

Auszug aus der Ratsniederschrift vom 11.02.2020

ÖFFENTLICHER TEIL

TOP 2 Fragestunde

- 2.7** Anfrage ANF/044/19-24 von: Stve. Christine Jung, SPD
(Elektroroller-Verleihsystem)

Voremerkung:

In der SZ vom 11.01.2020 war zu gelesen, dass der Oberbürgermeister ankündigt, dass „in den kommenden Wochen“ ein Vertrag für ein Elektroroller-Verleihsystem unterschrieben würde. Der Antrag der SPD im Verkehrsausschuss, der entsprechende Informationen von der Verwaltung einforderte, wurde vertagt mit der Begründung, für diese verkehrliche Maßnahme sei nicht der Verkehrs- sondern der Umweltausschuss zuständig. Da der für den 21.01.2020 vorgesehene Sitzungstermin des Ausschusses Mangels Themen (!) ausgefallen ist, kann erst am 17. März 2020 überhaupt über den Antrag der SPD beraten werden.

Wie ist der aktuelle Sachstand hinsichtlich der Verträge mit E-Scooter-Verleihern?

- 2.8** Anfrage ANF/045/19-24 von: Stve. Christine Jung, SPD
(Elektroroller-Verleihsystem)

Wann ist vorgesehen, Rat und Ausschüsse mit den Inhalten der Verträge zu befassen?

- 2.9** Anfrage ANF/046/19-24 von: Stve. Christine Jung, SPD
(Elektroroller-Verleihsystem)

Welche Regelungen sind vorgesehen, um Chaos und Konflikte zu vermeiden, wie sie aus anderen Städten berichtet werden (Nutzung von Fußgängerbereichen, Fahrradwegen und Straßen, Abstellanlagen, Beschilderung, Pflichten der Verleiher)?

Antwort Bürgermeisterin Barbara Meyer-Gluhe:

Die Landeshauptstadt hat den fünf an Saarbrücken interessierten e-Scooter-Verleihfirmen den Abschluss einer freiwilligen Vereinbarung angeboten. Der Vereinbarungsentwurf wurde im Vorfeld verwaltungsintern und mit der Polizei abgestimmt und allen fünf Firmen im letzten Jahr übermittelt. Zwei der Firmen haben Änderungsbedarfe angemeldet, die zurzeit in der verwaltungsinternen Abstimmung sind. Die drei weiteren Anbieter wurden – inzwischen erneut mit Fristsetzung – um eine Stellungnahme zum übermittelten Entwurf aufgefordert. Mit dem Bahnhofsmanagement wurde vereinbart, dass nur die Anbieter auf dem Bahnhofsgelände ihre e-Scooter ausbringen dürfen, die dann auch eine Vereinbarung mit der LHS abgeschlossen haben.

Dem Stadtrat wird der aktuelle Stand des Vereinbarungsentwurfes in TOP 16 dieser Sitzung zur Information vorgelegt.

Die beabsichtigten Regelungen sind dem Vereinbarungsentwurf unter TOP 16 dieser Sitzung zu entnehmen.

Zusatzfrage des Stvn. Patrick Kratz, SPD:

Warum wurde im Verkehrsausschuss nicht darüber informiert, wenn im letzten Jahr die Verträge bereits übermittelt wurden?

Zusatzfrage Stv. Christine Jung, SPD:

Sind die zuvor angesprochenen Änderungen in der Vorlage zu TOP 16 bereits berücksichtigt?

Antwort Oberbürgermeister Uwe Conradt:

Federführend ist der Umweltausschuss befasst worden. Man kann davon ausgehen, dass zum damaligen Zeitpunkt die Antwort noch nicht gegeben werden konnte. Dem Stadtrat liegt die aktuellste Fassung mit den eingearbeiteten Varianten vor.

Auszug aus der Ratsniederschrift vom 11.02.2020

ÖFFENTLICHE SITZUNG

16.	Regulierung des Inverkehrbringens von Elektrokleinstfahrzeugen (e-Scootern) im öffentlichen Raum	VWT/0198/20
-----	---	--------------------

Der Vorsitzende informiert darüber, dass die geplante Handhabung auf bundesrechtliche Regelungen zurückgeht, die das In-Verkehrsbringen von e-Scootern generell erlauben.

Die Frage, warum sich ein Anbieter überhaupt darauf einlässt, mit der Stadt in eine Verhandlungssituation zu treten, wo er doch eigentlich gar nicht mit ihr verhandeln muss, hänge damit zusammen, ab wann es sich um eine Sondernutzungssatzung handelt, wann im öffentlichen Raum das gewerbliche Anbieten von entsprechenden e-Scootern genehmigt werden muss, oder zumindest kann. Andere Städte sahen dies zunächst nicht als Sondernutzung an, und haben entsprechend ihre Erfahrungen gemacht.

Die Elektrokleinmobilität ist nach Auffassung des Vorsitzenden nicht nur eine Sache, die generell vom Gesetzgeber erlaubt worden ist, sie gehöre heute zur Mobilität in Großstädten im Bild mit dazu.

Die Frage sei, wie organisiert man es so, dass alle Verkehrsteilnehmer möglichst gut aneinander vorbei kommen. Der Vorsitzende geht näher auf die verschiedenen Konfliktsituationen ein, die sich bei der Umsetzung ergeben können. Eine geschickte Koppelung mit der Deutschen Bahn könnte hier möglicherweise zielführend sein. Eine Regulierung könnte dadurch erfolgen, dass den privaten Anbietern verschiedene Bereiche zur Nutzung angeboten werden. Dort, wo notwendig kann eine Begrenzung bzw. Limitierung vorgenommen werden. Wichtig dabei sei generell eine Limitierung im Stadtkern von 100 Stellorten pro Anbieter.

Stv. Kratz, SPD, gibt dem Vorsitzenden in vielem Recht, was dieser aufgeführt hat.

Wenn gesagt werde, dass aus den Fehlern anderer Städte gelernt werden soll, gehöre dazu auch, dass der Rat und andere zuständige Gremien frühzeitiger als jetzt befasst werden.

In der Vorlage der Verwaltung fehlen die auf Seite 2 aufgeführten Anlagen 1 und 2. Vor Unterschrift der Vereinbarung sollten im Fachausschuss offene Fragen beraten werden, wie: Wer kontrolliert die Anzahl der eingesetzten Scooter, wie oft wird kontrolliert, gibt es dafür zusätzliches Personal in der Stadtverwaltung, wer legt die Distributionsorte für die Scooter fest? Warum ist diese Sperrzeit zwischen 24 Uhr und 6 Uhr, kann diese ausgeweitet werden?

VerwDez. Wohlfarth, Rechtsdezernent zur Rechtslage:

Aus den überregionalen Medien war zu entnehmen, dass diese Roller in den deutschen Städten ab 600.000 Einwohnern aufgestellt wurden. Die Landeshauptstadt habe der

Empfehlung der kommunalen Spitzenverbände Rechnung getragen, indem sie die Gedanken der Regulierungen, die dort zu Papier gebracht wurden, aufgegriffen hat, deswegen dieser Vertragsentwurf.

Der Vertragsentwurf reguliert das Inverkehrbringen dieser Roller, und gibt den Anbietern verschiedene Pflichten auf. Davon streng zu unterscheiden sind die straßenverkehrsrechtlichen Aspekte. Das beginnt damit, dass es die Kleinelektrofahrzeuge-Verordnung gibt, die diese Roller erfasst. Es geht um Straßenverkehrsrecht.

Vielen nicht bekannt sei, dass es sich bei diesen Rollern um Kraftfahrzeuge handelt, weil sie einen Motor haben. Damit gilt für alles, was für Kraftfahrzeugen gilt. Beispielsweise dass sie zu versichern sind, dass sie nicht einfach irgendwo abgestellt werden können. Die Verordnung selbst, die noch angereichert werden muss durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung, sieht vor, dass die Roller dort geparkt werden können, wo Fahrräder geparkt werden dürfen. Fahrräder werden in aller Regel abgestellt, wo gerade Platz ist.

Straßenrechtlich gesehen handelt es sich immer um eine Sondernutzung. Über die Auflagen in den Sondernutzungen kann die Verwaltung rechtlich verbindlich auch Regelungen treffen.

Von vielen nicht bekannt: Wenn man betrunken mit diesem e-Roller fährt, gelten, da es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, nicht die Vergünstigungen wie beim Fahrrad. Oder, man wird nicht gesehen, dann fährt man verbotenerweise vielleicht noch zu zweit. Alleine in München wurden in den ersten Tagen 648 Führerscheine eingezogen.

Fahrzeugzulassungsverordnung und Fahrerlaubnisverordnung wurden geändert, die Bußgeldkataloge sind im Änderungsprozess. Nach Auffassung von Herrn Wohlfarth sei nicht zulässig, dass wie beispielsweise in Frankfurt Bußgelder in der Grenze von 100 Euro festgelegt werden.

Viele Probleme, wie das Straßenverkehrsrecht, und die anderen skizzierten Gegenstände der Auftragsverwaltung, entziehen sich vollkommen der Regelungszuständigkeit der Landeshauptstadt, Nach dem saarländischen Kommunalrecht handelt es sich um eine alleinige Angelegenheit des Oberbürgermeisters als Straßenverkehrsbehörde. Natürlich werde darüber informiert.

Ein anderes Thema sei die Zulassung in Fußgängerzonen. Nach der EKV sind diese Tretroller in Fußgängerzonen nicht zugelassen, sondern nur da, wo ausgebaute Fahrradwege oder Fahrradstraßen vorhanden sind. Natürlich wird sich die Frage stellen, was mit der Bahnhofstraße ist. Hier müsste der Fahrradverkehr durch ein Ausnahmeschild zugelassen werden. Darüber sei diskutiert worden, eine Umsetzung werde wohl erfolgen, aber nicht per se. Überall dort, wo Fahrräder erlaubt sind, gilt die Ausnahme nicht automatisch für die Elektrokleinfahrzeuge.

Der Vorsitzende zu den gestellten Fragen:

Distributionsorte sind entsprechend festzulegen. Die Anlage 1 der Verträge kann je nach Anbieter unterschiedlich sein, sie liege daher der Vorlage nicht bei. Wie auch in § 3 a dargestellt, „werden die näher bezeichneten Aufstellflächen als Distributionsorte entsprechend dort aufgeführt sein.“ Wichtig sei, dass eine entsprechende Regulierung und Kontrolle der Orte stattfinden kann.

Die Frage war, warum zwischen 0 und 6 Uhr nicht kontrolliert wird. Es muss an gewissen Orten entsprechend eingesammelt werden, damit man die Stadtreinigung und andere Fragestellungen, die damit zusammen hängen, abgewickelt werden können.

Zu der Frage der Möglichkeiten der Verwaltung darauf hin zu wirken, dass die Fahrzeuge nicht irgendwo abgestellt werden, sei festzuhalten, dass die Anbieter gemeinhin die Fahrzeuge öffentlich zugänglich machen, d. h. in den Apps, die sie anbieten, wird meistens mit angegeben, wo sich die Roller befinden, d. h. ein Roller ist im Grunde immer digital vernetzt, entsprechend stehen diese Daten zur Verfügung. Das Ordnungsamt wird entsprechend in

diesem Rahmen der Verfügbarkeit des Personals bei entsprechenden Streifengängen tätig. Im Innenstadtbereich werde dies stärker und intensiver erfolgen, als an anderen Orten.

Aufgrund der Regulierung durch die Verwaltung müsse gefragt werden, ob es überhaupt mehr als fünf Anbieter geben wird, zumal in einem Marktverhalten irgendwann auch hier eine Regulierung erfolgen wird. Es werden am Ende sicherlich nicht so viele Anbieter in Deutschland bleiben, wie es heute sind. Es gebe immer eine Anfangsphase mit sehr viel Startkapital, wo am Ende von den Anbietern, die es nicht mehr gibt, die Fahrzeuge herum stehen.

Zur Sperrzeit: Die Sperrzeit gilt auch dazu, Betrunkenhetsfahrten zu regulieren. Betrunkenhetsfahrten sind nach Erfahrung der Anbieter ein gewisses Nachtphänomen.

Zusätzliches Personal soll nicht zum Einsatz kommen. Anbieter sollen dadurch gezwungen werden, vor Ort genügend eigenes erreichbares Personal bereitzuhalten. Sollten Anbieter sich nicht um ihre e-Scooter kümmern, besteht die Möglichkeit, die Verträge zu kündigen. Ein positiver Nebeneffekt wäre, dass damit gleichzeitig auch die bestehenden Verträge der Anbieter mit z.B. der Deutschen Bahn gekündigt wären.

Zur Transparenz: Das Maximale an Transparenz sei gegeben mit der verkehrsrechtlichen Anordnung. Ansonsten bestehe die Möglichkeit, das Verfahren im Fachausschuss noch einmal vorzustellen.

Stv. Reif, B'90/Die Grünen, begrüßt dieses für die Landeshauptstadt und ihre Bürgerinnen und Bürger interessante Angebot im Sinne der Mikromobilität, d. h. es ist eine Ergänzung zum ÖPNV.

Nach einer gewissen Einführungsphase müsse dann aufgrund der gemachten Erfahrungen Nachregulierungen vorgenommen werden.

VerwDez. Wohlfarth, Rechtsdezernent stellt zur Rechtslage weiter fest:

Die städtische Verkehrsüberwachung hat als Ortspolizei und Verwaltungspolizei keine Anhalterechte, da es sich um Fließverkehr handelt. Dieser obliegt in der Überwachung ausschließlich der Vollzugspolizei des Landes.

Bei Bußgeldverfahren, oder bei Verkehrsordnungswidrigkeiten sind die jeweiligen Fahrer in der Verantwortung. Über die aufgeklebten Versicherungsplaketten würde über die Versicherung dann nachvollzogen, wer zu welcher Zeit den Tretroller gemietet und abgestellt hat.

In Großstädten läuft die Fahrerermittlung bei Kraftfahrzeugen über das Kraftfahrtbundesamt. Bei den Tretrollern wäre dies problematisch. Der Städtetag fordert, dass diesbezüglich Änderungen vorgenommen werden. Feststehe: Wenn nicht effektiv kontrolliert werden kann, werden die Trunkenheitsfahrten nicht abnehmen, oder der Missbrauch, dass mehrere Personen auf einem Roller fahren. Wie bereits von dem Vorsitzenden dargelegt, können die Verträge mit den Anbietern so abgefasst werden, dass eine Regulierung erfolgt, ohne dass es sich dabei um eine polizeiliche Maßnahme handelt. Eine Überwachung des Straßenverkehrs durch die Landeshauptstadt sei aus den genannten Gründen nicht möglich.

Stve. Jung, SPD, ist angesichts der geführten Diskussion der Auffassung, dass eine Behandlung der Vorlage im Fachausschuss sinnvoll gewesen wäre,

Für sie ergeben sich folgende Fragen: Warum sind nur Roller in St. Johann und in Alt-Saarbrücken vorgesehen? Wie viele Roller sollen insgesamt maximal zugelassen werden, bei fünf Anbietern 500 insgesamt? Und wenn darüber hinaus, dann noch in anderen Stadtteilen? Muss die gleiche Anzahl dann in jedem einzelnen Stadtteil letztlich vorliegen oder insgesamt? Was bedeutet in § 2 eine „wesentliche“ Überschreitung der Zahlen? Mit welchen Fahrpreisen werde in etwa gerechnet?

Nach der Straßenverkehrsordnung ist nicht zugelassen, dass diese Roller auf den Gehwegen fahren. Darf das Ordnungsamt oder jemand anderes überprüfen, wenn jemand regelwidrig auf dem Gehweg fährt? Wenn Radfahrer sich teilweise nicht trauen, auf den Radwegen zu fahren, dann sei anzunehmen, dass dies Rollerfahrer noch weniger tun, wodurch sehr viel mehr Verkehr auf Gehwegen, und sehr viel mehr Konflikte mit den Fußgängern zu erwarten sind. Es sollten Vorkehrungen getroffen, und mit der Polizei ein Konzept ausgearbeitet werden, wie darauf reagiert werden kann.

Die Überprüfung, wo diese Roller stehen, was mit ihnen passiert, wird auch das Ordnungsamt mehr als bisher fordern, so dass da möglichenfalls über eine Erhöhung des Personals nachgedacht werden sollte.

Der Vorsitzende zu den Fragen: St. Johann und Alt-Saarbrücke wurden von den Anbietern ausgesucht, Elektrokleinstfahrzeuge werden meistens im Centrum genutzt. Eine Regulierung dort sei sinnvoll. Andere Anbieter hätten dadurch die Chance das Angebot in den anderen Stadtteilen zu komplettieren. Von der Verwaltung wurden 500 Roller insgesamt im Kernstadtbereich angedacht. Außerhalb von St. Johann und Alt-Saarbrücken gibt es kein Limit. Die Gespräche haben gezeigt, dass momentan das Interesse für die Bereiche außerhalb nicht vorhanden ist, was sich jedoch ändern kann.

Die Preisgestaltung erfolgt durch die Anbieter. Letztlich bestimmen Angebot, Nachfrage und die Marktsituation, ob es angenommen wird.

Zum Befahren der Gehwege ist eine Freigabe für Elektrokleinstfahrzeuge erforderlich.

Die Aufstellorte können überprüft werden. Zum Thema „Personal“ habe er bereits geantwortet.

VerwDez. Wohlfarth, Rechtsdezernent, erklärt zur Rechtslage:

Die Verwaltung geht davon aus, dass das Nutzen der Infrastruktur, vor allem Gehwege, wenn die Zulassung hierfür erfolgt ist, dass das alles nicht Gemeingebrauch ist, sondern Sondernutzung. Es gibt Stationsmodelle, und Modelle, die stationslos sind.

Bei einer Zulassung gibt es den Bescheid mit Auflagen, nach dem Gesetz ist eine Gebühr fällig. Bremen z.B. verlangt 6.000 Euro im Jahr. In der Landeshauptstadt gibt es eine Gebührenordnung als Anlage zur Sondernutzungssatzung. Die Gebühr muss kalkuliert werden, es ist keineswegs umsonst.

Stv. Kratz, SPD, stellt fest, dass ausgeführt worden sei, dass Fußwege nicht freigegeben sind. Im Vertragstext sei die Bahnhofstraße jedoch ausdrücklich als Testphase enthalten.

VerwDez. Wohlfarth, Rechtsdezernent, führt hierzu aus, der darüber diskutiert wird. Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde müsse hierüber entscheiden.

Der Vorsitzende sieht diese Fragestellungen als zentralen Punkt, an dem man die Regulierung letztendlich mit gestalten kann.

Verständlich sei der Wunsch, verschiedene Fragestellungen im Fachausschuss diskutieren zu wollen, die nicht in den Ausschuss gehören. An der Stelle sei es einfach nur die Frage des Landesgesetzgebers, die Gesetze zu ändern, und die Frage der Zuständigkeit von Rat und Verwaltung.

Der Stadtrat nimmt den Entwurf der Vereinbarung über das Inverkehrbringen von e-Scootern zur Kenntnis.