

Landeshauptstadt Magdeburg – Die Oberbürgermeisterin –		Drucksache DS0130/23	Datum 09.03.2023
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Die Oberbürgermeisterin	04.04.2023	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	04.05.2023	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Umwelt und Energie	23.05.2023	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	01.06.2023	öffentlich	Beratung
Stadtrat	22.06.2023	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 66, FB 67	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		x
	KFP		x
	BFP		x
	Klimarelevanz	x	

Kurztitel

Konzept der Landeshauptstadt Magdeburg für elektrische Tretroller (E-Scooter)

Beschlussvorschlag:

1. Der Betrieb eines Verleihsystems für elektrische Tretroller (E-Scooter) im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) wird für das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg grundsätzlich kritisch gesehen.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, das Konzept für elektrische Tretroller (E-Scooter) mit festen beschilderten Abstellplätzen in der Landeshauptstadt Magdeburg in Teilbereichen umzusetzen. Als verkehrlich und städtebaulich verträgliche Obergrenze wird eine Anzahl von ca. 600 Fahrzeugen für das gesamte Stadtgebiet vereinbart.
3. Im Teilbereich A (Altstadt) und Teilbereich B werden ca. 60 feste Standorte für jeweils 5 elektrische Tretroller (E-Scooter) mit Reserve festgelegt. Darüber hinaus werden im Teilbereich C eine Mischung von festen Stationen und Free-floating vereinbart sowie das Konzept der letzten Meile umgesetzt. Hierzu werden Sammelparkplätze an Haltestellen des ÖPNV (z.B. P&R-Plätzen) und SPNV ausgewiesen.
4. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, mit den Anbietern für elektrische Tretroller (E-Scooter) auf der Basis der Konzepte vertragliche Regelungen zur Konzeptumsetzung zu verhandeln und zu treffen, dabei ist die Konzessionserteilung für einen Anbieter zu bevorzugen.
5. Die nötige Anpassung der Sondernutzungssatzung soll den zuständigen Ausschüssen sowie dem Stadtrat vorgelegt werden.
6. Sollte sich mit dem Anbieter keine vertragliche Regelung (Konzession) erreichen lassen, ist der Rechtsweg zu beschreiten, um die Ziele des Beschlusses zu sichern.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	6161	Pflichtaufgabe	X	ja		nein
----------------------	------	----------------	---	----	--	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.		X	nein

Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2023	JA		NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB 6161

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
Summe:					

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
Summe:					

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
Summe:					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input type="checkbox"/>	Anlage Kostenberechnung
<input type="checkbox"/>	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

Buchwert in €:

Datum Inbetriebnahme:

Anlage neu

JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen

Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang

federführendes(r) Amt/Fachbereich	Sachbearbeiter Mario Schröter	Unterschrift AL / FBL Dr. M. Lerm
--------------------------------------	----------------------------------	--------------------------------------

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r)	Unterschrift Jörg Rehbaum
---------------------------------------	------------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	Dezember 2035
-----------------------------------	---------------

Begründung:

1. Einführung

Seit Markteintritt der Anbieter für elektrische Tretroller (E-Scooter) im Jahr 2019 haben diese elektrischen Tretroller (E-Scooter) einen zunehmenden Einfluss auf den öffentlichen Raum genommen. Dabei wird insbesondere der innenstädtische Fußgängerverkehr erheblich beeinträchtigt. Trotz bereits erreichter Erfolge, um die von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) störenden Einflüsse auf den Verkehr, das Stadtbild und die Stadtgesellschaft zu verringern, herrscht akuter Handlungsbedarf.

Das übergeordnete Ziel des vorliegenden Konzeptes liegt klar auf einem weiteren möglichst restriktiven Umgang zur deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Ordnung des öffentlichen Raums.

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat sich mit dem Verkehrsentwicklungsplan *2030plus* (SR-Beschluss-Nr. 1399-046(VII)22) das Ziel gestellt, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Szenario I) zu fördern und insbesondere die städtische Mobilität ohne Kfz zu verbessern.

Im Masterplan 100% Klimaschutz (vgl. SR-Beschluss-Nr. 1770-050(VI)18) wird der Mobilität im Stadtgebiet eine besondere Rolle zugeschrieben, die sich daraus ergebenden Probleme und Ziele werden dort definiert.

Dazu können auch privat betriebene Sharingsysteme und damit auch elektrische Tretroller (E-Scooter) einen Beitrag leisten. Insbesondere müssen die Sharingsysteme der elektrischen Tretroller (E-Scooter), im Übrigen auch andere Sharingsysteme (z.B. Bike- und Carsharingsysteme), daher eng mit dem öffentlichen Personennahverkehr verzahnt werden. Hierbei sollte der Grundsatz gelten, je nahtloser die elektrischen Tretroller (E-Scooter) in den ÖPNV integriert werden, desto eher besteht die Chance, dass ÖPNV-Kunden diese als neue Option auf der ersten und letzten Meile wahrnehmen.

Dies ist aber nur möglich, wenn die Systeme in der Bevölkerung akzeptiert werden sowie sicher betrieben werden können und zu anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kompatibel sind.

Um es für den Nahverkehrsanbieter der Landeshauptstadt Magdeburg wirtschaftlich zu gestalten und die Kannibalisierungseffekte gering zu halten, müssen die Sharingsysteme der elektrischen Tretroller (E-Scooter) in ein ABO-Modell des ÖPNV integriert und durch den Anbieter des Sharingsystems finanziert werden. Als Beispiel kann dabei das Modell für die ABO-Kunden der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG (MVB) dienen. Diese Kunden sparen beim Carsharing Anbieter teilAuto für die Nutzung den Startpreis von 25,00 Euro. Auch die monatlichen 9,00 Euro Grundpreis und die 100,00 Euro Kautions entfallen für diesen Personenkreis. Eine ähnliche Integration gab es für einen Bikesharinganbieter in der Landeshauptstadt Magdeburg bis zu seinem Rückzug. Eine Nutzung der Angebote des Anbieters für elektrische Tretroller (E-Scooter) ist auch ohne ein ÖPNV-Ticket möglich.

Des Weiteren ist es erforderlich, mögliche Konflikte zwischen den Fahrern von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) des Anbieters und anderen Verkehrsteilnehmern, u. a. durch eine übermäßige Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsflächen, auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

2. Aktuelle Situation in der Landeshauptstadt Magdeburg

Im IV. Quartal 2019 fand das erste Gespräch mit Vertretern eines Verleihsystems für elektrische Tretroller (E-Scooter) als Anbieter und Betreiber eines solchen Verleihsystems in der Landeshauptstadt Magdeburg statt (vgl. S0124/20 zur F0065/20 – E-Scooter-Sharing in Magdeburg). Neben einer kurzen Vorstellung des Unternehmens wurde auch die Möglichkeit der Ausbringung und des Betriebs (Betriebsmodell, Nachhaltigkeit usw.) innerhalb der Landeshauptstadt Magdeburg dargestellt. Seitens des Anbieters ist das Ziel, ein Komplettpaket für

die Stadt zu schnüren und eine enge Verzahnung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr einzugehen.

Ein weiterer Anbieter hatte sich im Herbst 2020 mit einem Angebot an die Landeshauptstadt Magdeburg gewandt.

Die Landeshauptstadt Magdeburg hatte mit Schreiben vom 01.12.2020 ihre Absage an das Angebot des Anbieters übermittelt und ihre damalige Position dargelegt. Eine Aktualisierung seines Angebotes gegenüber der Landeshauptstadt erfolgte dann nicht mehr.

Offensichtlich entsprach die Absage der Landeshauptstadt Magdeburg nicht den Vorstellungen des Anbieters. Der Anbieter wollte sich dann an die politischen Fraktionen wenden, um für sein Angebot zu werben und um Einfluss auf die Stadtverwaltung per Stadtratsbeschluss zu nehmen. Die Verwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg wurde hierzu lediglich informiert.

Eine erneute Anfrage des Anbieters wurde aufgrund der Ausführungen wiederum als Information an die Landeshauptstadt Magdeburg gewertet, da es offensichtlich wiederum um Werbung für sein Angebot bei den politischen Fraktionen ging.

Eine Reaktion seitens der Fraktionen liegt der Stadtverwaltung nicht vor (vgl. S0495/21 zur F0312/21).

Im Stadtgebiet von Magdeburg können seit dem 24.08.2022 elektrische Tretroller (E-Scooter) gemietet werden.

Die Anbieter eines Sharingsystems als Micro - Mobility Dienstleister möchten den Kunden überzeugen, mit ihnen die sogenannte erste und letzte Meile zu fahren. Das Ziel ist es, die Personenbeförderung so attraktiv zu gestalten, dass immer mehr Menschen auf den Einsatz und den Besitz eines Pkws verzichten können ohne dabei Einbußen in ihrer Flexibilität befürchten zu müssen. Um die Akzeptanz der Bürger zu erhöhen und die medial bekannten Ängste zu zerstreuen, streben die Anbieter eines Sharingsystems einen Start mit einem zentralen Geschäftsgebiet an, welches kurzfristig in Abstimmung mit der Stadt angepasst und erweitert werden kann. Die Stadt wird daher versuchen, in den Vertragsverhandlungen sowie bei der Veränderung des Geschäftsgebiets Standorte zu benennen, an denen elektrische Tretroller (E-Scooter) den ÖPNV stärken können. Der Innenstadtbereich stellt den räumlichen Schwerpunkt der Geschäftsgebiete dar.

Das Konzept für den Umgang mit dem Sharing von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) in der Landeshauptstadt Magdeburg soll unter Beteiligung weiterer Fachämter und Ordnungsbehörden entwickelt werden sowie unter Beachtung des Stadtratsantrages (A0207/22 (S0410/22)), der Anfragen (F0233/22 (S0409/22) , F0238/22 (S0376/22)) und den dazugehörigen Stellungnahmen. Sämtliche Handlungsfelder und Maßnahmen müssen auf eine Integration in die Sondernutzungserlaubnis geprüft werden, um einen möglichst regulativen Umgang zu gewährleisten.

Die wesentlichen Eckpunkte der strategischen Vorgehensweise sind die Themen Gesamtflottenobergrenze, flächendeckende Parkverbotszone mit elektrischen Tretroller (E-Scooter)-Stationen im Innenstadtbereich, Kontrolle sowie Erhöhung der Sondernutzungsgebühren.

Als Ergebnis der rechtlichen Prüfung muss bei der weiteren Vorgehensweise grundsätzlich zwischen Maßnahmen unterschieden werden, die über die städtische Sondernutzungserlaubnis geregelt oder im Rahmen der Konzession vom Anbieter für elektrische Tretroller (E-Scooter) vertraglich festgehalten werden können.

Aktuell sind den Handlungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt Magdeburg aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Gleichstellung von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) mit Fahrrädern, Grenzen gesetzt. So würde beispielsweise ein Fahrverbot für elektrische

Tretroller (E-Scooter) in bestimmten Bereichen gleichzeitig ein Fahrverbot für Fahrräder bedingen, dass nicht gewollt ist. Darüber hinaus gibt es auf Bundesebene dringenden Klärungsbedarf hinsichtlich verschiedener Rechtsgrundlagen. Wesentlich sind die Fragestellungen nach der Einführung einer Nutzungsvoraussetzung in Form der Führerscheinklasse M für Elektrokleinstfahrzeuge, die Möglichkeit einer differenzierten Ausschilderung für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge sowie die Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Umsetzung des sogenannten Geofencing, mit welchem das Befahren einzelner Bereiche wirksam verhindert werden könnte.

Da die Anbieter ihre Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum ohne die erforderliche Sondernutzungserlaubnis aufgestellt haben, kann die Landeshauptstadt Magdeburg als Trägerin der Straßenbaulast auf der Grundlage des Straßengesetzes deren Beseitigung verfügen. Vor dem Erlass einer Beseitigungsverfügung haben die betreffenden Anbieter Gelegenheit, sich zu den entscheidungserheblichen Tatsachen zu äußern, insbesondere zu der nicht vorliegenden Sondernutzungserlaubnis. Es reicht nicht aus, dass ein Anbieter sich beispielsweise im Wege einer Selbstverpflichtungserklärung oder Qualitätsvereinbarung zu den von ihm bevorzugten Rahmenbedingungen äußert. Zwischenzeitlich wurden Abstimmungen mit den zwei Anbietern mit der Zielstellung getroffen, dass zeitlich befristete Sondernutzungserlaubnisse zeitnah unter Erteilung entsprechender Auflagen befristet bis zum 31.12.2023 erteilt werden.

Das Ziel ist es vielmehr, ein Konzept für elektrische Tretroller (E-Scooter) zu erarbeiten und auf der Grundlage dieses Konzeptes eine Konzession zu vergeben. Sowohl das Konzept als auch die Konzessionsvergabe müssen zuvor im politischen Raum diskutiert und vom Stadtrat beschlossen werden.

Durchführung einer Befragung zum Thema elektrische Tretroller (E-Scooter) in der Landeshauptstadt Magdeburg

Gemäß der Information I0248/22 (Kenntnisnahme durch den Stadtrat erfolgte am 10.10.2022) erfolgte eine Befragung der Magdeburger Bürgerschaft mit dem Ziel zu erfahren wie das Meinungsbild zum Thema ausfällt. Gleichzeitig stellte die Bürgerumfrage eine Form der Bürgerbeteiligung dar.

In Bezug auf die DS0489/22 fand gem. § 2 Abs. 2 S. 1 der Befragungssatzung eine Befragung statt. Diese umfasste in der Stichprobe 2.000 Bürger*innen der Landeshauptstadt Magdeburg. Es handelt sich um eine Zufallsstichprobe von Magdeburger*innen ab 16 Jahren, eine weitere Differenzierung wird nicht vorgenommen.

Es handelte sich dabei sowohl um sozioökonomische als auch um fahrtenbezogene Fragen, die von den Bürger*innen anonym beantwortet werden konnten.

Der Zeitraum der Bürgerbefragung im Online-Format umfasste 3 Wochen und endete am 21.10.2022. Die Auswertung liegt in der Anlage 1 dieser Drucksache bei.

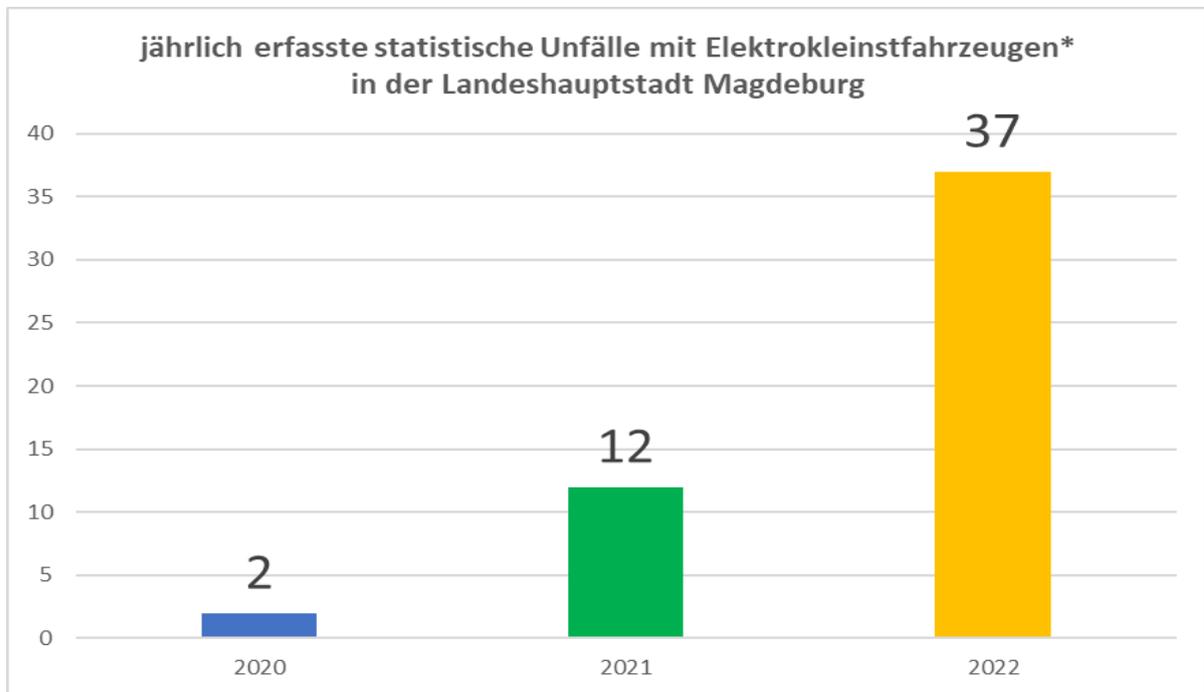
Die Ergebnisse der Befragung zeigten, dass generell die Einführung eines Sharing-Angebotes befürwortet wird, aber auch unter bestimmten Bedingungen, wie „Zentrale / festgelegte Abstellorte“ von elektrischen Tretrollern (E-Scooter). Des Weiteren wird eine „Begrenzte Anzahl an Anbietern“ bevorzugt sowie eine „Begrenzung der maximalen Anzahl der Geräte“ auch die „Beschränkung der Nutzungsbereiche / Einsatzgebiete“ wird genannt.

3. Anzahl der Beschwerden und zur Unfallstatistik

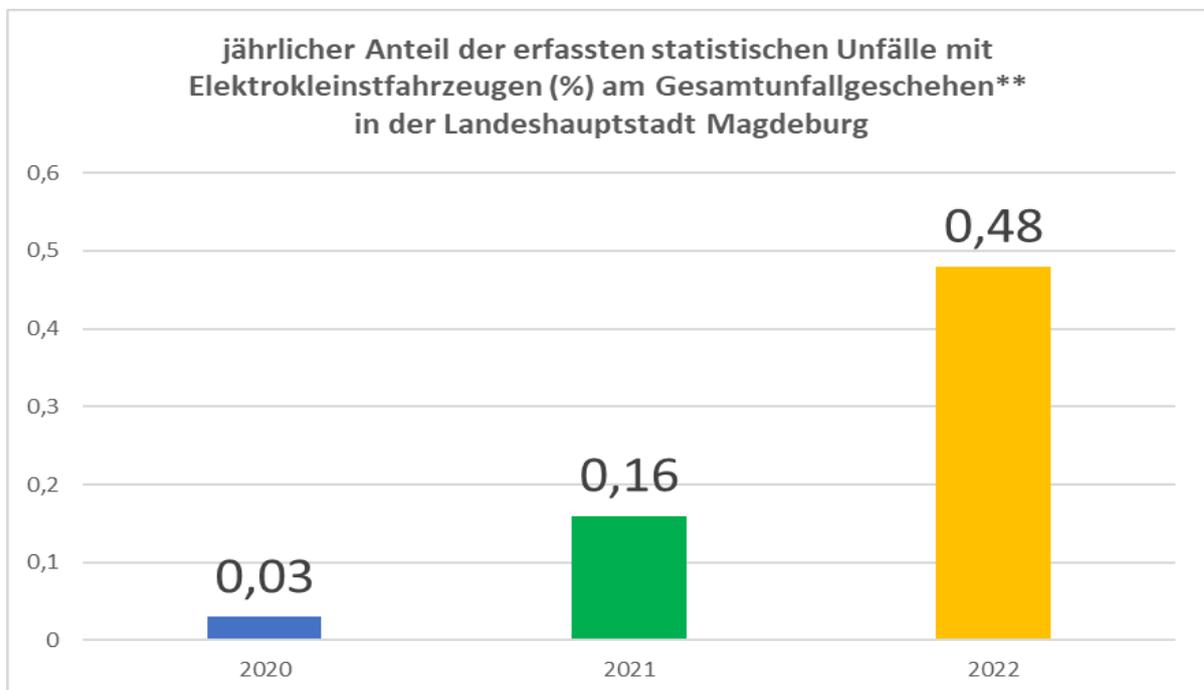
Wie der hiesigen Presse zu entnehmen ist, gingen zahlreiche Beschwerden über behindernd abgestellte elektrische Tretroller (E-Scooter) oder rücksichtsloses Fahren der Nutzer*innen ein. Darüber hinaus hat sich der Vorstand des Blinden- und Sehbehinderten Verbandes Sachsen-Anhalt (BSVSA) besorgt über das Auftauchen neuer elektrischer Tretroller (E-Scooter) in der Landeshauptstadt Magdeburg, insbesondere auf Gehwegen geäußert. Der Verband stellt dabei fest,

dass die elektrischen Tretroller (E-Scooter) zu Hindernissen werden. Daher plant die Landeshauptstadt Magdeburg analog der Hansestadt Bremen einen sogenannten Unfallunterstützungsfond einzurichten.

Die aktuellen Unfallzahlen wurden bei der Polizeiinspektion Magdeburg (Stand: 28.02.2023) abgefragt. Die statistische Erfassung von Elektrokleinstfahrzeugen wird seit Anfang 2020 vorgenommen. Da die Erfassung anonymisiert erfolgt, sind keine Daten zu den Fahrzeughaltern (Privatpersonen oder Verleih) bekannt.



(Quelle: Polizeiinspektion Magdeburg (Stand: 28.02.2023))



(Quelle: Polizeiinspektion Magdeburg (Stand: 28.02.2023))

- * Unfälle, welche sich durch widerrechtlich abgestellte/abgelegte Elektrokleinstfahrzeugen ereigneten wurden in 2020, 2021 und 2022 nicht erfasst
- ** Der Anteil der Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen kann im Gesamtunfallgeschehen als vergleichsweise gering bezeichnet werden

4. Vorgeschlagenes Konzept für das elektrische Tretroller (E-Scooter)-Angebot

Ausgehend vom dargestellten Ist-Zustand und den Befragungsergebnissen sieht das Konzept insbesondere die Einrichtung stations-basierter Sammelparkplätze (Abb 3.) im öffentlichen Raum vor, um zum einen das Abstellen im öffentlichen Raum zu ordnen und zum anderen durch die vorgegebene Anzahl an Sammelparkplätzen die Anzahl an zugelassenen elektrischen Tretroller (E-Scooter) zu limitieren. Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit soll im dichten Innenstadtbereich das flexible Abstellen an beliebigen Orten unterbunden werden.

Das Betriebsgebiet umfasst das Gebiet der Landeshauptstadt Magdeburg.

Das Konzept für den Umgang mit elektrischen Tretrollern (E-Scooter) beruht maßgeblich auf der Einteilung des Stadtgebiets in drei Gebiete, die sogenannten E-Scooter-Gebiete A, B und C. Grundlage bildet hierzu das Heft 113 „Bevölkerung & Demografie 2022 Landeshauptstadt Magdeburg“ vom Amt für Statistik, Wahlen und demografische Stadtentwicklung (Redaktionsschluss: 8. August 2022) der darin enthaltenen Aussagen zur Bevölkerung und Einwohnerdichte.

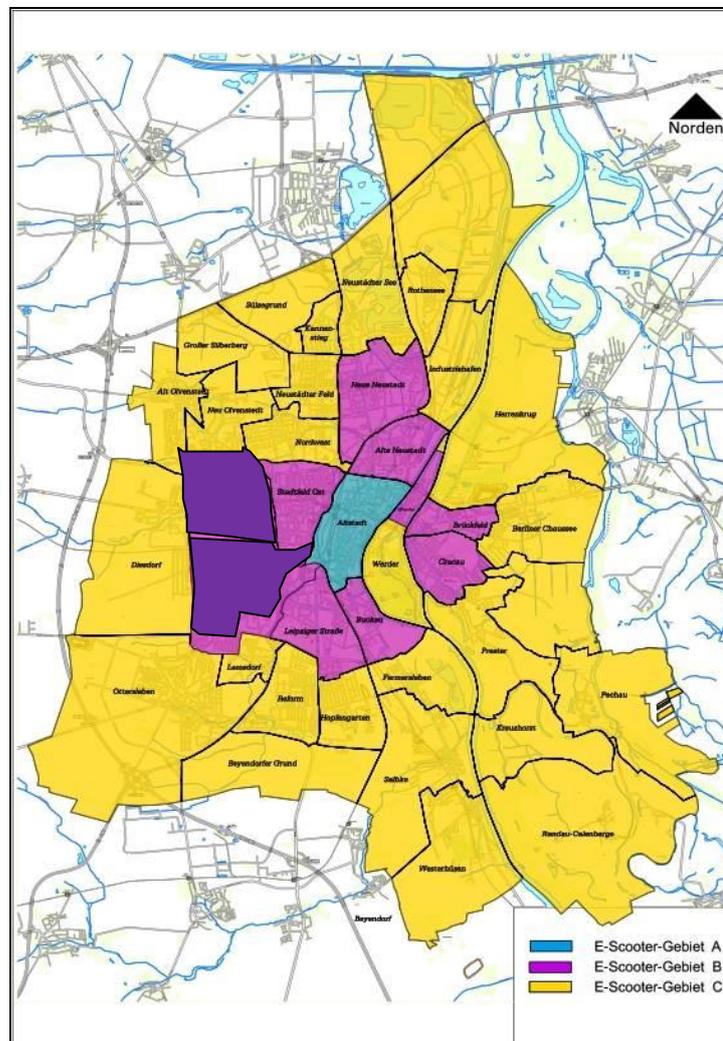


Abb. 1

Das E-Scooter-Gebiet A erstreckt sich demnach über den Stadtteil Altstadt. In diesem Bereich ergibt sich eine bereits bestehende, besondere Inanspruchnahme des öffentlichen Raums.

Die Stadtteile Stadtfeld-Ost, Stadtfeld-West, Sudenburg, Leipziger Straße, Buckau, Werder (Nord-Ostteil), Cracau, Brückfeld, Alte Neustadt und Neue Neustadt bilden das E-Scooter-Gebiet B.

Die anderen Stadtteile bilden das E-Scooter-Gebiet C.

Für den Bereich des E-Scooter-Gebietes A und B ist die Einrichtung eines stationsbasierten Verleihsystems an ausgewiesenen Standorten vorgesehen. Im E-Scooter-Gebiet C (Außenbezirke) soll eine Kombination aus stationsbasiertem Verleihsystem an ausgewiesenen Standorten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie free-floating angeboten werden. Es wird eingeschätzt, dass die Anzahl der ausgebrachten elektrischen Tretroller (E-Scooter) und die Nutzung deutlich geringer sind. Damit ist auch das Problem behindernd abgestellter elektrischer Tretroller (E-Scooter) deutlich geringer.

Erfahrungen anderer Städte haben gezeigt, dass Nutzer*innen von elektrischen Tretroller (E-Scooter) nach Beendigung des Mietvorgangs die Fahrzeuge nicht ordnungsgemäß abstellen. Darüber hinaus beheben die Anbieter, deren Pflicht es ist, die behindernd abgestellten elektrischen Tretroller (E-Scooter) umzustellen, in den meisten Fällen das Problem nicht zeitnah. Daraus leitet sich ein Handlungsbedarf ab, der rechtlich bindende Regelungen für das Abstellen von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) im öffentlichen Raum vorsieht, insbesondere dort, wo Flächenknappheit herrscht, wie z.B. in der Altstadt (E-Scooter-Gebiet A) und in den dicht bebauten Wohngebieten (E-Scooter-Gebiet B).

Eine Registrierung des Anbieters von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) auf der offiziellen Meldeseite „www.scooter-melder.de“ muss daher erfolgen.

Stationsbasiertes Abstellen in den E-Scooter-Gebieten A (Altstadt) und B

Im Gebiet A und B wird das Abstellen von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) nur stationsbasiert möglich sein. Es werden festgelegte Stationen auf öffentlichen Parkflächen oder im öffentlichen Raum mit entsprechender Beschilderung, Markierung und Abstellanlagen errichtet. Die konkrete Umsetzung kann grundsätzlich unterschiedlich ausfallen und ein entsprechendes Angebot in Form von elektrischen Tretroller (E-Scooter)-Stationen (hier ist ausschließlich das Abstellen von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) gestattet), Sharingstationen (hier können darüber hinaus weitere Zweirad-Sharing-Angebote wie z.B. Leihfahräder oder elektrische Tretroller (E-Scooter) abgestellt werden) oder Mobilität-Stationen (vgl. SR-Beschluß 1399-046(VII)22 zum VEP2030*plus*) entstehen.

Das Gebiet A beinhaltet ausschließlich die Altstadt. Aufgrund der hohen Nutzungsdurchmischung sowie einer geringen Flächenverfügbarkeit wird dort das Abstellen von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) nur an ausgewiesenen Sammelparkplätzen möglich sein. Entscheidend für die Anzahl der Sammelpunkte ist das für die Altstadt vorgeschlagene 300m-Raster mit dem Ausschlussbereich Fußgängerzone. Der 300m-Radius ergibt sich einerseits aus den Erfahrungen des zielnahen Abstellens und andererseits aus dem maßvollen Umgang mit dem knappen öffentlichen Raum. In einem Abstand von 300m können auf einer Fläche von ca 4,0 km² (abzüglich der von der Deutschen Bahn AG beanspruchten Fläche) ca. 25 Sammelparkplätze eingerichtet werden.

Außerhalb dieser Standorte ist das Abstellen von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) über eine sogenannte Parkverbotszone geregelt, d.h. die elektrischen Tretroller (E-Scooter) können in diesem Bereich nicht zurückgegeben werden und die Mietdauer läuft weiter. Die Einrichtung der Sammelpunkte erfolgt auf öffentlichen Stellplätzen oder auf sonstigen Flächen im öffentlichen Raum. Um den Eingriff in den Parkraum möglichst gering zu halten, sollen im Regelfall ein bis max. zwei Stellplätze umgewidmet werden.

Die Flächen werden dementsprechend abmarkiert und sind mit einer entsprechenden StVO-konformen Beschilderung gekennzeichnet. Pro Stellplatz können ca. fünf (plus einer Reserve von drei) elektrische Tretroller (E-Scooter) geordnet abgestellt werden. An Orten mit besonders hoher Nachfrage sollen auch zwei Stellplätze nebeneinander ausgewiesen werden. Aus der Gesamtzahl der Standorte und der Kapazitätsgrenze für elektrische Tretroller (E-Scooter) auf einem Stellplatz ergibt sich für das Gebiet A der Altstadt eine Gesamtflottenobergrenze von ca. 200 Fahrzeugen.

Das Gebiet B bilden die an das E-Scooter-Gebiet A angrenzenden Stadtgebiete. Auch hier sollen

stationsgebundene Sammelparkplätze in einem Radius von 300 m eingerichtet werden bei gleichzeitigem Verbot, elektrische Tretroller (E-Scooter) außerhalb dieser Sammelpunkte abzustellen. Potentielle Standorte für Sammelparkplätze sind zum einen Standorte in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen und zum anderen Freiflächen innerhalb der Gebiete mit hohen Nutzerzahlen. Insgesamt sollen für das Gebiet B ca. 35 Standorte mit einer Kapazität zwischen fünf (plus einer Reserve von drei) Fahrzeugen eingerichtet werden. Die Gesamtflottenobergrenze beläuft sich für den Bereich B auf ca. 200 Fahrzeuge.

Die Gesamtflottenobergrenze für die E-Scooter-Gebiete A und B beläuft sich auf 400 Fahrzeuge.

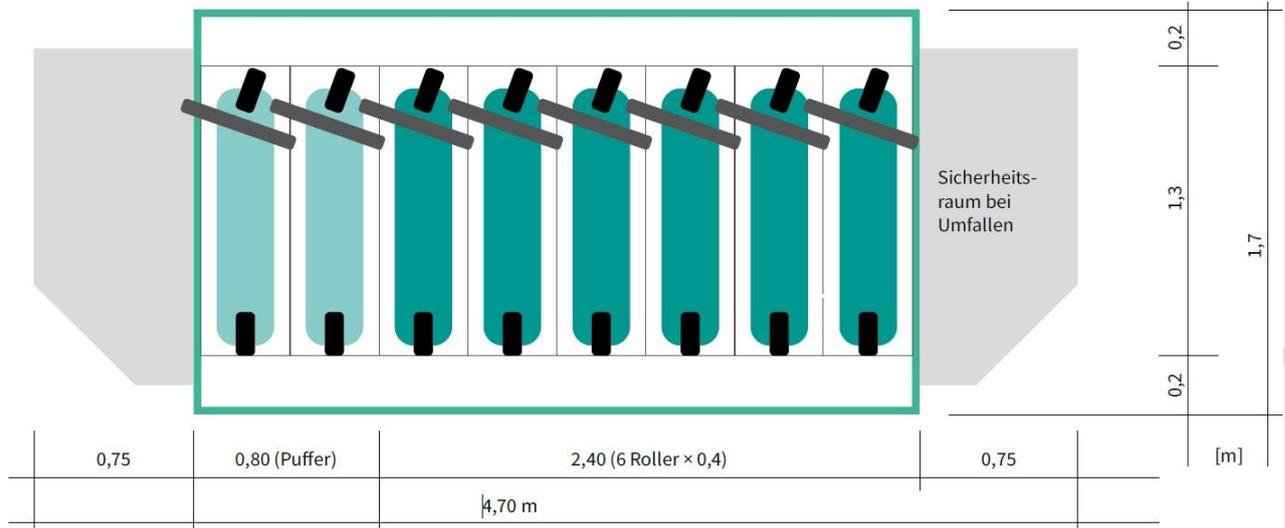


Abb 3: Flächenbedarf für Abstellflächen von elektrischen Tretroller (E-Scooter)
Quelle: nach Darstellung der Leipziger Verkehrsbetriebe („E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten“ (DIFU-Deutsches Institut für Urbanistik 2022))

„Free-floating“ und „Letzte Meile“ im E-Scooter-Gebiet C

Das Gebiet C stellt eine Ausnahme dar. Hier wird das Abstellen der elektrischen Tretroller (E-Scooter) sowohl auf Sammelparkplätzen in der Nähe des ÖPNVs als auch im Übrigen öffentlichen Raum möglich sein. Damit die Sammelparkplätze an ÖPNV- und SPNV-Haltestellen (Schienenpersonennahverkehr) gut angenommen werden, muss gleichzeitig die Einrichtung einer Parkverbotszone in unmittelbarer Nähe zum Standort erfolgen. Analog dazu sollen die Fahrten von Seiten der Anbieter incentiviert werden, d.h. das Abstellen innerhalb der dafür ausgewiesenen Flächen wird für die Nutzenden mittels eines Bonussystems in Form von Freiminuten oder einem Rabattsystem belohnt. Nur so können Anreize geschaffen werden, die die Nutzung der Sammelparkplätze bzw. der E-Scooter auf der letzten Meile als Zubringer zum ÖPNV erhöht. Geplant sind Sammelparkplätze an Haltestellen des ÖPNV und SPNVs mit einer Kapazität für ca. 200 Fahrzeuge, wobei die Zahl der Sammelparkplätze höher sein kann, da zu erwarten ist, dass elektrische Tretroller (E-Scooter) die Gebiete A und B verlassen.

Eine Ausnahme des free-floating-Prinzips im Gebiet C bilden die Stadtteilzentren, sowie gegebenenfalls weitere Orte, an denen aus Gründen der Sicherheit, der Leichtigkeit des Verkehrs, des Ausgleichs zeitlich und örtlich gegenläufiger Interessen verschiedener Straßenbenutzer oder der Belange des Straßen- und Stadtbildes ein Verbot des free-floating-Prinzips begründbar ist. Genau wie in E-Scooter-Gebiet A und B ist das Abstellen von elektrischen Tretroller (E-Scooter) in den Stadtteilzentren nur an vorgesehenen Stationen möglich.

Aus den Erfahrungen einzelner Anbieter in anderen Städten soll der Abstand zu Wasserflächen und Fließgewässern mindestens 150m betragen.

Die Umsetzung der einzelnen Standorte erfolgt schrittweise und in Abstimmung mit dem Anbieter.

Integration in den ÖPNV

Im Mix aller Fahrzeugarten verursacht der ÖPNV im Vergleich zum PKW einen um mindestens 50 % geringeren CO₂-Ausstoß. In der Landeshauptstadt Magdeburg bildet auf den Linienverbindungen durch die Stadt die Straßenbahn das Hauptverkehrsmittel. Sie wird ohne unmittelbare CO₂-Emissionen betrieben und dadurch in ihrem Betrieb emissionsfrei. Der Individualverkehr als Alternative zum ÖPNV sowie die Zubringerverkehre zum Straßenbahnnetz verursachen bislang maßgeblich den überwiegenden Teil der Emissionen der Verkehre. E-Scooter oder andere Sharing-Systeme können hier helfen, diese Mobilitätslücken zu und von den emissionsfreien Straßenbahnen (insbesondere an den Endhaltestellen) zu schließen. Hier greift das Prinzip der sogn. „Ersten und Letzten Meile“.

Ebenso kann der Nahverkehrsanbieter (MVB) der Landeshauptstadt Magdeburg hier als Mobilitätsdienstleister auftreten und somit den ÖPNV zukunftsfähig in der Landeshauptstadt Magdeburg weiterentwickeln. Neben den klassischen Bedienformen des ÖPNV-Angebotes (Straßenbahn und Bus) kann er dann als Anbieter von Sharing-Systemen (Fahrrad, elektrischen Tretroller (E-Scooter) usw.) auftreten. Eine entsprechende Integration in das ÖPNV-Tarifsystem muss ebenfalls erfolgen.

Im Fokus steht aber ganz klar, die Erreichbarkeit des ÖPNV- sowie des SPNV-Netzes und die Umsetzung des ersten und letzten Meile-Prinzips.

Eine Integration in die Informationssysteme zur Verfügbarkeit von elektrischen Tretroller (E-Scooter) sollte in den Informationssystemen der Nahverkehrsanbieter (MVB, Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) und marego) über entsprechende definierte Schnittstelle (API-Schnittstelle (kurz für application programming interface, Anwendungsprogrammierschnittstelle)) durch den Anbieter des Sharingsystems vorgesehen und finanziert werden. Es sollte ebenfalls eine Datenbereitstellung zur Landeshauptstadt Magdeburg gewährleistet werden.

Miteinander im Verkehr

Gemäß der Beschlusslage zum VEP2030*plus* und „Miteinander im Verkehr“ (SR-Beschluss-Nr. 438-012(VII)20)) soll in einem ersten Schritt die Öffentlichkeit über Wichtige Hinweise, Regeln und Tipps im Umgang mit den Elektrokleinstfahrzeugen informiert werden (siehe Anlage 2).

5. Rechtliche Einschätzung und Umsetzung des Konzeptes

Auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Magdeburg sind derzeit zwei Anbieter aktiv. Eine einseitige Absichtserklärung oder Qualitätsvereinbarung zu grundlegenden Aspekten für einen stadtverträglichen und sicherem Betrieb eines elektrischen Tretroller (E-Scooter)-Verleihsystems ist rechtlich nicht bindend, so dass die Stadt keine Handhabe bei Verstößen gegen diese Vereinbarungen hat. Ein Beispiel hierfür ist die Überschreitung der „vereinbarten“ Anzahl von elektrischen Tretrollern (E-Scooter), die das Unternehmen zum Ausleihen in der Stadt verteilt. Für die Umsetzung des nunmehrigen Konzeptes sollten daher über die Absichtserklärungen bzw. Qualitätsvereinbarung hinausgehende rechtliche Bindungen erreicht werden. Zwischenzeitlich wurden Abstimmungen mit den zwei Anbietern mit der Zielstellung getroffen, dass zeitlich befristete Sondernutzungserlaubnisse zeitnah unter Erteilung entsprechender Auflagen befristet bis zum 31.12.2023 erteilt werden.

Leider hat der Gesetzgeber bisher jedoch keine eindeutigen Rechtsgrundlagen geschaffen, um die Nutzung des öffentlichen Raums durch elektrischen Tretroller (E-Scooter) zu steuern. Für die Umsetzung des Konzeptes ist daher ein Rückgriff auf allgemeine Grundsätze des Straßen- und Wegerechts erforderlich.

Die Rechtslage ist nur hinsichtlich des Fahrens mit elektrischen Tretrollern (E-Scooter) einigermaßen klar (siehe Anlage 2). Die Teilnahme am Straßenverkehr steht hier eindeutig im Vordergrund. Die maßgeblichen Regeln zur Nutzung des öffentlichen Raums ergeben sich daher

insoweit ausschließlich aus dem Straßenverkehrsrecht. Eine straßen- und wegerechtliche Sondernutzung im fließenden Verkehr liegt nach einhelliger Auffassung nicht vor. Das Konzept setzt daher nicht beim Fahren, sondern beim Abstellen der elektrischen Tretroller (E-Scooter) an.

Für das Abstellen von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) gelten gemäß § 11 Abs. 5 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung die Parkvorschriften für Fahrräder entsprechend. Dies bedeutet, dass die elektrischen Tretroller (E-Scooter) auf Gehwegen in nicht behindernder Weise abgestellt werden dürfen. Für das rechtliche Funktionieren des neuen Konzepts ist die Landeshauptstadt Magdeburg deshalb darauf angewiesen, die abgestellten elektrischen Tretroller (E-Scooter) zugleich als straßen- und wegerechtliche Sondernutzung zu behandeln.

Die Einstufung als Sondernutzung hat vor allem folgende Bedeutung:

- Die Sondernutzung bedarf einer Erlaubnis. Diese kann mit Auflagen versehen werden.
- Die Sondernutzung ist gebührenpflichtig, wenn es einen entsprechenden Beschluss des Stadtrats gibt.
- Bei straßenrechtlichen Missständen kommen eine Begrenzung der Fahrzeuge bzw. Abstellplätze und/oder Auswahlentscheidungen unter mehreren Anbietern in Betracht.

Die Umsetzung des Konzeptes der Verwaltung stützt sich auf einen Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 20.11.2020. Das Gericht kommt zu dem Ergebnis, dass das Abstellen der Fahrzeuge überwiegend verkehrsfremden Zwecken dient und deshalb eine Sondernutzung nach Straßen- und Wegerecht darstellt. Begründet wird dies vor allem damit, dass die Fahrzeuge nicht nur parken, sondern auch dazu dienen, auf der Straße einen Mietvertrag abzuschließen. Die Entscheidung des OVG Münster ist allerdings nur in einem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ergangen und in der Rechtsliteratur teilweise umstritten. Es wird insbesondere ein Widerspruch zu einer Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.06.1982 gesehen, wonach das Abstellen von zugelassenen und betriebsbereiten Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Stellplätzen durch ein Vermietungsunternehmen als zulässiges Parken und damit nicht als Sondernutzung anzusehen ist.

Im Hinblick auf die nicht gesicherte Rechtslage sollten weiterhin konsensuale Lösungen präferiert werden. Frühzeitig müssen daher mit den Anbietern Gespräche geführt werden, da diesen durchaus ebenfalls an der damit erreichbaren Rechtssicherheit gelegen ist. Zur Umsetzung des Konzeptes sollen jeweils öffentlich-rechtliche Verträge mit den Anbietern abgeschlossen werden.

Auf der Grundlage des Konzeptes soll die Verwaltung daher damit beauftragt werden, mit den Anbietern rechtsverbindliche Verträge auszuhandeln. Ziel des Vertrags ist, vor dem Hintergrund der unklaren Rechtslage beiden Seiten gerecht werdende Lösungen zu schaffen und Rechtssicherheit zu erhalten.

Das Abstellen der elektrischen Tretrollern (E-Scooter) im öffentlichen Straßenraum erfolgt vorrangig zu dem Zweck, den Abschluss eines Mietvertrages zu bewirken. Aus diesem Grund geht die Verwaltung bei der Frage, ob es sich bei dem betreffenden Verleihsystem um Gemeingebrauch oder um Sondernutzung i.S. des § 2 Abs. 2 Sondernutzungssatzung i.V.m. § 18 Abs. 1 StrG LSA handelt, vom Vorliegen einer Sondernutzung aus. Diese Auffassung wird gestützt durch die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 20.11.2020.

Im Übrigen wird auf eine aktuelle Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Köln vom 11.01.2023 (Az. 21 K 4871/22) verwiesen. Diese bestätigt die Erhebung von Sondernutzungsgebühren für die Betreibung eines E-Scooter-Verleihsystems. Dies setzt die Annahme des Vorliegens eines Sondernutzungstatbestandes voraus.

Folgende Punkte sollen Bestandteil des Vertrages werden:

Regelungen zum Betrieb:

- Ausgehend von einer Einteilung der Stadtgebiete in verschiedene Zonen dürfen elektrische Tretroller (E-Scooter) innerhalb der Bereiche A und B nur auf den dafür vorgesehenen Sammelparkplätzen abgestellt werden. Außerhalb dieser Sammelparkplätze wird eine Parkverbotszone eingerichtet. Darüber hinaus können E-Scooter im Gebiet C, welcher sich auf die Stadtteile außerhalb der Gebiete A und B bezieht, sowohl auf ausgewiesenen Sammelparkplätzen als auch im öffentlichen Raum ausgeliehen und zurückgegeben werden, wo sie andere Verkehrsteilnehmende nicht behindern. Hier kommt die Idee der „letzten Meile“ zum Tragen. Darüber hinaus ist für das Gebiet C klar definiert, innerhalb welcher Bereiche weder das Aufstellen der Fahrzeuge noch der Beginn und die Beendigung des Mietvorganges zu gestatten ist.
- Die Einrichtung der Sammelparkplätze erfolgt auf öffentlichen Stellplätzen und zur Verfügung stehenden Freiflächen im öffentlichen Raum. Die für die Gebiete A und B errechnete Anzahl von Standorten leitet sich von den zugrundeliegenden Rastern (300 Meter Raster) ab und ist in der Ausgestaltung flexibel. Je nach Flächenverfügbarkeit können ein bis zwei Stellplätze für jeweils 5 bis 8 Fahrzeuge zu Sammelparkplätzen umgewidmet werden. Tägliche Umverteilungsmaßnahmen der Anbieter müssen gewährleisten, dass die Sammelparkplätze von den Nutzerinnen und Nutzern nicht überbelegt werden.
- Die im Konzept festgelegte und durch den Stadtrat beschlossene Obergrenze für die Anzahl der zugelassenen elektrischen Tretroller (E-Scooter), welche sich aus der Stationsdichte und der Stadtverträglichkeit ableitet, wird vertraglich fixiert und ist vom Verleihanbieter einzuhalten.
- Der Anbieter muss in festgelegten Abständen sicherstellen, dass die Verteilung der Fahrzeuge in den Teilgebieten A, B und C noch den Vorgaben der Stadt entspricht.
- Der Anbieter ist für den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb seines Systems verantwortlich. Die elektrischen Tretroller (E-Scooter) müssen zu jedem Zeitpunkt verkehrssicher und funktionstüchtig sein. Sie dürfen die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden. Hierzu ist durch den Anbieter ein Konzept zum ordnungsgerechten Abstellen der elektrischen Tretroller (E-Scooter) und der Beseitigung von falsch abgestellten Fahrzeugen zu erarbeiten (z. B. schnellere Fristen zur Beseitigung, Fotos der abgestellten E-Scooter in Verbindung mit stichprobenartigen Prüfungen)
- Auch muss sich der Anbieter verpflichten, das Angebot nicht solitär, sondern als Baustein der Mobilitätsangebote in der Landeshauptstadt Magdeburg zu entwickeln und diese neue Form der Mikromobilität in Bereichen von später zu erreichenden Mobilitätsstationen und Haltestellen des ÖPNVs zu integrieren.
- Um es für den Nahverkehrsanbieter der Landeshauptstadt Magdeburg wirtschaftlich zu gestalten und die Kannibalisierungseffekte gering zu halten, müssen die Sharingsysteme der E-Scooter in ein ABO-Modell des ÖPNV integriert und durch den Anbieter des Sharingsystems finanziert werden.
- Der Anbieter von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) muss einen Fonds (Unfall-Unterstützungsfonds) einrichten, um „mobilitätseingeschränkte Personen“, die wegen verkehrswidrig abgestellter elektrischer Tretroller (E-Scooter) verunglückt sind, zu unterstützen. Für den Anbieter ist eine Summe von 100.000,00 € vorgesehen. Die Einrichtung ist der Landeshauptstadt Magdeburg jährlich nachzuweisen und die Verwendung der Mittel ist zu dokumentieren und auf Verlangen vorzulegen.
- Der Anbieter muss sich bei der offiziellen Meldeseite „www.scooter-melder.de“ registrieren, um für abgestellte oder gefundene elektrische Tretroller (E-Scooter) eine schnelle Reaktion seitens des Anbieters zu gewährleisten.

- Empfehlenswert wäre auch ein Managementtool für die Landeshauptstadt Magdeburg zur Überprüfung und manuellen Regelung von falsch abgestellten Rollern und deren Beseitigung (aus der Karte ausblenden und für andere Nutzer nicht auffindbar machen – indirekte Strafe für den Sharing-Anbieter))
- Eine Integration in die Informationssysteme zur Verfügbarkeit von elektrischen Tretrollern (E-Scooter) sollte in den Informationssystemen der Nahverkehrsanbieter (MVB, Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) und marego) über eine entsprechend definierte Schnittstelle (API-Schnittstelle (kurz für application programming interface, Anwendungsprogrammierschnittstelle)) durch den Anbieter des Sharingsystems vorgesehen und finanziert werden.
 - Bereitstellung von Informationen zu den zukünftigen Abstellflächen in einem maschinenlesbaren Format (Geo-Koordinate, Adresse, Besonderheiten, Verwaltungszone etc.)
 - Bereitstellung der Sharing-Informationen über eine offene, standardisierte Schnittstelle, ggf. kostenneutral für die Landeshauptstadt Magdeburg
 - Bereitstellung einer ausführlichen Schnittstellenbeschreibung Magdeburg
 - Benennung einer (technischen) Ansprechperson für die Informationsbereitstellung

Regelungen zum Fahren und Abstellen:

- Der Anbieter ist verantwortlich dafür, dass die Nutzung der Fahrzeuge nur auf dafür vorgesehenen Straßen und Wegen erfolgt. Nutzerinnen und Nutzer müssen vor Fahrtbeginn über die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen informiert werden und diese auch einhalten.
- Eine telefonische Hotline ist von Seiten der Anbieter einzurichten, die während der Betriebszeiten gebührenfrei und für alle Bürgerinnen und Bürger erreichbar ist. Beschwerden über behindernd abgestellte elektrische Tretroller (E-Scooter), die bei den Anbietern eingehen, müssen innerhalb von sechs Stunden nach Meldung behoben werden. Darüber hinaus ist der Anbieter verpflichtet, seine Fahrzeuge auch aus schwer zugänglichen Gebieten fachgerecht zu bergen. Ansonsten behält sich die Stadt vor, auf Kosten des Erlaubnisinhabers tätig zu werden.

Auswahlverfahren und Restriktionen:

- Zur Umsetzung des Konzeptes ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen. In einem ersten Schritt wird ein Interessensbekundungsverfahren eingeleitet. Im Zuge dessen hat jeder interessierte Anbieter die Möglichkeit, sein Angebot der Landeshauptstadt Magdeburg vorzustellen. Sollten sich mehrere Anbieter bewerben, muss in einem zweiten Schritt ein transparentes und diskriminierungsfreies Auswahlverfahren durchgeführt werden. Das Verfahren und die Auswahlkriterien müssen im Vorfeld bekannt gemacht werden (z.B. Bekanntmachung auf der städtischen Internetseite, im Amtsblatt oder Bundesanzeiger etc.). Der genaue Ablauf des Verfahrens ist noch zu erarbeiten. Die ausgestellten Sondernutzungserlaubnisse sind zeitlich befristet und gelten z.B. 3 Jahre mit Verlängerungsoption.
- Es sind Vereinbarungen über die Höhe der Sondernutzungsgebühren zu treffen. Die Höhe der Gebühren richtet sich auch danach, inwieweit die anderen Regelungen die Belastung des öffentlichen Raums beschränken können. Die Sondernutzungsgebührensatzung ist danach entsprechend anzupassen; hierfür ist - wie bei jeder Satzungsänderung - ein gesonderter Beschluss des Stadtrats erforderlich.
- Darüber hinaus stellen die Anbieter der Landeshauptstadt Magdeburg in regelmäßigen Abständen Daten zur Verfügung, um die sichere Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen sowie die Einhaltung der getroffenen Auflagen im Stadtgebiet nachzuweisen und sicherzustellen. Dies betrifft die Bereitstellung von Statistiken durch den Anbieter --> monatliche Statistiken, die der Landeshauptstadt Magdeburg zur Verfügung gestellt werden

(im Detail an jeder Abstellzone, bspw. Auslastung jeder Abstellzone, Anzahl/Orte falsch abgestellter E-Scooter)

- Beide Seiten sind berechtigt, den Vertrag aus wichtigem Grund außerordentlich zu kündigen, insbesondere im Falle grober oder wiederholter Pflichtverletzungen oder bei veränderten Rahmenbedingungen, die dazu führen, dass sich die Fortführung des Betriebes als extrem unwirtschaftlich erweist.
- Sollte ein Vertrag nicht zu Stande kommen, muss die Landeshauptstadt Magdeburg entscheiden, ob sie ihre Rechtsauffassung, dass der Anbieter mit dem Abstellen der elektrischen Tretroller (E-Scooter) den Tatbestand einer Sondernutzung verwirklicht, mit verwaltungsrechtlichen Maßnahmen durchsetzen. Gegen entsprechende Bescheide könnten Anbieter rechtliche Schritte einleiten. Sollte es zu einem Gerichtsverfahren kommen, muss dieses, aufgrund der noch nicht ausreichend durch obergerichtliche Urteile abgesicherten Rechtslage, als offen angesehen werden. Diese rechtlichen Risiken sind jedoch in Kauf zu nehmen, da die nicht nachlassende Problemlage mit einer immer größeren Zahl von Marktteilnehmern nicht allein dem „freien Spiel der Kräfte“ überlassen werden darf.
- Kommt der Erlaubnisnehmer einer Verpflichtung aus dieser Erlaubnis trotz vorheriger Aufforderung innerhalb der ihm gesetzten Frist nicht nach, so ist die Landeshauptstadt Magdeburg berechtigt:
 - die Erlaubnis zu widerrufen (z.B. Unterlassungsverfügung) oder
 - das nach ihrem Ermessen Erforderliche auf Kosten des Erlaubnisnehmers (z.B. Beseitigungsverfügung)

zu veranlassen.

Weiteres Vorgehen

Nach Bestätigung der DS0130/23 werden die zur Umsetzung erforderlichen Aktivitäten durch die Verwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg veranlasst. Ziel ist es, das Konzept als auch die Konzessionsvergabe im Stadtrat bis zum III. Quartal 2023 beschließen zu lassen. Wobei in Abhängigkeit von externen Einflüssen wie z.B. notwendige Genehmigungen zeitliche Verzögerungen nicht grundsätzlich auszuschließen sind.

Anlagen:

Anlage 1 – Auswertung „Umfrage zu E-Scootern“ in Magdeburg

Anlage 2 – Flyer „Elektrokleinstfahrzeuge in Magdeburg“

Anlage 3 - Klimarelevanzprüfung