



Pressedienst

19. Oktober 2021

Neue Strategie soll E-Scooter-Sharing klar regeln

Landeshauptstadt Düsseldorf plant Limitierung der Fahrzeuge und Erhöhung der Sondernutzungsgebühr für Anbieter

Seit Mitte des Jahres 2019 können E-Scooter im öffentlichen Straßenraum der Landeshauptstadt Düsseldorf gemietet werden. Inzwischen sind fünf Anbieter in Düsseldorf vertreten, deren Gesamtflotte 12.700 Fahrzeuge (Stand: August 2021) umfasst. In der Realität brachte das neue Sharing-Angebot auch erhebliche Probleme mit sich. Die E-Scooter werden oft ordnungswidrig gefahren und verbotswidrig abgestellt. Dies beeinträchtigt insbesondere den innerstädtischen Fußgängerverkehr erheblich. Um dies zu unterbinden und störende Auswirkungen auf das Stadtbild zu verringern, besteht aus Sicht der Stadt weiterer Handlungsbedarf.

Strengere Regelungen sieht deshalb eine "Scooter-Strategie für den Umgang mit E-Scooter-Sharing in Düsseldorf" vor. Sie wurde vom Amt für Verkehrsmanagement unter Beteiligung weiterer Fachämter, städtischer Töchter und Ordnungsbehörden entwickelt. Die geplanten Maßnahmen sollen am 27. Oktober dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) der Landeshauptstadt Düsseldorf vorgestellt und zum Beschluss vorgelegt werden. Eckpunkte der strategischen Vorgehensweise sind eine Begrenzung der Anzahl der E-Scooter (Flottenobergrenze), eine flächendeckende innerstädtische Parkverbotszone mit der Einrichtung von festen Scooter-Stationen, Kontrollen sowie die Erhöhung der Sondernutzungsgebühr.

Aufteilung in zwei E-Scooter-Gebiete

Vorgesehen ist eine Differenzierung der Regelungen zwischen dem Innenstadtbereich, der die Stadtteile Altstadt, Carlstadt und Stadtmitte umfasst, und dem restlichen Stadtgebiet. Im Innenstadtbereich (Gebiet A) soll das Abstellen der E-Scooter künftig nur noch auf festgelegten Stationen möglich sein. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit kann es in Einzelfällen notwendig sein, PKW-Stellplätze umzuwidmen, im Regelfall jedoch maximal ein Stellplatz pro Station. Mit dem Konzept einher geht eine



Neue Strategie soll E-Scooter-Sharing klar regeln

Seite 2

Limitierung der E-Scooter im Innenstadtbereich. Zukünftig soll die Flottenobergrenze im Gebiet A auf Basis der zur Verfügung gestellten Abstellmöglichkeiten auf 1.800 Stück festgesetzt werden.

Im restlichen Stadtgebiet (Scooter-Gebiet B) können die Fahrzeuge nach dem "free floating"-Prinzip überall im öffentlichen Raum abgestellt werden. Auf Flächen, die in den jeweiligen Anbieter-Apps als Parkverbotszone gekennzeichnet sind, bleibt das Abstellen verboten; ansonsten gilt die Straßenverkehrsordnung (StVO). Eine Ausnahme für das freie Abstellen bilden die Stadtteilzentren und Orte, an denen aus Gründen der Sicherheit und/oder des Straßen- oder Stadtbildes ein Verbot des "free floating"-Prinzips begründbar ist. Wie im Gebiet A sollen E-Scooter dann auch dort nur an vorgesehenen Stationen abgestellt werden. Um die Sharing-Angebote im Sinne der Verkehrswende zu erhöhen, soll es im Gebiet B ein ergänzendes Angebot an E-Scooter Stationen an ÖPNV- und SPNV-Haltestellen geben. Stationen am Rande von städtischen Grünanlagen sollen herumliegende Fahrzeuge in den Anlagen verhindern.

Für das gesamte Stadtgebiet wird die Begrenzung der Gesamtflottengröße auf 6.500 Fahrzeuge festgesetzt. Abzüglich des Kontingents für das Gebiet A ergibt sich für das restliche Stadtgebiet eine Obergrenze von 4.700 E-Scootern.

Die derzeit bestehenden Sondernutzungserlaubnisse für die E-Scooter-Anbieter laufen zeitnah aus. Aktuell wird die zugrundeliegende Sondernutzungssatzung überarbeitet sowie die Sondernutzungserlaubnis gemäß der in der Strategie beinhalteten Aspekte angepasst. Die neue Sondernutzungssatzung sieht unter anderem eine Erhöhung der Sondernutzungsgebühr pro Fahrzeug von 20 auf 50 Euro pro Jahr vor. Auch sollen die Anbieter dazu verpflichtet werden, die Fahrzeuge zeitnah umzuverteilen und falsch abgestellte E-Scooter zügig zu entfernen. Zur Überprüfung der E-Scooter-Verteilung wird der Stadtverwaltung künftig ein Dashboard zur Verfügung stehen. Hier werden die relevanten Mobilitätsdaten in Absprache mit den Anbietern einfließen und ausgewertet, um daraus weitere Erkenntnisse zu gewinnen.



Neue Strategie soll E-Scooter-Sharing klar regeln

Seite 3

Neben der Neuvergabe der Sondernutzungserlaubnisse strebt die Landeshauptstadt Düsseldorf mit den E-Scooter-Anbietern eine Vereinbarung zur freiwilligen Selbstverpflichtung an. Sie soll dazu dienen, weitere Maßnahmen zur Sicherung des ordnungsgemäßen Abstellens der E-Scooter, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zum Umweltschutz umzusetzen. Dazu gehören beispielsweise die Nutzung von ausschließlich emissionsfreien Fahrzeugen für den Austausch der Akkus, der Einsatz von Ordnungspersonal durch die Anbieter oder die Erprobung neuer technischer Lösungen bei der Ortung der Fahrzeuge.

Flankierende Maßnahmen sollen die E-Scooter-Strategie ergänzen. Dazu zählen Schwerpunktkontrollen ebenso wie E-Scooter-Aktionstage und regelmäßige Qualitätskontrollgespräche zwischen Stadt und den Sharing-Anbietern.

Über die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Düsseldorf hinaus gibt es auf Bundesebene weiteren Klärungsbedarf hinsichtlich verschiedener Rechtsgrundlagen. Die Stadt Düsseldorf wird darauf hinwirken, dass zu Themen wie Nutzungsvoraussetzungen für Elektrokleinstfahrzeuge, Geofencing oder Differenzierungsmöglichkeiten zwischen Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen zeitnah rechtverbindliche Regelungen getroffen und bestehende Unklarheiten beseitigt werden.

Textversion:

http://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pld/txt/20211019-237_15.txt

Kontakt: Frisch, Michael
presse@duesseldorf.de, Telefon +49.211.89-93131