

Vorlage Nr. 26/0101

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Verkehr

| Vorlage für den | Berichterstatter:in | Zuständigkeit | Sitzung am | Punkt |
|---|--|---------------|------------|-------|
| Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen | Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer | Kenntnisnahme | 05.03.2026 | 15 |

öffentliche Sitzung

Betrifft:

**Umstellung der Verleihsysteme für E-Scooter auf ein stationsbasiertes Modell
hier: Auftrag zur konzeptionellen Begutachtung**

Begründung:

In der Stadt Gladbeck ist seit April 2025 ein E-Scooter Anbieter aktiv. Diese Wiederaufnahme des Betriebs unterstreicht die anhaltende Relevanz von E-Mikromobilität als Ergänzung des Verkehrssystems, wirft jedoch zugleich Fragen nach der langfristig geeigneten Organisationsform auf. Insbesondere vor dem Hintergrund der internationalen Erfahrungen, die zeigen, dass E-Scooter zwar eine dynamische Lösung für das „First and Last Mile“-Problem bieten können, jedoch in einem sich wandelnden rechtlichen und planerischen Umfeld agieren müssen, bedarf es einer klaren strategischen Ausrichtung. Diese Vorlage stellt die gegenwärtige Situation dar und begründet, warum eine Überprüfung eines Wechsel vom aktuellen Free-Floating-System zu einem stationsbasierten Betrieb mittels konzeptioneller Betrachtung notwendig ist, um die städtische Verkehrsplanung nachhaltig zu steuern und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu sichern.

Bestandssituation

Die Stadt Gladbeck organisiert zurzeit den Betrieb des E-Scooter-Systems über eine Sondernutzungserlaubnis und einen Nebenvertrag. Der Nebenvertrag umfasst unter anderem die Regelung mit Sperrzonen und Abstellorten. Dieses Vorgehen wurde zuletzt im Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität 2024 (Vorlagennummer 24/0532) vorgestellt und seitdem geringfügig aufgrund von Beschwerden angepasst. Diese vertragliche Grundlage ermöglicht der Kommune zwar eine gewisse Regulierung, jedoch bleibt die Steuerungsmöglichkeit im Hinblick auf die stadtplanerische Integration und die Vermeidung von Konflikten im öffentlichen Raum begrenzt.

| Mitzeichnungen | | | | |
|-----------------------|---------------------------------------|---------------------------------|-----------------|-----------------|
| Bürgermeisterin: | Erster Beigeordneter/ Stadtbaurat: | Stadtkämmerin/ Beigeordnete: | Beigeordnete: | Rechtsamt: |
| Datum: _____ | Datum: _____ | Datum: _____ | Datum: _____ | Datum: _____ |

Die rechtliche Einordnung des gewerblichen Anbieters von Mietfahrzeugen als Sondernutzung eröffnet zwar Handlungsspielräume für die Kommune bei der Erteilung von Genehmigungen, doch die praktische Durchsetzung von Ordnungsvorgaben stößt im Free-Floating-Modell an systemische Grenzen. Eine weitere Regulierung der Situation ist mit dem bisherigen Verfahren nicht möglich.

Seit 2025 ist der Anbieter TIER im Gladbecker Stadtgebiet aktiv. Zurzeit sind 150 E-Scooter in Gladbeck verfügbar, die eine stabile Nutzerschaft haben, auch über die Wintermonate hinweg wurden die E-Scooter gerne von über 400 Gladbecker:innen und Gladbeckern genutzt. Die durchschnittliche Distanz der Fahrten lag im Januar bei 1,4 km. Die Nutzung fällt insbesondere auf die Feierabendzeiten sowie das Wochenende. Diese zeitliche Konzentration der Nachfrage deutet auf eine freizeitorientierte Nutzung in den Randzeiten des ÖPNV hin. Diese Beobachtung legt nahe, dass es sich hierbei um ein sinnvolles Ergänzungsangebot zum ÖPNV handelt, das Potential für die Alltagsmobilität allerdings noch nicht vollständig ausgeschöpft wird. Das Versorgungsgebiet wurde durch den Anbieter auf das Stadtgebiet südlich der Konrad-Adenauer-Allee beschränkt, was die Alltagstauglichkeit dieser Mobilitätsform und die Angebotsverfügbarkeit für viele Gladbecker:innen und Gladbecker einschränkt. Mit der aktuellen Regelung durch die Stadtverwaltung ist dieses Vorgehen des Anbieters möglich, sollte jedoch zukünftig im Sinne eines flächendeckenden Mobilitätsangebots überprüft werden.

Das unkoordinierte Abstellen der Fahrzeuge im öffentlichen Raum führt häufig zu einer Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität, Nutzung und des Stadtbildes, da Gehwege und Verkehrsflächen durch wild abgestellte E-Scooter blockiert werden, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen zu Barrieren und Sicherheitsrisiken führt. Zu berücksichtigen ist hier jedoch auch, dass das Thema überproportional stark wahrgenommen und emotionalisiert ist. Gleichzeitig wird das Parken von Pkw in vielen Straßen oft hingenommen, trotz Beeinträchtigung von Gehwegflächen u. ä., während E-Scooter als störender Fremdkörper wahrgenommen werden. Das Beschwerdeaufkommen über das städtische Beschwerdemanagement ist derzeit gering.

Notwendigkeit einer konzeptionellen Betrachtung

Die gegenwärtige Organisationsform des Free-Floating-Systems stößt an ihre Grenzen, was die Steuerungsmöglichkeiten der Kommune signifikant einschränkt. Im Rahmen der jetzigen Regelung sind weitere Eingriffe in den Handlungsraum der Anbieter:innen nicht möglich. Mit einer konzeptionellen Betrachtung können hier weitere Steuerungsmöglichkeiten ergriffen werden und so eine verträglichere Abwicklung der Mobilitätsform angestrebt werden. Im Rahmen einer konzeptionellen Betrachtung sollen unter anderem die räumliche Verteilung von Stationen sowie die Anzahl der bereitgestellten Fahrzeuge geprüft werden und regulierend eingegriffen werden. So soll gleichzeitig eine flächendeckende Versorgung gesichert und die negativen Auswirkungen im öffentlichen Raum minimiert werden.

Die Einführung fester Stationen ermöglicht eine gezielte Steuerung der Fahrzeugverteilung und trägt zur Reduzierung von Flächenkonflikten im öffentlichen Raum bei, da durch definierte Abstellbereiche die Blockierung von Gehwegen und die damit verbundene Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit reduziert werden können. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass ein vollständiger Ausschluss von Konflikten ohne bauliche Maßnahmen nicht möglich ist. Die Standorte werden per GPS festgelegt, was zu einer gewissen Unschärfe führt und so lediglich eine grobe Orientierung für die Nutzer:innen darstellt, ohne bauliche Abgrenzungen jedoch keine lückenlose Einhaltung der vorgegebenen Flächen garantieren kann. Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen jedoch auch, dass die bauliche Abgrenzung der Parkflächen durch Markierungen oder physische Elemente nur teilweise zu einer Verbesserung führt, bei gleichzeitig hohen Investitionskosten.

Durch die gezielte Platzierung der Stationen an Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs sowie in Wohn- und Arbeitsgebieten kann der stationsbasierte Betrieb dazu beitragen, das E-Scooter-Angebot stärker in den Alltagsverkehr zu integrieren und somit den Modal Split zugunsten klimafreundlicher Verkehrsmittel zu verändern. Hierzu ist ein sehr dichtes Stationsnetz notwendig, mit Stationen in fast allen Straßen des Stadtgebiets. Bei der Standortauswahl werden vorrangig die örtlichen Platzangebote berücksichtigt. Bei einer geringeren Standortdichte wird das Ziel der Mobilitätsform für die "Last-Mile" nicht mehr gewährleistet. Zudem ermöglicht die strukturierte Bereitstellung an definierten Punkten eine effizientere Logistik für die Wartung und den Batterietausch der Fahrzeuge, was die Betriebskosten für die Anbieter:innen senken und die Zuverlässigkeit des Angebots erhöhen kann.

Empfehlung des weiteren Vorgehens

Um die angestrebte Transformation des E-Scooter-Angebots von einem ungebundenen Free-Floating-System zu einem strukturierteren Betrieb bis zum Jahr 2027 erfolgreich zu realisieren, bedarf es einer geordneten Vorgehensweise, die sowohl die planerische Vorarbeit als auch diverse hausinterne Abstimmungen mit allen betroffenen Ämtern umfasst.

Es wird empfohlen, zunächst eine detaillierte Betrachtung der Handlungsspielräume zur Umstellung auf einen stationsbasierten Betrieb zu erarbeiten, dass die Identifizierung geeigneter städtischer Standorte sowie die Flächenbereitstellung umfasst und die Bestimmung von verträglichen E-Scooter Stückzahlen. Die Erstellung einer umfänglichen konzeptionellen Betrachtung ermöglicht hier eine Detailbetrachtung und die Strukturierung sinnvoller Gestaltungsspielräumen. Das Angebot kann somit grundsätzlich verträglicher gestaltet werden. Um im Jahr 2027 in die Umsetzung zu gehen, ist es Ziel bis November die entsprechenden Grundlagen auszuarbeiten und entsprechend dem Ausschuss zum Beschluss vorzulegen. Der Fachausschuss wird gebeten, die Verwaltung zu beauftragen, bis November eine konzeptionelle Betrachtung zu erarbeiten, die die Grundlage für eine Umsetzung im Jahr 2027 bildet.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

| Ertrag | € |
|---------------|----------|
| einmalig | |
| jährlich | |

| Aufwand | € |
|----------------------------|----------|
| einmalig | |
| jährlich | |
| <i>darin enthalten:</i> | |
| Personalaufwand | |
| Sach- und Dienstleistungen | |
| Transferaufwand | |

investiver Finanzplan

| Einzahlung | € |
|-------------------------|----------|
| einmalig | |
| jährlich | |
| <i>darin enthalten:</i> | |
| Zuschüsse | |
| Beiträge Dritter | |

| Auszahlung | € |
|-------------------|----------|
| einmalig | |
| jährlich | |

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Klimarelevante Auswirkungen:

keine wesentliche Klimarelevanz

Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).

keine negative oder eine positive Klimawirkung

Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).

eine negative Klimawirkung

Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

Beschlussentwurf:

Die Verwaltung wird mit der Ausarbeitung eines konzeptionellen Betrachtung zum Thema E-Scooter und der Wiedervorlage beauftragt.

Die Bürgermeisterin
i.V.



- Dr. Volker Kreuzer -
Erster Beigeordneter/Stadtbaurat

In der Sitzung des

- _____-Ausschusses
 - Rates
 - Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses
- am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: