



► Nr. VO/2021/10629-01
öffentlich

Lübeck, 13.09.2022

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Oliver Bahr (E-Mail: oliver.bahr@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Bericht bzgl. des Antrags des Beirats für Senior:innen und des Beirats für Menschen mit Behinderungen: E-Scooter

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.10.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.11.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
08.11.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.11.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

In der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck wurde in der Sitzung am 25.11.2021 der folgende Antrag zur VO/2021/10629 beraten:

„Die Bürgerschaft möge beschließen:

1. Die E-Scooter-Verleihfirmen dürfen ihre E-Scooter nur noch an festgelegten Plätzen des öffentlichen Raumes (Mobilitätsstationen) anbieten. Dort müssen die Ausleihenden die Roller auch wieder abgeben. Ausleih- und Rückgabemobilitätsstation müssen nicht identisch sein.
2. Dazu gehört, dass die Verleihfirmen die Voraussetzungen technischer Art schaffen, dass die GPS-überwachten Geräte sich nur an Mobilitätsstationen ein- und auschecken lassen.
3. Die Verleihfirmen werden als Sondernutzer öffentlichen Raumes in geeigneter Weise zur Zahlung von Gebühren herangezogen.

Wir sehen unseren Antrag als einen ersten Schritt, dass auf Bundesebene andere gesetzliche Rahmen geschaffen werden. Ein bloßes Warten auf den Bund halten wir aufgrund der Gefährdungslage und Mobilitätseinschränkung großer Anteile der Bevölkerung (Ältere und Menschen mit Behinderung) für nicht zielführend.“

Der Antrag wurde auf Grund der noch ausstehenden rechtlichen Prüfung der Entscheidung des OVG Münster zu diesem Thema vertagt. Die Prüfung konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden.

Daneben wurde im Bauausschuss in der Sitzung am 01.11.2021 zur VO/2021/10552 folgende Frage durch AM Silke Mählendorf (Bündnis 90/Die Grünen) gestellt:

1. Wurden den in Lübeck aktiven E-Scooter-Verleihern (Voi, Lime, Bird, Tier) jeweils Genehmigungen für ihr Angebot erteilt oder gibt es sonstige Vereinbarungen oder Absprachen mit ihnen? Wenn ja, welche?
2. Wie beurteilt die Verwaltung vor dem Hintergrund des Beschlusses des OVG Münster (vom 20.11.2020 – 11 B 1459/20) die Frage, ob die Nutzung des öffentlichen Raums für das Abstellen von E-Scootern als Gemeingebrauch oder Sondernutzung anzusehen ist?

Die Antwort auf die Frage 1 ist unter Vorbemerkung, die Antwort zur Frage 2 ist unter rechtliche Einschätzung beantwortet.

Bericht:

Vorbemerkung:

Zur Sicherstellung eines stadtverträglichen E-Scooter-Verleihsystems hat die Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) in enger Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck Regelungen getroffen, die dazu dienen, ein geordnetes Stadtbild zu erhalten sowie auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Auf Grund der zunehmenden Beschwerden aus der Bevölkerung wurde die Qualitätsvereinbarung nochmals zum 01.04.2022 angepasst und verschärft.

In Lübeck sind derzeit vier Anbieter aktiv. Das Betriebsgebiet teilt sich in unterschiedliche Zonen, für die jeweils eine Maximalanzahl an Fahrzeugen festgelegt ist, die sich auf die in den jeweiligen Zonen aktiven Anbieter aufteilt. Insgesamt sind im gesamten Stadtgebiet derzeit 2000 Fahrzeuge zulässig.

Anpassungen der Fahrzeuganzahl können zwei Mal im Jahr jeweils zum 01. April und 01. Oktober vorgenommen werden. Das Unternehmen BIRD hat den Betrieb in Lübeck zum 31.08.2022 eingestellt. Die Gesamtflotte ist ab dem 01.10.2022 wie folgt aufgeteilt:

Zone	Gesamtflotte		Anzahl E-Tretroller/Anbieter				
	max. Anzahl/Zone	Anzahl Anbieter/Zone	Tier	Voi	Lime	Bolt	
Kerngebiet	1500	4	375	375	375	375	
Travemünde	200	4	50	40	40	40	
Moisling, Genin, Genin-Süd	100	4	25	25	25	25	
Israelsdorf, Schlutup	100	4	25	25	25	25	
Kücknitz	100	4	25	25	25	25	
Summe:			500	490	490	490	1.970

In der Qualitätsvereinbarung sind an verschiedenen Stellen (Nummer 4 bis 6) Regelungen getroffen worden, die darauf abzielen den Betrieb störungsfrei für andere Verkehrsteilnehmer:innen sicherzustellen.

- Beim Abstellen von E-Scootern sind Flächen für den fließenden Verkehr, Rettungswege, Durchgänge, Zufahrten, Eingänge, Haltestellen, Bahnsteige, Fahrradabstellanlagen, Brücken, direkt am Wasser gelegene Wege und Plätze, Spielplätze, Bordabsenkungen, Fußgängerquerungen, Mittelinseln, Rampen, Behindertenleiteinrichtungen (taktile Elemente), Anlagen des Straßenbegleitgrüns, Automaten, Aufzüge, Schaltkästen (z.B. für Strom, Telekom, Lichtsignalanlagen), Werbeanlagen, Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung etc. freizuhalten.
- Für Fußwege gilt eine Mindestdurchgangsbreite von 1,50 Metern, die nicht durch abgestellte E-Scooter eingeschränkt werden darf. Zudem sind erkennbare Laufachsen freizuhalten.
- SL definiert überdies freizuhaltende Flächen, in denen das Abstellen der E-Scooter grundsätzlich nicht erlaubt ist („Abstellverbotszonen“). Nutzer:innen, die ihren E-

Scooter trotzdem abstellen möchten, werden durch den Anbieter mit geeigneten Maßnahmen daran gehindert.

- Die E-Scooter werden seitens des Anbieters so aufgestellt, dass keine anderen Verkehrsteilnehmer:innen (insbesondere keine Fußgänger:innen sowie Personen mit Mobilitätseinschränkungen) behindert werden.

Ebenfalls ist ein Kontroll- und Sanktionssystem installiert worden:

- Der Anbieter muss die Einhaltung der nach dieser Vereinbarung festgelegten Regelungen durch die Nutzer:innen regelmäßig kontrollieren und bei Nichteinhaltung erforderliche Maßnahmen einleiten.
- Der Anbieter ist für die Verkehrssicherheit und das gesetzeskonforme Abstellen der E-Scooter verantwortlich.
- Der Anbieter übernimmt die Kosten für den Fall einer Umsetzung bzw. Entfernung von E-Scootern durch die öffentliche Hand (z.B. aufgrund von Baustellen oder Veranstaltungen oder bei Verstößen gegen diese Vereinbarung).
- Der Anbieter verpflichtet alle Kund:innen ein Foto vom Abstellort zu machen, überprüft diese Fotos auf nicht erwünschtes Abstellverhalten und leitet ggf. notwendige Maßnahmen ein damit der E-Scooter korrekt aufgestellt wird.
- Der Anbieter führt fortlaufende Sichtkontrollen durch und ergreift möglichst auch technische Maßnahmen (z.B. GPS-Monitoring), um die Einhaltung des ordnungsgemäßen Abstellens der E-Scooter zu gewährleisten
- Der Anbieter muss in der Lage sein, die E-Scooter in Echtzeit zu überwachen, um beschädigte, nicht betriebsbereite oder unsachgemäß abgestellte Fahrzeuge schnellstmöglich - innerhalb von zwei Stunden - zu entfernen

Die vollständige Qualitätsvereinbarung ist als Anlage 1 diesem Bericht beigelegt.

Der Kommunale Ordnungsdienst hat an der Entwicklung der neuen Qualitätsvereinbarung mitgewirkt. Als primäre Behörde zur Verkehrsraumüberwachung begegnet sie den vielfältigen Auswirkungen der E-Tretroller tagtäglich.

Die oben genannten Punkte werden durch den Kommunale Ordnungsdienst im Rahmen der normalen Streife überwacht. Werden Verstöße festgestellt, wird darauf im Rahmen der Verhältnismäßigkeit reagiert. Bei gravierenderen Verstößen erfolgen eingriffsintensive Maßnahmen wie Sicherstellungen sowie ggf. die Einleitung von Strafverfahren gegenüber den Fahrzeugführer:innen. Parkverstöße können selten mit einem Bußgeld belegt werden. Verstöße gegen die Qualitätsvereinbarung sind durch das Ordnungsamt nicht sanktionierbar. Es wird allerdings beobachtet, ob die Anbieter Ihren vereinbarten Pflichten nachkommen. Hier gab es in den vergangenen Wochen und Monaten für den Kommunalen Ordnungsdienst keinen Grund tätig zu werden.

Rechtliche Einschätzung:

Die Abteilung Sondernutzung des Bereiches 5.660 - Stadtgrün und Verkehr hat sich inhaltlich mit der Frage auseinandergesetzt, ob der Verleih nicht stationsgebundener E-Scooter, dem sogenannten Free-Floating, im öffentlichen Straßenraum der erlaubnispflichtigen Sondernutzung oder dem erlaubnisfreien Gemeingebrauch zuzuordnen ist. Im Ergebnis wird dabei festgestellt, dass durch den Bundesgesetzgeber die Einordnung in den Gemeingebrauch vorgesehen worden ist. Rechtliche Regelung zur Anwendung des Sondernutzungsrechts sind bisher weder durch den Gesetzgeber noch durch Gerichtsentscheidungen erkennbar.

Die vollständige Einschätzung ist als Anlage 2 der Vorlage beigelegt.

Diese Einschätzung wird durch den Bereich Recht gestützt. Dort wird Bezug auf das Urteil des OVG Münster genommen.

Einzig und erstmalig hat das OVG Münster im Eilverfahren entschieden, dass das Betreiben einer nicht stationsgebundenen Leihfahrräderflotte den Tatbestand der Sondernutzung erfül-

le. Ob sich diese Einschätzung im Hauptsacheverfahren bestätigt, bleibt abzuwarten, ebenso ob sich diese Regelung analog auf E-Scooter anwenden lässt. Die Entscheidung ist nicht unumstritten und kann nicht generalisierend auf die Einordnung der E-Scooter-Nutzung als Sondernutzung in der Hansestadt Lübeck übertragen werden.

Auch der Deutsche Städtetag sowie eine Empfehlung der Ausschüsse für Verkehr, Inneres, Recht und Umwelt des Bundesrates konnten keinen einvernehmlichen Lösungsansatz für die Einordnung der E-Scooter-Nutzung herbeiführen.

E-Scooter unterliegen seit 15.06.2019 gemäß der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung den Vorschriften der StVO. Parken von zugelassenen Fahrzeugen – auch Dauerparken – ist dem Gemeingebrauch zuzuordnen, solange das Fahrzeug nicht objektiv zu Werbezwecken abgestellt wird.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus kommt zu der Einschätzung, dass auch der neue § 22 StrWG, welcher die Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing regelt, nicht analog auf E-Scooter anwendbar ist. Das E-Scooter-Verleihmodell sei keine Sondernutzung, sondern als Gemeingebrauch zu qualifizieren.

Die vorgenannte Argumentation spricht dafür, dass es zunächst bei der Einordnung als Gemeingebrauch verbleibt.

Fazit

Die Entscheidung des OVG Münster hat keine rechtliche Bindung für die Hansestadt Lübeck. Die Entscheidung ist zudem vorerst nur in einem Eil- und noch nicht in einem Hauptsacheverfahren ergangen. Sowohl das Sachgebiet Sondernutzung als auch der Bereich Recht der Hansestadt Lübeck stufen den Verleih von E-Scootern als Gemeingebrauch ein. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus kommt ebenfalls zu einer gleichlautenden Auffassung.

Die Beschlusspunkte 1 – 3 der VO/2021/10629 sind daher nach Einschätzung der Verwaltung auf Basis der bestehenden rechtlichen Regelung nicht möglich und können nicht umgesetzt werden. Sollte das OVG Münster im noch nicht abgeschlossenen Hauptsacheverfahren seine Entscheidung bestätigen, wird eine erneute rechtliche Bewertung erfolgen. Bis zu dieser rechtlichen Klärung ist die Qualitätsvereinbarung ein wirksames Instrument zur Regulierung des Angebots an E-Scootern. Sie wurde 2022 erheblich verschärft und die Anzahl der Fahrzeuge deutlich reduziert. Dies hat bereits zu einer deutlichen Verbesserung im Stadtbild beigetragen. Eine weitere Nachsteuerung ist zudem bei Bedarf möglich.

Anlagen:

- Anlage 1: Qualitätsvereinbarung zur Sicherstellung eines stadtverträglichen E-Tretroller-Verleihsystems
- Anlage 2: Straßenrechtliche Bewertung der E-Scooter im Sharing-Modell

Senatorin Joanna Hagen

Qualitätsvereinbarung zur Sicherstellung eines stadtverträglichen E-Tretroller-Verleihsystems

Zwischen

Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL)

Ratekauer Weg 1-7

23554 Lübeck

mit dem Anbieter

XXXX

XXXX

XXXX

1. Präambel

Zur Sicherstellung eines stadtverträglichen E-Tretroller-Verleihsystems hat SL in enger Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck Regelungen getroffen, die dazu dienen, ein geordnetes Stadtbild zu erhalten sowie auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können.

Als städtisches Verkehrsunternehmen trägt SL im Rahmen der „Regieaufgaben“ die Belange der Hansestadt Lübeck an den Anbieter heran.

2. Betriebsgebiet

Die Partner vereinbaren für das Ausbringen und das Abstellen betriebsbereiter E-Tretroller die in der Anlage 1 zur Qualitätsvereinbarung dargestellten und beschriebenen Zonen:

- Zone 1: Lübecker Kerngebiet
- Zone 2: Travemünde
- Zone 3: Moisling, Genin, Genin-Süd
- Zone 4: Israelsdorf, Schlutup
- Zone 5: Kücknitz

Für das Einrichten der Zonen stellt SL den Anbietern die Zonen auch digital zur Verfügung.

3. Anzahl der E-Tretroller

- (1) Das Ausbringen und Abstellen betriebsbereiter E-Tretroller ist auf die tägliche Stückzahl von 2000 E-Tretroller in folgenden Zonen des Lübecker Stadtgebiets begrenzt. Dabei verteilt sich die Stückzahl wie folgt:
 - Zone 1: Lübecker Kerngebiet: 1500 E-Tretroller
 - Zone 2: Travemünde: 200 E-Tretroller
 - Zone 3: Moisling, Genin, Genin-Süd: 100 E-Tretroller
 - Zone 4: Israelsdorf, Schlutup: 100 E-Tretroller
 - Zone 5: Kücknitz: 100 E-Tretroller
- (2) Sollten mehrere Anbieter den Betrieb in den entsprechenden Zonen des Lübecker Stadtgebiets Lübeck weiterführen bzw. aufnehmen, wird von SL die maximale E-Tretroller-Anzahl der jeweiligen Zone gleichmäßig und diskriminierungsfrei auf die Anbieter verteilt. Dabei wird in folgenden zwei Schritten vorgegangen:
 - I. Gleichmäßige Aufteilung über alle interessierten Anbieter je Zone (z.B. in Travemünde Interesse von 4 Anbietern, d.h. $200/4= 50$ E-Tretroller/Anbieter). Falls ein Anbieter weniger als die max. mögliche Flotte anbieten möchte, wird die restliche Flotte unter den anderen Anbietern verteilt.
 - II. Überprüfung der Betriebsgebiete der einzelnen Anbieter/Zone und ggf. prozentuale Verringerung der im 1. Schritt ermittelten Flotte des einzelnen Anbieters. Falls sich die Anzahl aufgrund des kleineres Betriebsgebiets verringert, verringert sich auch die gesamtstädtische Flottengröße entsprechend, eine erneute Verteilung auf die anderen Anbieter entfällt.
- (3) Eine neue Aufteilung der Gesamtflotte ist nur 2x pro Jahr zum 1. April und 1. Oktober eines jeden Jahres möglich.
- (4) Eine Interessensdarlegung der Anbieter am Betrieb erfolgt jeweils zum 28.02. und 31.08. und beinhaltet die gewünschten Zonen, das geplante Betriebsgebiet sowie die max. gewünschte Flottengröße pro Zone.

- (5) SL verpflichtet sich spätestens zum 20.03. bzw. zum 20.09. den Anbietern die neue Flottengröße mitzuteilen. Die Flottengröße pro Anbieter und Zone wird in Anlage 2 festgelegt.
- (6) Betriebsgebiete außerhalb der definierten Zonen des Lübecker Stadtgebiets sind mit SL gesondert zu verhandeln.
- (7) Der Anbieter sichert einen nutzbaren Ladezustand des Akkus von mind. 20 Prozent bei den ausgebrachten E-Tretroller zu.
- (8) Sofern aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, aus öffentlichem Interesse (wie zum Beispiel aus stadtgestalterischen Gründen) oder zur Koordination der Mehrfachnutzung des öffentlichen Raumes Anpassungen hinsichtlich der Stückzahl oder der Zonen erforderlich werden, wird SL nach Abstimmung mit der HL entsprechende Anpassungen an die Anbieter kommunizieren.
- (9) Wenn weitere Fahrzeuge der Mikromobilität von den Anbietern aufgestellt werden sollen, wird darüber frühzeitig verhandelt und die Flotte der E-Tretroller ggf. angepasst.

4. Anforderungen an E-Tretroller, Verkehrssicherheit

- (1) Die vom Anbieter ausgebrachten E-Tretroller müssen den Anforderungen der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) entsprechen und zugelassen sein. Darüber hinaus entsprechen die E-Tretroller auch den übrigen einschlägigen gesetzlichen Vorgaben. Sie sind ständig in einem technisch einwandfreien Zustand zu halten. Nicht betriebsbereite E-Tretroller sind aus dem öffentlichen Straßenraum zu entfernen.
- (2) Der Anbieter verfügt über eine allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) und eine Versicherungsplakette für die E-Tretroller.
- (3) Alle Fahrzeuge müssen eindeutig mit dem Namen sowie mit gut sichtbaren Kontaktdaten des Anbieters gekennzeichnet sein.
- (4) Es darf keine Werbung an den Fahrzeugen angebracht sein (siehe Werbeanlagensatzung der Hansestadt Lübeck). Fahnen oder andere werbetechnische Auf- oder Anbauten sind nicht zulässig.
- (5) Der Anbieter ist für die Verkehrssicherheit der ausgebrachten E-Tretroller selbst verantwortlich. Nicht verkehrssichere E-Tretroller sind aus dem öffentlichen Straßenraum zu entfernen.
- (6) Die regelmäßige Überprüfung und Wartung der E-Tretroller erfolgen durch den Anbieter selbst oder einen dafür qualifizierten Partner.

5. Abstellen und Inverkehrbringen von E-Tretrollern

- (1) Der Anbieter informiert seine Kund:innen vor Fahrtbeginn über die maßgeblichen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen und sorgt für eine technische Einweisung, die eine sichere Nutzung der E-Tretroller garantiert. Insbesondere ist auf das Verbot des Befahrens von Gehwegen, das Verbot der Mitnahme von Personen und auf die geltenden Vorschriften bezüglich des Fahrens unter Alkoholeinfluss hinzuweisen.

- (2) Beim Abstellen von E-Tretrollern sind Flächen für den fließenden Verkehr, Rettungswege, Durchgänge, Zufahrten, Eingänge, Haltestellen, Bahnsteige, Fahrradabstellanlagen, Brücken, direkt am Wasser gelegene Wege und Plätze, Spielplätze, Bordabsenkungen, Fußgängerquerungen, Mittelinseln, Rampen, Behindertenleiteinrichtungen (taktile Elemente), Anlagen des Straßenbegleitgrüns, Automaten, Aufzüge, Schaltkästen (z.B. für Strom, Telekom, Lichtsignalanlagen), Werbeanlagen, Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung etc. freizuhalten.

Von Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist ein Mindestabstand von 20 Metern einzuhalten.

Verkehrsteilnehmer/-innen dürfen nicht gefährdet oder behindert werden.

- (3) Für Fußwege gilt eine Mindestdurchgangsbreite von 1,50 Metern, die nicht durch abgestellte E-Tretroller eingeschränkt werden darf. Zudem sind erkennbare Laufachsen freizuhalten.

- (4) SL definiert freizuhaltende Flächen, in denen das Abstellen der E-Tretroller grundsätzlich nicht erlaubt ist („Abstellverbotszonen“). Nutzer:innen, die ihren E-Tretroller trotzdem abstellen möchten, werden durch den Anbieter mit geeigneten Maßnahmen daran gehindert. Die Flächen werden von SL in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck definiert und dem Anbieter übermittelt. Der Flächenumfang und die Anzahl dieser Flächen können sich im zeitlichen Verlauf ändern. Der Anbieter ist bereit, diese Anpassungen innerhalb von 2 Werktagen in das eigene System zu übernehmen.

Die Abstellverbotszonen sind in der Anlage 3 dargestellt und werden den Anbietern außerdem digital zur Verfügung gestellt.

- (5) Der Anbieter ist bereit, zu einem späteren Zeitpunkt ggf. virtuelle Sammelstellen einzurichten, wenn diese von SL gefordert und definiert werden.

- (6) Es dürfen maximal vier E-Tretroller gemeinsam abgestellt werden. Zwischen den Abstellorten ist ein Abstand von mindestens 50 Meter einzuhalten.

- (7) Die E-Tretroller werden seitens des Anbieters so aufgestellt, dass keine anderen Verkehrsteilnehmer:innen (insbesondere keine Fußgänger:innen sowie Personen mit Mobilitätseinschränkungen) behindert werden. Dabei sind zwingend die Elemente freizuhalten, die sehbehinderten Menschen eine ungehinderte Mobilität ermöglichen. Besonders ein Abstellen der E-Tretroller quer auf dem Gehweg ist zu unterbinden.

- (8) Im Wasser liegende E-Tretroller sind unverzüglich durch den Anbieter zu entfernen.

- (9) Der Anbieter setzt bei Veranstaltungen und anderen temporären Anlässen (Demonstrationen, Baustellen etc.) die E-Tretroller entsprechend um bzw. entfernt sie aus dem entsprechenden Bereich. Die Informationen über Veranstaltungen, Baustellen etc. muss der Anbieter proaktiv einholen.

- (10) Für nicht im städtischen Eigentum stehende, aber öffentlich zugängliche Bereiche (z.B. Universitätscampus) sind gesonderte Vereinbarungen über das Abstellen und Befahren mit den Grundstückseigentümern erforderlich.

- (11) Der Anbieter stellt außerdem sicher, dass etwaige Änderungen den Nutzer:innen in geeigneter Weise unverzüglich vermittelt werden und ergreift hierzu ausreichende organisatorische und technische Möglichkeiten.

- (12) Der Anbieter trägt dafür Sorge, dass beim Vorgang des Einsammelns bzw. Aufstellens der E-Tretroller Lärm vermieden wird und die jeweils geltenden Vorschriften zur

Nachruhe Beachtung finden und das Einsammeln bzw. Aufstellen durch qualifiziertes Personal erfolgt.

- (13) Der Anbieter wird die Einhaltung der nach dieser Vereinbarung festgelegten Regelungen durch die Nutzer:innen regelmäßig kontrollieren und bei Nichteinhaltung erforderliche Maßnahmen einleiten.
- (14) Der Anbieter ist für die Verkehrssicherheit und das gesetzeskonforme Abstellen der E-Tretroller verantwortlich.
- (15) Der Anbieter übernimmt die Kosten für den Fall einer Umsetzung bzw. Entfernung von E-Tretrollern durch die öffentliche Hand (z.B. aufgrund von Baustellen oder Veranstaltungen oder bei Verstößen gegen diese Vereinbarung).
- (16) Der Anbieter verpflichtet alle Kund:innen ein Foto vom Abstellort zu machen, überprüft diese Fotos auf nicht erwünschtes Abstellverhalten und leitet ggf. notwendige Maßnahmen ein damit der E-Tretroller korrekt aufgestellt wird.
- (17) Damit die max. Flottengröße eingehalten wird, nimmt der Anbieter eine Umverteilung der E-Tretroller zwischen den Zonen einmal pro Tag vor.

6. Service und Kontrolle

- (1) Der Anbieter hat durch technische und/oder organisatorische Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass die E-Tretroller ordnungsgemäß abgestellt werden.
- (2) Der Anbieter stellt sicher, dass eine Überlastung einzelner Standorte durch Anreize und eigene Kontrolle verhindert wird.
- (3) Der Anbieter führt fortlaufende Sichtkontrollen durch und ergreift möglichst auch technische Maßnahmen (z.B. GPS-Monitoring), um die Einhaltung des ordnungsgemäßen Abstellens der E-Tretroller zu gewährleisten.
- (4) Der Anbieter muss in der Lage sein, die E-Tretroller in Echtzeit zu überwachen, um beschädigte, nicht betriebsbereite oder unsachgemäß abgestellte Fahrzeuge schnellstmöglich - innerhalb von 2 Stunden - zu entfernen.
- (5) Der Anbieter stellt beim Einsammeln und Abstellen der E-Tretroller sicher, dass die damit beauftragten Personen sich verkehrsrechtskonform nach StVO verhalten.
- (6) Der Anbieter entfernt im Falle der Einstellung der Aktivitäten in Lübeck alle E-Tretroller.

7. Nachhaltigkeit

- (1) Der Anbieter setzt sich im Rahmen der Beschaffung der Fahrzeuge sowie im Rahmen der Reparatur und Wartung für eine möglichst lange Lebensdauer der E-Tretroller ein.
- (2) Reparatur und Wartung der E-Tretroller sollten regional, wenn möglich in Lübeck, erfolgen.
- (3) Der Austausch gebrauchter E-Tretroller sollte möglichst ressourcenschonend erfolgen. Materialien ausgemusterter E-Tretroller sind in größtmöglichem Umfang wiederzuverwenden oder zu recyceln.
- (4) Das Aufladen der E-Tretroller sollte möglichst mit Strom aus regenerativen Quellen erfolgen.

- (5) Die nächtliche Einholung und die morgendliche Verteilung der E-Tretroller sollten möglichst mit emissionsarmen oder lokal emissionsfreien Fahrzeugen erfolgen.

8. Kommunikation

- (1) Der Anbieter muss einen telefonischen Kunden-Support während der Betriebszeiten sicherstellen und die Kontaktdaten hierfür auf den Fahrzeugen kommunizieren. Außerdem muss der Anbieter eine feste Kontaktperson nennen, die während der Betriebszeiten für SL erreichbar ist und binnen 48 Stunden per E-Mail eine Rückmeldung gibt.
- (2) Der Anbieter hat seine Kund:innen vor Fahrtbeginn über die wesentlichen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen zur Nutzung von E-Tretrollern im Straßenverkehr zu informieren. Hierzu gehört zum Beispiel die Radwegebenutzungspflicht für E-Tretroller bis 20 km/h nach den Richtlinien der E-Tretrollerverordnung (eKFV).
- (3) Der Anbieter informiert seine Kund:innen vor Fahrtbeginn über das gewünschte Abstellverhalten.

9. Datenüberlassung und Veröffentlichung

- (1) Der Anbieter wirkt kooperativ z.B. an Befragungen der Kund:innen zum Mobilitätsverhalten (z.B. zu Fahrtzwecken und Substitutionseffekten) mit.
- (2) Der Anbieter übermittelt SL monatlich bis zum 5. Tag eines jeden Monats folgende anonymisierte Daten:
- Durchschnittliche Anzahl der verfügbaren E-Tretroller je Zone pro Tag
 - Anzahl der Ausleihungen je Zone pro Tag
 - Anzahl der Ausleihen pro Stunde (Tagesganglinie)
 - Durchschnittliche Fahrtlänge in Kilometern
 - Durchschnittliche Fahrdauer
 - Genaue Koordinaten der Anmietung und der Abgabe (fahrtengenau)
 - Heatmap mit Fahrtstrecken abhängig von der Tageszeit
- (3) Die Daten werden entweder per Mail als CSV-Datei an verkehrsplanung@svhl.de übermittelt oder sind über ein Dashboard des Anbieters als Download verfügbar.
- (4) SL behandelt die Daten vertraulich. Für verkehrsplanerische Zwecke können aggregierte Daten vertraulich an die Verwaltung der Hansestadt Lübeck weitergeleitet werden. Eine weitere Veröffentlichung erfolgt nur nach Freigabe durch den Anbieter.
- (5) Perspektivisch verpflichtet sich der Anbieter zudem SL alle georeferenzierten Standorte der im Stadtgebiet in Nutzung befindlichen E-Tretroller in Echtzeit für die interne Verwendung zur Verfügung zu stellen. Hierzu ist eine standardisierte Schnittstelle freizugeben oder ein digitaler Online-Zugang sicherzustellen. Zum Zwecke der Erstellung eines gesamtheitlichen Sharing-Dashboards oder einer Mobilitäts-App ist SL berechtigt, die Schnittstelle ggf. an einen beauftragten Dienstleister weiterzugeben.

- (6) Der Anbieter hinterlegt bei SL zudem folgende Daten und hält diese selbstständig mit einer Frist von einer Woche aktuell:
- Name und Adresse des Anbieters einschließlich einer E-Mail-Adresse,
 - Gebührenfreie Telefonnummer
- (7) SL darf diese Qualitätsvereinbarung ganz oder in Auszügen inkl. der Anlagen und der unter 9.6 geforderten Angaben unter www.svhl.de veröffentlichen. Der Anbieter stimmt der Veröffentlichung zu.

10. Laufzeit und Kündigung, Aufgabe des Geschäftsgebietes

- (1) Die Qualitätsvereinbarung tritt zum 01.04.2022 in Kraft.
- (2) Für die Parteien besteht das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund. Ein Grund zur Kündigung ist insbesondere dann gegeben, wenn schwerwiegende Verstöße gegen diese Qualitätsvereinbarung vorliegen.
- (3) Es besteht ein ordentliches Kündigungsrecht jeweils mit einer Frist von 1 Monat zum Monatsende.
- (4) Die Kündigung bedarf der Schriftform.
- (5) Sofern sich der Anbieter aus Lübeck zurückzieht (auch für den Fall der Insolvenz) und sein Angebot beendet, verpflichtet sich der Anbieter alle E-Tretroller der eigenen Flotte unverzüglich aus dem Stadtgebiet zu entfernen. Erfolgt dies nicht, kann die Hansestadt Lübeck nach einmaliger Aufforderung und dem erfolglosen Ablauf einer angemessenen Fristsetzung auf Kosten des Anbieters die verbliebenen E-Tretroller entfernen.

11. Schlussbestimmungen

- (1) Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Jede Änderung dieser Qualitätsvereinbarung bedarf der Schriftform. Das gilt auch für eine Abänderung dieses Schriftformerfordernisses.
- (2) Es gilt das Recht der Bundesrepublik Deutschland unter Ausschluss des UN-Kaufrechts (CISG). Gerichtstand für alle Rechtsstreitigkeiten in Zusammenhang mit dieser Qualitätsvereinbarung ist Lübeck.

Lübeck, den XX.XX.2022

Andreas Ortz

Geschäftsführer

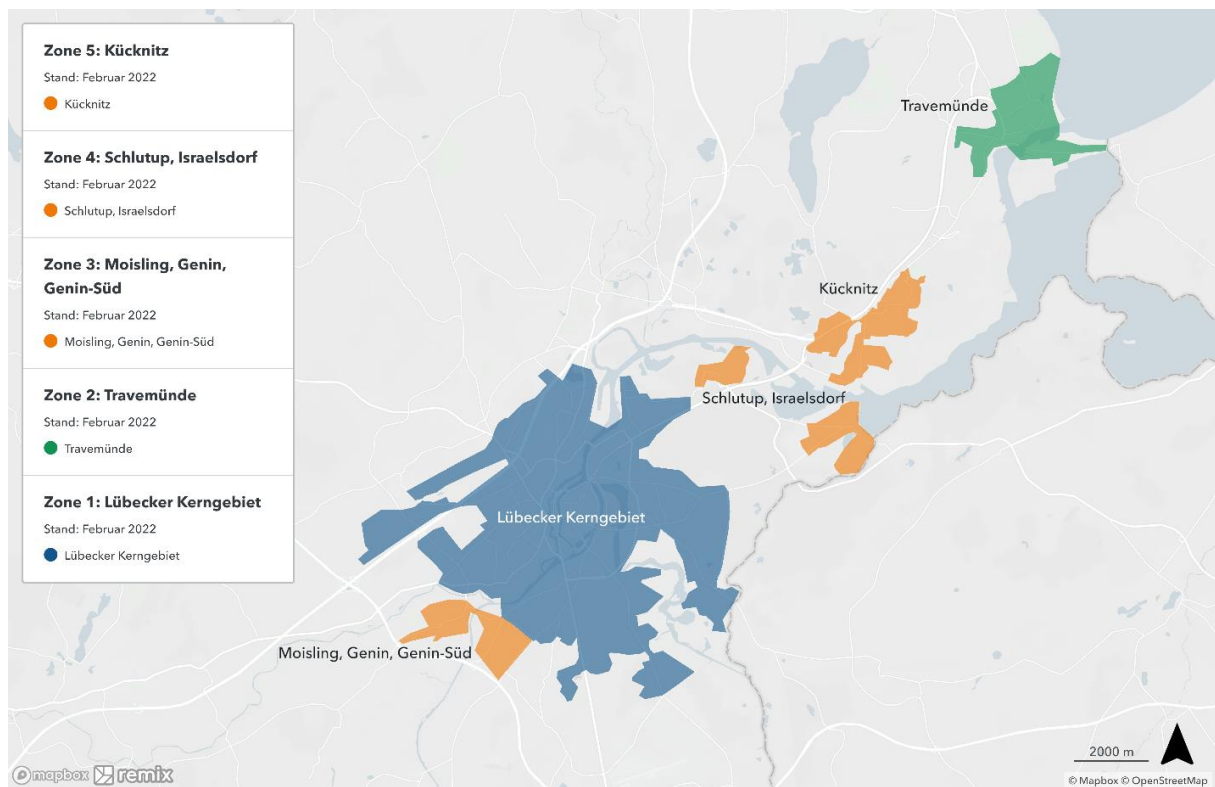
Stadtverkehr Lübeck GmbH

XXXX

XXXX

XXX

Anlage 1: Zonen für das Ausbringen und das Abstellen von E-Tretroller in Lübeck



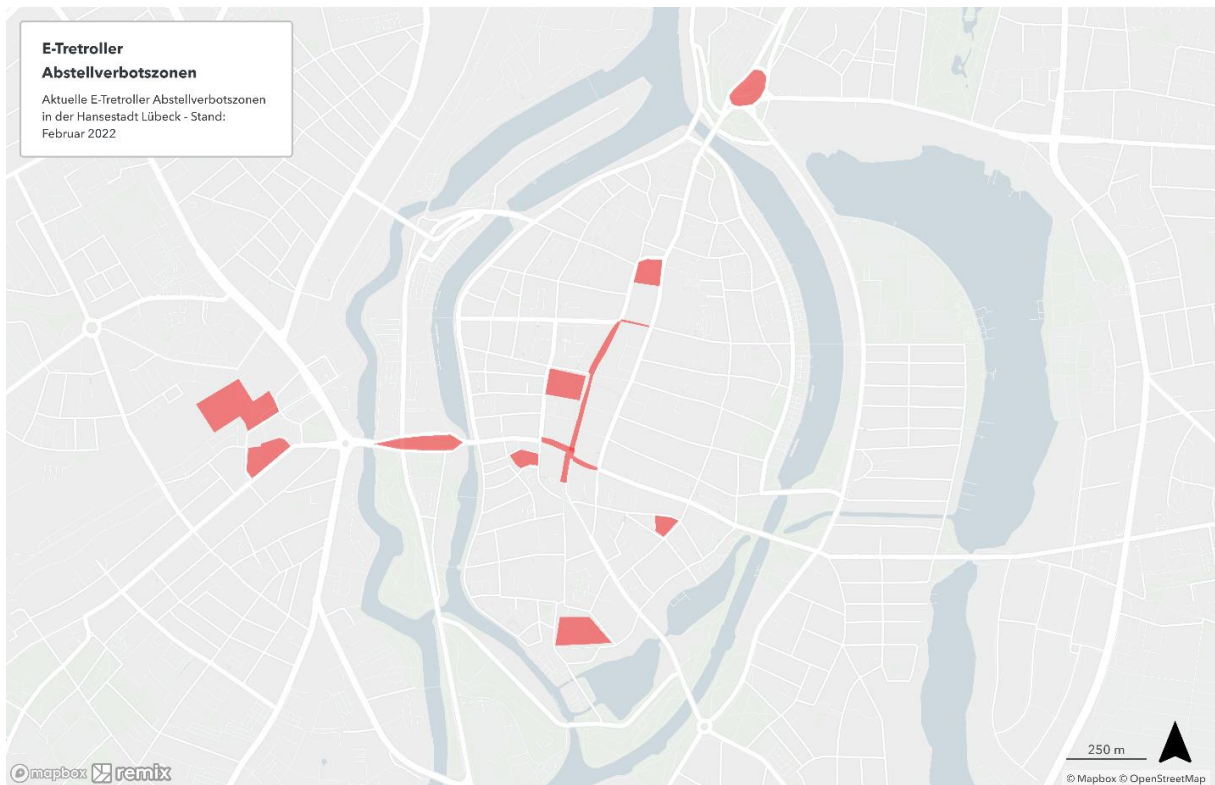
Aktuelle Kartenübersicht der Zonen unter:

<https://eu.remix.com/map/5e87e3bb?latlng=53.8946,10.70183,10.977&sidebarCollapsed=true&public=true>

Anlage 2: Flottengröße pro Anbieter und Zone

Zone	Gesamtflotte		Anzahl E-Tretroller/Anbieter			
	max. Anzahl/Zone	Anzahl Anbieter/Zone	Tier	Voi	Lime	Bird
Kerngebiet	1500					
Travemünde	200					
Moising, Genin, Genin-Süd	100					
Israelsdorf, Schlutup	100					
Kücknitz	100					
Summe:						

Anlage 3: Abstellverbotszonen



Aktuelle Kartenübersicht der Abstellverbotszonen unter:

<https://eu.remix.com/map/3e1177f9?latlng=53.86751,10.68722,14.096&sidebarCollapsed=true&public=true>

Vfg.

1. Vermerk

Straßenrechtliche Bewertung der E-Scooter im Sharing-Modell – Sondernutzung oder Gemeingebrauch – Einschätzung des SG Sondernutzung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr

Derzeit wird in der Hansestadt Lübeck geprüft, ob der Verleih der nicht stationsgebundenen E-Scooter, dem sogenannten Free-Floating-Modell, im öffentlichen Straßenraum eine erlaubnispflichtige Sondernutzung oder einen erlaubnisfreien Gemeingebrauch nach dem Straßen- und Wegegesetz S-H darstellt. Dazu wurden diverse juristische Aufsätze aber insbesondere auch die Einschätzung des wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages und des Deutschen Städtetages ausgewertet. Grundlage der o. g. Einschätzungen sind im Wesentlichen die zurzeit bestehenden Urteile des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG), des Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht (OVG Hamburg) und des Obergerverwaltungsgericht Münster (OVG Münster).

Die Frage, ob ein Verhalten Gemeingebrauch oder Sondernutzung darstellt, ist nach den Bestimmungen des für die jeweilige Straße maßgeblichen Landes- oder Bundesstraßenrechts zu beantworten. Erlaubnisfreier Gemeingebrauch liegt demnach vor, wenn die öffentliche Straße im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften zum Zwecke des Verkehrs benutzt wird. Eine erlaubnispflichtige Sondernutzung ist die Nutzung der öffentlichen Straße über den Gemeingebrauch hinaus, die den Gemeingebrauch zumindest abstrakt zu beeinträchtigen droht. Das maßgebliche Abgrenzungskriterium zwischen Gemeingebrauch und Sondernutzung ist der Zweck der Nutzung. Entscheidend ist, inwiefern es sich um eine Nutzung zum Zwecke des Verkehrs handelt. Verkehr meint in diesem Zusammenhang die Benutzung der Straße zur Fortbewegung, also zur Ortsveränderung zum Personen- oder Gütertransport, unter Einschluss des ruhenden Verkehrs. Bei mehreren Zwecken ist der überwiegende Zweck entscheidend. Ferner kommt es im Rahmen der Zweckbestimmung auf eine Gesamtschau der äußerlich erkennbaren Merkmale aus der Perspektive eines objektiven Betrachters und nicht auf die bloße innere Motivation der Straßenbenutzung an.

In der bislang vorliegenden Rechtsprechung haben sowohl das BVerwG in der Frage von Mietwagen als auch das OVG Hamburg in der Frage von Mietfahrrädern geurteilt, dass es sich in beiden Fällen um Gemeingebrauch handelt. Einzig und erstmalig hat das OVG Münster zur Bestätigung des Sofortvollzugs einer Ordnungsverfügung der Stadt Düsseldorf zur Räumung einer Fahrradverleihflotte festgestellt, dass das Betreiben einer nicht stationsgebundenen Leihfahrräderflotte den Tatbestand der Sondernutzung erfülle.

Ob diese Sichtweise des OVG Münster im Hauptsacheverfahren bestätigt wird, bleibt aufgrund der bisherigen Beurteilung der Free-Floating-Systeme abzuwarten. Mit dieser Meinung widerspricht das OVG Münster der bisherigen Rechtsprechung des BVerwG, welches festgestellt hat, dass es in Bezug auf den Widmungszweck der Straße unerheblich ist, ob einer verkehrlichen Nutzung ein gewerbliches Motiv zu Grunde liegt oder nicht. Maßgeblich ist in Bezug auf das Abstellen von Fahrzeugen allein, ob diese im Schwerpunkt abgestellt werden, um sie wieder in Betrieb zu nehmen.

Der Deutsche Städtetag hat festgestellt, dass die meisten Städte mit den Anbietern der Floating-Systeme Vereinbarungen oder Selbstverpflichtungserklärungen zur Unterstützung der Betriebsaufnahme treffen. Dabei werden insbesondere die Fragen der Kooperation, das Bediengebiet, mögliche Aufstellflächen und Ausschlussbereiche, aber auch Höchstgrenzen oder technische Qualitätsstandards einvernehmlich geregelt. Aus Sicht des Deutschen Städtetags ist für die Nutzung des öffentlichen Raumes durch die neuen Mobilitätsanbieter und Anbieter von Leihfahrzeugen eine enge Abstimmung zwischen diesen und den Städten zu gewährleisten. Der Deutsche Städtetag hält daher dringend eine rechtliche Grundlage für geboten, um den Kommunen entsprechende Regelungsmöglichkeiten an die Hand zu geben.

Im Februar 2020 hatten die Ausschüsse für Verkehr, Inneres, Recht und Umwelt des Bundesrats Empfehlungen zur Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften abgegeben. Nach diesen wurden auch zwei Änderungen vorgeschlagen, mit denen eine Erlaubnispflicht für das Parken von unter anderem E-Scootern eingeführt werden sollte. Dieser Vorschlag fand jedoch im Bundesrat keine Mehrheit. Insofern besteht auch in den Ländern keine Einigkeit darüber, ob eine Rechtsgrundlage für die Einstufung des E-Scooter-Verleihs als Sondernutzung geschaffen werden sollte.

Mit Datum vom 15. 6. 2019 ist die sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung –eKFV – in Kraft getreten, die auch den rechtlichen Status und die verkehrlichen Vorgaben der E-Scooter regelt. In §11 Abs. 5 der eKFV heißt es beispielsweise: Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen gelten die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend. Damit greifen auch für die E-Scooter, genauso wie bei Fahrrädern, die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (STVO).

Das Parken ordnungsgemäß zugelassener Fahrzeuge, insbesondere auch das Dauerparken, ist dem zulässigen Gemeingebrauch zuzurechnen. Unerheblich ist dabei, ob die Straße aus privaten oder geschäftlichen Gründen benutzt wird, solange das Abstellen in erster Linie zum Zweck des Verkehrs geschieht. Eine Sondernutzung würde es demgegenüber darstellen, wenn ein Fahrzeug objektiv zu dem überwiegenden Zweck abgestellt würde, Werbung zu betreiben (etwa mit einer Werbetafel auf der Ladefläche). Hier tritt der Werbezweck als verkehrsfremder Zweck vor etwaige verkehrliche Zwecke des Abstellens und verdrängt diese. Tragend bei dieser Bewertung ist, dass die Teilnahme am Verkehr (hier: Parken) nur „scheinbar äußerlich“ sei und das Fahrzeug, „nicht anders als jeder beliebige sonstige körperliche Gegenstand“ als Werbeplattform genutzt werde.

Legt man die dargestellten Abgrenzungskriterien zu Grunde kommt man nicht umhin, festzustellen, dass Betreiber der Free-Floating-Systeme ihre Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum abstellen, damit diese von Kunden für Verkehrszwecke genutzt werden. Ein Kunde kann dieses Angebot nur nutzen, wenn er am Verkehr teilnehmen will. Das Angebot selbst ist somit auf Verkehrsteilnahme gerichtet. Während ein mobiler Verkaufsstand den Verkehrsraum gewissermaßen zweckentfremdet, indem dort Verkaufsenklaven geschaffen werden, bietet der Betreiber von flexiblen Verkehrsangeboten eine Leistung, die der Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse unmittelbar dient.

Fazit des Bereiches Stadtgrün und Verkehr und kurzfristiger Lösungsansatz für den „Wildwuchs“ der bisherigen Angebote der Free-Floating-Systeme:

Die Einstufung der Free-Floating-Systeme als Gemeingebrauch ist vor dem Hintergrund sich entwickelnder Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung folgerichtig. Perspektivisch sind mit der Sharing-Economy im Mobilitätsbereich Hoffnungen auf Substituierungseffekte verbunden, die dazu führen, die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums durch abgestellte Verkehrsmittel insgesamt zu verringern. Free-Floating-Angebote sollen mit anderen Worten mittelfristig einen Ersatz für die häufig ineffiziente Anschaffung und Nutzung eines privaten Fahrzeugs bieten.

Sofern die E-Scooter im Sharing-Modell entgegen der bestehenden rechtskräftigen Gerichtsurteile trotzdem über die Sondernutzung geregelt werden sollten, wäre ein erheblicher Handlungsbedarf durch die Kommunen erforderlich. Auch das Urteil des OVG Münster stellt eindeutig fest, dass die Behörde im Rahmen der Ausübung ihres Ermessens an die Gesetze sowie höherrangiges Recht gebunden ist und insbesondere das Willkürverbot und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten muss. Es wäre die Erstellung eines Verkehrskonzeptes/Sondernutzungskonzeptes erforderlich, in denen die straßen- und vergaberechtlichen Perspektiven und Vorgaben festgeschrieben werden. In jedem Falle müssen diskriminierungsfreie und transparente Verteilungsverfahren durchgeführt werden, die im Vorwege das Festlegen von Auswahlkriterien erfordern.

Es wird in jedem Fall keine kurzfristige Lösung der bestehenden Probleme der E-Scooter Sharing-Modelle im Rahmen der Sondernutzung geben.

Da es in der Hansestadt Lübeck die Selbstverpflichtungserklärungen in Form der Qualitätsvereinbarungen bzw. im Falle von VOI auch einen Kooperationsvertrag zwischen dem Stadtverkehr Lübeck und den bestehenden Anbietern gibt, ist es eher zu erwarten, dass die bestehenden Probleme über entsprechende Verhandlungen und Absprachen abzustellen sind. Gegebenenfalls kann auch ordnungsrechtlich aufgrund der eKFV und der STVO eingeschritten werden und so ein gewisser Druck zur Akzeptanz der erforderlichen Maßnahmen aufgebaut werden.



Beeck

2. SL - Fr. Dr. Höhnke

1.300 - Bereich Recht - Fr. Voskuhl