

V0751/23

Neuordnung der Mikromobilität mit E-Scootern als Pilotprojekt

Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen vom 16.01.2023

Stellungnahme der Verwaltung

(Referenten: Herr Hoffmann, Herr Müller, Frau Wittmann-Brand)

Antrag:

1. Dem dargestellten Konzept zur Weiterentwicklung der Vorgaben für E-Scooter in der Stadt Ingolstadt und insbesondere der Einrichtung von definierten Abstellplätzen in Zone A wird zugestimmt.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die aktuell gültige Kooperationsvereinbarung mit der Firma TIER zu beenden.
3. Stattdessen wird die im Anhang beigefügte Erklärung, abzugeben durch den aktuell in Ingolstadt präsenten Anbieter Firma TIER, bestätigt. Die Verwaltung wird ermächtigt, diese dann ohne weiteren Gremienbeschluss umzusetzen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Evaluation der Pilotphase dem Stadtrat zu berichten. Die Standorte innerhalb der Innenstadt sollen dann ggf. erweitert werden.

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	05.10.2023	Vorberatung
Ausschuss für Verwaltung, Personal und Recht	12.10.2023	Vorberatung
Stadtrat	17.10.2023	Entscheidung

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 05.10.2023

Der Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN V0053/22 und der Antrag der Verwaltung V0751/23 werden gemeinsam diskutiert und behandelt.

Stadtrat Witty begrüßte, dass mit dem Anbieter eine freiwillige Vereinbarung unterzeichnet werden solle, dass im Stadtgebiet und in der Altstadt spezielle Abstellflächen für E-Scooter geschaffen werden. Dies sei seines Erachtens ein Fortschritt, auch wenn es darüber hinaus auch viele wild und ungünstig geparkte E-Scooter außerhalb der Altstadt gebe. In der Vorlage werde auch aufgegriffen, dass eine Sondernutzungsvereinbarung angestrebt werde, diese aber nicht abgeschlossen werden könne. Hinsichtlich dessen sei nun fraglich, welche Gewichtung diese freiwillige Erklärung habe und wie damit umgegangen werde, wenn sich der Anbieter nicht daranhalte. Weiter verweist Stadtrat Witty auf die Stadt Köln die Gebühren erhebe, sodass der Anbieter pro E-Scooter diese an die Stadt bezahlen müsse. Dies sei seines Erachtens fair, weil der Anbieter auf öffentlichem Grund Geld verdiene. Insofern sei es fraglich, warum Ingolstadt keine Sondernutzungsvereinbarung einführe. Ein weiterer Aspekt sei die Einführung von Leihfahrrädern, um diese im Stadtgebiet anzubieten.

Herr Hoffmann habe sich im Baureferat relativ schnell von Überlegungen hinsichtlich einer Sondernutzungsvereinbarung verabschiedet. Hier gebe es rechtliche Unsicherheiten, denn hier müsse der Bundesgesetzgeber nachbessern. Die E-Scooter werden wie Fahrräder

behandelt und insofern könne keine Sondernutzungsgebühr erhoben werden. Wenn die Stadt Gebühren verlange, dann werde sich der Anbieter TIER aus Gründen der Wirtschaftlichkeit voraussichtlich schnell aus Ingolstadt „verabschieden“. Herr Hoffmann glaube schon, dass es in der Innenstadt gut funktionieren könne, wenn die Mieter mehr bezahlen müssen, wenn sie die E-Scooter nicht korrekt zurückbringen. Der Anbieter TIER gehe mit diesem Vorgehen mit. Somit werden die E-Scooter wesentlich ordentlicher abgestellt. Der nächste Schritt seien die Fahrräder. Hier müssen aber nochmals Prüfungen hinsichtlich der Stellplätze und der Platzierung der Räder vorgenommen werden.

Stadtrat Semle verweist auf Diskussionen in seiner Fraktion zum ökologischen und nachhaltigen Nutzen der E-Scootern. Dieser sei seines Erachtens fragwürdig. Die jetzige Vorlage sei nachgeschärft. Man gehe aber sehr kooperativ mit dem Anbieter um. Es sei kein großer Schaden, wenn dieser wieder vom Markt verschwinde, da es andere Mobilitätsformen gebe, die dem E-Scooter deutlich vorzuziehen seien. Hierzu verweist er auf die Fußwege und das Fahrrad. Untersuchungen zeigten, dass das angestrebte Ziel, dass E-Scooter in Deutschland das Auto ersetzen, nicht erreicht werde. Mit dem Vorschlag eine Verknüpfung mit dem ÖPNV auszuprobieren, gehe seine Fraktion mit.

Man dürfe hier nicht das Modell Paris im Hinterkopf haben, so Herr Müller. Dies seien komplett unterschiedlich rechtliche Voraussetzungen. In Frankreich können die Kommunen eigenverantwortlich entscheiden. In Deutschland gebe es bundeseinheitliche Regelungen, dass diese E-Scooter als Mobilitätsmittel, nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, zugelassen seien. Es gebe verschiedenen Instrumente, wie eingegriffen werden könne. Es könne aber nicht verhindert werden, dass sich Anbieter in Ingolstadt am Markt bewegten. Sondernutzungsvereinbarungen könnten auch nur die Nutzung der öffentlichen Fläche regeln. Somit habe man damit noch keine Steuerungsmöglichkeit. Am Ende der Diskussion sei eine sehr pragmatische Entscheidung erfolgt. Bei Betrachtung der Historie, habe Ingolstadt bis dato bis zu sechs unterschiedliche Anbieter gehabt. TIER sei der erste, der sich bis heute durchgängig am Markt halte und sehr kooperationswillig sei und auch regelmäßige Abstimmungen suche. Insofern gehe man von der beidseitigen Kooperationsvereinbarung zurück in die beidseitige Selbstvereinbarung. Man habe hier keine Zwangswirkung und insofern werde das Ganze als Pilotmodell für eine zweijährige Laufzeit gesehen. Herr Müller merkt an, dass man sehen müsse, wie sich das Nutzerverhalten entwickle und ob es einen Anreiz und Sanktionssysteme gebe. Insofern greife hier der Pilotcharakter, weil die Anzahl an Scootern mit rund 1.000 Stück im Stadtgebiet und in den äußeren Bezirken zu verlieren, keine so dramatische Situation, wie in den Metropolen, wo bis zu acht Anbieter tätig seien, sei. Gerade in den Metropolregionen stehe die touristische Nutzung im Vordergrund. Das tatsächliche Ersetzen eines Mobilitätsmittels habe noch keinen Erfolg. Hier müsse man einen längeren Atem haben.

Stadtrat Witty verweist auf die Anfrage seiner Fraktion zur Unfallstatistik. Er fragt nach, wie viele Unfälle mit E-Scooter nicht auf die Anbieter, sondern auf die Nutzer gehen. Was könne das Unternehmen in Kooperation mit dem Anbieter zur Unfallvermeidung beitragen und wo hier noch nachgeschärft werden könne.

Herr Müller verweist hierzu auf Eckzahlen des statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2022. Hier seien 8.200 Unfälle deutschlandweit und 1.100 bayernweit erfolgt. Die häufigste Unfallursache sei Alkoholeinfluss und die Benutzung der falschen Fahrbahn, bzw. die Nutzung von Gehwegen. Es gebe nicht nur Kollisionen mit Kraftfahrzeugen, sondern auch mit Fußgängern. Mit bis zu 40 Prozent seien es überwiegend Kollisionen mit dritten und mit bis zu 30 Prozent Alleinunfälle. Die Scooter haben insgesamt, bei Betrachtung der Quote von Unfällen mit Personenschäden, rund 290.000 im Jahr 22. Hier liege man mit E-Scootern bei drei Prozent und bei Fahrradunfällen bei knapp 34 Prozent. Aber die Steigerungsquote vom Jahr 2021 zum Jahr 2022 liege bei fast 50 Prozent. Das Unfallgeschehen habe rapide bei den E-Scooter-Nutzern zugenommen. Weiter verweist Herr Müller auf die Zahlen von Ingolstadt. Hier habe es rund 140 Unfälle in den letzten drei Jahren gegeben, an denen

1.245 Leih-Scooter beteiligt gewesen seien. Die Unfallursachen seien hier exakt die gleichen wie bereits genannt. Zur Geschwindigkeit informiert Herr Müller, dass die Polizei bisher noch keinen Unfall aufgrund überhöhter Geschwindigkeit ermittelt habe. Die Unfälle bei Mitnahme einer zweiten Person belaufen sich auf rund 10 Prozent. Dies gehe in die häufigere Unfallvariante. Herr Müller betont, dass allerdings nicht alle Unfälle erfasst seien und insofern die Zahlen mit Vorsicht zu betrachten seien. Zur Vermeidung der Unfälle seien die Anbieter bemüht verstärkt Schulungen und Fortbildungen anzubieten und dem Nutzer den Hinweis vor Freischaltung des Scooters zu geben. Herr Müller betont, dass Aufklärungen und Schulungen Schwerpunkte bilden und Kommunen den öffentlichen Raum verwalten. Die Arten der einzelnen Verkehrsteilnehmer nehmen zu, aber nicht der öffentliche Raum wird nicht größer. Im Sinne der Verkehrsplanung und der Verkehrssteuerung müsse man sich Gedanken machen, wie man Kollisionen unter den Nutzern vermeiden könne. Beim Nutzungsverhalten seien zuerst die Anbieter gefragt, die gegenüber ihren Nutzern in der Verantwortung stehen.

Stadtrat Witty zeigt sich überrascht, dass die Geschwindigkeit keinen Einfluss habe. Er bittet zu recherchieren ob es Kommunen gebe, die die Geschwindigkeit in Kooperation mit dem Anbieter gedrosselt haben, woraus ersichtlich werde, ob es somit eine Reduzierung von Unfällen gebe. Dies sei seines Erachtens die einzige Möglichkeit um an der Schraube zu drehen.

Hier seien bereits die Experten vom Kraftfahrtbundesamt und auch Anbieter in intensiven Diskussionen, ob dies technisch möglich sei. Das Kraftfahrtbundesamt sehe aber eine Drosselung rechtlich aktuell noch als unzulässigen Eingriff in den Straßenverkehr an. Hierzu gebe es keine Erlaubnis. Die 20 km/h seien im Übrigen immer Situationsabhängig zu betrachten.

Herr Hoffmann verweist auf zwei weitere Anträge der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.09.2021 und 05.07.2022 zum Thema E-Scooter. Er merkt an, dass diese mit dieser Beschlussvorlage erledigt seien.

Die Motivation sei, bei der Anwendung von Mikromobilität Regelungen und Ordnung reinzubringen, so Herr Meier. Bürokratismus solle hier abgebaut werden. Er halte dies als Überregulierung für die Anbieter und merkt an, dass sich er als Anbieter verabschieden würde.

Gegen 1 Stimme (Stadtrat Meier):
Entsprechend dem Antrag befürwortet.