

Elektrokleinstfahrzeuge – neue polizei- und planungs- rechtliche Fragestellungen in den sächsischen Groß- städten

Bachelorarbeit

an der Hochschule Meißen (FH) und Fortbildungszentrum
zum Erwerb des Hochschulgrades
Bachelor of Laws (LL.B.)

Vorgelegt von
Katrin Becker
aus Dresden

Meißen, 30. März 2020

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	III
Abkürzungsverzeichnis	IV
1 Einleitung	1
2 Die neue Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung.....	3
2.1 Historie	3
2.2 Regelungsinhalt.....	4
2.2.1 Begriff und Anwendungsbereich	4
2.2.2 Anforderungen an das Inbetriebsetzen	6
2.2.3 Technische Anforderungen.....	7
2.2.4 Verhaltensanforderungen	8
3 Integration von E-Scooter-Verleihsystemen in den Stadtverkehr	10
3.1 Marktbetrachtung	11
3.2 Geschäftsmodell.....	12
3.3 Chancen für Kommunen.....	13
3.4 Problemfelder	15
4 Steuerungsmöglichkeiten der Gemeinden	17
4.1 Sachliche Zuständigkeit.....	17
4.2 Sondernutzungserlaubnis.....	18
4.3 Parkflächen	23
4.4 Festsetzung von Parkverbotszonen.....	24
4.5 Polizeiliches Vorgehen	26
4.5.2 Rolle der Gemeinden.....	26
4.5.2 Rolle der staatlichen Polizei.....	30
4.6 Freiwillige Kooperationsvereinbarungen	31
4.6.1 Rechtsnatur	31
4.6.2 Vereinbarungsinhalte.....	33
5 Umgang mit E-Scootern am Beispiel sächsischer Großstädte	35
5.1 Landeshauptstadt Dresden.....	35
5.2 Stadt Leipzig.....	38
5.3 Stadt Chemnitz	40
5.4 Vergleich	40
6 Fazit	42
Kernsätze	45
Anhangsverzeichnis.....	VI
Literaturverzeichnis.....	XVIII
Rechtsprechungsverzeichnis	XXIV
Rechtsquellenverzeichnis	XXIV
Eidesstattliche Versicherung.....	XXVI

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zusatzzeichen "Elektrokleinstfahrzeuge frei"	9
Abbildung 2: Karte Betriebsgebiete Dresden	36
Abbildung 3: Karte "Rote Zonen" Dresden	37
Abbildung 4: Karte Mobilitätsstationen Leipzig	39
Abbildung A2-1: Zustimmung Allgemeine Geschäftsbedingungen Lime (links) und Tier (rechts)	VIII
Abbildung A2-2: Kennzeichnung Parkverbotszonen Lime (links) und Tier (rechts)	IX
Abbildung A2-3: Geschäftsgebiete Dresden Lime (links) und Tier (rechts)	X

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
a. a. O.	am angegebenen Ort
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e. V.
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
bbH	bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BKatV	Bußgeldkatalog-Verordnung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CSgG	Carsharinggesetz
eKFV	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung
GG	Grundgesetz
h. M.	herrschende Meinung
i. S. v.	im Sinne von
i. V. m.	in Verbindung mit
MoU	Memorandum of Understanding
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
SächsPBG	Sächsisches Polizeibehördengesetz
SächsStrG	Sächsisches Straßengesetz
SächsStrVRG	Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz

SMI	Sächsisches Staatsministerium des Innern
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung
VO	Verordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

1 Einleitung

„Wir wollen die Elektromobilität [...] in Deutschland deutlich voranbringen und die bestehende Förderkulisse [...] über das Jahr 2020 hinaus aufstocken und ergänzen.“ So heißt es im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD der 19. Legislaturperiode.¹ Eine neue Verordnung, die sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, realisiert diesen Auftrag zur Förderung der Elektromobilität.² Insbesondere Großstädte sehen sich dem Problem des wachsenden Verkehrsaufkommens auf den innerstädtischen Straßen und damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Umwelt und Lebensqualität der Bevölkerung gegenüber. Dies verlangt Maßnahmen in der Verkehrspolitik, wie den Ausbau des ÖPNV, Förderung des Radverkehrs und Etablierung neuer, umweltfreundlicher Mobilitätslösungen in der Verkehrsplanung.

Immer mehr deutsche Gemeinden werden seit Juni 2019 von einer neuen Form der geräuscharmen und abgasfreien Mobilität auf ihren Straßen, den Elektrokleinstfahrzeugen, regelrecht überrollt. Seit jeher steht diese Thematik auch im Mittelpunkt öffentlicher Diskussion, wobei diese meist emotional geleitet ist. Während einige in den neuen Fahrzeugen den wesentlichen Baustein zur Mobilitätswende sehen, erkennen andere in ihnen keinen verkehrlichen Mehrwert, stattdessen eine erhebliche Verkehrsfährdung. Nicht abgestritten werden kann, dass die Elektrokleinstfahrzeuge Veränderungen im Erscheinungsbild der Gemeinden sowie im Straßenverkehr auslösen. Die Gemeinden müssen sich vor dem Hintergrund des bestehenden Handlungsdrucks mit dem neuen Verkehrsmittel auseinandersetzen, woraus sich komplexe Fragestellungen in Sachen der Stadtplanung, aber auch konkrete Herausforderungen im Bereich des Polizeirechts ergeben. Ziel dieser Arbeit ist es, in diesen Bereichen diskutierte Verwaltungsmaßnahmen auf ihre rechtliche Umsetzbarkeit hin zu überprüfen sowie die aktuellen Entwicklungen im Freistaat Sachsen aufzuzeigen.

Zunächst konzentriert sich die Arbeit auf die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, wobei insbesondere den Fragen nachgegangen werden soll, woraus sich die Notwendigkeit der Schaffung einer solchen Verordnung ergab, welche Fahrzeugarten konkret zu den Elektrokleinstfahrzeugen zählen und welche Regelungen der Verordnungsgeber im Einzelnen für die neue Fahrzeugklasse vorsieht.

Eine Auswertung der medialen Berichterstattung und eigene Beobachtungen haben ergeben, dass der derzeitige Fokus der Probleme und der damit zusammenhängenden diskutierten Verwaltungsmaßnahmen auf den sogenannten „E-Scootern“ als neues Phänomen in den Innenstädten liegt, weshalb sich die weiteren Betrachtungen der

¹ Vgl. Bundesregierung, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 2018, S. 77.

² Vgl. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung [online], Grünes Licht für E-Scooter, 2019.

Arbeit auf diese E-Scooter beschränken sollen. Dabei erfreuen sich insbesondere durch Sharing-Unternehmen angebotene Mietfahrzeuge großer Beliebtheit, weshalb ab Kapitel 3 die E-Scooter-Verleihsysteme betrachtet werden. Dabei soll zunächst geklärt werden, welche Anbieter sich zurzeit auf dem Markt bewegen und wie deren Geschäftsmodelle ausgestaltet sind. Weiterhin soll diskutiert werden, welche Chancen aber auch Probleme die E-Scooter für die Kommunen bedeuten.

Nachdem die bedeutendsten Problemfelder identifiziert wurden, soll in Kapitel 4 untersucht werden, welche Steuerungsmöglichkeiten die Gemeinden besitzen. Dabei soll die rechtliche Umsetzbarkeit ausgewählter Verwaltungsmaßnahmen, z. B. die Erteilung von Auflagen i. V. m. der Sondernutzungserlaubnis und die Festsetzung von Parkverbotszonen und Parkflächen untersucht werden. Weiterhin wird die Rolle der Polizei und der Ordnungsämter diskutiert.

In Kapitel 5 soll die aktuelle Situation zum Thema E-Scooter-Verleihsysteme speziell in den sächsischen Großstädten analysiert werden. Als Untersuchungsobjekte wurden dabei die drei sächsischen kreisfreien Städte Dresden, Leipzig und Chemnitz ausgewählt. Ursprünglich war geplant, Interviews mit den betreffenden Behörden durchzuführen. Die benötigten Informationen konnten jedoch zum größten Teil aus der Internetrecherche bezogen werden, sodass zusätzlich nur einzelne Ämter in den Städten zu spezifischen Themen befragt wurden.

2 Die neue Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Mit der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV), die als Artikel 1 der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 06.06.2019 (BGBl. 2019 I 756) beschlossen wurde und am 15.06.2019 in Kraft trat, wurde die Voraussetzung für die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr geschaffen.

2.1 Historie

Seit Januar 2016 gilt die neue Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, welche in Artikel 2 einen ausdrücklichen Ausschluss von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen ohne Sitz aus deren Anwendungsbereich regelt. Die Mitgliedstaaten können in diesem Bereich also nationale Regelungen treffen³, wovon der nationale Gesetzgeber durch die eKFV Gebrauch machte.

Die Beliebtheit im Handel erhältlicher elektrisch betriebener Kleinstfahrzeuge wuchs in den letzten Jahren rasant an. Die Nutzung dieser im öffentlichen Straßenraum war jedoch bisher nicht legal, ausgenommen der durch die Verordnung über die Teilhabe elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr (MobHV) geregelten Fahrzeuge. Darunter fielen vor allem Fahrzeuge der Marke Segway. Die Nutzung anderer Elektrokleinstfahrzeuge außerhalb der MobHV hatte in Deutschland, im Unterschied zu anderen europäischen und nicht-europäischen Ländern, noch keine gesetzliche Regelung erfahren, weshalb sich vor dem Hintergrund der bestehenden Nachfrage und zur Schließung der Regelungslücke die Überlegung nach der Zulassung weiterer Fahrzeugtypen ergab. Sodann wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von der Bundesregierung zur Erstellung eines Marktüberblickes über Elektrokleinstfahrzeuge und Prüfung einer möglichen Kategorisierung dieser am 24. November 2014 beauftragt.⁴ Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden im Ergebnis Empfehlungen für die Nutzung von Verkehrsflächen und technische Anforderungen für den sicheren Betrieb von Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr ermittelt.⁵

Außerdem wurde die Bundesregierung im September 2016 aufgefordert, eine schnelle Regelung zu den „verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den

³ Vgl. Heßling, Kurzdarstellung eKFV, 2019, S. 189.

⁴ Vgl. Deutscher Bundestag, Drs. 19/2620, S. 1 f.

⁵ Vgl. Agora Verkehrswende, E-Tretroller im Stadtverkehr, 2019, S. 3.

Betrieb von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Elektroantrieb“ herbeizuführen.⁶

Im Zuge dessen wurde zunächst ein erster Referentenentwurf der eKfV vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegt.⁷ Dieser erfuhr im zweiten Entwurf vor allem in Bezug auf die zugelassene Höchstgeschwindigkeit, Zugangskriterien i. S. d. Fahrerlaubnisrechts und zulässige Verkehrsflächen Anpassungen⁸. Verschiedene Interessengruppen, u. a. Unfallforscher und der Verkehrsausschuss des Bundestages, forderten bzw. empfahlen wiederum die Änderung dieses Verordnungsentwurfes, wobei insbesondere die vorgesehenen Regelungen zum Mindestalter für die Berechtigung des Führens und zu den zugelassenen Verkehrsflächen strittig waren.⁹

Ursprünglich sollte eine zweite Fahrzeugkategorie bis 12 km/h zur Nutzung auf Gehwegen und in Fußgängerzonen zugelassen werden. Der Deutsche Blinden- und Sehbehinderten e. V., FUSS e. V., andere Verbände und auch die kommunalen Spitzenverbände äußerten gegen die Zulassung auf Gehwegen erhebliche Bedenken.¹⁰ Auch internationale Erfahrungen haben gezeigt, dass zunächst beschlossene Zulassungen von E-Scootern auf Gehwegen nach zum Teil tödlichen Unfällen wieder zurückgenommen wurden.¹¹ Daher setzten sich die geäußerten Einwände durch. Die zu erwartenden Gefährdungssituationen wurden als nicht hinnehmbar betitelt und somit sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit und Verkehrsüberwachung keine zweite Kategorie zugelassen werden. Außerdem hätte die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen einen Eingriff in die kommunale Widmungshoheit bedeutet.¹²

2.2 Regelungsinhalt

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung ist Bundesrecht und gliedert sich in 15 Paragraphen.

2.2.1 Begriff und Anwendungsbereich

Durch die Verordnung wird die neue Fahrzeugklasse der „Elektrokleinstfahrzeuge“ geschaffen.¹³ Im öffentlichen Verkehr waren vor Inkrafttreten der eKfV keine derartigen Fahrzeuge zugelassen mit Ausnahme der von der MobHV erfassten Fahrzeuge der Marke Segway.¹⁴ Die eKfV löste die MobHV ab und übernahm die dort geregelten

⁶ Vgl. Bundesrat, Drs. 332/1/16, S. 9.

⁷ Vgl. BMVI, Referentenentwurf, 2018.

⁸ Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19.

⁹ Vgl. Huppertz, Elektrokleinstfahrzeuge und Radwegbenutzungspflicht, 2019, S. 387 f.

¹⁰ Vgl. Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. [online], E-Roller versus Fußgänger?, 2019.

¹¹ Vgl. Deutscher Bundestag, Ausschussdr. 19(15)218-G, 2019, S. 4 f.

¹² Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19 (Beschluss), S. 3.

¹³ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 2020, eKfV vor § 1 Rn. 10.

¹⁴ Vgl. ebd. Rn 6 ff.

Mobilitätshilfen in ihren Anwendungsbereich¹⁵ und erweiterte die Zulassungsfreiheit auf weitere Fahrzeuge.¹⁶

Elektrokleinstfahrzeuge nach der Definition in § 1 eKFV sind Kraftfahrzeuge i. S. v. § 1 Abs. 2 StVG, da sie über einen elektrischen Antriebsmotor verfügen. Somit sind Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren von der Verordnung ausgenommen.¹⁷ Aus der Einordnung als Kfz folgt insbesondere, dass dieselben Promillegrenzwerte wie für Autofahrer gelten.¹⁸

Außerdem weisen die Elektrokleinstfahrzeuge folgende Merkmale auf:

Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge darf nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h betragen. Diese Begrenzung wurde festgelegt, damit die Elektrokleinstfahrzeuge nicht unter die nach § 21a Abs. 2 StVO bestehende Verpflichtung, während der Fahrt einen Schutzhelm zu tragen, fallen. Das Tragen eines Helmes wird dennoch empfohlen.¹⁹ Elektroroller, also elektrische Motorroller, sind keine Elektrokleinstfahrzeuge, da hier keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h vorliegt.²⁰

Weiterhin sind von der eKFV nur Fahrzeuge ohne Sitz bzw. selbstbalancierende Fahrzeuge mit oder ohne Sitz erfasst. Außerdem wird vorausgesetzt, dass eine Lenk- oder Haltestange von mindestens 500 Millimeter für Kfz oder mindestens 700 Millimeter für Kfz ohne Sitz vorhanden ist. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass sogenannte Hoverboards, elektrische Skateboards oder auch elektrische Einräder nicht vom Anwendungsbereich erfasst sind, da diese keine Lenk- oder Haltestange aufweisen. Umgangssprachlich werden die genannten kleinen elektrischen Fahrzeuge zwar auch als Elektrokleinstfahrzeuge bezeichnet, jedoch unterfallen sie nicht der gesetzlichen Definition und sind folglich zulassungspflichtige, jedoch keine durch die eKFV zugelassenen Kfz²¹. Der hauptsächliche Bezug der Verordnung wird sich somit auf E-Scooter, also elektrische Tret-/Stehroller und Segways, also selbstbalancierende elektronische Stehroller²² richten²³, wobei Segways fast nur noch zu touristischen Zwecken eingesetzt werden. Deshalb werden sie in der Arbeit nicht weiter betrachtet. Die Empfehlung, Fahrzeuge ohne Lenkstange bzw. Griff nicht zuzulassen, da sonst die Kontrolle über das Fahrzeug gefährdet ist, folgte auch aus der Untersuchung zu Elektrokleinstfahr-

¹⁵ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 2020, eKFV vor § 1 Rn. 9.

¹⁶ Vgl. Heßling, a. a. O., S. 189.

¹⁷ Vgl. Schäler, Einführung einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr, 2019, S. 20.

¹⁸ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 1 Rn. 91.

¹⁹ Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19, S. 31.

²⁰ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 1 Rn. 12.

²¹ Vgl. Heßling, a. a. O., S. 189 f.

²² Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 1 Rn. 8 ff.

²³ Vgl. Schäler, a. a. O., S. 22.

zeugen der BAST²⁴. Überlegungen der Bundesregierung, über eine Ausnahmeverordnung auch Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenk- oder Haltestange im öffentlichen Straßenraum testweise zuzulassen, wurden daher vom Bundesrat mit Beschluss vom 17.05.2019 abgelehnt, um ein Mindestniveau für die Verkehrssicherheit zu gewährleisten²⁵. Hoverboards, elektrischen Skateboards und elektrischen Einrädern fehlt es konstruktionsbedingt bereits an der durch § 30 StVZO normierten, zwingend erforderlichen Betriebs- und Verkehrssicherheit von im öffentlichen Straßenverkehr betriebenen Fahrzeugen.²⁶

Die Maße sind auf eine Gesamtbreite von maximal 700 Millimeter, eine Gesamthöhe von max. 1400 Millimeter und eine Gesamtlänge von max. 2000 Millimeter festgelegt. Lichttechnische Einrichtungen sind bei der Messung der Fahrzeugmaße nicht zu berücksichtigen, vgl. auch § 32 Abs. 1 S. 4 StVZO. Die festgelegten Maße sind an die Abmessungen von Fahrrädern und Segways angelehnt und wurden so von der BAST empfohlen.²⁷ Zuletzt darf eine maximale Fahrzeugmasse ohne Fahrer von 55 kg nicht überschritten werden. Das Leergewicht bestimmt sich nach § 42 Abs. 3 StVO.²⁸

Zusammenfassend können die Elektrokleinstfahrzeuge also folgendermaßen legaldefiniert werden: „Elektrokleinstfahrzeuge sind in der bbH beschränkte [...], elektrisch betriebene Fahrzeuge [...] ohne Sitz [...] oder selbstbalancierende Fahrzeuge, die konkrete technische Bauart-Vorgaben [...] erfüllen und einhalten müssen.“²⁹

Elektrisch betriebene Fahrzeuge, die keine Elektrokleinstfahrzeuge laut der Legaldefinition sind, sollen in dieser Arbeit nicht weiter betrachtet werden.

2.2.2 Anforderungen an das Inbetriebsetzen

Auf öffentlichen Straßen dürfen die Elektrokleinstfahrzeuge gemäß § 2 eKFV nur dann in Betrieb gesetzt werden, insofern sie einem genehmigten Typ entsprechen, eine gültige Versicherungsplakette als Aufkleber nach § 29a FZV führen, mit einer Fahrzeug-Identifizierungsnummer sowie einem Fabrikschild gekennzeichnet sind und den weiteren Voraussetzungen der §§ 4 ff eKFV entsprechen. Da Elektrokleinstfahrzeuge vom europäischen Typgenehmigungsrecht seit Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 vom 01. Januar 2016 ausgeschlossen sind, besteht eine Bindung der Typgenehmigung an die nationalen Vorschriften zur Allgemeinen Betriebserlaubnis (§ 20 StVZO) und zur Einzelbetriebserlaubnis (§ 21 StVZO). Eine Inbetriebsetzung mit einer ausländischen Betriebserlaubnis ist daher nicht möglich.

²⁴ Vgl. BAST, Untersuchung zu Elektrokleinstfahrzeugen, 2018, S. 27.

²⁵ Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19 (Beschluss), S. 11.

²⁶ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 1 Rn. 25 f.

²⁷ Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19, S. 31.

²⁸ Vgl. Schäler, a. a. O., S. 22.

²⁹ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 1 Rn. 7.

Des Weiteren besteht keine Mitführpflicht für die Datenbestätigung nach § 20 StVZO oder die Bescheinigung über die Einzelbetriebserlaubnis. Außerdem sind Elektrokleinstfahrzeuge gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 1g FZV zulassungsfrei. Jedoch besteht die Verpflichtung auf eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kfz-Haftpflichtversicherung, welche gemäß § 29a FZV durch eine neu konzipierte Versicherungsplakette in Form eines Aufklebers am Fahrzeug nachgewiesen wird.³⁰ Für die Bescheinigung über die Versicherungsplakette besteht ebenfalls keine Mitführpflicht.³¹

Gemäß § 3 eKFV i. V. m. § 10 Abs. 3 S. 2 FeV ist die Berechtigung zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeuges von einem Mindestalter von 14 Jahren abhängig, was sich an einer Empfehlung für die Benutzung von Pedelecs des 50. Deutschen Verkehrsgesichtstages orientiert.³² Nach § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1a FeV besteht für das Führen außerdem keine Fahrerlaubnispflicht. Damit bildet die Regelung eine Ausnahme zum Wiener Übereinkommen, welches für jeden Führer eines Kfz einen Führerschein fordert.³³ Auch unterfällt die Berechtigung nicht dem Besitz einer Prüfbescheinigung gemäß § 5 Abs. 4 FeV.³⁴ Die Sharing-Anbieter können durch Regelungen in ihren AGB jedoch von dem gesetzlich festgeschriebenen Mindestalter nach oben abweichen³⁵, so machen beispielsweise die Firmen Circ, Tier, Voi und Lime die Vermietung ihrer Fahrzeuge von einem Mindestalter von 18 Jahren abhängig³⁶.

2.2.3 Technische Anforderungen

§ 4 eKFV schreibt vor, dass ein Elektrokleinstfahrzeug mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen i. S. v. § 65 Abs. 1 S. 1 StVZO ausgestattet sein muss, wie auch von der BASt empfohlen³⁷. Ein drei- oder vierrädriges Elektrokleinstfahrzeug muss ferner mit einer Feststellbremse ausgerüstet sein³⁸.

Gemäß § 5 eKFV müssen die Elektrokleinstfahrzeuge mit lichttechnischen Einrichtungen ausgerüstet sein, die den Anforderungen lichttechnischer Einrichtungen von Fahrrädern nach § 67 StVZO entsprechen.³⁹ Damit wird die Regelung auch der Empfehlung der BASt gerecht, die ergänzend das Fahren mit Licht am Tag empfiehlt, da E-Scooter-Fahrer zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmern gehören und dementsprechend das Unfallrisiko hoch ist.⁴⁰ Die eKFV enthält jedoch keine expliziten Regelungen dazu. Die Ausrüstung mit Fahrtrichtungsanzeigern, die u. a. europarechtlichen Anforderungen

³⁰ Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19 S. 32.

³¹ Vgl. Schäler, a. a. O., S. 22.

³² Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19 (Beschluss), S. 1.

³³ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 3 Rn. 2.

³⁴ Vgl. Schäler, a. a. O., S. 22.

³⁵ Vgl. Olbrich [online], Der E-Scooter im Straßenverkehr, 2019.

³⁶ Vgl. Rentsch [online], Verleih von E-Scootern startet in Sachsen, 2019.

³⁷ Vgl. BASt, a. a. O., S. 27.

³⁸ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 5 Rn. 5.

³⁹ Vgl. Schäler, a. a. O., S. 23.

⁴⁰ Vgl. BASt, a. a. O., S. 25.

entsprechen müssen, ist bei mehrspurigen Fahrzeugen oder bei Fahrzeugen, die einen die Handzeichen des Fahrers verdeckenden Aufbau aufweisen, optional.⁴¹

Ferner müssen die Elektrokleinstfahrzeuge gemäß § 6 eKFV mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgestattet sein, da ihr Fahrverhalten nahezu geräuschlos ist.⁴² Empfohlen wurde dies auch von der BAST, die weiterhin ausführt, dass die Glocke oder Klingel am Fahrzeug selbst verbaut und nicht vom Fahrzeugführer mitgeführt werden soll.⁴³ Darüber hinaus enthält § 7 eKFV weitere Sicherheitsanforderungen.

2.2.4 Verhaltensanforderungen

Nach § 8 eKFV sind Personenbeförderung und Anhängerbetrieb nicht gestattet. Dies entspricht insbesondere auch den Ergebnissen aus der Untersuchung der BAST. Es wurde festgestellt, dass ein Anhängerbetrieb unter Berücksichtigung der technischen Betrachtungen auszuschließen ist, da dies die ohnehin geringe Verzögerungsleistung weiter reduzieren würde. Zur Personenbeförderung wird angeführt, dass sich diese lediglich auf den Fahrenden selbst beschränken sollte. Eine Mitnahme weiterer Personen würde sich negativ auf das Fahrverhalten und die Fahrstabilität der kleinen und leichten Fahrzeuge auswirken.⁴⁴ Nicht untersagt wird jedoch der Transport von Sachen, wobei jedoch auf eine ausreichende Transportgutsicherung zu achten ist (§§ 22, 23 Abs. 1 StVO).⁴⁵

Da Elektrokleinstfahrzeuge Kfz sind, gelten gemäß § 9 eKFV grundsätzlich die Vorschriften der StVO. Verhaltensrechtliche Besonderheiten werden abschließend in §§ 10 bis 13 eKFV festgelegt.

In § 10 eKFV schreibt der Ordnungsgeber die zulässigen Verkehrsflächen fest. Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen grundsätzlich nur baulich angelegte Radwege, darunter gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240), getrennte Geh- und Radwege (Zeichen 241), Radfahrstreifen (Zeichen 237) und Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) befahren werden. Das gleiche gilt auch außerhalb geschlossener Ortschaften, zusätzlich dürfen hier außerdem Seitenstreifen befahren werden.

Ausnahmsweise dürfen bei Nicht-Vorhandensein o. g. Wege innerhalb geschlossener Ortschaften auch Fahrbahnen und verkehrsberuhigte Bereiche genutzt werden (Zeichen 325.1), wobei hier auf die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit und auf die Si-

⁴¹ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 5 Rn. 8 f.

⁴² Vgl. Schäler, a. a. O., S. 23.

⁴³ Vgl. BAST, a. a. O., S. 26.

⁴⁴ Vgl. ebd., S. 29 f.

⁴⁵ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 8 Rn. 2 ff.

cherheit des Fußgängerverkehrs zu achten ist⁴⁶. Außerhalb geschlossener Ortschaften darf dann auf Fahrbahnen gefahren werden.

Das Fahren auf dem Gehweg ist grundsätzlich nicht erlaubt, auch nicht mit ausgeschaltetem Motor.⁴⁷ Die Straßenverkehrsbehörden können abweichend von § 10 Abs. 1 und 2 eKFV durch Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ das Befahren anderer Verkehrsflächen allgemein zulassen, z. B. durch Anbringung unter dem Zeichen „Fußgängerzone“ (Zeichen 242.1)⁴⁸. Eine solche Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt praktisch noch nicht möglich, da das Zusatzzeichen noch kein amtliches Verkehrszeichen der StVO ist.⁴⁹

Abbildung 1: Zusatzzeichen "Elektrokleinstfahrzeuge frei"



Quelle: Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Elektrokleinstfahrzeuge fallen weiterhin auch in den Geltungsbereich des Zusatzzeichens „Elektrisch betriebene Fahrzeuge frei“ (Zeichen 27.1). Das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ (Zeichen 41.1) gilt jedoch aufgrund der Klassifizierung als Kfz nicht.⁵⁰

Festzuhalten ist also, dass eine grundsätzliche Benutzungspflicht für die dem Radverkehr zugeteilten Verkehrsflächen besteht.⁵¹ Hier ist zunächst ein Widerspruch zur Klassifizierung der Elektrokleinstfahrzeuge als Kfz anzunehmen, da für diese nach § 2 Abs. 1 StVO grundsätzlich die Fahrbahnbenutzung vorgeschrieben ist. Da die Verordnungen jedoch gleichrangig sind, geht die eKFV als spezialgesetzliche Regelung der StVO vor, außerdem sei auf die Beschränkung des Geltungsbereiches der StVO in § 9 eKFV verwiesen.⁵² Auch die BAST kam in ihren Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass Elektrokleinstfahrzeuge aufgrund ihres mit Fahrrädern vergleichbaren Konfliktpotentials vorrangig auf Radwegen zu benutzen sind.⁵³

⁴⁶ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 12 Rn. 15.

⁴⁷ Vgl. ebd., eKFV § 10 Rn. 6.

⁴⁸ Vgl. ebd., eKFV § 12 Rn. 10 ff.

⁴⁹ Vgl. Stadt Leipzig: E-Scooter in Leipzig [online].

⁵⁰ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 12 Rn. 22 f.

⁵¹ Vgl. ebd., eKFV § 10 Rn. 9.

⁵² Vgl. Huppertz: a. a. O, 2019, S. 270.

⁵³ Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19, S. 37.

Zudem gibt § 12 eKFV Auskunft zu den benutzbaren Verkehrsflächen. Die Nutzung von Autobahnen und Kraftfahrstraßen ist für Elektrokleinstfahrzeuge ausgeschlossen, da die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit nicht erreicht wird.⁵⁴

Weiterhin sind die in § 11 eKFV normierten allgemeinen Verhaltensregeln, die sich aufgrund des vergleichbaren Gefahrenpotentials mit den Regelungen für Radfahrer decken⁵⁵, zu beachten. So besteht das Gebot, einzeln hintereinander zu fahren und das Verbot, sich an fahrende Fahrzeuge anzuhängen und freihändig zu fahren⁵⁶. Die für Fahrräder gemäß § 2 Abs. 4 S. 1 2. HS StVO geltende Ausnahme, dass Nebeneinanderfahren erlaubt ist, wenn der Verkehr dadurch nicht behindert wird, gilt für Elektrokleinstfahrzeuge nicht.⁵⁷ Wenn das Fahrzeug nicht über einen Fahrtrichtungsanzeiger verfügt, so ist die beabsichtigte Richtungsänderung rechtzeitig per Handzeichen anzukündigen. Für Elektrokleinstfahrzeuge besteht auf Radverkehrsflächen eine Rücksichtnahme- und Anpassungspflicht gegenüber dem Radverkehr, auf gemeinsamen Geh- und Radwegen ist zusätzlich zwingend das Vorrangprinzip von Fußgängern zu beachten. Sie haben ihre Geschwindigkeit wenn nötig anzupassen und dem schnelleren Radverkehr das Überholen zu ermöglichen.⁵⁸

Beim Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen werden diese wie Fahrräder behandelt, die Parkvorschriften für Kfz der StVO finden folglich keine Anwendung.⁵⁹

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Besonderheiten und Vorteile der Elektrokleinstfahrzeuge darin liegen, dass sie kleine Ausmaße und ein geringes Gewicht aufweisen und daher trag- und faltbar ausgestaltet sein können. Zudem lässt sich an einigen Stellen der Verordnung erkennen, dass sich die für Elektrokleinstfahrzeuge geltenden Regelungen stark an den Vorgaben für Fahrräder orientieren. Weiterhin kann festgestellt werden, dass nicht alle die von der BASt empfohlenen Punkte in der eKFV umgesetzt wurden.

3 Integration von E-Scooter-Verleihsystemen in den Stadtverkehr

Bei der Nutzung von E-Scootern wird grundlegend zwischen zwei Varianten unterschieden: zum einen die kommerzielle Nutzung von E-Scootern, d. h. die Fahrzeuge werden in den Städten von Sharing-Unternehmen zum Verleih angeboten, und zum anderen solche Fahrzeuge, die durch Kauf von Verbrauchern erworben und daraufhin privat genutzt werden können. Da der überwiegende Teil der auf deutschen Straßen

⁵⁴ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 12 Rn. 20.

⁵⁵ Vgl. ebd., eKFV § 11 Rn. 2.

⁵⁶ Vgl. auch § 23 Abs. 3, S. 1 und 2 StVO.

⁵⁷ Vgl. Jahnke in Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke, a. a. O., eKFV § 11 Rn. 4

⁵⁸ Vgl. ebd., Rn. 16 ff.

⁵⁹ Vgl. ebd., Rn. 20 f.

genutzten E-Scooter Mietfahrzeuge sind⁶⁰, werden in diesem Kapitel die E-Scooter-Verleihsysteme thematisiert. Da der E-Scooter einer kontroversen Diskussion unterliegt, sollen außerdem Chancen aber auch kritische Stimmen betrachtet werden und daraus die bedeutendsten Problemfelder identifiziert werden.

3.1 Marktbetrachtung

Mit der Mikromobilität, zu der die Elektrokleinstfahrzeuge zählen, lassen sich enorme Umsätze erzielen, was sich auch anhand des enormen Wachstums des Sharing-Marktes für E-Scooter zeigt. Das im Jahr 2017 gegründete US-Unternehmen Bird war weltweit das erste Unternehmen auf dem Sharing-Markt für E-Scooter. Bereits ein Jahr nach Einführung ihres Dienstes in Kalifornien im September 2017 war das Unternehmen in 100 Gemeinden aktiv und hatte zehn Millionen Fahrten zu verzeichnen.⁶¹ Außerdem ist Bird das schnellste Start-up, das jemals eine Bewertung von einer Milliarde Dollar und damit den Unicorn-Status erreicht hat.⁶² Auch auf den deutschen Markt weiten nun seit Inkrafttreten der eKfV zahlreiche internationale Start-ups für E-Scooter nach Erhalt von Versicherungsplakette und Typpgenehmigung ihr Geschäft aus. Sharingdienste für E-Scooter werden zu einer neuen Unternehmensstrategie erklärt.⁶³

Als namenhafte Anbieter von Verleih-E-Scootern sind auf dem deutschen Markt u. a. das Berliner Start-up Tier Mobility GmbH, die US-Unternehmen Bird und LimeBike Germany GmbH und der schwedische Wettbewerber Voi Technology AB vertreten. Einige Unternehmen werden bereits mit Milliarden bewertet.⁶⁴ Welche Anbieter konkret in Sachsen aktiv sind, soll in Kapitel 5 thematisiert werden.

Zur Entwicklung und aktuellen Anzahl an vorhandenen E-Scootern in den deutschen Städten liegen zurzeit keine belastbaren Daten vor. Eine Studie des Auto Club Europa aus dem Jahr 2014 zu Fahrradverleihsystemen in Deutschland zeigte über die Jahre massiv ansteigende Zahlen von Standorten mit Fahrradverleihsystemen, Leihstationen und Fahrrädern, wobei solche Verleihsysteme in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich stark vertreten waren.⁶⁵ Eine solche Verbreitung zeichnet sich auch bei der Entwicklung der E-Scooter-Verleihsysteme in Deutschland ab, zumal ein entsprechendes Marktpotential vor dem Hintergrund der aktuell prekären Verkehrslage in den Innenstädten vorhanden ist.⁶⁶ Auch Unterschiede hinsichtlich der Ausprägung in den

⁶⁰ Vgl. Koschmieder/Huß, E-Scooter – Regulatorische Herausforderung für die Kommunen?!, 2020, S. 81.

⁶¹ Vgl. Bird Rides [online], Bird marks one year anniversary with 10 millionth environmentally-friendly ride, 2018.

⁶² Vgl. Carson [online], Scooter startup Bird raises \$ 275 Million in new funding round, 2019.

⁶³ Vgl. Becker et al., So hart wird der Kampf um Deutschlands Straßen, 2019, S. 1.

⁶⁴ Vgl. ebd., S. 2.

⁶⁵ Vgl. ACE Auto Club Europa, Daten und Fakten - Fahrradverleih-Systeme, 2014; S. 4.

⁶⁶ Vgl. Achter, Mikromobilität – Verlängerte Reichweite, 2018, S. 18.

einzelnen Bundesländern deuten sich bereits an.⁶⁷ Dass E-Scooter generell starken Zuspruch von der jüngeren deutschen Bevölkerung erfahren, wurde bereits in einer vor dem Inkrafttreten der eKfV durchgeführten repräsentativen Umfrage des Digitalverbandes Bitkom festgestellt. 62 Prozent der 16 bis 64 jährigen Bundesbürger sprachen sich für eine möglichst schnelle Zulassung der E-Scooter in Deutschland aus, zwei Drittel hielten die E-Scooter für eine gute Ergänzung zum ÖPNV (siehe Anhang 1).⁶⁸

Jedoch muss auch gesagt werden, dass die Anbieter in den Kommunen auf ein begrenztes Platzangebot stoßen. Autos, Busse, Straßenbahnen, Fahrradfahrer, Fußgänger und nun auch noch E-Scooter müssen sich den Platz teilen, sodass nur eine begrenzte Anzahl an Anbietern nebeneinander in den Städten agieren kann.⁶⁹ Dies bedeutet wiederum, dass es vor dem Hintergrund des Wettbewerbs zu einer Konzentration des Marktes in Deutschland kommen wird. Ein erstes Anzeichen für den Beginn des dem Markthochlauf folgenden Konsolidierungsprozesses könnte die Übernahme des Berliner Unternehmens Circ durch Bird sein.⁷⁰

3.2 Geschäftsmodell

Die E-Scooter-Verleihsysteme lassen sich mit den bereits in vielen Städten etablierten Carsharing- und Bikesharing-Angeboten vergleichen⁷¹. Man unterscheidet dabei zwei unterschiedliche Modelle, welche sich aus dem Carsharinggesetz ableiten lassen. Zum einen gibt es das stationsunabhängige Modell, bei welchem Beginn und Beendigung des Nutzungsvorgangs eines Fahrzeuges nicht an vorab festgelegte Abhol- und Rückgabestellen gekoppelt ist (§ 2 Nr. 3 CSgG). Dagegen beruht das stationsbasierte Modell auf vorab örtlich festgelegten Abhol- und Rückgabestellen (§ 2 Nr. 4 CSgG).

Das Geschäftsmodell der E-Scooter-Verleihsysteme gestaltet sich so, dass diese nach dem sogenannten „free-floating“-Konzept, was im Deutschen so viel wie nicht gebunden oder unabhängig bedeutet, betrieben werden. Innerhalb des Geschäftsgebietes werden die E-Scooter von den Anbietern frei platziert, sodass die Fahrzeuge an beliebigen Stellen spontan ausgeliehen und abgestellt werden können. Der Ausleihvorgang ist also nicht an feste Stationen geknüpft. Diese freie, flexible und jederzeitige Verfügbarkeit sind kennzeichnend für den Erfolg der Angebote.⁷²

Der Ausleihvorgang ist bei den Anbietern ähnlich geartet. Die Nutzer müssen sich zunächst die jeweilige App herunterladen und ein Konto erstellen. In der App werden dann die verfügbaren E-Scooter in der Nähe angezeigt. Das ausgewählte Fahrzeug

⁶⁷ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 8 Abb. 2.

⁶⁸ Vgl. Bitkom e. V. [online], E-Scooter sollen beim Klimaschutz helfen, 2019.

⁶⁹ Vgl. Becker et al., a. a. O., S. 2.

⁷⁰ Vgl. Heise online [online], E-Tretroller – Bird übernimmt deutschen Rivalen Circ, 2020.

⁷¹ Vgl. Santa Monica Daily Press [online], Bird scooters flying around town, 2017.

⁷² Vgl. Spiegel online [online], Lime-Chef bemängelt deutsche Infrastruktur für E-Scooter, 2019.

kann schließlich durch Einscannen des darauf befindlichen QR-Codes freigeschaltet werden. Um die Fahrt abzuschließen, parkt der Nutzer das Fahrzeug und beendet die Fahrt in der App. Für die Nutzer fallen eine fixe Aktivierungsgebühr sowie eine variable Gebühr, die sich nach gefahrener Minute richtet, an, welche dann direkt von der ausgewählten Zahlungsmethode nach Beendigung des Ausleihvorganges abgebucht wird. Die Anwendung der appbasierten Lösungen von den Sharing-Unternehmen Lime und Tier wurden im Rahmen der Arbeit einem Test unterzogen (siehe Anhang 2). Während des Registrierungsprozesses wird der Nutzer aufgefordert, zu den allgemeinen Geschäftsbedingungen und der Datenschutzerklärung zuzustimmen (Abbildung A2-1), womit theoretisch abgesichert sein sollte, dass sich der Nutzer mit den Regeln vertraut macht. Die Parkverbotszonen erscheinen in den Apps als rot markierte Gebiete (Abbildung A2-2) und vermitteln dem Nutzer somit sehr anschaulich, wo das Fahrzeug nicht abgestellt werden darf. Außerdem kann der Nutzer in der App das Geschäftsgebiet des Dienstes einsehen (Abbildung A2-3). Allgemein fiel auf, dass die Apps sehr anwenderfreundlich gestaltet sind. Gleichzeitig wird das Engagement der Anbieter, für eine regelkonforme Nutzung zu sorgen, durch die Aufnahme zahlreicher wichtiger Regeln und Hinweise mit anschaulichen Piktogrammen zur Benutzung in den Apps belegt. Die Anbieter tragen also in wesentlichem Maße zur Aufklärung der Nutzer bei und kommen so der Forderung des Verkehrssicherheitsrates und des ADAC nach einer besseren Sicherheitsaufklärung nach⁷³.

3.3 Chancen für Kommunen

Elektrokleinstfahrzeuge und damit verbundene Verleihsysteme halten als neues Mobilitätsangebot in der Mikromobilität ein großes Potential für eine nachhaltige und klimafreundliche Verkehrsgestaltung in den Kommunen bereit.

Betrachtet man die E-Scooter im Vergleich zu anderen motorisierten Fahrzeugen, dann heben diese sich als sehr effizient heraus. E-Scooter können mit der gleichen Energiemenge deutlich größere Reichweiten zurücklegen als PKW, womit ein Umstieg für erhebliche Energieeinsparungen sorgen würde.⁷⁴

Weiterhin können E-Scooter zur Entlastung des Autoverkehrs vor allem in den Innenstädten der Großstädte beitragen. Der Nutzen beurteilt sich jedoch danach, welche Anteile welcher Verkehrsträger auf den E-Scooter verlagert werden. Ein verkehrlicher Nutzen wäre dann gegeben, wenn tatsächlich kurze PKW-Wege ersetzt werden und nicht nur Fuß- und Radwege. Da das Phänomen E-Scooter noch ziemlich neu und unerforscht in Deutschland ist, gibt es hier bisher noch keine repräsentativen Studien

⁷³ Vgl. Tagesschau [online], Verbände warnen vor E-Scooter-Chaos, 2019.

⁷⁴ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 9.

zur tatsächlichen verkehrlichen Wirkung. Daher hat die Agora Verkehrswende internationale Erfahrungen herangezogen und dort Studien des Portland Bureau of Transportation, der San Francisco Municipal Transportation Agency und des 6-T Bureau de Recherche ausgewertet. Als Grundtendenz zeichnete sich ab, dass am häufigsten Wege, welche zu Fuß oder per ÖPNV zurückgelegt worden wären, mit E-Scootern ersetzt werden.⁷⁵ Es sind also eher negative Verlagerungseffekte aus dem Umweltverbund⁷⁶ zu beobachten. Jedoch wurde auch ein Potential erkannt, einen nennenswerten Anteil an kurzen PKW-Fahrten zu substituieren.⁷⁷

Auch in Deutschland zeigen erste Zahlen ganz ähnliche Tendenzen. Eine Umfrage der Beratungsfirma Nunatak, bei welcher 250 Bewohner der untersuchten Städte befragt wurden, zeigte, dass E-Scooter v. a. Fahrten mit Bus und Bahn (64,5 Prozent) und Fußwege (49,1 Prozent) ersetzen. Auch wurde festgestellt, dass insbesondere junge Menschen (18 bis 25 Jahre) generell eher gegenüber neuen Mobilitätslösungen aufgeschlossen sind und E-Scooter nutzen.⁷⁸ Die Agora Verkehrswende sieht in den E-Scootern das Potential in deutschen Großstädten zur Substitution von stationslosen Carsharing-Fahrten, die ein den E-Scootern ähnliches Streckenprofil aufweisen. Es wird jedoch erkannt, dass die Potentiale sich nur dann entfalten können, wenn auch die Attraktivität der Autonutzung insgesamt gesenkt wird sowie eine flächendeckende Verfügbarkeit und Breitenwirkung hergestellt wird.⁷⁹

Des Weiteren können die Leihsysteme eine Ergänzung zum ÖPNV-Angebot in den Kommunen darstellen und damit zur Stärkung des Umweltverbundes beitragen. Hierbei sollen E-Scooter als Mobilitätsoption für die erste und letzte Meile in Randlagen dienen⁸⁰, d. h. es sollen Strecken von und zum ÖPNV mittels der Elektrokleinstfahrzeuge überbrückt werden und somit ein Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel geschaffen werden.⁸¹ Dies entspringt dem „Last-Mile-Konzept“, welches ursprünglich aus der Logistikbranche kommt und die Verkürzung und Bündelung von Transportwegen bezeichnet. Der Ansatz findet sich nun in der realen Verkehrsphilosophie wieder, womit Anforderungen an einen nachhaltigen Verkehr verbunden werden.⁸²

⁷⁵ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 10.

⁷⁶ „Umweltverbund bezeichnet die Gruppe der – in Hinblick auf Schadstoffausstoß, Flächenverbrauch und Lärmbelastung – umweltverträglichen Verkehrsarten und ihre aktive Vernetzung: Fußverkehr, Radverkehr (inkl. öffentlicher Fahrradangebote wie City-Bikes), öffentlicher Verkehr (S-, U-, Straßenbahn, Bus) sowie – im weiteren Sinne Taxis, Carsharing- und Mitfahrangebote.“ (Magistratsabteilung 18, STEP 25, 2015, S. 124).

⁷⁷ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 11.

⁷⁸ Vgl. Der Tagesspiegel [online], Wer mit E-Scootern fährt und was das den Städten bringt, 2019.

⁷⁹ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 12.

⁸⁰ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 13.

⁸¹ Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19, S. 24.

⁸² Vgl. Huppertz, Klassifizierung Elektro-Tretroller, 2018, S. 189.

Um auch eine Tauglichkeit für die intermodale⁸³ Nutzung herzustellen, ist eine enge Kooperation der Verleihanbieter mit den Verkehrsunternehmen notwendig. Da die Mitnahme von Elektrokleinstfahrzeugen im ÖPNV nicht durch die eKfV oder im Personenbeförderungsgesetz geregelt ist, fällt die Verantwortung dafür den lokalen Verkehrsunternehmen zu. Angestrebt wird hierbei, die Mitnahme von E-Scootern in den öffentlichen Verkehrsmitteln in den Beförderungsbedingungen unter bestimmten Voraussetzungen zuzulassen, um eine Integration der Systeme in den ÖPNV zu erreichen. Zusätzlich sollten gewisse Anreize zur intermodalen Nutzung geschaffen werden, wie etwa durch entsprechende Tarifgestaltung, Verbesserung der Verfügbarkeit und digitale Integration. Insbesondere entfalten E-Scooter auch dort als zusätzliche Mobilitätsoption ein großes Potential, wo Lücken in kleineren Gemeinden bzw. peripheren Lagen von Großstädten bestehen oder kapazitative Engpässe vor allem im Berufsverkehr im ÖPNV herrschen. Hier wird die Entwicklung von Lösungen für weniger dicht besiedelte Gebiete angestrebt. Darüber hinaus können E-Scooter in Kombination mit dem ÖPNV auch für touristische Zwecke geeignet sein, womit Städte ihre Attraktivität im Tourismus steigern können.⁸⁴

Es kann also festgehalten werden, dass E-Scooter bedeutende Potentiale für eine nachhaltige Verkehrsgestaltung bereithalten können, welchen entsprechender Raum zur Entfaltung geboten werden sollte. Dabei darf der E-Scooter jedoch nicht isoliert betrachtet werden. Vielmehr sind eine enge Verzahnung mit dem ÖPNV und die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für die Erzielung positiver Effekte maßgeblich. Außerdem können die Akzeptanz der E-Scooter als Verkehrsmittel sowie die langfristige Verkehrswirkung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht umfassend beurteilt werden, es sind lediglich Trends erkennbar. Dies wird erst nach ein bis zwei Jahren möglich sein, wenn sich die Systeme tatsächlich in den Verkehr integriert haben.

3.4 Problemfelder

Die Nutzung der E-Scooter bietet von vielen Seiten Anlass für Kritik und zeigt nach ersten Praxiserfahrungen einige Probleme auf, denen es zu begegnen gilt.

Im Fokus der medialen Berichterstattung stehen vor allem das unachtsame Parken oder Liegenlassen der E-Scooter auf Gehwegen. Ähnlich problematisch wird das illegale Befahren von Gehwegen gesehen. Hierzu führt die Agora Verkehrswende eine Studie aus Portland an, die der Frage nachging, auf welchen Straßentypen eine illegale Gehwegnutzung stattfindet. Diese ergab, dass das Nutzerverhalten zum einen mit der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur korreliert und wiederum bei Straßen, wo die

⁸³ „Intermodalität bezieht sich auf die Nutzung mehrerer Fortbewegungsmittel bei der Betrachtung einer Wegekette.“ (Magistratsabteilung 18, a. a. O., S. 122).

⁸⁴ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 14 f.

Radverkehrsinfrastruktur fehlt, mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit. Die Gehwegnutzung führt zur Behinderung oder gar Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer, z. B. Geh- und Sehbehinderter, was entsprechend für Unmut in der Bevölkerung sorgt.⁸⁵ Diese Befürchtung teilt insbesondere der Fachverband für Fußverkehr in Deutschland, FUSS e. V.⁸⁶ In diesem Zusammenhang plädiert beispielsweise das Umweltbundesamt für eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts, was zur Unterbindung der illegalen Gehwegnutzung sowie zur sicheren Fortbewegung von E-Scootern auf der Fahrbahn beitragen würde. Dazu bedürfe es jedoch vereinfachter Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30 für die Gemeinden.⁸⁷

Als weiteres Argument gegen die E-Scooter wird hervorgebracht, dass in den Städten zu wenig Platz vorhanden ist und das Hinzukommen des E-Scooters bereits bestehende Flächennutzungskonflikte verschärft. Insbesondere Radwege kommen dabei an ihre Kapazitätsgrenzen. S. Krone, Sprecherin des ADFC, spricht von einem „Verteilungskampf“.⁸⁸ Das eigentliche Problem wird jedoch von verschiedenen Seiten in der Verteilung des Verkehrsraumes gesehen. Gefordert wird, dass die verkehrspolitische Vormachtstellung des Autos beendet wird und stattdessen mehr Raum für andere Verkehrsteilnehmer, in diesem Kontext insbesondere für neue Mobilitätslösungen, geschaffen wird. Es bedarf also ganzheitlicher Lösungen.⁸⁹

Als problematisch hebt sich auch das verkehrswidrige und rücksichtslose Verhalten der E-Scooter-Fahrer heraus. Hier ist insbesondere die hohe Anzahl an festgestellten Trunkenheitsfahrten zu nennen. So ergab etwa eine von der Polizeidirektion Dresden durchgeführte Analyse der enorm angestiegenen Fälle mit alkoholisierten Fahrern, dass dieser Anstieg auf die E-Scooter zurückzuführen ist. Es wurde festgestellt, dass es sich bei den alkoholisierten E-Scooter-Fahrern meist um Männer im Alter zwischen 21 und 30 Jahren handelt.⁹⁰ Auch aus dem Verkehrsbericht 2019 des Polizeipräsidiums Dortmund geht hervor, dass die E-Scooter konsequente und intensive Maßnahmen der Polizei erforderten. Die Nutzer wurden dabei in vier Nutzergruppen unterteilt. Während Touristen, Berufspendler und private E-Scooter-Halter sich regelkonform verhielten bzw. nur vereinzelt Verstöße begingen, wurden bei der Gruppe der Freizeit- und Partyfahrenden, die meist zwischen 15 und 24 Jahre alt sind, viele Verstöße festgestellt.⁹¹ Als Hauptproblem kristallisierte sich auch hier das Fahren unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln heraus. Die weiteren Verstöße gliederten

⁸⁵ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 17 f.

⁸⁶ Vgl. Nürnberger [online], Geplante Regeln für Elektrokleinstfahrzeuge, 2019.

⁸⁷ Vgl. Umweltbundesamt [online], E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende, 2019.

⁸⁸ Vgl. Nürnberger [online], a. a. O.

⁸⁹ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 18; Nürnberger, a. a. O.

⁹⁰ Vgl. Weller [online], Mehr betrunkene E-Roller-Fahrer, 2019.

⁹¹ Vgl. Polizeipräsidium Dortmund, Verkehrsbericht 2019, 2020, S. 5.

sich in „Nutzung des E-Scooters mit mehreren Personen“, „Nutzung verbotener Verkehrsflächen“ sowie „Fahren ohne gültige Versicherung“ auf.

Es stellte sich außerdem heraus, dass das Verhalten häufig auf keine bzw. unzureichende Kenntnis der geltenden Vorschriften sowie das fehlende Bewusstsein, dass E-Scooter Kfz sind, zurückzuführen ist. Das Fehlverhalten der Nutzenden ist auch mit einer der Hauptursachen für auftretende Unfälle.⁹²

Es kann zusammenfassend nicht geleugnet werden, dass Probleme existieren, welche gelöst werden müssen. Diese werden jedoch von Seiten einiger Städte nicht als besonders gravierend eingestuft. Das Beschwerdeaufkommen wird auch als normal in Relation zum Verkehrsbereich allgemein eingeschätzt.⁹³

4 Steuerungsmöglichkeiten der Gemeinden

Im vorhergehenden Kapitel wurde festgestellt, dass die stationslosen E-Scooter-Verleihsysteme Potenziale als neues Mobilitätsangebot in den Gemeinden bereithalten, aber auch zahlreiche Herausforderungen damit verbunden sind. Zur Nutzung der Potentiale und Eindämmung der Probleme müssten die Gemeinden Maßnahmen treffen mit den Zielen, bestehende Gefahren abzuwenden, Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, öffentliche Flächen freizuhalten und das Stadtbild zu schützen. Dabei stellt sich für die Gemeinden die Frage, wie das E-Scooter-Sharing rechtlich einzuordnen ist, welche rechtlichen Regulierungsinstrumentarien offen stehen und wie Kooperationen mit Anbietern ausgestaltet werden können, um eine geordnete Integration der Systeme zu gewährleisten. Es soll im Folgenden untersucht werden, wo die Möglichkeiten aber auch Grenzen der rechtlichen Umsetzbarkeit ausgewählter Maßnahmen für die Gemeinden liegen.⁹⁴

Der Begriff „Gemeinden“ stellt in dem hier verwendeten Sinne einen Überbegriff dar, zu dem rechtlich auch die Städte und Kreisfreien Städte zählen.⁹⁵

4.1 Sachliche Zuständigkeit

Es ist fraglich, wofür die Gemeinden überhaupt sachlich zuständig sind.

Dabei ist zunächst zu klären, in welcher Rechtsmaterie sich die Thematik bewegt. Hierbei unterscheidet man zwei voneinander deutlich abgegrenzte Gesetzgebungsbereiche, das Straßenverkehrsrecht und das Straßenrecht. Gemäß § 74 Abs. 1 Nr. 22 GG hat der Bund die Befugnis zur abschließenden Regulierung des Straßenverkehrs. Zweck des Straßenverkehrsrechts ist es, die mit der Straßenbenutzung verbundenen

⁹² Vgl. Polizeipräsidium Dortmund, a. a. O., S. 6 ff.

⁹³ Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung [online], Städte planen Sperrzonen für E-Tretroller, 2019.

⁹⁴ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 83.

⁹⁵ Vgl. Schleier, Kommunalpolitik in Sachsen, 2003, S. 21.

Gefahren und Behinderungen für die Verkehrsteilnehmer selbst aber auch für Dritte abzuwenden bzw. zu vermindern. Es regelt also, welche Anforderungen dabei an den Verkehr und die Verkehrsteilnehmer zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Verkehrsablaufes gestellt werden müssen. In diesem Sinne handelt es sich bei dem Straßenverkehrsrecht um sachlich begrenztes Ordnungsrecht, bei welchem die Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung des Verkehrs im Vordergrund steht.⁹⁶

Dem gegenüber steht das Straßenrecht, welches kompetenzrechtlich durch die Länder zu ordnen ist. Es beschäftigt sich mit der durch Widmung festgelegten speziellen Verkehrsfunktionen einer Straße, mit der Entstehung, Einteilung und Einziehung öffentlicher Straßen sowie mit der Abgrenzung von Gemeingebrauch und Sondernutzung.⁹⁷ Darauf aufbauend bestimmt das Straßenverkehrsrecht die Ausübung des Gemeingebrauchs und die verkehrsbezogenen Verhaltensweisen.⁹⁸

Hier wird also deutlich, dass sich die beiden Gesetzgebungsbereiche zwar von ihren Regelungsinhalten voneinander abgrenzen, sie aber insoweit im sachlichen Zusammenhang stehen, als dass das Straßenverkehrsrecht das Straßenrecht voraussetzt.⁹⁹

Die Aufgaben des Straßenrechts sowie des Straßenverkehrsrechts nehmen die Gemeinden als örtliche Straßenverkehrsbehörden und die Kreisfreien Städte als untere Straßenverkehrsbehörden (§ 44 StVO i. V. m. § 1 SächsStrVRG), Straßenbaubehörden (§ 47 Abs. 2 und 3 SächsStrG) und Träger der Straßenbaulast (§ 44 SächsStrG) wahr und sind somit sachlich zuständig.¹⁰⁰

4.2 Sondernutzungserlaubnis

Als hoheitliche Maßnahme der Gemeinden kommt in Betracht, den Betrieb von E-Scooter-Verleihsystemen von der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis abhängig zu machen. In den Erlaubnisbescheid können Nebenbestimmungen in Form von Auflagen zu Verbotszonen beim Abstellen von E-Scootern oder die maximale Anzahl an Fahrzeugen aufgenommen werden. Dies wäre geeignet, um eine Überflutung mit E-Scootern sowie eine „Verwüstung“ bestimmter Orte durch wild abgestellte E-Scooter zu vermeiden und schließlich die Ordnung im öffentlichen Raum zu wahren. Auch würde es den Gemeinden faktisch ermöglichen, E-Scooter-Verleihsysteme ganz zu verbieten.

Zur Beurteilung der rechtlichen Umsetzbarkeit ist zunächst zu prüfen, ob die Bereitstellung der E-Scooter durch die Sharing-Unternehmen als Gemeingebrauch oder Sondernutzung öffentlicher Flächen einzustufen ist. Als Herausforderung für die Kommu-

⁹⁶ Vgl. BVerfG, Urt. v. 10.12.1975 – 1 BvR, 118/71 = NJW 1976, 559.

⁹⁷ Vgl. Krämer in Kodal/Krämer, Straßenrecht, 1999, S. 110.

⁹⁸ Vgl. Sauthoff, Öffentliche Straßen, 2010, Rn. 36.

⁹⁹ Vgl. BVerfG, Urt. v. 10.12.1975 – 1 BvR, 118/71 = NJW 1976, 559.

¹⁰⁰ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 83.

nen ist dabei die unklare Rechtslage zu sehen. Die eKFV regelt zwar die straßenverkehrsrechtliche Situation der E-Scooter. Die vorgelagerte straßenwegerechtliche Einordnung, ob es sich um Gemeingebrauch oder Sondernutzung handelt, ist jedoch über die Straßen- und Wegegesetze zu regeln (siehe 4.1).¹⁰¹ Zusätzlich kann es in den Kommunen noch Sondernutzungssatzungen geben.¹⁰² Aufgrund fehlender gesetzlicher Regelungen vertreten die Kommunen unterschiedliche Ansichten, ob es sich bei dem Verleih von E-Scootern um eine Benutzung im Gemeingebrauch des öffentlichen Verkehrsraumes handelt oder um eine erlaubnispflichtige Sondernutzung.¹⁰³ Welche Einstufung dabei überzeugender ist, soll nun untersucht werden.

Eine Sondernutzung liegt nach § 18 Abs. 1 SächsStrG vor, wenn eine Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus vorliegt. Gemeingebrauch ist nach § 14 SächsStrG die Nutzung der öffentlichen Straßen im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften, welche jedermann erlaubnisfrei gestattet ist. Eine Sondernutzung bedarf hingegen der Erlaubnis der Straßenbaubehörde bzw. der Gemeinde. Nicht im sächsischen Straßen- und Wegerecht dem Wortlaut nach verankert ist die in anderen Gesetzen bestimmte Art des Gebrauchs „zum Verkehr“ (vgl. § 7 Abs. 1 FStrG, § 14 Abs. 1 NStrG) bzw. „für den Verkehr“ (vgl. Art. 14 Abs. 1 BayStrWG).¹⁰⁴ Es wird jedoch allgemein als Gemeingebrauch nur ein solcher Gebrauch zum Zwecke des Verkehrs anerkannt, auch trotz fehlender unmittelbarer Ableitung aus dem Gesetz, was sich bereits aus der Zweckbestimmung der „Straßen“ ergibt, welche dem Verkehr gewidmet sind. Der Begriff des „Verkehrs“ liegt folglich dem deutschen Straßenrecht als Kriterium des Gemeingebrauchs zugrunde und gilt entsprechend auch für das sächsische Landesrecht.¹⁰⁵ Der Begriff ist jedoch mehrdeutig und wird im engeren Sinne des Straßenverkehrsrechts als Verkehr zum Zweck der Überwindung von Entfernungen und zur Ortsveränderung, einschließlich des ruhenden Verkehrs¹⁰⁶, bestimmt, kann aber auch als kommunikativer und geschäftlicher Verkehr ausgelegt werden.¹⁰⁷

Die Rechtsprechung hat sich zu der Frage, ob es sich im Kontext der E-Scooter um Gemeingebrauch oder Sondernutzung handelt, noch nicht positioniert, weshalb bereits ergangene Rechtsprechung zur Aufstellung vergleichbarer Mietwägen und Mietfahrräder heranzuziehen ist. So entschied etwa das Bundesverwaltungsgericht im Jahr 1982, dass das Aufstellen von Mietfahrzeugen durch eine Vermietungsfirma auf öffentlichen Straßen als straßenverkehrsrechtlich zulässiger Verkehrsvorgang des Parkens i. S. v.

¹⁰¹ Vgl. Johannsbauer, E-Scooter in deutschen Großstädten, 2019, S. 3614.

¹⁰² Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 20.

¹⁰³ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 84.

¹⁰⁴ Vgl. Grote in Kodal/Krämer, a. a. O., S. 573.

¹⁰⁵ Vgl. ebd., S. 579.

¹⁰⁶ Vgl. Schoch, Sondernutzung öffentlicher Straßen, 2013, S. 912.

¹⁰⁷ Vgl. Grote in Kodal/Krämer, a. a. O., S. 584.

§ 12 Abs. 2 StVO und somit als Gemeingebrauch einzustufen ist, insofern die Fahrzeuge zugelassen und betriebsbereit sind sowie die spätere Inbetriebnahme als Verkehrsmittel und damit das Zuführen zum fließenden Verkehr mit dem Aufstellen bezweckt werden. Weiterhin wird ausgeführt, dass es für den Gemeingebrauch unbedeutend ist, ob eine Nutzung aus privaten oder geschäftlichen Gründen stattfindet, solange der öffentliche Weg zum Zweck des Verkehrs, sei es dem fließenden oder vorübergehend ruhenden, genutzt wird.¹⁰⁸

Auch das Obergerverwaltungsgericht Hamburg entschied im Jahr 2009, dass das Abstellen von Mietfahrrädern, die im free-float durch ein gewerbliches Unternehmen angeboten wurden, im dafür zugelassenen öffentlichen Verkehrsraum Teil des Gemeingebrauchs ist.¹⁰⁹

Zu einer anderen Bewertung kommt hingegen das Obergerverwaltungsgericht Lüneburg. Dieses entschied, dass das Anbieten von Kutschfahrten auf einer öffentlichen Straße als Sondernutzung zu qualifizieren sei, da ein über die bloße Teilnahme am ruhenden Verkehr hinausgehender Zweck, welcher im Anbieten einer Leistung besteht, verfolgt werde.¹¹⁰

Schlussfolgernd lässt sich für die Nutzung der E-Scooter ableiten, dass für eine Abgrenzung von Gemeingebrauch und Sondernutzung maßgeblich ist, welcher Zweck mit der Straßennutzung einhergeht.¹¹¹ Bei Vorliegen mehrerer Zwecke entscheidet der überwiegende Zweck.¹¹² Überwiegt der Verkehrszweck, so ist Gemeingebrauch anzunehmen. Werden jedoch vorrangig andere verkehrsfremde Zwecke verfolgt, so fällt dies unter die Sondernutzung. Nach Auffassung des OVG Hamburg soll bei der Beurteilung das äußere Erscheinungsbild der Wegenutzung maßgeblich sein.¹¹³ Unterstützt wird dies durch ein Urteil des OVG Lüneburg, wo es heißt, dass es bei Ausführung gewerblicher Tätigkeiten nicht auf die innere Motivation der Straßennutzung ankommt, sondern auf das objektive Verkehrsverhalten.¹¹⁴ Im Falle der stationslosen E-Scooter-Verleihsysteme lässt sich sagen, dass sich das Anbieten der Fahrzeuge äußerlich nicht von dem sonstigen Abstellen eines Fahrzeuges abhebt.

Bei der Beurteilung zeichnen sich weiterhin in der juristischen Fachpresse zwei Meinungslager ab. Vergleichend werden dabei die Ausführungen von Johannisbauer und Koschmieder und Huß herangezogen. Johannisbauer vertritt die Ansicht, dass das Aufstellen der E-Scooter als Sondernutzung einzuordnen sei. Zur Untermauerung

¹⁰⁸ Vgl. BVerwG, Urt. v. 03.06.1982 – 7 C 73/79 = NJW 1982, 2332.

¹⁰⁹ Vgl. OVG Hamburg, Beschluss vom 19.06.2009 – 2 Bs 82/09 – juris.

¹¹⁰ Vgl. OVG Lüneburg, Beschl. v. 03.09.1997 – 12 M 3916/97 – Rn. 8, juris.

¹¹¹ Vgl. König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 2019, StVO § 12 Rn. 42a.

¹¹² Vgl. Schoch, a. a. O., S. 912.

¹¹³ Vgl. OVG Hamburg, U.v. 19.01.2012 - 4 Bf 269/10 - Rn. 24, juris.

¹¹⁴ Vgl. OVG Lüneburg, U.v. 13.11.1985 - 12 L 1856/93 - Rn. 22, juris.

seiner Aussage führt er das bereits erwähnte Urteil des OVG Lüneburg und weiterhin die Argumentation zu stationslosen Fahrradverleihsystemen der Agora Verkehrswende an. Dort wird ausgeführt, dass aus Sicht der Anbieter massenhaft Fahrzeuge im öffentlichen Raum zum Anbieten für die gewerbliche Nutzung abgestellt werden, was mit dem Betrieb eines Ladengeschäftes, welches als Sondernutzung qualifiziert wird, vergleichbar sei.¹¹⁵ Koschmieder und Huß, die das Anbieten von E-Scootern als Gemeingebrauch ansehen, halten diese Aussage für nicht überzeugend. Vielmehr seien das stationäre Modell und das stationsunabhängige Sharing nicht miteinander vergleichbar, zu den Gründen siehe auch Kapitel 3.2.¹¹⁶

Weiterhin legt Johannisbauer mit Verweis auf Agora Verkehrswende dar, dass sich aus dem Carsharinggesetz (CSgG) ergibt, dass das Anbieten von Mietfahrzeugen anders als deren bloßes Abstellen und Parken zu bewerten ist.¹¹⁷ Koschmieder und Huß halten dagegen, dass das CSgG klar zwischen stationsunabhängigen und stationsgebundenen Modellen unterscheidet und dabei nur für das stationsbasierte Sharing Sondernutzung vorsieht, dagegen für den free-float keine gesonderten Regelungen vorhält. Daher sei aus dem CSgG keine Schlussfolgerung möglich, dass das Anbieten von Mietfahrzeugen im free-float einer anderen Wertung als deren bloßes Abstellen und Parken bedarf. Vielmehr ließe sich der Grundsatz ableiten, dass stationsunabhängige Verleihsysteme nicht als Sondernutzung einzustufen sind.¹¹⁸

Weiterhin dementieren Koschmieder und Huß die Aussage, eine Sondernutzung wäre aufgrund des Betriebes einer „virtuellen Ausleihstation“ zu rechtfertigen¹¹⁹, mit Verweis auf die bereits erwähnten Urteile des BVerwG und des OVG Hamburg, aus denen die Klarstellung ersichtlich wird, dass die Geschäftsmäßigkeit des Abstellens nicht von Belang ist.¹²⁰

Weiterhin legt Johannisbauer den Zweck der Straßennutzung durch die E-Scooter-Anbieter aus. Hier ließen sich zwei Richtungen erkennen. Zum einen erfolgt die Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes zu Zwecken des Parkens auf dem Gehweg, aber auch zum Anbieten einer gewerblichen Leistung als verkehrsfremder, über die Teilnahme am ruhenden Verkehr hinausgehender Zweck. Wenn wie in diesem Fall verschiedene Zwecke verfolgt werden, so entscheidet der Hauptzweck im Einzelfall, ob sich die Benutzung im Rahmen des Gemeingebrauchs bewegt oder bereits eine Sondernutzung gegeben ist. Zur Beurteilung sollen auch Sinn und Zweck der Sondernutzungsvorschriften herangezogen werden, welcher in der Verhütung einer Beeinträchti-

¹¹⁵ Vgl. Johannisbauer, a. a. O., S. 3615.

¹¹⁶ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 85.

¹¹⁷ Vgl. Johannisbauer, a. a. O., S. 3615.

¹¹⁸ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 85 f.

¹¹⁹ Vgl. Johannisbauer, a. a. O., S. 3616.

¹²⁰ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 85.

gung des widmungsgemäßen Verkehrs liegt. Solch eine Beeinträchtigung des widmungsgemäßen Verkehrs sei aufgrund der großen Anzahl an E-Scootern sowie falsch abgestellter Fahrzeuge zu vermuten, was die Einstufung als Sondernutzung rechtfertige. Außerdem vertritt er die Meinung, dass die ergangene Rechtsprechung bereits überholt sei, da sich der Sharing-Markt bereits grundlegend gewandelt hat und somit die schnelle und zahlenmäßig enorme Ausbreitung der Verleihsysteme unberücksichtigt bliebe.¹²¹

Koschmieder und Huß stützen ihre gegenteilige Position insbesondere auf die Verordnungsbegründung der eKFV.¹²² Hieraus wird deutlich, dass der Gesetzgeber die Ausrichtung der Regulierungen für E-Scooter an den für Fahrräder geltenden Vorgaben verfolgt. Es sollen im Grunde die gleichen verkehrs- und verhaltensrechtlichen Regelungen gelten, da sich Elektrokleinstfahrzeuge und Fahrräder in der Verkehrswahrnehmung und in den Fahreigenschaften stark ähneln.¹²³ Deutlich wird diese rechtliche Gleichbehandlung auch in der Verordnung selbst, u. a. bei den zulässigen Verkehrsflächen (§ 10 eKFV), bei der Geltung der für Fahrräder maßgeblichen Parkvorschriften (§ 11 Abs. 5 eKFV) und der Ausgestaltung der lichttechnischen Einrichtungen (§ 5 Abs. 1 eKFV i. V. m. § 67 StVZO).¹²⁴

Daraus ließe sich schließlich folgern, dass für die Bewertung, ob beim Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen Gemeingebrauch oder Sondernutzung vorliegt, nichts anderes als für Mietfahrräder gelten könne (herrschende Meinung).¹²⁵ Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des OVG Hamburg zu Fahrradverleihsystemen und des vom Gesetzgeber verfolgten einheitlichen Regulierungsansatzes für E-Scooter und Fahrräder ist der Meinung zu folgen, das Abstellen von E-Scootern im free-float grundsätzlich als erlaubnisfreien Gemeingebrauch einzustufen.

Als Konsequenzen aus dieser Einordnung würde sich ergeben, dass den Kommunen keine straßenrechtlichen Eingriffsinstrumentarien aus der Sondernutzung heraus offen stünden. Die Anbieter müssten vor Aufstellen der E-Scooter in den Städten keine Sondernutzungserlaubnis beantragen, welche von Seiten der Behörde gemäß § 18 Abs. 2 SächsStrG mit Auflagen und Bedingungen verbunden werden könnte.¹²⁶ So ist insbesondere auch keine Festlegung von Ober- und Untergrenzen hinsichtlich der Anzahl der Fahrzeuge als Nebenbestimmung gemäß § 36 VwVfG sowie eine Erhebung von Sondernutzungsgebühren nach § 21 SächsStrG möglich.¹²⁷ Auch werden der Behörde

¹²¹ Vgl. Johannisbauer, a. a. O., S. 3616.

¹²² Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 84.

¹²³ Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19, S. 2.

¹²⁴ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 84.

¹²⁵ Vgl. ebd., S. 84 f.; Straßen- und Tiefbauamt Dresden, E-Mail vom 06.03.2020 (Anhang 6).

¹²⁶ Vgl. Johannisbauer, a. a. O., S. 3617.

¹²⁷ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 86.

dahingehend keine Befugnisse zur Ergreifung von Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung eingeräumt, die bei Benutzung einer Straße ohne die erforderliche Sondernutzungserlaubnis oder bei Pflichtverletzung seitens des Erlaubnisnehmers gemäß § 20 Abs. 1 SächsStrG möglich wären.¹²⁸

Teilweise wurde das Versäumnis des Gesetzgebers durch die Vereinbarung des Memorandums of Understanding „Nahmobilität gemeinsam stärken“ zwischen dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund und vier Anbietern von E-Scooter-Verleihsystemen abgefangen, näheres dazu in Ziffer 4.6. Dennoch ist es unverzichtbar, die rechtliche Unsicherheit hinsichtlich des Sondernutzungscharakters der E-Scooter durch Schaffung entsprechender gesetzlicher Regelungen auf Bundes- oder Landesebene zu beseitigen, da die Einstufung, wie bereits dargestellt, weitreichende Konsequenzen für Gemeinden und Anbieter bedeuten.¹²⁹

4.3 Parkflächen

Um das Gehwegparken zu unterbinden und die Gehwege damit zu schützen, können gesonderte Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge durch die Straßenverkehrsbehörden angeordnet werden. Dies wäre nach Bedarf durch Zeichen 314 „Parken“ i. V. m. einem entsprechenden Zusatzzeichen möglich. Dafür ist jedoch zunächst nötig, das Sinnbild des Zusatzzeichens in § 10 Abs.3 eKFV in § 39 Abs. 7 StVO aufzunehmen.¹³⁰

Eine Schaffung des dafür notwendigen Raumes ist insbesondere durch die Umwidmung von PKW-Stellplätzen zu Sharing-Parkplätzen für E-Scooter, Leihfahrräder und Carsharing-Fahrzeuge möglich.¹³¹ Zur Identifizierung geeigneter PKW-Parkplätze, welche umgewidmet werden sollen, erscheint eine Zusammenarbeit mit den Verleihanbietern sinnvoll, da diese über die entsprechenden Nutzungsdaten verfügen, wo die E-Scooter am häufigsten abgestellt werden bzw. wo die größte Nachfrage besteht.

Kritisch ist dabei zu sehen, dass aus den angeordneten Abstellflächen keine Verpflichtung für die Kunden der Verleih-Anbieter erwächst, diese Flächen auch tatsächlich zum Abstellen der Fahrzeuge nutzen zu müssen. Dennoch zeigen internationale Erfahrungen, dass klar definierte Abstellflächen durchaus zur Förderung einer regelkonformen Nutzung beitragen¹³².

¹²⁸ Vgl. Schoch, a. a. O., S. 923.

¹²⁹ Vgl. Johannsbauer, a. a. O., S. 3617.

¹³⁰ Vgl. Bundesrat, Drs. 158/19 (Beschluss), S. 11.

¹³¹ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 26.

¹³² Vgl. ebd.

4.4 Festsetzung von Parkverbotszonen

Als hoheitliche Maßnahme von Seiten der Gemeinden wird die Festsetzung von Parkverbotszonen auf Gehwegen und in anderen Fußgängerbereichen diskutiert.¹³³ Dies soll eine Vermeidung der Überlastung hochfrequentierter Stadtgebiete bezwecken.¹³⁴

Es ist zu prüfen, ob dies aus straßen- und wegerechtlicher Sicht zulässig ist. Bei der Ausgestaltung der Widmung öffentlicher Verkehrsflächen sind Festsetzungen des Bebauungsplanes und Anliegerbelange zu berücksichtigen. Außerdem ist es eine Ermessenentscheidung des Straßenbaulastträgers. Daher ist es grundsätzlich möglich, die Widmung einer öffentlichen Straße auf bestimmte Arten und Zwecke der Benutzung zu beschränken¹³⁵, z. B. die Widmung als „Fußgängerzone“, so auch nachträglich im Rahmen der Teilentziehung (§ 8 Abs. 1 S. 2 SächsStrG). Folglich wäre auch eine Widmungsbeschränkung, welche vorsieht, Kfz i. S. v. § 1 Abs. 1 eKFV von Verkehrsflächen auszuschließen, möglich.¹³⁶ Eine Untersagung des Parkens von E-Scootern auf bestimmten Verkehrsflächen durch Widmungsbeschränkung ist jedoch nicht vom kompetenzrechtlichen Regelungsbereich des Straßen- und Wegerechts gedeckt. Den ruhenden Verkehr betreffende Regelungen sind bundesrechtlich abschließend im Straßenverkehrsrecht geregelt.¹³⁷

Wie bereits festgestellt, unterfällt der Parkvorgang rechtlich dem Straßenverkehrsrecht. Es ist zu prüfen, ob auf Gehwegen ein generelles Parkverbot für E-Scooter herrscht. Aus § 12 Abs. 4a StVO i. U. folgt das grundsätzliche Verbot des Parkens von Kfz auf Gehwegen. Die historische, systematische und teleologische Auslegung der Norm hat ergeben, dass das Parken von Fahrrädern nicht vom grundsätzlichen Gehwegparkverbot erfasst werden kann.¹³⁸ Gemäß § 11 Abs. 5 eKFV entfalten die straßenverkehrsrechtlichen Parkvorschriften von Fahrrädern auch für E-Scooter Geltungswirkung. Somit ist für E-Scooter anzunehmen, dass für diese ebenfalls kein gesetzliches Parkverbot auf Gehwegen gilt.

Aufgrund dessen kommt in Betracht, das Gehwegparken für E-Scooter durch einzelne Verwaltungsakte zu verbieten. Für die hoheitliche Anordnung von Parkverbotszonen durch Aufstellen von Verkehrszeichen könnte hierbei § 45 Abs. 1 b Nr. 4 StVO als Ermächtigungsgrundlage in Betracht kommen¹³⁹, wonach die Straßenverkehrsbehörden Anordnungen, soweit geboten, auch in Sonderbereichen wie Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen nach § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG zur Erhaltung von Sicher-

¹³³ Vgl. Spiegel online [online]: Mit Parkverboten gegen das Scooter-Chaos, 2019.

¹³⁴ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 86.

¹³⁵ Vgl. auch § 6 Abs. 2 S. 4 SächsStrG.

¹³⁶ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 81.

¹³⁷ Vgl. König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 2019, Einleitung Rn. 46.

¹³⁸ Vgl. Kettler, Das Abschleppen von Fahrrädern, 2003, S. 212.

¹³⁹ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 87.

heit und Ordnung treffen dürfen.¹⁴⁰ Als Voraussetzung müsste dafür eine konkrete Gefahrenlage vorliegen.¹⁴¹ Somit ist die hinreichende Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Schadensereignisses durch die Gemeinde zu prüfen. Wenn dies bejaht wird, muss die Parkbeschränkung ferner dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gerecht werden.¹⁴² Dabei ist insbesondere der im Verkehrsbereich geltende Grundsatz der Präferenz- und Privilegienfeindlichkeit zu berücksichtigen, wonach alle Verkehrsteilnehmer gleichrangig behandelt werden müssen.¹⁴³ Durch die Anordnung von Parkverbotszonen würden E-Scooter vom Gemeingebrauch an der öffentlichen Verkehrsfläche eingeschränkt und damit gegenüber Fahrrädern benachteiligt, was durch das Straßenverkehrsrecht nicht zu rechtfertigen wäre.¹⁴⁴ Außerdem darf die angeordnete Verkehrsbeschränkung nicht zum dauerhaften Ausschluss bestimmter Verkehrsarten und somit zu einer Widmungsbeschränkung führen, was jedoch bei der Anordnung von Parkverbotszonen für E-Scooter der Fall wäre.

Davon abgesehen müsste die hoheitliche Anordnung des Parkverbotes auf Grundlage von § 45 StVO ferner mittels eines amtlichen Verkehrszeichens vorgenommen werden (§ 45 Abs. 4 StVO). In Betracht käme hierbei ein durch die Zeichen 290.1 und 290.2 angeordnetes eingeschränktes Halteverbot für eine Zone in Verbindung mit einem Zusatzzeichen „auch Elektrokleinstfahrzeuge“. Innerhalb der Zone hat das Zeichen 290.1 die Bedeutung des Zeichens 286, wonach das Verbot des Haltens über drei Minuten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen bzw. zum Be- oder Entladen, normiert ist.¹⁴⁵

Dagegen ist jedoch ein Urteil des OVG Lüneburg und nachfolgend des Bundesverwaltungsgerichtes einzuwenden. In der Stadt Lüneburg wurde auf den im Bahnhofsbereich verlaufenden Gehwegen eine Halteverbotsregelung durch die Verkehrszeichen 290 und 292 i. V. m. mit dem Zusatzzeichen 1060-11 „auch Fahrräder (Symbol)“ verkehrsbehördlich angeordnet.¹⁴⁶ Es war strittig, ob das angeordnete Zonenhalteverbot mit Zusatzzeichen auch das Abstellen von Fahrrädern auf denen der Fußgängernutzung vorbehaltenen Flächen umfasst.¹⁴⁷ Dies wurde vom Gericht verneint und entschieden, dass es in der StVO keine Ermächtigung dafür gibt, das Abstellen von Fahrrädern auf dem Fußgängerverkehr vorbehaltenen Flächen generell zu untersagen. Das eingeschränkte Halteverbot beziehe sich lediglich auf die Fahrbahn, auch eine Ausweitung auf Gehwege oder Fußgängerbereiche mittels Verbindung mit einem Zusatzzeichen sei nicht möglich, da sich das Verkehrszeichen nur an den Fahrverkehr wendet. Satz 2

¹⁴⁰ Vgl. König in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., StVO § 45 Rn. 35.

¹⁴¹ Vgl. Hühnermann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, a. a. O., StVO § 45 Rn. 3.

¹⁴² Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 87.

¹⁴³ Vgl. BVerwG, Urt. v. 28.5.1998 - 3 C 11/97, Rn. 35, juris.

¹⁴⁴ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 87.

¹⁴⁵ Vgl. König in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., StVO § 12 Rn. 34a.

¹⁴⁶ Vgl. BVerwG, Urt. v. 29.01.2004 - 3 C 29/03 - Rn. 3, juris.

¹⁴⁷ Vgl. ebd. Rn. 1, juris.

der Erläuterung zu dem Zeichen 290.1 sagt zwar, dass das Halteverbot für „alle öffentlichen Verkehrsflächen“ innerhalb der Zone gelte. Daraus kann jedoch im Hinblick auf die Entstehungsgeschichte nicht geschlussfolgert werden, dass auch Fußgängerflächen davon umfasst sind, da der Verordnungsgeber mit der Formulierung lediglich klarstellen wollte, dass sich das Halteverbot neben der Fahrbahn auch auf Seitenstreifen und andere befahrbare Verkehrsflächen erstreckt.¹⁴⁸ Das Abstellen von Fahrrädern und somit auch von E-Scootern ist somit auch trotz Anordnung eines Zonenhalteverbotes nicht unzulässig.

Schlussfolgernd lässt sich sagen, dass die Festsetzung von Parkverbotszonen am Fehlen einer Ermächtigungsgrundlage und eines Verkehrszeichens scheitert.

4.5 Polizeiliches Vorgehen

Die bereits in Ziffer 3.4 aufgezeigten Probleme machen deutlich, dass die zwingende Durchsetzung verbindlicher Regeln sowie die Ahndung von Regelverstößen geboten ist, um Gefahren abzuwehren und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Dies findet im Rahmen der polizeilichen und kommunalen Verkehrsüberwachung statt. Offenbar existieren jedoch bei Polizei und Gemeinden Unklarheiten über die rechtliche Zuständigkeit. Während beispielsweise in Leipzig die Stadtverwaltung die zuständige Polizeidirektion in der Pflicht sieht, da E-Scooter als Bestandteil des fließenden Verkehrs gelten, geht die Senioren-Union davon aus, die Stadt müsse ihren Stadtordnungsdienst einsetzen.¹⁴⁹

4.5.2 Rolle der Gemeinden

4.5.1.2 Ruhender Verkehr

Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit für die Überwachung des Straßenverkehrs bei der staatlichen Polizei. Die Problematik des behindernden Gehwegparkens der E-Scooter bezieht sich auf den ruhenden Verkehr. Die Zuständigkeit für die Überwachung des Parkens kann auf die Gemeinden durch Landesrecht übertragen werden.¹⁵⁰

Gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 SächsPBG hat das SMI durch Rechtsverordnung zu bestimmen, für welche polizeibehördlichen Aufgaben einschließlich des unmittelbaren Zwangs gemeindliche Vollzugsbedienstete bestellt werden können. Hier wird die „Verordnung über die Wahrnehmung polizeilicher Vollzugsaufgaben durch gemeindliche Vollzugsbedienstete“ herangezogen. Demnach ist gemäß § 1 Nr. 1 der VO die Übertragung polizeilicher Vollzugsaufgaben auf dem Gebiet der Überwachung des ruhenden Verkehrs und nach Nr. 8 auf dem Gebiet des Vollzugs der Sondernutzungsvor-

¹⁴⁸ Vgl. BVerwG, Urt. v. 29.01.2004 - 3 C 29/03 - Rn. 15 ff.

¹⁴⁹ Vgl. Tappert [online], Bald fahren die E-Scooter in Leipzig – aber wer wird die Raser kontrollieren?, 2019.

¹⁵⁰ Vgl. Werner in Weber, Creifelds Rechtswörterbuch, Verkehrsüberwachung, 2019.

schriften auf gemeindliche Vollzugsbedienstete möglich. Diese haben bei der Aufgabenerfüllung die Stellung von Polizeibediensteten, § 9 Abs. 1 S. 2 SächsPBG.¹⁵¹ Die Aufgabenübertragung ist durch die Ortpolizeibehörden nach § 2 der VO öffentlich bekanntzumachen.¹⁵²

Nach § 1 Nr. 1 der VO ist zu sagen, dass das Abstellen von E-Scootern dem ruhenden Verkehr zuzuordnen ist. Gemäß § 11 Abs. 5 eKFV gelten dabei die gleichen Parkvorschriften wie bei Fahrrädern. Wie bereits in Ziffer 4.4 festgestellt, dürfen diese grundsätzlich auf Gehwegen geparkt werden, was ebenso für E-Scooter gilt. Als Begrenzung ist jedoch zwingend § 1 Abs. 2 StVO als „Regelungsnorm des ruhenden Verkehrs“¹⁵³ zu beachten, wonach im Straßenverkehr immer Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich sind und andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet, behindert oder belästigt werden dürfen. Beim Abstellen des E-Scooters dürfen demnach keine Zufahrten zugestellt werden, außerdem muss eine bestimmte Mindestgehwegbreite erhalten bleiben. Des Weiteren darf der E-Scooter nicht auf einem Blindenleitsystem abgestellt werden, da dies zur Behinderung mobil eingeschränkter Personen führt. Eine Ahndung des Parkvorgangs als Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO setzt also tatbestandlich eine daraus folgende Gefährdung oder unvermeidbare Behinderung, z. B. der Fußgänger, voraus. Die Möglichkeit der Behinderung reicht dabei nicht aus, vielmehr muss sie konkret vorliegen, beispielsweise wenn der Fußgänger gezwungen wird, auf die Fahrbahn auszuweichen.¹⁵⁴

Ist der Tatbestand des verbotswidrigen Parkens erfüllt, so kann das Ordnungsamt eine Verwarnung aufgrund einer geringfügigen Ordnungswidrigkeit aussprechen.¹⁵⁵ Die Zuständigkeit ergibt sich aus §§ 35, 36 Abs. 2 OWiG i. V. m. §§ 2, 3 OWiZuVO. Die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten richtet sich grundsätzlich nach dem OWiG, ausgenommen speziell geregelter Besonderheiten.¹⁵⁶ Die Entscheidung über die Verfolgung der Ordnungswidrigkeit liegt im Hinblick auf den im Ordnungswidrigkeitenrecht herrschenden Opportunitätsgrundsatz im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde, vgl. § 47 OWiG.¹⁵⁷ Das Verwarnungsverfahren ist näher in §§ 56 ff. OWiG geregelt und dient zur einfacheren und schnelleren Ahndung von Ordnungswidrigkeiten. Voraussetzung ist, dass der Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit erfüllt ist.¹⁵⁸

¹⁵¹ Vgl. Ordnungsamt Dresden, E-Mail vom 27.02.2020 (Anhang 3).

¹⁵² z. B. Übertragung polizeilicher Vollzugsaufgaben auf gemeindliche Vollzugsbedienstete der Landeshauptstadt Dresden, bekanntgemacht im Dresdner Amtsblatt vom 17. Dezember 2009, Nr. 51-52, S. 18.

¹⁵³ Vgl. Huppertz, Halten Parken Abschleppen, 2004, Rn. 0130.

¹⁵⁴ Vgl. Stollenwerk, Rechtsfragen zum ruhenden Straßenverkehr, 2011, S. 53.

¹⁵⁵ Vgl. ebd., S. 52.

¹⁵⁶ Vgl. Janker in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 2014, Einführung Rn. 35.

¹⁵⁷ Vgl. ebd., Rn. 59.

¹⁵⁸ Vgl. Elzermann/Wagner/Richter/Möckl, Polizeirecht/Gewerberecht, 2015, S. 99.

Für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten, welche häufig auftreten, wurden in der Bußgeldkatalog-Verordnung verbindliche Regelsätze für die Geldbußen festgelegt.¹⁵⁹ Darin sind auch Bestimmungen über das Verwarnungsverfahren enthalten (§ 2 BKatV). Demnach fallen Ordnungswidrigkeiten, die mit einem Verwarnungsgeld von fünf bis 55 Euro versehen sind, in den Verwarnungsbereich, welche auch im Bußgeldkatalog enthalten sind¹⁶⁰. Es käme also bei dem verbotswidrigen Parken eines E-Scooter die Verhängung eines Verwarnungsgeldes von zehn bis 35 Euro in Betracht (§ 24 StVG, § 1 Abs. 2 i. V. m. § 49 Abs 1 Nr. 1 StVO).

Es ist jedoch fraglich, wer Adressat der Verwarnung bzw. des Bußgeldbescheides ist. Zum einen kommt hierbei der Führer des Fahrzeuges, welcher das Fahrzeug verbotswidrig abstellte, in Betracht. In der Regel wird dieser jedoch nicht anzutreffen sein, so dass eine mündliche Verwarnung vor Ort nicht möglich ist. Als Adressat kommt darüber hinaus der Halter des Fahrzeuges in Betracht, welcher im Falle der Miet-E-Scooter die betreffende Verleihfirma wäre. Der Halter des Kraftfahrzeuges hat gemäß § 25a Abs. 1 StVG eine Kostentragungspflicht, wenn der Führer des Fahrzeuges, welcher den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden kann oder seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern würde.¹⁶¹ Je nach Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Anbieter können diese ihre Kunden für Verwarn- und Bußgelder haftbar machen, beispielsweise die Verleihfirma Lime leitet die an das Unternehmen gerichteten Verwarn- bzw. Bußgelder seit November 2020 an die betreffenden Nutzer weiter.¹⁶² Strittig ist das Vorgehen der Stadt Köln. Wird der Fahrer selbst nicht erwischt, so werden die Anbieter von der Stadt zur Herausgabe von den Daten des jeweils letzten Nutzers des regelwidrig geparkten E-Scooters aufgefordert. Während die Stadt die Anbieter in der Pflicht sieht, die Daten zu übermitteln, verweist die Firma Tier auf die unklare Rechtslage. Eine Schwierigkeit für die Verwaltung ist auch darin zu sehen, wenn es sich bei dem betroffenen Nutzer beispielsweise um einen ausländischen Touristen handelt.

Bezüglich § 1 Nr. 8 der VO sei auf die Unterscheidung von Gemeingebrauch und Sondernutzung in Punkt 4.2 zu verweisen. Das Bestehen ordnungsrechtlicher Möglichkeiten hieraus hängt also von der Einordnung der jeweiligen Stadt ab.

Außerdem können die Ordnungsbehörden in Ermangelung einer spezialgesetzlichen Ermächtigungsgrundlage, wie in Ziffer 4.4 festgestellt wurde, auf die polizeiliche Generalklausel (§ 12 SächsPBG) zurückgreifen, um gegen hindernd abgestellte oder liegende E-Scooter zum Zwecke der Gefahrenabwehr vorzugehen und diese umzuset-

¹⁵⁹ Vgl. Janker in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, a. a. O., Rn 10.

¹⁶⁰ Vgl. ebd., Rn. 60.

¹⁶¹ Vgl. Ordnungsamt Dresden, E-Mail vom 28.02.2020 (Anhang 4).

¹⁶² Vgl. Heise online, Lime gibt Bußgelder für wildparkende E-Scooter künftig an Nutzer weiter, 2019.

zen, insofern von diesen eine konkrete Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung ausgeht. Dabei ist jedoch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten, d. h. es muss geprüft werden, ob nicht andere, weniger belastende aber gleichermaßen geeignete Maßnahmen in Betracht kommen. Die Beauftragung eines Abschleppunternehmens wird bei dem Umsetzen eines E-Scooter regelmäßig unverhältnismäßig sein, da E-Scooter aufgrund ihres Gewichtes durch die Dienstkräfte selbst umgesetzt werden können. Außerdem werden in der Praxis vorrangig auftretende Störungen durch Verleih-E-Scooter den betreffenden Verleihanbietern gemeldet und durch diese beseitigt, wobei auf die vereinbarten Regeln zum Beschwerdemanagement in den freiwilligen Selbstverpflichtungen zurückgegriffen wird.¹⁶³ Sobald ein behindernder E-Scooter entfernt wird, besteht auch die Gefahr nicht weiter fort und somit wäre es unverhältnismäßig, alle weiteren Fahrzeuge von dieser Stelle zu entfernen.¹⁶⁴ Auch wäre das Verbringen eines E-Scooter an einen anderen Ort, was über das einfache Umsetzen hinausgeht, unverhältnismäßig.¹⁶⁵

Zusammenfassend ist zu sagen, dass für die Überwachung des ruhenden Verkehrs und damit für die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgabe, Verstöße im ruhenden Straßenverkehr als Verkehrsordnungswidrigkeit gemäß Bußgeldkatalog zu ahnden, der gemeindliche Vollzugsdienst zuständig ist, insofern ihm diese Aufgabe übertragen wurde. Außerdem ist im Einzelfall zu prüfen, ob das Fahrzeug zum Zwecke der Gefahrenabwehr auf Grundlage der polizeilichen Generalklausel umgesetzt werden muss.

4.5.1.2 Fließender Verkehr

Wie bereits im vorhergehenden Punkt festgestellt wurde, ist in der Verordnung über die Wahrnehmung polizeilicher Vollzugsaufgaben durch gemeindliche Vollzugsbedienstete lediglich die Überwachung des ruhenden Straßenverkehrs geregelt. Die Zuständigkeit für die Überwachung des fließenden Verkehrs ergibt sich für die gemeindlichen Vollzugsbediensteten auf dieser Grundlage gerade nicht, so auch nicht aus dem Straßenverkehrsrecht, wonach der Polizeivollzugsdienst zur Überwachung des fließenden Verkehrs befugt ist (§ 36 Abs. 5 StVO).

Anders gestalten sich die Zuständigkeitsregelungen jedoch bei der Verfolgung von Verkehrsverstößen nach dem OWiG. Gemäß § 163 b Abs. 1 StPO i. V. m. §§ 46 Abs. 1, 53 Abs. 1 OWiG darf die Verwaltungsbehörde nach §§ 35, 36 Abs. 2 OWiG, §§ 2, 3 OWiZuVO im Rahmen des Bußgeldverfahrens den Betroffenen zur Feststellung seiner Identität festhalten, was auch das Anhalten eines Verkehrsteilnehmers im fließenden Verkehr bei bestehender Verdachtslage umfasst. Die Feststellung der Verdachtslage

¹⁶³ Vgl. Ordnungsamt Dresden, E-Mail vom 27.02.2020 (Anhang 3)

¹⁶⁴ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 88; Kettler, a. a. O., S. 213 f.

¹⁶⁵ Vgl. Kettler, a. a. O., S. 214.

darf nicht im Wege einer systematischen Verkehrsüberwachung geschehen, da diese immer noch der staatlichen Polizei vorbehalten ist.¹⁶⁶

Es kann festgehalten werden, dass gemeindliche Vollzugsbedienstete faktisch nur dann in den fließenden Verkehr eingreifen und Verkehrsteilnehmer anhalten dürfen, wenn durch die Bediensteten eine begangene Ordnungswidrigkeit bei E-Scooter-Fahrern festgestellt wird und im Rahmen der Durchführung eines Bußgeldverfahrens die Identität des Verdächtigen festgestellt werden muss. Dies wird regelmäßig bei der Ahndung von E-Scootern auf Gehwegen der Fall sein.

4.5.2 Rolle der staatlichen Polizei

Wie bereits festgestellt wurde, ist die staatliche Polizei zur Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs befugt. Im Zusammenhang mit dem Betrieb von E-Scootern wurden in § 14 eKFV neue Ordnungswidrigkeiten geregelt und darüber hinaus neue Tatbestände und Regelsätze in die Anlage zur BKatV aufgenommen. Darüber hinaus haben Verstöße im Straßenverkehr für E-Scooter-Fahrende aufgrund der Kraftfahrzeug-eigenschaft dieselben Auswirkungen wie für Fahrende anderer Kfz.

Koehl wirft die Forderung auf, die polizeiliche Verkehrsüberwachung zu verstärken, um die Einhaltung der Regeln für Elektrokleinstfahrzeuge zu fördern.¹⁶⁷ Grundsätzlich befürwortet die Polizeigewerkschaft dies, gesonderte Kontrollen gestalten sich jedoch in der Praxis aufgrund des Personalmangels bei der Polizei schwierig. Auch laut Bundesregierung solle die Überprüfung der E-Scooter im Rahmen der Verkehrskontrollen stattfinden, womit den Ländern kein zusätzlicher Aufwand entstünde.¹⁶⁸ Das vermehrt auftretende Fehlverhalten und Unfälle würden nun aber Schwerpunktkontrollen von E-Scootern rechtfertigen.

Wie in Ziffer 3.4 festgestellt wurde, sind die Regelverstöße häufig auf Unwissen zurückzuführen. Neben der repressiven Polizeitätigkeit scheinen vor diesem Hintergrund insbesondere präventive Maßnahmen im Sinne einer Integration der E-Scooter in die örtliche Verkehrssicherheitsarbeit geboten. Als gutes Beispiel hierfür geht beispielsweise die Dortmunder Polizei voran, die im Rahmen der Verkehrsunfallprävention die Nutzer mittels ausführlicher Pressemitteilungen, Präventionsvideos, Informationsständen, Flyer und Präventionsveranstaltungen im Innenstadtbereich über wichtige Verhaltensregeln bei der Nutzung von E-Scooter informiert.¹⁶⁹ Auch in Dresden sind Ansätze solcher polizeilicher Verkehrsaufklärung erkennbar, wo Polizei und Ordnungsamt während der Adventszeit mit „Glühweinstreifen“ auf das Thema Alkoholkonsum bei der Nutzung

¹⁶⁶ Vgl. SMI, Kleine Anfrage Drs.-Nr. 6/10675, 2017, S. 2.

¹⁶⁷ Vgl. Koehl, Erste Praxiserfahrungen mit der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, 2020, S. 12.

¹⁶⁸ Vgl. Leipziger Volkszeitung [online], Keine Zusatzkontrollen für E-Tretroller geplant, 2019.

¹⁶⁹ Vgl. Polizeipräsidium Dortmund, a. a. O., S. 8.

von E-Scootern aufmerksam machen.¹⁷⁰ Ziel ist es dabei, durch das gezielte Ansprechen der Verkehrsteilnehmenden Kenntnisse über das verkehrsgerechte Verhalten zu vermitteln, Verständnis für eine verantwortungsbewusste Teilnahme am Straßenverkehr zu fördern und im Ergebnis eine Verhaltensänderung bei diesen hervorzurufen.

Abschließend lässt sich sagen, dass Unsicherheiten im Umfang des Kontrollaufwandes der E-Scooter zu bestehen scheinen, hier sollten einheitliche Vorgaben konkretisiert werden. Außerdem sollten E-Scooter vermehrt in die präventive Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen werden.

4.6 Freiwillige Kooperationsvereinbarungen

Es konnte festgestellt werden, dass die hoheitlichen Handlungsmöglichkeiten der Gemeinden gegenüber den Anbietern begrenzt sind, da spezialgesetzliche Ermächtigungsgrundlagen fehlen und die rechtliche Lage teilweise unsicher ist. Dies macht es notwendig, zur Realisierung der Maßnahmen freiwillige Selbstverpflichtungsvereinbarungen mit den Anbietern abzuschließen, was zahlreiche Städte bereits praktizieren.¹⁷¹

Als Reaktion auf den kurzfristigen Handlungsbedarf unterzeichneten daneben der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund und vier Sharing-Unternehmen für E-Scooter das sogenannte „Memorandum of Understanding“. Darin wird festgehalten, dass die Kommunen Lösungen zur geordneten Integration entwickeln und sich die Anbieter verpflichten, den Festlegungen dieser Lösungen nachzukommen. Es werden Leitvorstellungen der Kooperation fixiert.¹⁷² Die Unterzeichnung dessen belegt, dass die Anbieter an einer engen Zusammenarbeit mit den Kommunen interessiert sind, um die Akzeptanz der Bevölkerung und damit ihr Geschäft aufrecht zu erhalten sowie dass die kommunale Ebene gegenüber den neuen Systemen aufgeschlossen ist.

4.6.1 Rechtsnatur

Es ist fraglich, welche Rechtsnatur die freiwilligen Kooperationsvereinbarungen und das Memorandum of Understanding (MoU) aufweisen. Es könnte sich dabei um öffentlich-rechtliche Verträge i. S. v. § 54 VwVfG handeln.

Das Zustandekommen eines Vertrages setzt grundsätzlich zwei übereinstimmende Willenserklärungen voraus, welche auf einen bestimmten Rechtserfolg gerichtet sind. Erforderlich ist weiterhin, dass den Willenserklärungen ein rechtsgeschäftlicher Bindungswille zugrunde liegt. Davon abzugrenzen sind rein informelle Absprachen, bei

¹⁷⁰ Vgl. Landeshauptstadt Dresden [online], Hoch die Tassen?, 2019.

¹⁷¹ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 88.

¹⁷² Vgl. Deutscher Städtetag et al., Nahmobilität gemeinsam stärken. Memorandum of Understanding, 2019, S. 1 f.

denen es am Rechtsbindungswillen fehlt. Sie treten v. a. im Bereich des kooperativen Verwaltungshandelns auf. Es entstehen dabei zwar faktische Bindungen zwischen den Beteiligten, diese sind jedoch nicht rechtlicher Natur. Es wird vielmehr die Erwartung und Bereitschaft begründet, dass sich die Beteiligten gemäß den getroffenen Absichtserklärungen verhalten.¹⁷³

Ein MoU ist i. d. R. eine unverbindliche Absichtserklärung. Ob mit der Erklärung eine Bindungswirkung gewollt ist, bedarf der Auslegung der Willenserklärungen.¹⁷⁴ Im hier untersuchten MoU wird verdeutlicht, dass den unterzeichnenden Parteien keine Verpflichtung zum Abschluss von Verträgen erwächst sondern lediglich die Vorstellungen über das weitere Vorgehen zusammenfasst. Außerdem kann eine Partei von der anderen nicht eine Erstattung von Aufwendungen oder ein Entgelt verlangen.¹⁷⁵ Das Vorliegen einer informellen Absprache kann folglich angenommen werden.

Die freiwilligen Kooperationsvereinbarungen können auch als freiwillige Selbstverpflichtungen bezeichnet werden.¹⁷⁶ Sie werden in unterschiedlichen Politikbereichen als Instrument verwendet.¹⁷⁷ Solche Selbstverpflichtungen sind ein „als sog. Kooperationslösung von [...] Akteuren angestrebtes freiwilliges Instrument, um in Eigenverantwortung bestimmte [...] Ziele mit einer Verhandlungslösung (auf Basis von Verträgen bzw. Abkommen oder von rechtlich unverbindlichen Absprachen) statt ordnungsrechtlichen Lösungen anzustreben.“¹⁷⁸ Im vorliegenden Falle verpflichten sich die Verleihanbieter, bestimmte Regeln einzuhalten, zu den Inhalten näher unter 4.6.2. Diese Selbstverpflichtung ist rechtlich nicht verbindlich.¹⁷⁹ Folglich sind die freiwilligen Selbstverpflichtungen nicht als öffentlich-rechtlicher Vertrag anzusehen.

Dies bedeutet wiederum, dass auch keine Regelungen zur Sicherstellung und Erfüllung der vertraglichen Pflichten, etwa durch die Vereinbarung einer Vertragsstrafe i. S. v. § 339 BGB getroffen werden können, wie es sonst bei der Gestaltung öffentlich-rechtlicher Verträge prinzipiell möglich ist.¹⁸⁰

Es kann festgehalten werden, dass die über die Regularien der eKfV hinausgehenden, abgeschlossenen Kooperationsvereinbarungen ein effektives Mittel zur Steuerung der Angebote durch die Kommunen sind und zu einer geordneten Integration in das Mobilitätsangebot, zu einer Erhaltung des Stadtbildes sowie zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit einen wesentlichen Beitrag leisten können. Die Gemeinde ist jedoch

¹⁷³ Vgl. Tegethoff in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 2019, § 54 Rn. 18 ff.

¹⁷⁴ Vgl. Schmitt/Ulmer, Wirtschaftsverträge rechtssicher gestalten, 2010, S. 16 f

¹⁷⁵ Vgl. Deutscher Städtetag et al., a. a. O., S. 6.

¹⁷⁶ Vgl. Koschmieder/Huß, a. a. O., S. 89.

¹⁷⁷ Vgl. Deutscher Bundestag: WD 5 – 3000 – 079/16, S. 4.

¹⁷⁸ Vgl. Suchanek/Lin-Hi/Günther [online], Selbstverpflichtungen. Ausführliche Definition im Online-Lexikon, 2018.

¹⁷⁹ Vgl. Eickhof, Freiwillige Selbstverpflichtungen aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht, 2003, S. 2.

¹⁸⁰ Vgl. Marnitz, Die Gestaltung des öffentlich-rechtlichen Vertrags, 2018, S. 1516.

quasi darauf angewiesen, dass sich die Anbieter an die Regeln halten, da Verstöße nicht sanktioniert werden können. Es kann jedoch erwartet werden, dass sich die Anbieter regelkonform verhalten, um entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung für ihre Systeme zu erhalten.

4.6.2 Vereinbarungsinhalte

Für die Gemeinden stellt sich die Frage, welche Inhalte in die Vereinbarungen mit den Anbietern einfließen sollten, um eine geordnete Integration dieser zu erreichen. Die Kooperationsvereinbarungen sollen sowohl der Wahrung öffentlicher Interessen als auch den zahlreichen Interessen an der Nutzung des öffentlichen Raumes und dem wirtschaftlichen Interesse der Anbieter an der Vermietung ihrer Fahrzeuge gerecht werden. Der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund und Agora Verkehrswende haben zu diesem Zwecke allgemeine Handlungsempfehlungen für die Gemeinden mit Hinweisen für die Planungs- und Regulierungspraxis erarbeitet, die in den jeweiligen Gemeinden dann individuell ausgewählt und angepasst werden sollen. Die Vereinbarung verbindlicher und strenger Regeln wird für erforderlich erachtet, um ein geordnetes Miteinander mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.¹⁸¹ Einige empfohlene Vereinbarungsinhalte sollen im Folgenden exemplarisch aufgeführt werden.

Hinsichtlich der Steuerung mehrerer parallel agierender Anbieter legen viele Städte statische Grenzen hinsichtlich der Flottengröße je Leihrolleranbieter fest und nur selten werde diese mit räumlichen Vorgaben verknüpft. Empfohlen wird allerdings, dass eine dynamische Anpassung der Flottengröße nach oben oder nach unten je nach Nutzungsintensität ermöglicht werden soll. Die Anbieter erhalten damit einen Anreiz, ihr Geschäftsgebiet großflächig aufzubauen. Dieses nachfrageorientierte Vorgehen verhindert die unnötige Belastung von Gebieten mit ungenutzten E-Scootern.¹⁸² Durch Verknüpfung mit der räumlichen Komponente können auch nachfrageschwächere und unterversorgte Bereiche gezielt mit einbezogen werden. Wenn dennoch an der statischen Begrenzung festgehalten wird, dann soll dies in Kombination mit einer räumlichen Eingrenzung laufen.¹⁸³

Um einer Übernutzung wegen der Konzentration vieler E-Scooter in nachfragestarken Stadtgebieten und daraus resultierenden Konfliktsituationen vorzubeugen, sollen diese ausgewogen im Stadtgebiet verteilt und Aufstellpunkte festgelegt werden. Dazu soll eine Beschränkung für die maximal zulässige Anzahl an Fahrzeugen pro Aufstellpunkt erfolgen. Dies könnte auch eine nachfrageorientierte Vorgehensweise eröffnen, indem

¹⁸¹ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 23

¹⁸² Vgl. ebd. S. 24.

¹⁸³ Vgl. ebd. S. 25.

man beispielsweise an ÖPNV-Knotenpunkten, die dementsprechend stark frequentiert sind, eine größere Anzahl je Aufstellpunkt zulässt.¹⁸⁴

Es sollen definierte Parkzonen in Absprache mit den Verleihanbietern festgelegt und in der App der Verleihanbieter ausgewiesen werden. Als Anreiz für die Nutzer zur Einhaltung der Parkvorschriften könnten Freiminuten dienen.¹⁸⁵ Im Gegenzug empfiehlt es sich mitunter auch, als Alternative für die hoheitliche Anordnung von Parkverbotszonen, bestimmte Sperrzonen für das Parken bzw. Befahren mit E-Scootern einzurichten. Technisch ist die Ausweisung digitaler Sperrbereiche, in denen das Beenden der Nutzung bzw. des Mietvorganges nicht möglich ist, durch das sogenannte Geofencing möglich. Der Begriff Geofencing bezeichnet „die Verwendung von GPS- oder RFID-Technologie zur Schaffung einer virtuellen geografischen Grenze, die es der Software ermöglicht, eine Reaktion auszulösen, wenn ein mobiles Gerät ein bestimmtes Gebiet betritt oder verlässt.“¹⁸⁶

Als besonders wichtig wird auch die aktive Kundenkommunikation durch die Leihanbieter genannt. Es soll eine Aufklärung über die Regeln und Pflichten bei Nutzung der E-Scooter erfolgen und deren Einhaltung gefördert werden. Dies geschieht regelmäßig über Benachrichtigungen in den Apps der Anbieter. Ausgestaltet werden kann dies durch wiederkehrende Erinnerungen und Hinweise im Prozess der Buchung, welche zum Start der Miete eine Bestätigung von den Kunden fordern, dass die Hinweise gelesen und akzeptiert wurden.¹⁸⁷

Weiterhin sollte ein funktionierendes Beschwerdemanagement aufgebaut werden. Wenn es im öffentlichen Raum zu Nutzungskonflikten aufgrund falsch abgestellter oder beschädigter E-Scooter kommt, müssen die Anbieter schnell darauf reagieren können. Die Möglichkeiten, wie die Anbieter erreicht werden können, sollten in Apps, auf Webseiten aber auch am E-Scooter deutlich gemacht werden. Auch die Kommunen können einen Beitrag dazu leisten, dass störende E-Scooter zeitnah beseitigt werden, indem sie Hinweise auf der städtischen Webseite zur Meldung von Problemen aufnehmen. Auch sollten Reaktionszeiten festgelegt werden, die möglichst kurz ausfallen sollten.¹⁸⁸

¹⁸⁴ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 25.

¹⁸⁵ Vgl. ebd., S. 26.

¹⁸⁶ Lexico: Definition of geofencing in English [online].

¹⁸⁷ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 29.

¹⁸⁸ Vgl. Agora Verkehrswende, a. a. O., S. 30.

5 Umgang mit E-Scootern am Beispiel sächsischer Großstädte

5.1 Landeshauptstadt Dresden

Seit Juli 2019 werden in Dresden E-Scooter-Verleihsysteme im sog. free-floating-Modell betrieben. Zu diesem Zweck hat die Stadt bereits mit zwei Verleihfirmen, welche namentlich LimeBike Germany GmbH und VOI Technology AB sind, abgeschlossen. Beobachtungen ergaben jedoch, dass keinerlei Fahrzeuge der Firma VOI im Stadtgebiet vorzufinden sind. Auf Nachfrage beim Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Dresden bestätigte sich die Vermutung, dass das erwähnte Unternehmen trotz einer bestehenden Kooperationsvereinbarung mit der Stadt seine Tätigkeit im Dresdner Stadtgebiet noch nicht aufgenommen hat. Wann dies der Fall sein wird, war nicht bekannt.¹⁸⁹ Darüber hinaus hat die Verleihfirma TIER Mobility GmbH, mit der sich die Stadt noch in entsprechenden Verhandlungen befindet (Stand 07. Februar 2020), bereits ihren Geschäftsbetrieb im Stadtgebiet aufgenommen.¹⁹⁰ Gegenwärtig sind also zwei Anbieter von E-Scooter-Verleihsystemen in Dresden aktiv, wobei das Geschäftsgebiet von Lime deutlich größer als das der Firma Tier ist, was sich in der App der Anbieter nachverfolgen lässt (siehe Abbildung A2-3 im Anhang 2).

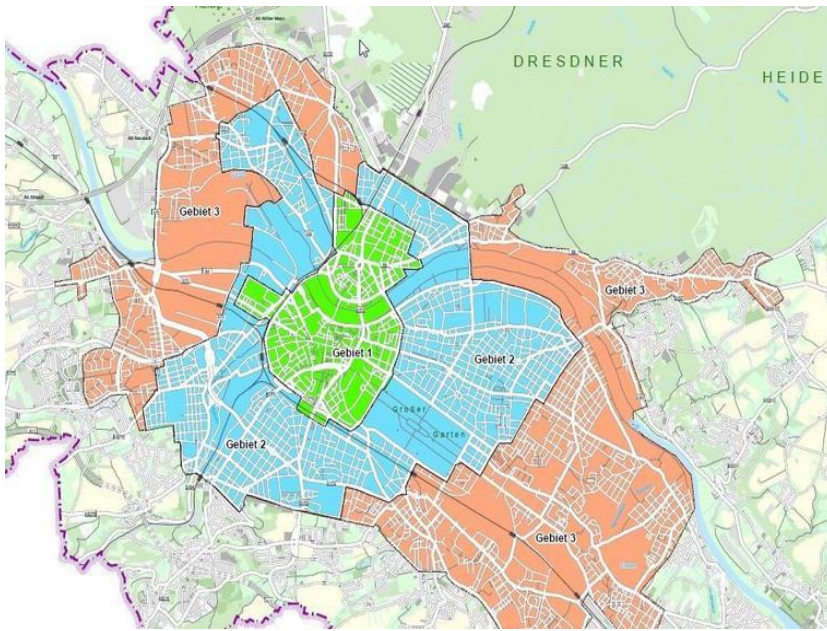
Durch die bestehenden Kooperationsvereinbarungen wird geregelt, dass pro Anbieter maximal 2000 E-Scooter in der erweiterten Kernstadt (Gebiete 1 bis 3), davon maximal 300 in der Innenstadt (Gebiet 1), maximal 700 in der Kernstadt und höchstens 1000 in der erweiterten Kernstadt (Gebiet 3) betrieben werden dürfen¹⁹¹. Eine Beschränkung im übrigen Stadtgebiet gibt es nicht. Die verwiesenen Gebiete können in der Abbildung 2 eingesehen werden.

¹⁸⁹ Vgl. Stadtplanungsamt Dresden, E-Mail vom 12.03.2020 (Anhang 9)

¹⁹⁰ Vgl. Landeshauptstadt Dresden [online], E-Scooter, Stand 10.02.2020.

¹⁹¹ Vgl. Landeshauptstadt Dresden, Eckpunkte Kooperationsvereinbarung Lime, 2019; Landeshauptstadt Dresden, Eckpunkte Kooperationsvereinbarung Voi, 2019.

Abbildung 2: Karte Betriebsgebiete Dresden



Quelle: Dresdner Neueste Nachrichten, 08.08.2019

Aus den Kooperationsvereinbarungen der Landeshauptstadt Dresden wird weiterhin deutlich, dass hier entsprechende Obergrenzen an den Aufstellpunkten festgelegt wurden. Es dürfen maximal vier E-Scooter an einem Punkt nebeneinander stehen. Zwischen den Punkten müssen ferner 50 Meter Abstand eingehalten werden¹⁹². Außerdem werden weitere Punkte bestimmt, an denen mehr als vier E-Scooter abgestellt werden dürfen, insbesondere an wichtigen ÖPNV-Knoten.¹⁹³ Nach aktuellem Stand wurden gesonderte Abstellflächen für E-Scooter nicht eingerichtet.

Diese Regelung begründet auch, weshalb das Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden der Auffassung ist, dass die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen im Rahmen des free-floating-Systems keine Sondernutzung ist. Diese Auffassung orientiert sich, so das Straßen und Tiefbauamt, an der unter 4.2 aufgeführten Rechtsprechung und damit an der herrschenden Meinung, welche besagt, dass beim Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen nichts anderes gelten kann als bei Mietfahrrädern. Außerdem wird angeführt, dass das eben erwähnte Ausbringen von lediglich vier E-Scootern an einer Stelle noch als gemeinverträglich angesehen werden kann. Erst wenn diese Gemeinverträglichkeit nicht mehr gegeben ist, dessen Schwelle die Rechtsprechung in Bezug auf die E-Scooter noch nicht definiert hat, liege Sondernutzung vor.¹⁹⁴

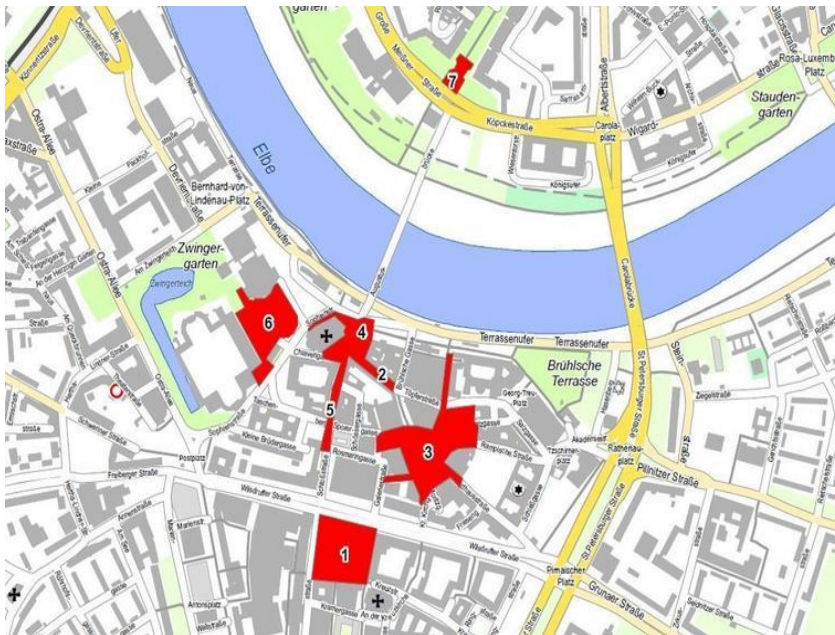
¹⁹² Vgl. Landeshauptstadt Dresden, Eckpunkte Kooperationsvereinbarung Lime, 2019; Landeshauptstadt Dresden, Eckpunkte Kooperationsvereinbarung Voi, 2019.
ebd.

¹⁹³ Vgl. ebd.

¹⁹⁴ Vgl. Straßen- und Tiefbauamt Dresden, E-Mail vom 06.03.2020 (Anhang 6)

Die Landeshauptstadt Dresden hat sogenannte „Rote Zonen“ definiert, in welchen das Abstellen der Leih-E-Scooter verboten ist. Diese sind namentlich der Altmarkt, Fürstentzug, Neumarkt, Schloßplatz, Schloßstraße, Theaterplatz und Neustädter Markt. Diese Maßnahme ist geeignet und erforderlich, da es sich bei diesen Bereichen um besonders sensible und schützenswerte Stadtgebiete handelt, da sie einerseits stark frequentiert und außerdem städtebaulich besonders geprägt und relevant sind.¹⁹⁵ Die erwähnten Bereiche können der Abbildung 3 entnommen werden.

Abbildung 3: Karte "Rote Zonen" Dresden



Quelle: Dresdner Neueste Nachrichten, 08.08.2019

Auch die im Gliederungspunkt 4.6.2 angesprochene Verpflichtung zur Kundenkommunikation geht aus den Kooperationsvereinbarungen hervor. Die Anbieter verpflichten sich darin, den Nutzenden die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Empfehlung zum Tragen eines Helmes und das Verbot der Nutzung von Gehwegen zu vermitteln. Die Art und Weise, wie dies geschehen soll, liegt im Handlungsspielraum der Anbieter.¹⁹⁶

In den Kooperationsvereinbarungen der Stadt Dresden wurde außerdem vereinbart, dass die Anbieter bei Problemen während der Betriebszeit in höchstens sechs Stunden Abhilfe schaffen müssen.¹⁹⁷ Auf der Webseite der Stadt wird kommuniziert, dass die Verleiher bei Problemen direkt zu kontaktieren sind und dieser das Problem innerhalb von sechs Stunden zu beheben hat. Es wird darauf verwiesen, dass die Stadt Dresden

¹⁹⁵ Vgl. Landeshauptstadt Dresden [online], E-Scooter, Stand 10.02.2020.

¹⁹⁶ Vgl. Landeshauptstadt Dresden, Eckpunkte Kooperationsvereinbarung Lime, 2019; Landeshauptstadt Dresden, Eckpunkte Kooperationsvereinbarung Voi, 2019.

¹⁹⁷ Vgl. Landeshauptstadt Dresden, Eckpunkte Kooperationsvereinbarung Lime, 2019; Landeshauptstadt Dresden, Eckpunkte Kooperationsvereinbarung Voi, 2019.

dafür nicht zuständig ist. Außerdem werden die Kontaktdaten der Firma LimeBike Germany GmbH genannt, nicht jedoch die der Firmen VOI Technology AB und TIER Mobility GmbH.¹⁹⁸

Die Stadt Dresden beschäftigt sich zunehmend mit der Einrichtung von intermodalen Mobilitätspunkten ähnlich des Konzeptes der Stadt Leipzig (siehe Ziffer 5.2). Es ist denkbar, die E-Scooter-Verleihsysteme perspektivisch an die Mobilitätspunkte anzuknüpfen. Dies ist jedoch nach Auskunft des Stadtplanungsamtes vorerst nicht geplant.¹⁹⁹

Abschließend lässt sich sagen, dass es in der Landeshauptstadt strukturierte Überlegungen gibt, wie der Betrieb von E-Scooter-Verleihsystemen allgemeinverträglich gestaltet werden kann. Diese orientieren sich in ausreichendem Maße an den Handlungsempfehlungen der Agora Verkehrswende.

5.2 Stadt Leipzig

In der Stadt Leipzig gibt es aktuell noch keine E-Scooter-Verleihsysteme, auch privat genutzte E-Scooter treten im Stadtbild selten auf.²⁰⁰

Die Stadt Leipzig geht davon aus, dass es sich bei den E-Scooter-Verleihsystemen um eine wirtschaftliche Betätigung und somit um Sondernutzung handelt. Diese unterfällt entsprechend der Erlaubnis- und Gebührenpflicht. Eine Genehmigung für den Verleih von E-Scootern im öffentlichen Raum setzt in der Stadt Leipzig das Durchlaufen eines Erlaubnisverfahrens voraus. Das Sachgebiet Sondernutzung in der Abteilung Straßenverwaltung entscheidet über den Antrag und prüft dabei die Vorgaben, die sich aus §§ 14 und 18 SächsStrG i. V. m. der Sondernutzungssatzung der Stadt Leipzig ergeben. Darüber hinaus müssen die Verleihfirmen für den Betrieb verschiedene, von der Stadt auferlegte Anforderungen erfüllen, z. B. die Sicherstellung regelmäßiger Wartungs- und Verteilungsroutinen, welche die Anbieter durch Einreichung eines Betriebskonzeptes nachweisen müssen.²⁰¹

Verleih und Rückgabe sollen an die im Leipziger Stadtgebiet errichteten und von der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH betriebenen 29 Mobilitätsstationen, welche in Abbildung 4 erkennbar sind, geknüpft werden und in die Mobilitätsplattform Leipzig mobil eingebunden werden.²⁰² Damit ordnen sich die E-Scooter in das bestehende Mobili-

¹⁹⁸ Vgl. Landeshauptstadt Dresden [online], E-Scooter, Stand 10.02.2020.

¹⁹⁹ Vgl. Stadtplanungsamt Dresden, E-Mail vom 09.03.2020 (Anhang 7).

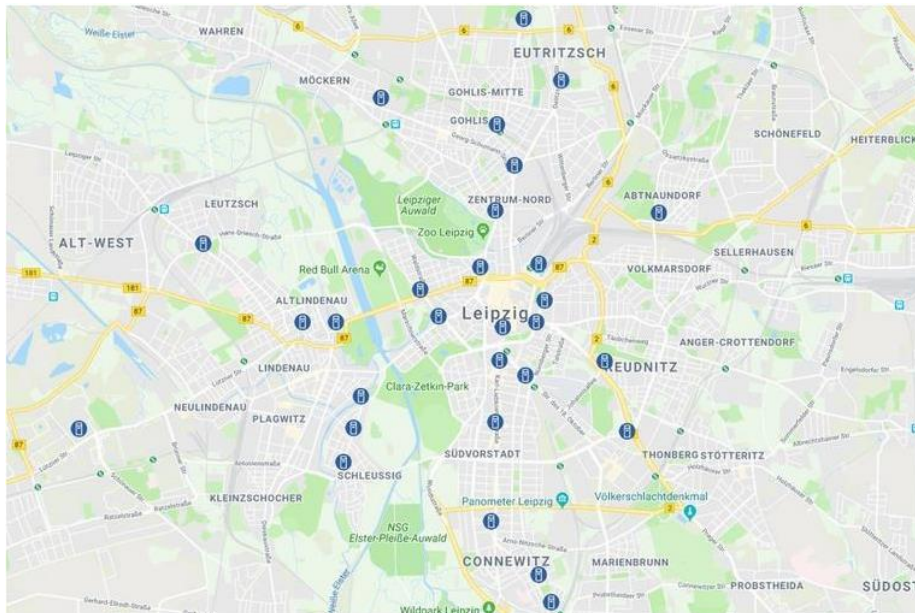
²⁰⁰ Vgl. Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig, E-Mail vom 28.02.2020 (Anhang 5).

²⁰¹ Vgl. ebd.

²⁰² Vgl. Stadt Leipzig, E-Scooter in Leipzig, Stand 15.02.2020.

tätskonzept der Stadt Leipzig ein, wonach alle den ÖPNV ergänzenden Verkehrsmittel an die Mobilitätsstationen geknüpft werden sollen.²⁰³

Abbildung 4: Karte Mobilitätsstationen Leipzig



Quelle: Leipziger Volkszeitung, 25.09.2019

Die Zulässigkeit weiterer davon unabhängiger, reiner E-Scooterstationen bedarf einer Einzelfallprüfung. Ein stationsunabhängiger Betrieb wird als von vornherein nicht genehmigungsfähig eingestuft, „da hier die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nur schwer regelbar ist und Auflagen nur schwer kontrollier- und durchsetzbar sind“.²⁰⁴ Das Aufstellen von E-Scootern innerhalb des Promenadenrings ist tabu, da sich dort vorwiegend Fußgängerzonen befinden und damit Nutzungskonflikte vermieden werden sollen. Außerdem sei ein neues Mobilitätsangebot dort aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung nicht erforderlich. Angestrebt wird aber perspektivisch die Versorgung von Randbereichen und somit ein Ausbau des Netzes der Mobilitätsstationen, wie es auch der Green City Plan der Stadt vorsieht.²⁰⁵

Eine erteilte Genehmigung umfasst jedoch zunächst nur einen Probebetrieb von sechs Monaten. Daran soll sich eine Evaluation mit eventuellen Anpassungen der Vereinbarung anschließen.²⁰⁶ Bisher liegen der Stadt Interessenbekundungen von drei Verleih Anbietern vor, Betriebskonzepte wurden noch nicht eingereicht. Ein Marktstart ist frühestens im April 2020 zu erwarten.²⁰⁷

²⁰³ Vgl. Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig, E-Mail vom 28.02.2020 (Anhang 5).

²⁰⁴ Vgl. Stadt Leipzig [online], E-Scooter in Leipzig, Stand 15.02.2020.

²⁰⁵ Vgl. Nößler [online], Leipzig tritt beim Thema E-Scooter auf die Bremse, 2019.

²⁰⁶ Vgl. Siemer [online], Internationale Verleiher wollen E-Scooter nach Leipzig bringen, 2019.

²⁰⁷ Vgl. Nößler, a. a. O., 2019.

Es erscheint sinnvoll und geboten, die E-Scooter in Leipzig in das bestehende Mobilitätskonzept einzubinden. Jedoch ist zu erwarten, dass der stationsbasierte Betrieb die Verfügbarkeit der E-Scooter auf einzelne Orte eingrenzt und somit eventuell unattraktiv für Kunden wird.

5.3 Stadt Chemnitz

Das Tiefbauamt der Stadt Chemnitz teilte auf Nachfrage mit, dass sich bisher noch keine E-Scooter-Verleihsysteme in Chemnitz etablieren konnten. Des Weiteren lägen auch keine entsprechenden Interessenbekundungen von Verleihfirmen vor.²⁰⁸

5.4 Vergleich

Die Ermittlung des Sachstandes zum Thema E-Scooter-Verleihsysteme ca. neun Monate nach der Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr in den sächsischen Großstädten zeigt, dass die Entwicklungen sehr unterschiedlich weit vorangeschritten sind. Dresden ist dabei die erste und bisher einzige sächsische Stadt mit E-Scooter-Verleihsystemen. Daher stellt sich die Frage, worauf diese Unterschiede zurückzuführen sind.

Zum einen ist hier sicherlich entscheidend, wie attraktiv eine Stadt für Verleihanbieter ist, da diese aktiv auf die Städte zugehen und in jedem Falle dort ein rentabler Betrieb ihres Geschäftes möglich sein muss. Nicht jede Stadt ist dabei gleichermaßen attraktiv bzw. geeignet für E-Scooter-Verleihsysteme. Zur Bewertung könnten Faktoren wie die Bevölkerungszahl und -zusammensetzung und damit die Nachfrage, außerdem Fläche, Topografie, politische Kooperationsbereitschaft, Radverkehrsinfrastruktur und Fahrradfreundlichkeit sowie Engagement der Kommunen für nachhaltige Mobilität herangezogen werden. Dass die Anbieter kein Interesse daran bekunden, ihr Geschäft in der Stadt Chemnitz betreiben zu wollen, könnte daran liegen, dass Chemnitz über deutlich weniger Einwohner verfügt als Dresden und Leipzig²⁰⁹, womit die Nachfrage entsprechend nicht in ausreichendem Maße gegeben wäre und auch nicht einen vergleichbar konzentrierten Stadtkern aufweist. Der Dienst könnte damit eventuell nicht gewinnbringend betrieben werden.

Als wesentlichster Unterschied zwischen der Stadt Leipzig und der Landeshauptstadt Dresden kristallisiert sich heraus, dass Leipzig die E-Scooter-Verleihsysteme aufgrund des geplanten stationsbasierten Betriebes als Sondernutzung einstuft und demgegenüber nach Einschätzung der Stadt Dresden die Nutzung von E-Scootern im Rahmen des free-floating-Systems vom Gemeingebrauch gedeckt ist. Folglich bedeutet das für die Verleihanbieter, dass diese in Leipzig für die Aufnahme ihres Geschäftsbetriebes

²⁰⁸ Vgl. Tiefbauamt Chemnitz, E-Mail vom 10.03.2020 (Anhang 8).

²⁰⁹ Vgl. Statistisches Landesamt, Bevölkerung des Freistaates Sachsen am 30.11.2019.

zunächst einer Genehmigung bedürfen, was eine gewisse bürokratische Hürde darstellt. Da die Verleihanbieter zahlreiche Anforderungen erfüllen müssen, wird deren freie Handhabe über ihr Geschäft eingeschränkt. Dies werden die Anbieter nur bis zu einem vertretbaren Maße zulassen, was dazu führen kann, dass die Anbieter ihr Interesse nicht mehr aufrechterhalten und sich zurückziehen. Dies wäre jedoch generell nachteilig für die Gemeinden, da ihnen die Chance, mit den E-Scooter-Verleihsystemen ihr Mobilitätsportfolio zu erweitern sowie einen Beitrag zur Verkehrsentlastung zu leisten, entgeht. Befinden sich die Einschränkungen noch im Maß des Vertretbaren, so erfordert es seitens der Firmen jedoch erheblichen Aufwand, ihre betrieblichen Prozesse an die Anforderungen der Stadt anzupassen und ein, wie in der Stadt Leipzig gefordertes, Betriebskonzept auszuarbeiten. Der stationsgebundene Betrieb von E-Scootern wird den Verleihfirmen größtenteils neu sein, da ihre Systeme auf das free-float-Modell ausgerichtet sind. Dies erklärt, weshalb sich der Betriebsstart der Verleihfirmen in Leipzig verzögert und aufgrund solcher fehlender Hürden in der Landeshauptstadt Dresden eine schnelle Aufnahme des Geschäfts möglich war.

6 Fazit

E-Scooter sind aus dem Stadtbild kaum mehr wegzudenken. Insbesondere die stationsunabhängigen Sharing-Modelle erfreuen sich großer Beliebtheit bei den Nutzern. E-Scooter eignen sich besonders zur Überbrückung der letzten Meile und können sich so sinnvoll in das multimodale Verkehrsangebot der Städte einreihen und zu deren nachhaltiger Verkehrsentwicklung beitragen. Zur Erschließung der Potentiale der E-Scooter-Verleihsysteme müssen jedoch die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen vorhanden sein und vor allem perspektivisch ganzheitliche, strategische Rahmenkonzeptionen für die Einbettung unterschiedlichster moderner Mobilitätsformen geschaffen werden. Dabei sind insbesondere eine gerechtere Flächenverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten nachhaltiger Mobilitätsangebote sowie eine effiziente Gestaltung des Übergangs zu anderen Verkehrsmitteln zu forcieren.

Doch die Elektrokleinstfahrzeuge führen in den Gemeinden auch zu Problemen, weshalb ein großer Druck auf die Verwaltung nach stärkerer Regulierung und Ergreifung kurzfristiger Maßnahmen ausgeübt wird. Auch das rasante Wachstum der E-Scooter-Verleihsysteme erschwerte den Gemeinden die Sicherstellung eines geordneten Betriebes der Systeme. Diskutierte Verwaltungsmaßnahmen treffen gegenwärtig auf enge Grenzen. Inwieweit die Gemeinden steuernd eingreifen können, hängt maßgeblich von der Frage ab, ob das Ausbringen der E-Scooter von den Verleih Anbietern Gemeingebrauch oder Sondernutzung ist. Zum jetzigen Zeitpunkt besagt die h. M., dass das Abstellen von bis zu vier E-Scootern an einer Stelle noch als verkehrsüblich und somit als Gemeingebrauch anzusehen ist. Dennoch vertreten die Städte verschiedene Ansichten, weshalb an dieser Stelle eine rechtliche Klarstellung des Gesetzgebers zur Frage von Gemeingebrauch oder Sondernutzung zu begrüßen wäre, um ein einheitliches Vorgehen zu gewährleisten. Mit der Handhabung der Abstellproblematik befasste sich aktuell der Bundesrat in seiner Sitzung vom 14.02.2020. Dort wurde u. a. über einen Antrag beschlossen, wonach die StVO und die eKFV dahingehend geändert werden sollten, dass das Anbieten und Abstellen von E-Scootern auf Gehwegen im free-float-Modell unter eine Erlaubnispflicht gestellt wird und die Gemeinden somit eine Handhabe zur Regulierung der Systeme bekommen.²¹⁰ Der Antrag erhielt im Bundesrat keine Mehrheit, womit vorerst keine Änderungen auf die Verleihanbieter von E-Scootern und die Städte zukommen.²¹¹

Die Gemeinden greifen zur Umgehung der Problematik zurzeit auf freiwillige Kooperationsvereinbarungen zurück. Durch Aufstellung fester Regeln in enger Zusammenarbeit mit den Verleih Anbietern können die Gemeinden steuernd auf die E-Scooter-

²¹⁰ Bundesrat, Drucksache 591/1/19, S. 12 f., 51 f.

²¹¹ Bundesrat, Plenarprotokoll 985, S. 38.

Verleihsysteme einwirken. Diese Lösung erscheint gegenwärtig am wirkungsvollsten. Darüber hinaus empfiehlt es sich, dass die zuständigen Behörden prüfen, ob perspektivisch gesonderte Abstellflächen für E-Scooter und andere moderne Mobilitätslösungen zum Schutz der Gehwege geschaffen werden könnten. Auch sollte eine Ausweitung der Verleihgebiete zur verstärkten Einbeziehung der Randgebiete diskutiert werden.

Verkehrswidrigem Verhalten der Nutzenden der E-Scooter kann einerseits durch konsequente Ahndung dieser sowie zielgerichteter Kontrollen und andererseits durch verstärkte Aufklärung seitens der Polizei aber auch der Verleihanbieter entgegengewirkt werden. Die E-Scooter sollten im Blick behalten werden, um mit Präventionskonzepten auf negative Entwicklungen reagieren zu können und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Neben der Forderung nach einer einheitlichen Regulierung der Abstellpraxis sehen Verkehrsexperten beim Thema E-Scooter noch weitere Regelungsbedarfe. Nach den Vorstellungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages sollen E-Scooter zur Gewährleistung der Sicherheit in Zukunft mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgestattet werden.²¹² Bereits die Untersuchung der BASt enthielt die dringende Empfehlung, im Stehen gefahrene Fahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern auszustatten.²¹³ Dies hat der Verordnungsgeber (noch) nicht zufriedenstellend umgesetzt, da laut eKFV Fahrtrichtungsanzeiger zwar zulässig, aber nicht verpflichtend vorgeschrieben sind. Die meisten E-Scooter-Modelle der Sharing-Unternehmen verfügen zurzeit nicht über Blinkereinrichtungen. Weiterhin führt der Verkehrsgerichtstag an, dass eine Prüfbescheinigung zum Führen der Fahrzeuge vorausgesetzt werden sollte. Darüber hinaus werden die Notwendigkeit einer adäquaten Verfolgung von Verkehrsverstößen sowie des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur erkannt, da diese von den E-Scootern zusätzlich belastet wird.²¹⁴ Diese Empfehlungen stellen wichtige Impulse für den Gesetzgeber, für die Praxis aber auch für die Regierung dar.

Auch die wissenschaftliche Begleitung im Rahmen der initiierten Evaluation der Umsetzung der eKFV (§ 15 Abs. 4 eKFV) wird Vorschläge für Änderungen ergeben. Dies erscheint sinnvoll und notwendig, da die Elektrokleinstfahrzeuge für die Verwaltung, Bürger aber auch den Verordnungsgeber Neuland sind. Im Rahmen der Evaluierung sollte auch die langfristige verkehrliche Wirkung der Elektrokleinstfahrzeuge untersucht werden, da dazu gegenwärtig noch keine Aussagen getroffen werden können. Das Ergebnis ist durchaus relevant für die Gemeinden, da diese dann besser darüber ent-

²¹² Vgl. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Empfehlungen, 2020, S. 5.

²¹³ Vgl. BASt, a. a. O., S. 25.

²¹⁴ Vgl. Deutscher Verkehrsgerichtstag, a. a. O., S. 5.

scheiden können, welchen Stellenwert E-Scooter in ihren Mobilitätsstrategien einnehmen sollen. Schließlich bleibt abzuwarten, welche gesetzlichen Änderungen auf den Weg gebracht werden und ob sich weitere E-Scooter-Verleihsysteme in den sächsischen Städten etablieren können.

Kernsätze

1. Als Elektrokleinstfahrzeuge gelten ausschließlich Fahrzeuge i. S. v. § 1 Abs. 1 eKfV mit Lenk- oder Haltestange, die nur als selbstbalancierende Fahrzeuge mit einem Sitz ausgestattet sein dürfen, namentlich E-Scooter und Segways.
2. E-Scooter können vor allem zur Überbrückung der „letzten Meile“ geeignet sein und insgesamt positive Effekte im Verkehr auslösen, jedoch nur dann, wenn die entsprechenden verkehrspolitischen Rahmenbedingungen geschaffen werden.
3. Der Rechtsrahmen zum Abstellen der E-Scooter muss hinsichtlich der Frage nach Gemeingebrauch oder Sondernutzung angepasst werden.
4. Den Gemeinden fehlt es gegenwärtig an einer rechtlichen Grundlage zur Regulierung des E-Scooter-Verleihs, weshalb sie auf freiwillige Kooperationsvereinbarungen mit Verleih Anbietern zurückgreifen.
5. Verkehrswidriges Verhalten der E-Scooter-Fahrenden ist häufig auf Unwissen zurückzuführen, weshalb eine verstärkte Aufklärung im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallprävention sowie der Nutzerinformation durch die Anbieter geboten ist.
6. Sachsen steht mit der elektrobetriebenen Mikromobilität mit E-Scootern noch am Anfang, lediglich in Dresden gibt es gegenwärtig E-Scooter-Verleihsysteme im öffentlichen Raum.

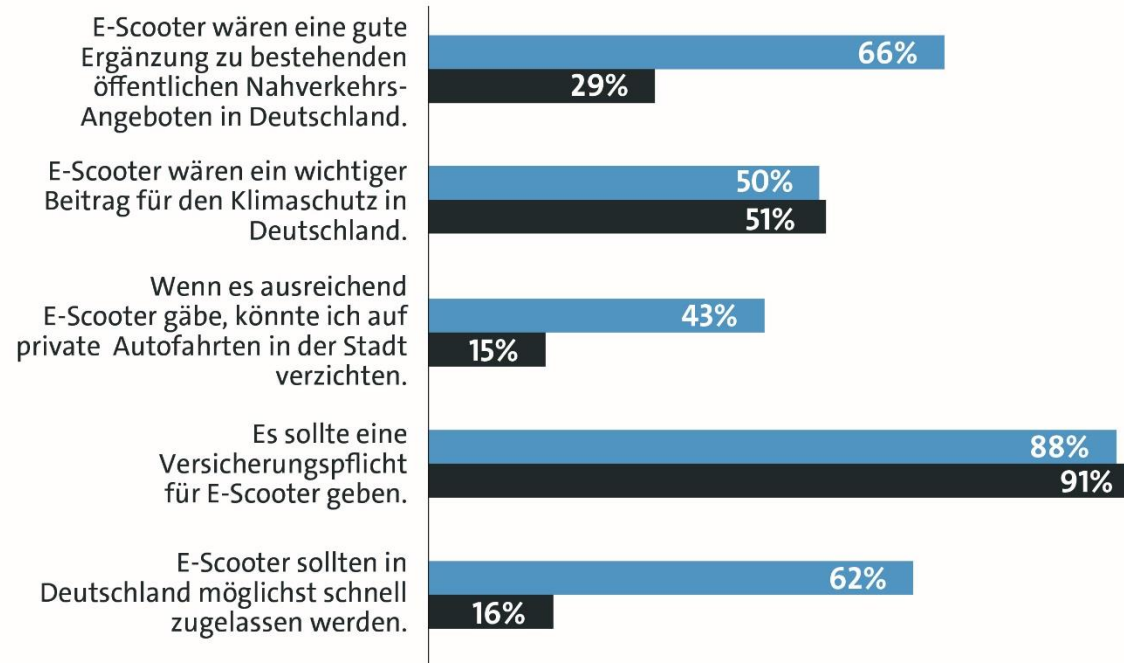
Anhang

Anhangsverzeichnis

Anhang 1: Umfrage Bitkom Research	VII
Anhang 2: Gegenüberstellung Lime und Tier	VIII
Anhang 3: E-Mail Ordnungsamt Dresden vom 27.02.2020	XI
Anhang 4: E-Mail Ordnungsamt Dresden vom 28.02.2020	XII
Anhang 5: E-Mail Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig vom 28.02.2020	XIII
Anhang 6: E-Mail Straßen- und Tiefbauamt Dresden vom 06.03.2020	XIV
Anhang 7: E-Mail Stadtplanungsamt Dresden vom 09.03.2020	XV
Anhang 8: E-Mail Tiefbauamt Chemnitz vom 10.03.2020	XVI
Anhang 9: E-Mail Stadtplanungsamt Dresden vom 12.03.2020	XVII

E-Scooter als Beitrag zum Klimaschutz

Was die Bundesbürger über Elektro-Roller denken*



■ 16 – 64 Jahre
■ 65 Jahre und älter

Basis: 1.004 Personen ab 16 Jahren in Deutschland | * Angaben "stimme voll und ganz zu" und "stimme eher zu"
Quelle: Bitkom Research

bitkom

Anhang 2: Gegenüberstellung Lime und Tier

Abbildung A2-1: Zustimmung Allgemeine Geschäftsbedingungen Lime (links) und Tier (rechts)


	NICHT JETZT
	
<h3>Nutzungsvereinbarung</h3> <p>Durch das Tippen auf „Ich stimme zu“ bestätige ich, dass ich mindestens 18 Jahre alt oder volljährig bin und dass ich die Benutzervereinbarung gelesen habe und dieser zustimme und dass ich die Datenschutzerklärung gelesen habe.</p>	<p>Ich bestätige, dass ich 18 Jahre oder älter bin <input type="checkbox"/></p> <p>Ich akzeptiere Allgemeine Geschäftsbedingungen <input type="checkbox"/></p> <p>Bitte überprüfe unsere Datenschutzerklärung um zu erfahren, wie wir deine persönlichen Daten verwenden</p> <p>Ich möchte über E-Mails, SMS und Push-Benachrichtigungen Marketing-Updates zu TIER-Produkten oder -Dienstleistungen erhalten, die auf meine Interessen zugeschnitten sind <input type="checkbox"/></p> <p>Gehe zu "Einstellungen", um diese Einwilligung zu widerrufen.</p> <p>Alle auswählen <input type="checkbox"/></p>
<p>ICH STIMME ZU</p>	<p>ZUSTIMMEN</p>

Abbildung A2-2: Kennzeichnung Parkverbotszonen Lime (links) und Tier (rechts)



DIE ZONEN ERKLÄRT

Kenne die verschiedenen Bereiche und finde heraus, wo du parken kannst.



Parkverbot

Sie können Ihre Fahrt in diesen Zonen nicht beenden

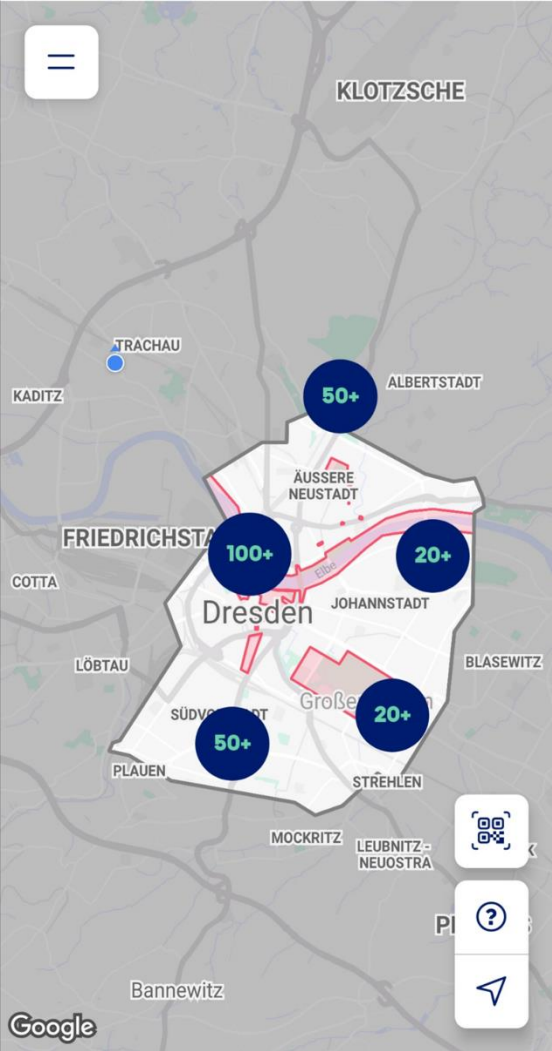
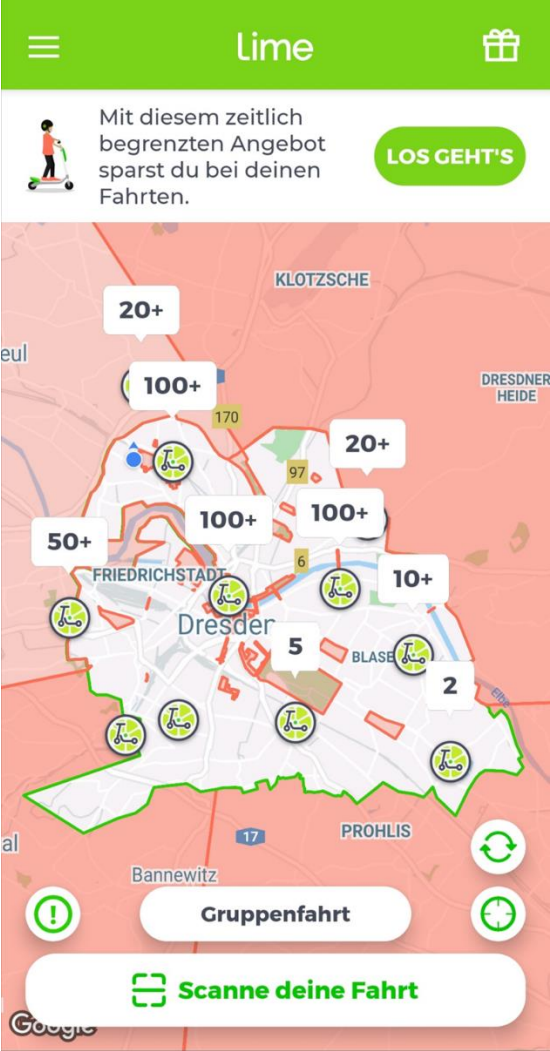


Reduzierte Geschwindigkeit

Dein Scooter fährt in diesem Bereich automatisch langsamer

OK

Abbildung A2-3: Geschäftsgebiete Dresden Lime (links) und Tier (rechts)



Anhang 3: E-Mail Ordnungsamt Dresden vom 27.02.2020

Frage:

Inwieweit ist das Ordnungsamt in Dresden für die Überwachung der Einhaltung der für Elektrokleinstfahrzeuge geltenden Vorschriften zuständig? Welche Befugnisse/Rechte hat das Ordnungsamt dabei? Welche Maßnahmen werden angewandt?

Antwort:

Sehr geehrte Frau Becker,

die Befugnisse des Ordnungsamtes ergeben sich aus dem Sächsischen Polizeibehördengesetz - in Kraft getreten am 01.01.2020. Nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 SächsPBG hat das Staatsministerium des Innern des Freistaates Sachsen durch Rechtsverordnung zu bestimmen, für welche polizeibehördlichen Aufgaben gemeindliche Vollzugsbedienstete bestellt werden können. Diese Rechtsverordnung wurde bisher jedoch nicht erlassen, so dass die vorhergehende "VO Wahrnehmung polizeiliche Vollzugsaufgaben" weiter gilt.

Zu diesen Aufgaben gehören u.a. nach § 1 Nr. 1 der VO Wahrnehmung polizeilicher Vollzugsaufgaben die Überwachung des ruhenden Straßenverkehrs und nach Nr. 8 der Vollzug von Vorschriften über Sondernutzungen an öffentlichen Straßen. Im Rahmen der übertragenen Aufgaben haben die Gemeindlichen Vollzugsbediensteten die Stellung von Polizeibediensteten im Sinne des Sächsischen Polizeivollzugsdienstgesetzes (vgl. § 9 SächsPBG).

Im Hinblick auf § 1 Nr. 8 VO Wahrnehmung polizeiliche Vollzugsaufgaben ist Folgendes anzumerken: Im deutschen Straßenrecht gibt es die grundlegende Unterscheidung zwischen Gemeingebrauch und der Sondernutzung des öffentlichen Straßenraumes. Nutzungen die dem Gemeingebrauch entsprechen, sind erlaubnisfrei und kostenlos. Sondernutzungen sind hingegen erlaubnis- und in aller Regel gebührenpflichtig. Nach Auffassung des Straßen- und Tiefbauamtes ist die Nutzung und das Abstellen der E-Roller keine Sondernutzung nach Sächsischem Straßengesetz, sodass sich für das Ordnungsamt nach § 1 Nr. 8 VO Wahrnehmung polizeilicher Vollzugsmaßnahmen keine ordnungsrechtlichen Möglichkeiten ergeben.

Hinsichtlich der Überwachung des ruhenden Straßenverkehrs sind die entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu betrachten: Aus § 11 Absatz 5 Ekv ist ein Hinweis auf die Gleichbehandlung von E-Roller und Fahrrädern beim Parken zu entnehmen. Danach dürfen E-Roller ebenso wie Fahrräder auf Gehwegen abgestellt werden. Begrenzungen ergeben sich nur aus der allgemeinen Regelung des § 1 StVO (gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr). Von einem eindeutigen Verstoß wird man hier deshalb nur dann ausgehen können, wenn Fußgängern, Rollstuhlfahrern oder Kinderwagen der Weg versperrt wird bzw. je nach Situation eine Mindestgehwegbreite unterschritten, ein abgesenkter Bordstein oder Blindenleitsysteme „zugeparkt“ werden. Grundsätzlich könnte dann eine Verwarnung wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit durch die Bediensteten des Ordnungsamtes verhängt werden.

Die Landeshauptstadt Dresden hat mit diversen Anbietern eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen, in der zahlreiche Festlegungen z.B. zu den Betriebsgebieten, zur Anzahl der ausgebrachten Elektrokleinstfahrzeuge, zu sog. "Roten Zonen" aber auch zur Beseitigung von Störungen durch falsch abgestellte Fahrzeuge getroffen wurden. Vorrangig werden daher auftretende Störungen durch Elektrokleinstfahrzeuge den betreffenden Firmen gemeldet und durch diese beseitigt.

Mit freundlichen Grüßen



SGL Führungs- und Einsatzzentrale

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Ordnung und Sicherheit | Ordnungsamt | Abt. Gemeindlicher Vollzugsdienst

Anhang 4: E-Mail Ordnungsamt Dresden vom 28.02.2020

Frage:

Wie viele Ordnungswidrigkeiten wurden wegen Verstoß gegen § 1 StVO aufgrund falschen Abstellens eines E-Scooters in der Stadt Dresden seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung festgestellt? Wie oft wurde dabei von der Verfolgung der Owi abgesehen, wie oft eine Verwarnung erteilt und wie oft wurde diese zusätzlich mit einem Verwarnungsgeld verbunden?

Ist es richtig, dass die Verwarnung sowohl vor Ort mündlich gegenüber demjenigen, der den E-Scooter falsch abgestellt hat, erteilt werden kann als auch gegenüber der entsprechenden Firma als Halter des Fahrzeuges, wenn der Verursacher nicht "erwischt" wird? Kann von der Firma die Herausgabe von Fahrerdaten gefordert werden, sodass die Verwarnung gegen den Verursacher gerichtet werden und von diesem das Verwarnungsgeld gefordert werden kann?

Antwort:

Sehr geehrte Frau Becker,

hinsichtlich Ihrer ersten Fragen muss ich Ihnen leider mitteilen, dass wir keine Statistik dazu führen. Eine Auskunft zu den erteilten Ordnungswidrigkeiten könnte Ihnen jedoch vielleicht die Bußgeldbehörde geben.

Natürlich kann eine Verwarnung mündlich vor Ort gegenüber dem Führer des E-Scooters erteilt werden. In aller Regel werden diese nicht mehr jedoch nicht mehr anwesend sein. Möglich ist auch die Verhängung einer Verwarnung wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit durch die Bediensteten des Ordnungsamtes. In diesem Fall würden die Verleihfirmen den Bußgeldbescheid erhalten, da gem. § 25a StVG bei Parkverstößen der Fahrzeughalter - hier die Verleihfirma – für die Kosten des Verfahrens haftet, wenn der verantwortliche Fahrzeugführer der den Verstoß begangen hat, nicht vor Ablauf der Verfolgungsverjährung ermittelt werden kann oder es einen unangemessenen Aufwand erfordern würde, den Fahrzeugführer zu finden.

Durch Vandalismus verursachte Behinderungen durch E-Roller können in aller Regel durch Information oder nötigenfalls durch Anordnung an den/ die Halter der Fahrzeuge zeitnah beseitigt werden. In Dresden wird dazu auf die bereits erwähnten entsprechenden Kooperationsvereinbarungen mit den Verleihfirmen zurückgegriffen.

Mit freundlichen Grüßen



SGL Führungs- und Einsatzzentrale

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Ordnung und Sicherheit | Ordnungsamt | Abt. Gemeindlicher Vollzugsdienst

Anhang 5: E-Mail Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig vom 28.02.2020

Frage:

Gibt es in der Stadt Leipzig bereits E-Scooter-Verleihsysteme im öffentlichen Raum? Wenn dies nicht der Fall ist, ist die Aufnahme solcher Verleihsysteme in den städtischen Verkehr in Planung? Liegen Interessenbekundungen von Verleihfirmen vor oder finden bereits Verhandlungen statt?

Antwort:

Sehr geehrte Frau Becker,

gern unterstützen wir Sie bei Ihrer Bachelorarbeit und möchten Ihnen folgenden Sachstand zum Thema E-Scooter in Leipzig mitteilen.

Verleihsysteme von E-Scootern im Sinne von E-Tretrollern gibt es bisher in Leipzig noch nicht. Die Stadt Leipzig vertritt ein Mobilitätskonzept, wonach alle Verkehrsmittel, die den ÖPNV ergänzen, an festen Mobilitätsstationen konzentriert werden. In dieses Konzept sollen auch die E-Scooter als neue Verkehrsart eingebunden werden. Privat genutzte E-Scooter bilden im Stadtbild nach wie vor eine Ausnahme.

Der gewerbliche Verleih von E-Scootern soll in Leipzig stationsbasiert über die Mobilitätsstationen erfolgen, die von den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) GmbH betrieben werden. Im öffentlichen Raum wird es daher kein stationsungebundenes Verleihen geben. Die Nutzer müssen die E-Scooter nach Beendigung des Leihvorgangs wieder an den entsprechenden Stationen abstellen. Die Verleihfirmen haben konkrete Anforderungen für die Abwicklung des Betriebs zu erfüllen. Insbesondere müssen sie gewährleisten, dass die E-Scooter ordnungsgemäß an den Stationen abgestellt werden, im anderen Falle sind die E-Scooter innerhalb von 24 Stunden aus dem öffentlichen Verkehrsraum durch den Anbieter zu beseitigen. Zunächst werden die bestehenden 29 Mobilitätsstationen auf Erweiterungsmöglichkeit für die Bereitstellung der E-Scooter geprüft. Zu einem späteren Zeitpunkt ist geplant, im Stadtgebiet noch weitere reine E-Scooterstationen in Verknüpfung mit ÖPNV-Haltestellen einzurichten.

Drei Verleihfirmen haben derzeit ihre Interessenbekundung aufrechterhalten. Nach Einreichung konkreter Betriebskonzepte und deren Bewertung erfolgen die Verhandlungen mit den Anbietern und danach die Auswahl und Vergabe der vorhandenen E-Scooter-Stellplätze. Insoweit ist noch offen, ob alle 3 Anbieter ihren Geschäftsbetrieb aufnehmen. Der Betrieb erfolgt als Pilotprojekt zunächst befristet auf 2 Jahre.

Parallel dazu steht die Stadt in Gesprächen mit einem Verleihanbieter von E-Scootern im Sinne von E-Mopeds.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Abteilungsleiter

Stadt Leipzig, Der Oberbürgermeister
Verkehrs- und Tiefbauamt
Abteilung Generelle Planung

Anhang 6: E-Mail Straßen- und Tiefbauamt Dresden vom 06.03.2020

Frage:

Es ist fraglich, ob die Bereitstellung der E-Scooter durch Verleihfirmen als Gemeingebrauch oder Sondernutzung einzustufen ist. Die Rechtslage dazu ist unklar und auch in der Literatur wird die Einordnung vor dem Hintergrund bestehender Rechtsprechung kontrovers diskutiert.

Ich habe bereits erfahren, dass die Nutzung und das Abstellen der E-Scooter nach Auffassung des Straßen- und Tiefbauamtes der Stadt Dresden keine Sondernutzung nach Sächsischem Straßengesetz ist. Dagegen war es für mich denkbar, dass man das Abstellen der E-Scooter unter § 3 Nr. 11 der Sondernutzungssatzung (Abstellen von Fahrzeugen zum Zwecke der Vermietung) fassen könnte. Mich würde interessieren, welche konkreten Gründe die Stadt Dresden für die Einstufung des E-Scooter-Verleihs als Gemeingebrauch anführt?

Antwort:

Sehr geehrte Frau Becker,

unter Gemeingebrauch wird nach § 14 Abs. 1 SächsStrG die Benutzung der öffentlichen Straße im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften verstanden. Die Benutzung über den Gemeingebrauch hinaus ist Sondernutzung (§ 18 Abs. 1 SächsStrG). Rechtsgrundlage für die Sondernutzungssatzung ist § 18 Abs. 1 SächsStrG. Somit kann nur das, was nach § 18 Abs. 1 SächsStrG als Sondernutzung zu qualifizieren ist, Sondernutzung sein.

Am Beispiel des Abstellens von Fahrzeugen einer Vermietungsfirma auf der öffentlichen Straße zum Zwecke der Vermietung hat sich die Rechtsprechung positioniert und diese Handlung nicht der Sondernutzung zugeordnet. Etwas anderes kann - ähnlich wie beim Fahrradverleihsystem - auch nicht für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Rahmen des free-floating-Systems gelten (herrschende Meinung).

Sondernutzungen sind nicht gemeinverträglich. Die Rechtsprechung hat sich noch nicht dazu positioniert, ab wie vielen Elektrokleinstfahrzeugen nicht mehr von einer Gemeinverträglichkeit auszugehen ist. In der Regel werden in Dresden vier Fahrzeuge an einer Stelle ausgebracht, was noch gemeinverträglich sein dürfte. Eine "Reservierung" des öffentlichen Straßenraumes im Wege der Sondernutzung ist derzeit nicht gewünscht. Die Anbieter haben keinen Anspruch, dass der Straßenraum für Elektrokleinstfahrzeuge zur Verfügung steht. Für das Parken gelten die Regeln nach der StVO für Fahrräder.

Informationen zur Frage der Sondernutzung können Sie auch in der NJW 50/2019 Seite 3614 ff. erhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Leiterin Stabsstelle Recht

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften | Straßen- und Tiefbauamt | Stabsstelle Recht

Anhang 7: E-Mail Stadtplanungsamt Dresden vom 09.03.2020

Frage:

Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere E-Scooter und damit verbundene Verleihsysteme, bieten als neues Mobilitätsangebot in der Mikromobilität ein großes Potential für eine nachhaltige Verkehrsgestaltung in den Städten. Die Stadt Dresden beschäftigt sich zunehmend mit der Einrichtung von intermodalen Mobilitätspunkten. Ein ähnliches Konzept verfolgt auch die Stadt Leipzig, wonach alle den ÖPNV ergänzenden Verkehrsmittel an Mobilitätsstationen geknüpft werden sollen, so auch die E-Scooter. Mich würde nun interessieren, ob perspektivisch auch in der Stadt Dresden eine solche Anknüpfung der E-Scooter-Verleihsysteme, welche ja bisher stationsunabhängig betrieben werden, an die Mobilitätspunkte denkbar bzw. geplant ist?

Antwort:

Hallo Frau Becker,

vielen Dank für Ihre Anfrage. Sie interessiert, "ob perspektivisch auch in der Stadt Dresden eine solche Anknüpfung der E-Scooter-Verleihsysteme, welche ja bisher stationsunabhängig betrieben werden, an die Mobilitätspunkte denkbar bzw. geplant ist?"

E-Scooter-Verleihsysteme in Dresden sind bisher freefloating Systeme. Derzeit ist kein stationsbasierter Betrieb an Mobilitätspunkten geplant. Sollten jedoch weitere Anbieter auf den lokalen Markt kommen und die Elektrokleinstfahrzeugflotten sich erweitern bzw. ausweiten, sind Regelungen zum Abstellen der Fahrzeuge in besonders dichten Stadträumen denkbar.

Ich hoffe, diese Antwort hilft Ihnen bei Ihrer Bachelorarbeit weiter.

Viele Grüße

[Redacted Signature]

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted Signature]

SB Verkehrsentwicklung

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften | Stadtplanungsamt | Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Anhang 8: E-Mail Tiefbauamt Chemnitz vom 10.03.2020

Frage:

Gibt es in der Stadt Chemnitz bereits E-Scooter-Verleihsysteme im öffentlichen Raum? Wenn dies nicht der Fall ist, ist die Aufnahme solcher Verleihsysteme in den städtischen Verkehr in Planung? Liegen Interessenbekundungen von Verleihfirmen vor oder finden bereits Verhandlungen statt? Wann ist mit einer eventuellen Aufnahme des Geschäftsbetriebs zu rechnen?

Antwort:

Sehr geehrte Frau Becker,

ich komme zurück auf Ihre E-Mail vom 10.03.2020 in o.g. Angelegenheit.

In Chemnitz sind bislang keine öffentlichen E-Scooter-Verleihsysteme etabliert. Auch sind wir bislang nicht von derartigen Anbietern angesprochen wurden. Insofern können wir Ihnen auch keine Informationen zu etwaigen Angeboten, Betriebsaufnahmen und dergleichen benennen.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag



Stadt Chemnitz
Tiefbauamt
Leiter Abteilung Verkehrsplanung

Anhang 9: E-Mail Stadtplanungsamt Dresden vom 12.03.2020

Frage:

Wie auf der Internetseite zu entnehmen ist, wurde unter anderem eine Kooperationsvereinbarung mit VOI Technology GmbH abgeschlossen. Meine Beobachtungen haben jedoch ergeben, dass ich keinerlei Fahrzeuge der Verleihfirma im Stadtgebiet vorgefunden habe. Liegen Ihnen diesbezüglich Informationen vor, ob der Geschäftsbetrieb noch gar nicht aufgenommen bzw. schon wieder eingestellt wurde? Oder ist die Fahrzeugflotte so klein, dass die Fahrzeuge schwer aufzufinden sind?

Antwort:

Sehr geehrte Frau Becker,

tatsächlich sind gegenwärtig nur die Ihnen bekannten zwei Anbieter in Dresden auf dem Markt.

Wann sich ein weiteres, z.B. das erwähnte, entschließt, seine Tätigkeit aufzunehmen, ist uns nicht bekannt.

Mit freundlichen Grüßen



Abt.-Ltr. Verkehrsentwicklungsplanung

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften | Stadtplanungsamt | Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Literaturverzeichnis

Kommentare

- Burmann, Michael; Heß, Rainer; Hühnemann, Katrin; Jahnke, Jürgen: *Straßenverkehrsrecht*. Kommentar, 26., neu bearbeitete Auflage, München, C. H. Beck-Verlag 2020
- Burmann, Michael; Heß, Rainer; Jahnke, Jürgen; Janker, Helmut: *Straßenverkehrsrecht*. Kommentar, 23., neu bearbeitete und erweiterte Auflage, München, C. H. Beck-Verlag 2014
- Hentschel, Peter; König, Peter; Dauer, Peter: *Straßenverkehrsrecht*. Kommentar, 45. Auflage, München, C. H. Beck-Verlag 2019
- Ramsauer, Ulrich; Kopp, Ferdinand; Tegethoff, Carsten; Wysk, Peter: *Verwaltungsverfahrensgesetz*. Kommentar, 20., vollständig überarbeitete Auflage, München, C. H. Beck-Verlag 2019

Zeitschriften

- Achter, Martin: Mikromobilität – Verlängerte Reichweite. *kfz-betrieb*, Heft 47, 2018 (S. 18-19)
- Heßling, Manfred: Kurzdarstellung Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. *Verkehrsdienst*. 07/2019 (S. 189-194)
- Huppertz, Bernd: Elektrokleinstfahrzeuge und Radwegbenutzungspflicht. *Verkehrsdienst*. 10/2019 (S. 270-272)
- Huppertz, Bernd: Klassifizierung Elektro-Tretroller. *Verkehrsdienst* 07/2018 (S. 189-192)
- Johannisbauer, Christoph: E-Scooter in deutschen Großstädten – Erlaubnispflichtige Sondernutzung oder bloßer Gemeingebrauch? *Neue Juristische Wochenschrift*. Heft 50, 2019 (S. 3614-3617)
- Kettler, Dietmar: Das Abschleppen von Fahrrädern. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*. Heft 5, 2003 (S. 209-216)
- Koehl, Felix: Erste Praxiserfahrungen mit der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. *Straßenverkehrsrecht*. Heft 1, 2020 (S. 12-13)
- Koschmieder, Norman; Huß, Fabian: E-Scooter – Regulatorische Herausforderung für die Kommunen?! *Die Öffentliche Verwaltung*. Heft 3, 2020 (S. 81-90)
- Marnitz, Siegfried: Die Gestaltung des öffentlich-rechtlichen Vertrags. *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*. Heft 20, 2018 (S. 1513-1520)
- Schäler, Marco: Einführung einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) – Erläuterung und Kommentierung des Regelungsinhaltes. *Polizeispiegel*. 53. Jahrgang, Juli/August 2019 (S. 20-24)
- Schoch, Friedrich: Sondernutzung öffentlicher Straßen. *Juristische Ausbildung*. Heft 9, 2013 (S. 911-924)
- Stollenwerk, Detlef: Rechtsfragen zum ruhenden Straßenverkehr. *Deutsches Autorecht*. Heft 1, 2011 (S. 51-54)
- Weller, Andreas: Mehr betrunkene E-Roller-Fahrer. *Sächsische Zeitung*. 13.12.2019

Lehrbücher

- Huppertz, Bernd: *Halten Parken Abschleppen. Praxishandbuch mit Rechtsprechungsübersicht sowie Verwarnungs- und Bußgeldtabellen*. 3. Auflage, Stuttgart, Richard Boorberg Verlag 2004
- Kodal, Kurt et al.: *Straßenrecht: Systematische Darstellung des Rechts der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze in der Bundesrepublik Deutschland*. 6., überarbeitete Auflage, München, C. H. Beck-Verlag 1999
- Sauthoff, Michael: *Öffentliche Straßen: Straßenrecht – Straßenverkehrsrecht – Verkehrssicherungspflichten*. 2., völlig überarbeitete Auflage, München, C. H. Beck-Verlag 2010
- Schleer, Manfred: *Kommunalpolitik in Sachsen. Bürger, Politiker und Verwaltungen in Gemeinden, Städten und Landkreisen*. hrsg. von der Sächsischen Landeszentrale für politische Bildung, Dresden 2003
- Schmitt, Christoph; Ulmer, Detlef: *Wirtschaftsverträge rechtssicher gestalten*. Heidelberg, Springer-Verlag 2010
- Weber, Klaus (Hrsg.): *Creifelds Rechtswörterbuch*. 23., neu bearbeitete Auflage, München, C. H. Beck-Verlag 2019

Internetquellen

- ACE Auto Club Europa: Daten und Fakten – Fahrradverleih-Systeme. Stuttgart 2014, verfügbar unter: https://www.ace.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Dokumente/Presse/Dokumente/Studie_Fahrradleihsysteme_2014.pdf [Zugriff am 13.03.2020]
- Agora Verkehrswende (Hrsg.): E-Tretroller im Stadtverkehr – Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Verleihsystemen. Berlin 2019, verfügbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/E-Tretroller_im_Stadtverkehr/Agora-Verkehrswende_e-Tretroller_im_Stadtverkehr_WEB.pdf [Zugriff am 01.02.2020]
- Baumann, Daniel: Tier-Gründer. Alles easy im E-Tretroller-Sturm. Frankfurter Rundschau, aktualisiert am 20.10.2019, verfügbar unter: https://www-fr-de.cdn.ampproject.org/v/s/www.fr.de/wirtschaft/frankfurt-elektroroller-kritik-start-up-gruender-nimmt-stellung-13131307.amp.html?usqp=mq331AQCKAE%3D&_js_v=0.1#referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com&_tf=Von%20%251%24s&_share=https%3A%2F%2Fwww.fr.de%2Fzukunft%2Fprojekte%2Fverkehr%2Ffrankfurt-elektroroller-kritik-start-up-gruender-nimmt-stellung-13131307.html [Zugriff am 02.02.2020]
- Becker, Benedikt et al.: So hart wird der Kampf um Deutschlands Straßen. WirtschaftsWoche online. 10.05.2019, verfügbar unter: https://www.wiso-net.de/document/WWON__71064274bdef6309f392a75d52571c6ffaaf6090 [Zugriff am 21.03.2020]
- Bird Rides: Bird marks one year anniversary with 10 millionth environmentally-friendly ride. 20.09.2018, verfügbar unter: <https://www.bird.co/press/bird-marks-one-year-anniversary-with-10-millionth-environmentally-friendly-ride/> [Zugriff am 13.03.2020]
- Bitkom e. V.: E-Scooter sollen beim Klimaschutz helfen. Berlin 06.05.2019, verfügbar unter: <https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/E-Scooter-sollen-beim-Klimaschutz-helfen> [Zugriff am 20.03.2020]

- BMVI: Referentenentwurf – Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Stand 21.09.2018, verfügbar unter:
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/entwurf-verordnung-teilnahme-elektrokleinstfahrzeuge-strassenverkehr.pdf?__blob=publicationFile [Zugriff am 01.02.2020]
- Bundesregierung: Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode. Berlin 12.03.2018, verfügbar unter:
<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1> [Zugriff am 01.02.2020]
- Carson, Biz: Scooter startup Bird raises \$275 Million in new funding round. Forbes Media, 03.10.2019, verfügbar unter:
<https://www.forbes.com/sites/bizcarson/2019/10/03/bird-raises-275-million-series-d-funding/> [Zugriff am 14.03.2020]
- Der Tagesspiegel: Wer mit E-Scootern fährt und was das den Städten bringt. 12.11.2019, verfügbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/umfrage-zu-elektrorollern-wer-mit-e-scootern-faehrt-und-was-das-den-staedten-bringt/25217982.html> [Zugriff am 21.03.2020]
- Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.: E-Roller versus Fußgänger? Erste Bilanz der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. 17.10.2019, verfügbar unter:
<https://verbaende.com/news.php/E-Roller-versus-Fussgaenger-Erste-Bilanz-der-Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung?m=131338> [Zugriff am 19.03.2020]
- Deutscher Städtetag et al.: Nahmobilität gemeinsam stärken – Memorandum of Understanding zwischen Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund und Anbietern von E-Tretroller-Verleihsystemen. 26.08.2019, verfügbar unter:
http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/2019/mou_e-tretroller_dst_dstgb_final.pdf [Zugriff am 17.03.2020]
- Deutscher Verkehrsgerichtstag: Empfehlungen für den 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag. 29. bis 31.01.2020. verfügbar unter: https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/VGT_58_Empfehlung.pdf [Zugriff am 23.03.2020]
- Dresdner Neueste Nachrichten: Bald kommt mit Voi der nächste E-Scooter-Verleiher nach Dresden. 08.08.2019 verfügbar unter: <https://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Bald-kommt-mit-Voi-der-naechste-E-Scooter-Verleiher-nach-Dresden> [Zugriff am 04.02.2020].
- Eickhoff, Norbert: Freiwillige Selbstverpflichtungen aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht. Diskussionsbeitrag Nr. 61, Universität Potsdam 2003, verfügbar unter:
<https://publishup.uni-potsdam.de/opus4-ubp/frontdoor/deliver/index/docId/1274/file/vwd61.pdf> [Zugriff am 17.03.2020]
- Frankfurter Allgemeine Zeitung: Städte planen Sperrzonen für E-Tretroller. 15.08.2019, verfügbar unter: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/e-roller-staedte-planen-sperrzonen-und-obergrenze-16334446.html> [Zugriff am 18.03.2020]
- Freie Presse: E-Scooter – In Sachsen kommt was ins Rollen. 26.07.2019, verfügbar unter:
<https://www.freiepresse.de/ratgeber/auto/e-scooter-in-sachsen-kommt-was-ins-rollen-artikel10573409> [Zugriff am 01.02.2020]

- Heise online: E-Tretroller – Bird übernimmt deutschen Rivalen Circ. 28.01.2020, verfügbar unter: <https://www.heise.de/newsticker/meldung/E-Tretroller-Bird-uebernimmt-deutschen-Rivalen-Circ-4646759.html> [Zugriff am 14.03.2020]
- Heise online: Lime gibt Bußgelder für wildparkende E-Scooter künftig an Nutzer weiter. 21.11.2019, verfügbar unter: <https://www.heise.de/newsticker/meldung/Lime-gibt-Bussgelder-fuer-wildparkende-E-Scooter-kuenftig-an-Nutzer-weiter-4594165.html> [Zugriff am 15.03.2020]
- Hofmann, Uwe: Bald kommt mit Voi der nächste E-Scooter-Verleiher nach Dresden. 08.08.2019, verfügbar unter: <https://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Bald-kommt-mit-Voi-der-naechste-E-Scooter-Verleiher-nach-Dresden> [Zugriff am 04.02.2020]
- Landeshauptstadt Dresden: Dresdner Amtsblatt vom 17. Dezember 2009. Nr. 51-52, verfügbar unter: <https://www.dresden.de/media/pdf/amtsblatt/ddamt-2009-kw51-52.pdf> [Zugriff am 29.03.2020]
- Landeshauptstadt Dresden: Eckpunkte der Kooperationsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Dresden und LimeBike Germany GmbH. 2019, verfügbar unter: https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/E-Scooter_Lime_Eckpunkte_Koop._signed.pdf [Zugriff am 03.02.2020]
- Landeshauptstadt Dresden: Eckpunkte der Kooperationsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Dresden und VOI. 2019, verfügbar unter: https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/E-Scooter_Voi_Eckpunkte_Koop._signed.pdf [Zugriff am 03.02.2020]
- Landeshauptstadt Dresden: E-Scooter. 10.02.2020, verfügbar unter: <https://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/rad-fuss/040-E-Scooter.php> [Zugriff am 14.02.2020]
- Landeshauptstadt Dresden: Hoch die Tassen? Gemeinsame Aktion von Stadt und Polizeidirektion zu Alkohol im Straßenverkehr. 29.11.2019, verfügbar unter: https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/2019/11/pm_090.php [Zugriff am 23.03.2020]
- Leipziger Volkszeitung: Keine Zusatzkontrollen für E-Tretroller geplant. 12.06.2019, verfügbar unter: <https://www.lvz.de/Mehr/Auto-Verkehr/Aktuelles/Keine-Zusatzkontrollen-fuer-E-Tretroller-geplant> [Zugriff am 23.03.2020]
- Lexico: Definition of geofencing in English. verfügbar unter: <https://www.lexico.com/en/definition/geofencing> [Zugriff am 06.02.2020]
- Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): STEP 25 Fachkonzept Mobilität Wien. Wien 2015, verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf> [Zugriff am 14.03.2020]
- Nößler, Robert: Leipzig tritt beim Thema E-Scooter auf die Bremse. Leipziger Volkszeitung. 25.09.2019, verfügbar unter: <https://www.lvz.de/Leipzig/Lokales/Leipzig-tritt-beim-Thema-E-Scooter-auf-die-Bremse> [Zugriff am 17.02.2020]
- Nürnberger, Dieter: Geplante Regeln für Elektrokleinstfahrzeuge. Deutschlandfunk, 20.02.2019, verfügbar unter: https://www.deutschlandfunk.de/mobilitaet-geplante-regeln-fuer-elektrokleinstfahrzeuge.697.de.html?dram:article_id=441555 [Zugriff am 16.03.2020]
- Olbrich, Hendrik: Der E-Scooter im Straßenverkehr – ein rechtlicher Überblick. aktualisiert am 25.09.2019, verfügbar unter: https://www.anwalt.de/rechtstipps/der-e-scooter-im-strassenverkehr-ein-rechtlicher-ueberblick_159056.html [Zugriff am 17.03.2020]

- Polizeipräsidium Dortmund: Verkehrsbericht 2019. Stand 25.02.2020, verfügbar unter: https://dortmund.polizei.nrw/sites/default/files/2020-02/Verkehrsbericht%202019_0.pdf [Zugriff am 21.03.2020]
- Presse- und Informationsamt der Bundesregierung: Grünes Licht für E-Scooter. 22.05.2019, verfügbar unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/gruenes-licht-fuer-e-scooter-1613600> [Zugriff am 01.02.2020]
- Rentsch, Andreas: Verleih von E-Scootern startet in Sachsen. Freie Presse, 24.07.2019, verfügbar unter: <https://www.freiepresse.de/nachrichten/wirtschaft/wirtschaft-regional/verleih-von-e-tretrollern-startet-in-sachsen-artikel10571544> [Zugriff am 01.02.2020]
- Santa Monica Daily Press: Bird scooters flying around town. 26.09.2017, verfügbar unter: <https://www.smdp.com/bird-scooters-flying-around-town/162647> [Zugriff am 13.03.2020]
- Siemer, Pia: Internationale Verleiher wollen E-Scooter nach Leipzig bringen. Leipziger Volkszeitung. 20.06.2019, verfügbar unter: <https://www.lvz.de/Leipzig/Lokales/Internationale-Verleiher-wollen-E-Scooter-nach-Leipzig-bringen> [Zugriff am 17.02.2020]
- SMI: Kleine Anfrage des Abgeordneten Enrico Stange. Drs.-Nr. 6/10675, verfügbar unter: <https://s3.kleine-anfragen.de/ka-prod/sn/6/10675.pdf> [Zugriff am 29.03.2020]
- Spiegel online Mobilität: Mit Parkverboten gegen das Scooter-Chaos. 15.08.2019, verfügbar unter: <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/e-scooter-mit-gehwegverboten-und-roten-zonen-gegen-das-chaos-a-1281999.html> [Zugriff am 03.02.2020]
- Spiegel online Wirtschaft: Lime-Chef bemängelt deutsche Infrastruktur für E-Scooter. 11.10.2019, verfügbar unter: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/e-scooter-lime-chef-fordert-bessere-infrastruktur-in-deutschen-staedten-a-1291000.html> [Zugriff am 13.03.2020]
- Stadt Leipzig: E-Scooter in Leipzig. verfügbar unter: <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/e-scooter/> [Zugriff am 17.02.2020]
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: Bevölkerung des Freistaates Sachsen am 30. November 2019 nach Kreisfreien Städten und Landkreisen sowie Geschlecht. verfügbar unter: https://www.statistik.sachsen.de/download/010_GB-Bev/Bev_Z_Kreis_akt.pdf [Zugriff am 24.03.2020]
- Suchanek, Andreas; Lin-Hi, Nick; Günther, Edeltraud in Gabler Wirtschaftslexikon: Selbstverpflichtungen, Ausführliche Definition im Online-Lexikon. Springer Fachmedien GmbH 2018, verfügbar unter: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/selbstverpflichtungen-46564/version-269842> [Zugriff am 17.03.2020]
- Tagesschau: Verbände warnen vor E-Scooter-Chaos. 12.07.2019, verfügbar unter: <https://www.tagesschau.de/inland/e-scooter-111.html> [Zugriff am 25.03.2020]
- Tappert, Andreas: Bald fahren die E-Scooter in Leipzig – aber wer wird die Raser kontrollieren? Leipziger Volkszeitung. 26.04.2020, verfügbar unter: <https://www.lvz.de/Leipzig/Lokales/Bald-fahren-die-Tretroller-in-Leipzig-aber-wer-wird-die-Raser-kontrollieren> [Zugriff am 21.03.2020]
- Umweltbundesamt: E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende. 02.09.2019, verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/e-scooter-momentan-kein-beitrag-zur-verkehrswende#aktuelles-fazit-des-uba> [Zugriff am 23.03.2020]

Sonstige Quellen

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Untersuchung zu Elektrokleinstfahrzeugen. Bericht zum Forschungsprojekt F1100.5115001. Heft F 125, Bergisch-Gladbach, Schönmann-Verlag 2018

Bundesrat: Drucksache 158/19 (Beschluss). 17.05.2019

Bundesrat: Drucksache 158/19. 04.04.2019

Bundesrat: Drucksache 591/1/19. 04.02.2020

Bundesrat: Plenarprotokoll 985. Stenografischer Bericht 985. Sitzung, 14.02.2020

Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste: Sachstand - Beispiele für Freiwillige Selbstverpflichtungen der Wirtschaft. Az. WD 5 – 3000 – 079/16, 2016

Deutscher Bundestag: Ausschussdrucksache 19(15)218-G. Stellungnahme zur 43. Sitzung. 2019

Deutscher Bundestag: Drucksache 19/2620, Kleine Anfrage. 08.06.2018

Rechtsprechungsverzeichnis

Bundesverfassungsgericht, Urteil vom 10.12.1975 (Az. 1 BvR, 118/71), NJW 1976, 559

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 03.06.1982 (Az. 7 C 73/79), NJW 1982, 2332

Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Urteil vom 13.11.1985 (Az. 12 L 1856/93), juris

Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Beschluss vom 03.09.1997 (Az. 12 M 3916/97), juris

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 28.5.1998 (Az. 3 C 11/97), juris

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 29.01.2004 (Az. 3 C 29/03), juris

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 19. Juni 2009 (Az. 2 Bs 82/09),
juris

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht, Urteil vom 19.01.2012 (Az. 4 Bf 269/10), juris

Rechtsquellenverzeichnis

Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechts-
sammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zu-
letzt durch § 9 des Gesetzes vom 24. Juli 2019 (GVBl. S. 408) geändert
worden ist

Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007
(BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. März
2020 (BGBl. I S. 433) geändert worden ist

Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Arti-
kel 4 der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) geändert worden
ist

Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230)

Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756)

Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch
Artikel 1 der Verordnung vom 23. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2937) geän-
dert worden ist

Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt
durch Artikel 7a der Verordnung vom 2. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1416)
geändert worden ist

Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Feb-
ruar 1987 (BGBl. I S. 602), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 9.
Dezember 2019 (BGBl. I S. 2146) geändert worden ist

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III,
Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zu-
letzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. November 2019 (BGBl. I S.
1546) geändert worden ist

Niedersächsisches Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom
24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz
vom 20. Juni 2018 (Nds. GVBl. S. 112)

- Ordnungswidrigkeiten-Zuständigkeitsverordnung vom 16. Juni 2014 (SächsGVBl. S. 342), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Oktober 2015 (SächsGVBl. S. 627) geändert worden ist
- Sächsisches Polizeibehördengesetz vom 11. Mai 2019 (SächsGVBl. S. 358, 389)
- Sächsisches Straßengesetz vom 21. Januar 1993 (SächsGVBl. S. 93), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. August 2019 (SächsGVBl. S. 762; 2020 S. 29) geändert worden ist
- Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz vom 3. Mai 2019 (SächsGVBl. S. 317)
- Satzung der Stadt Leipzig über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen (Sondernutzungssatzung), Beschluss Nr. VI-DS-01213-NF-002 der Ratsversammlung vom 16.09.2015 (veröffentlicht im Leipziger Amts-Blatt Nr. 18 vom 03.10.2015); Geändert mit Beschluss Nr. VI-DS-01213-NF-03 der Ratsversammlung vom 25.04.2018 (veröffentlicht im Leipziger Amtsblatt Nr. 9 vom 05.05.2018)
- Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2008) geändert worden ist
- Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4a der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) geändert worden ist
- Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist
- Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen
- Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Wahrnehmung polizeilicher Vollzugsaufgaben durch gemeindliche Vollzugsbedienstete vom 19. September 1991 (SächsGVBl. S. 355), die durch die Verordnung vom 23. August 2001 (SächsGVBl. S. 577) geändert worden ist
- Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr und zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 16. Juli 2009 (BGBl. I S. 2097), aufgehoben durch Artikel 5 V. v. 06.06.2019 (BGBl. I S. 756)
- Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 25 des Gesetzes vom 21. Juni 2019 (BGBl. I S. 846) geändert worden ist

Eidesstattliche Versicherung

Ich versichere hiermit an Eides Statt, dass ich die vorgelegte Bachelorarbeit selbstständig verfasst, nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie alle Stellen der Arbeit, die wörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen übernommen wurden, als solche kenntlich gemacht habe und die Bachelorarbeit in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegt worden ist.

Die gedruckte und digitalisierte Version der Bachelorarbeit sind identisch.

Meißen, 30.03.2020

Unterschrift