebe keine räumlichen Unfallschwerpunkte (Folie 6). Da sich die Zahl der Unfälle am Wochenende jedoch häufe, werde die Polizei hier weiterhin kontrollieren. Bezüglich der Konflikte (Folie 7) betont sie, es gebe verschiedene Adressaten - also Nutzer und Anbieter -, was in der weiteren Diskussion berücksichtigt werden müsse. Bezüglich der Einrichtung weiterer Abstellmöglichkeiten für die E-Scooter zeigt sie sich erfreut über die Bestrebungen Privater, an Mobilitätshubs Standorte herzustellen (Folie 8). Des Weiteren thematisiert sie die Situation bei verkehrswidrig oder verkehrsgefährdend abgestellten Fahrzeugen und betont, der schnellste Weg sei die direkte Meldung beim Anbieter (Folie 9). Bei Häufung richteten die Anbieter auch kleinteilige Geofencing-Zonen ein. Eine mögliche Sondernutzungssatzung - verbunden mit einer Gebühr für die Anbieter - werde aktuell geprüft, um die Qualitätsstandards aus der freiwilligen Selbstverpflichtung nachhaltiger festzusetzen (Folie 10). Im Rahmen des Nutzerverhaltens lenkt Frau Scherz das Augenmerk auf die gemeinsame Forderung an den Bund, Geofencing für Geschwindigkeitsdrosselung in Verbotszonen nutzbar zu machen (Folie 11). Dies sei in Deutschland vom Gesetzgeber noch nicht ermöglicht. Am Ende ihrer Ausführungen gibt sie nochmals einen kurzen Überblick (Folie 12).

Für den Bericht dankt als einer der Antragsteller StR Schrade (FW), der erklärt, E-Scooter seien aus Sicht seiner Fraktion eher Spaßfahrzeuge als ein geeignetes Verkehrsmittel, um die "letzte Meile" zu überbrücken. Es gebe Regelungsbedarf, um mobilitätseingeschränkte Personen zu schützen und Fahrten unter Alkoholeinfluss zu unterbinden. Die Fahrzeuge seien für Nutzer, aber auch Nicht-Nutzer gefährlich. Begrüßenswert sei die Einrichtung von Abstellzonen. Beschwerden über falsch abgestellte Fahrzeuge landeten nicht nur bei der Stadt und den Anbietern, sondern auch bei seiner Fraktion, weshalb er dafür plädiere, den heute aufgezeigten Weg fortzuführen.

An die Ausführungen seines Vorredners schließt sich StR Kotz (CDU) an, der zum verkehrlichen Nutzen statistische Erhebungen erfragt. Spannend sei zu erfahren, ob die mit E-Scootern zurückgelegten Strecken alternativ zu Fuß oder mit dem ÖPNV bewältigt worden wären. Als zentrales Problem definiert er das ungenügende Abstellen. Abschließend thematisiert er das "Auslaufen" der Geschwindigkeit bei Einfahrt in Verbotszonen und möchte wissen, ob dies umsetzbar sei.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) stellt fest, die verkehrliche Wirkung von E-Scootern sei in der Tat nicht genau bekannt. Die letzten Jahre hätten gezeigt, dass die Fahrzeuge kontinuierlich beliebt seien und die Nutzung zugenommen habe. Viele Menschen hielten dieses Konzept für eine "geschickte Mobilität". Der Stadtrat dankt für die Anträge, die gezeigt hätten, dass es v. a. mit dem Abstellen auf Gehwegen Probleme gebe. Die Beschwerdelage sei auch in seiner Fraktion vorhanden und an Zeitungsberichten zu erkennen. Die Begrenzung der Ausbringungsmenge begrüßt er, moniert jedoch, dass manche Anbieter diese fünf Fahrzeuge ausgerechnet an Gehwegnasen platzierten. Des Weiteren spricht er Kontrollen und Verwarnungen an und bittet um weitere Informationen zu "richtigen Knöllchen". Er regt an, bezüglich der Situation am Wochenende noch mehr Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben, um die nötige Sensibilität zu schaffen. Die Strafen bei Alkoholfahrten seien horrend und hätten eine abschreckende Wirkung. Als wichtigsten Aspekt hält StR Peterhoff das Angebot von Abgabeflächen fest, wodurch das Problem fehlerhaften Abstellens gelöst werden könne. Wenn genügend Abstellflächen für alle E-Scooter eingerichtet worden seien, könne im Gegenzug außerhalb der Abgabeinseln ein Abstellverbot mittels Geofencing eingerichtet werden. In diesem Zusammenhang müssten die Hauptfußrouten geprüft werden; als Pilotprojekt könnten an besonders betroffenen Routen Angebote geschaffen werden. Als Beispiel nennt er die Stadt Düsseldorf, die durch Beschilderung Abstellflächen ausgewiesen und gleichzeitig Gehwege gesperrt hätte. Zur Sondernutzungssatzung regt er an, diese Verbotszonen konkret zu definieren.

Aus der Sicht von StRin Schanbacher (SPD) hat sich neben der begrüßenswerten Selbstverpflichtung der Markt auch ein Stück weit bereinigt. Die Angebote würden immer weniger und immer teurer, und der Freizeitgedanke trete in den Hintergrund. Sie regt an, beim Starten des E-Scooters weitere Abfragen zu Alleinfahrt, Alkoholkonsum etc. zu stellen. Das Stuttgarter Eck als idealen Abstellort möchte die Stadträtin betont wissen und hält die Überführung in eine Sondernutzungsordnung für einen guten Weg.

Dem Dank für die Anträge kann sich StR Pantisano (Die FRAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) anschließen, der den Unmut gut nachvollziehen kann, da er die E-Scooter mehr als "Plage" denn als sinnvolles Angebot für nachhaltige Mobilität empfindet. Die Fahrzeuge seien verstärkt am Abend und am Wochenende - "also zum Spaß" - im Einsatz. Bei E-Scootern, die im Sinne des ÖPNV genutzt würden, handle es sich meistens um Privatfahrzeuge. Die Behinderungen im öffentlichen Raum nähmen massiv zu und es bildeten sich Stolperfallen; selbstständiges Wegräumen sei aufgrund der Schwere der Fahrzeuge nur eingeschränkt möglich. Bezüglich der heute dargestellten Maßnahmen regt er eine Evaluation nach einem Jahr an. Er möchte wissen, wie viele der E-Scooter in Gewässern oder Grünflächen landeten und ob es Erhebungen gebe, wie lange ein Fahrzeug in Betrieb sei, da diese doch oft sehr rüde genutzt würden. Abschließend thematisiert er die Möglichkeit des Geofencing und möchte wissen, ob zur Ausweitung eine Änderung der Gesetzgebung nötig sei. Eventuell biete sich auch ein Einsatz beim autonomen Fahren an.

Für StR Serwani (FDP) sind die Regelungen "typisch deutsch". Wie StRin Schanbacher stellt er fest, dass sich die Situation bereits gebessert habe. Rücksicht und Regeleinhaltung gelte aber weiterhin für alle Verkehrsteilnehmer. Der Stadtrat kann sich nicht vorstellen, dass jemand einen der Anbieter informiert, wenn man auf einen behindernden E-Scooter trifft. Die Polizei müsse verstärkt kontrollieren und konsequent Verwarnungen erteilen. Da der Betrieb von E-Scootern Kosten für die Anbieter verursache, hätten diese Interesse daran, ihre Fahrzeuge auch wiederzufinden. Daher gehe er davon aus, dass nur wenige in Gewässern oder Grünflächen verblieben.

Über die gesamte positive Entwicklung zeigt sich StRin Königter (PULS) erfreut. Sie persönlich empfinde E-Scooter jedoch als sehr störend, da sie häufig Gehwege blockierten. Dennoch sehe sie die Fahrzeuge als gute Ergänzung für nachhaltige Mobilität, besonders bei der ersten und letzten Meile. Sie plädiert für feste Standorte mit einem engen Raster, um diesen Vorteil nicht zu verlieren. Da die E-Scooter getrackt würden, könnten bevorzugte Abstellorte ausgelesen und an diesen Standorten spezielle Flächen eingerichtet werden. Das Auslegen von Flyern oder Webseiten-Kampagnen sei nicht ausreichend, um Nutzergruppen zu informieren. Diese müssten gezielter, zum Beispiel in Schulen, angesprochen werden.

Auf die Nachfrage nach E-Scootern verweist StR Dr. Mayer (AfD). Offensichtlich sei es notwendig, ordnend einzugreifen. Allerdings halte er die Vorstellung einer digitalen Überwachung für fraglich. Um diese zu vermeiden, möchte er wissen, ob die Möglichkeit bestehe, wie im Autoverkehr zu ahnden und dem letzten Fahrer für fehlerhaftes Abstellen einen Strafzettel zu erteilen.

Zu den Fragen und Anmerkungen nimmt Frau Scherz Stellung und erklärt, es seien zwei Nutzergruppen zu erkennen. Zum einen gebe es den unauffälligen Nutzer, der das Fahrzeug im Sinne der ersten und letzten Meile nutze und nicht negativ auffalle (Nutzungszeit häufig am Tage); zum anderen gebe es die Nutzer, die E-Scooter als Spaßfahrzeuge betrachteten. Aus Stuttgart sei bekannt, dass sich die zurückgelegten Strecken meist zwischen 1 - 2 km bewegten und andere Verkehrsarten ersetzen. Die Forschungen dazu liefen noch und es gebe noch keine abschließende, bundesweite Antwort. Zum Geofencing merkt sie an, es bedürfe einer Rechtsgrundlage, damit dies in den Zulassungsverfahren verankert sei. Derzeit gebe es in Deutschland noch keine Möglichkeit, eine externe Beeinflussung des Fahrgeschehens vorzunehmen. Regelmäßig äußerten Kommunen und Anbieter jedoch diesen Bedarf. Ein Verhalten wie in Köln, wonach zahlreiche E-Scooter im Rhein gelandet seien, trete in Stuttgart nicht auf; es sei sehr schnell nachjustiert worden, um dies von vornherein zu unterbinden. Durch die Kooperation zwischen Stadt und Anbietern sei es gelungen, einen gemeinsamen Weg zur Integration dieses Verkehrsmittels zu beschreiten. Gegenüber StR Pantisano betont sie, es handle sich hier nicht um ein Projekt der Stadt; die E-Scooter seien offiziell zugelassen und dürften von Firmen angeboten werden. Weitere Informationen gibt Frau Scherz zur Thematik der Verwarnungen, bei denen das gesamte Geschehen betrachtet werde (wer ist gefahren, wo wurde gefahren, liegt eine Alkoholfahrt vor). Es gebe nicht nur eine lapidare mündliche Verwarnung; die Ordnungswidrigkeiten zeigten, dass das "Rundum-Paket" verwarnt werde. Der ruhende Verkehr werde nicht getrackt, sondern das E-Scooter-Kennzeichen werde zur Anzeige gebracht. Der Verleiher als Besitzer reiche die Verwarnung dann an den letzten Nutzer weiter. Wenn dieser nicht ermittelt werden könne, verbleibe der Kostenbescheid beim Verleiher. Sie stellt klar, es würden nicht einzelne Fahrten oder Personen getrackt. Abschließend merkt sie an, die planerischen Prozesse (Stuttgarter Ecke, zentrale Lagen) schritten voran und würden sukzes-

sive ausgerollt. Sie wolle bei dem Weg bleiben, zunächst die Strategie mit weiteren Ämtern festzuzurren und nicht sofort eine neue Projektauforderung erhalten. Personal für E-Scooter sei bisher noch nicht angerechnet worden. Das Nutzungsverhalten sei in Herbst und Winter eher ruhig geblieben; es bleibe abzuwarten, wie die Anbieter das Konzept ausbrächten. Es sei Aufgabe der Anbieter, ihre Klientel zielgerichtet zu untersuchen.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt BM Dr. Maier fest:

Mit dieser umfassenden Berichterstattung sind die Anträge Nr. 196/2021 und Nr. 46/2022 erledigt.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Verteiler:

- I. Referat SOS
zur Weiterbehandlung
Amt für öffentliche Ordnung

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
VVS
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. Amt für Revision
 5. L/OB-K
 6. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. *CDU-Fraktion*
 3. *SPD-Fraktion*
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
 5. *FDP-Fraktion*
 6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand