

Übersicht



Hilden

Der Bürgermeister
Hilden, den 26.07.2021
AZ.: I/12-zi

WP 20-25 SV 12/002

Mitteilungsvorlage

Prüfergebnis zum CDU-Antrag "Einsatz von E-Scootern"

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Ratsmitglied Erbe			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

☐ ja

☐ nein

☒ noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

☐ ja

☐ nein

☒ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Hauptausschuss

25.08.2021

Kenntnisnahme

WP 14_20 SV 10_078 Antrag der CDU Fraktion Einsatz von EScootern

Beschlussvorschlag:

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen und Begründung:

Mit Beschluss vom 26.06.2019 wurde die Verwaltung durch den Haupt- und Finanzausschuss beauftragt zu prüfen, in welchen Bereichen der Stadtverwaltung der Einsatz von E-Scootern die Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor reduzieren könnte.

Erläuterungen der CDU-Fraktion zum Antrag:

Die Bundesregierung sowie die Verkehrsminister der Länder sind für eine rasche Zulassung von Elektro-Tretrollern (E-Scootern).

Neben öffentlichen Verkehrsmitteln versprechen solche Elektrokleinstfahrzeuge ein zügiges Vorkommen ohne Umweltbelastung und Staustress. E-Scooter stellen ein flexibles, kompaktes und zuverlässiges Fortbewegungsmittel ohne Emissionen dar. Sie sind wendig und vergleichsweise preisgünstig. Mit einem solchen Gefährt sind vor allem kurze Strecken mühelos und zeitsparend zu bewältigen. Es benötigt keinen Parkplatz und lässt sich bei Bedarf einfach zusammen- bzw. auseinanderfalten. Ein E-Scooter ist klimafreundlich, einfach zu steuern und besitzt Reichweiten von ca. 30 km. Der Akku wird an der normalen Steckdose aufgeladen. Gerade aufgrund der kurzen Wege in der Stadt und der flachen Geländetopographie ist Hilden für die Nutzung von E-Scootern gut geeignet.

Aus Sicht der CDU-Fraktion gibt es daher viele Bereiche in der Stadtverwaltung, wo der Einsatz von E-Scootern den bisherigen Einsatz von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bei Dienstfahrten ablösen könnte. Z.B. könnten Hausmeister, die für mehrere Standorte zuständig sind, statt der Fahrt mit ihrem Auto durchaus mit E-Scootern zwischen den einzelnen Standorten wechseln. Besichtigung von Baustellen durch städtische Bauleiterinnen und Bauleiter können mit Hilfe von E-Scootern ohne Parkplatzsuche ermöglicht werden. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungsamtes können zu ihren Einsatzorten rollen. Auch könnte bei Dienstreisen die Attraktivität der Nutzung des ÖPNV gesteigert werden, wenn die „erste“ und die „letzte“ Meile zwischen Haltestelle / Bahnhof zum „Einsatzort“ mit mitgenommenen E-Scootern bequem überbrückt werden könnte. Deshalb regt die CDU-Fraktion an, ergebnisoffen innerhalb der gesamten Stadtverwaltung — ggfs. durch eine Umfrage — mögliche Einsatzorte zu prüfen und nach Vorliegen der Ergebnisse zu entscheiden, ob die Stadt Hilden als Ergänzung zum dienstlichen Fahrzeug-Pool für Ämter, Einrichtungen oder einzelne Standorte E-Scooter anschafft und betreibt, die ggfs. unmittelbar einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zugeordnet werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Seit Inkrafttreten der Verordnung zur Nutzung der Elektrokleinstfahrzeuge (eKFV) am 15.06.2019, dürfen E-Scooter am Straßenverkehr teilnehmen.

Die Anschaffungskosten liegen je nach Modell zwischen 300 und 2500 Euro. Zudem ist eine Versicherungspflicht vorgesehen, deren Kosten sich auf etwa 10 bis 20 Euro pro Jahr belaufen.

Auswertung der Mitarbeiter*innenbefragung

Nach Erteilung des Prüfauftrages am 26.06.2019 durch den Haupt- und Finanzausschuss wurde in der Verwaltung eine Mitarbeiter*innenbefragung durchgeführt. Insgesamt haben 218 Mitarbeiter*innen der Verwaltung an der Umfrage teilgenommen. Von diesen gaben 34 (16%) an, bereits einmal mit einem E-Scooter gefahren zu sein. 108 (49,5%) der Befragten gaben an, dass sie sich grundsätzlich vorstellen könnten, einen E-Scooter für Dienstgänge zu nutzen. Die Bereitschaft, einen E-Scooter für Dienstgänge zu nutzen, ist besonders bei den jüngeren Befragten vorhanden. Mit steigendem Alter sinkt hingegen die Zustimmung. So gaben 6 von 8 Befragten (75%) unter 25

Jahren an, sich vorstellen zu können, einen E-Scooter für Dienstgänge zu nutzen, bei den 25-34-Jährigen waren es noch 30 von 45 Befragten (67%), bei den 35-50-Jährigen 35 von 78 Befragten (45%) und bei den Befragten über 50 Jahren lediglich noch 37 von 87 (43%). Dies könnte dazu führen, dass die Zustimmung für eine Einführung von E-Scootern als Dienstfahrzeug in den nächsten Jahren steigt, da ältere Mitarbeiter*innen, die sich gegen die Nutzung aussprachen, in Rente oder Pension gehen, während neue Nachwuchskräfte eingestellt werden. Fraglich ist jedoch, ob die bisherige Zustimmung in Altersklasse 35 – 50-Jähriger auf dem jetzigen Niveau verbleibt oder aufgrund persönlicher Gründe wie etwa körperlicher Einschränkungen sinkt.

Als Grund, der für eine Nutzung von E-Scootern spricht, wurden vor allem der Umweltschutz (81 Nennungen), die Kostenersparnis z. B. im Hinblick auf Treibstoff (57 Nennungen) und die Flexibilität des E-Scooters (44 Nennungen) genannt. Neben den weiteren Auswahlmöglichkeiten Fahrspaß (37 Nennungen) und handlicher Transport (27 Nennungen), wurde auch der Aspekt der Zeitersparnis (7 Nennungen), durch Wegfall der Parkplatzsuche oder im Vergleich zu einem Fußmarsch, von einigen Befragten genannt. Mehrfachnennungen waren hier möglich.

Befragte, die die Nutzung eines E-Scooters ablehnen, nannten vor allem die fehlenden Transportmöglichkeiten (56 Nennungen) sowie Sicherheitsbedenken und ein erhöhtes Unfallrisiko (51 Nennungen) als Gründe für die Ablehnung. Neben den vorgeschlagenen Antwortmöglichkeiten „Keine Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln erkennbar“ (35 Nennungen), „Keine ausreichenden Kenntnisse in der Handhabung“ (25 Nennungen), „ich würde mir lächerlich vorkommen“ (23 Nennungen) und „zu geringe Reichweite“ (9 Nennungen), wurden noch über 20 Gründe selbst formuliert, die von körperlichen Einschränkungen über bevorzugte Alternativen reichen. Mehrfachnennungen waren auch hier möglich.

44 (40,4%) der Befragten, die keinen E-Scooter nutzen wollen, können sich jedoch vorstellen ein E-Bike oder Fahrrad zu nutzen, während 21 (19,3 %) weitere Befragte angaben, dies bereits zu tun. Lediglich 44 Befragte gaben an, auch diese Alternative auszuschließen. Berücksichtigt man, dass gewisse dienstliche Erfordernisse (z. B. Feuerwehrdienst) oder persönliche Gründe (z. B. körperliche Einschränkungen) einigen Befragten die aufgezeigten Alternativen von E-Scooter, E-Bike und Fahrrad aus objektiven Gründen unmöglich machen, lässt sich damit zunächst schon einmal festhalten, dass zwar die Wahl des verbrennungsmotorfreien Verkehrsmittels unterschiedlich ausfällt, jedoch generell eine große Bereitschaft besteht, solche zu nutzen.

In der Umfrage wurden die Teilnehmer*innen gebeten, verschiedene Aspekte eines E-Scooters auf einer Skala (schlecht – ausreichend – gut – sehr gut) zu bewerten. Dabei zeigt sich, dass lediglich bei der „Klimafreundlichkeit“ eine Mehrheit die E-Scooter mit gut bis sehr gut bewertet. Bei „Reichweite“ und „Fahrkomfort“ bewertet die Mehrheit der Befragten die E-Scooter mit ausreichend. Das Kriterium „Verkehrssicherheit“ bewerteten 87 der Befragten mit ausreichend, 95 sogar mit schlecht, während lediglich 29 dieses mit gut bewerteten. Bei der Frage nach „Mitnahme/Transport von Arbeitsmaterialien“ waren es sogar nur 14 Personen, die diese als gut empfanden, 56 als ausreichend und 137 der Befragten stufen sie sogar als schlecht ein.

Zudem wurden die Teilnehmer*innen vor die Wahl gestellt, eines von zwei Verkehrsmitteln für einen Dienstgang zu wählen. Dabei wurden alle Kombinationen aus E-Scooter, Fahrrad und E-Bike zur Wahl gestellt. Es ist zu erkennen, dass 47 Personen den E-Scooter präferieren, 56 Personen das E-Bike und 63 Personen das Fahrrad. 52 Personen haben die Fragen nicht beantwortet oder ließen keine klare Präferenz erkennen. Es zeigt sich also, dass zwar einige Mitarbeiter*innen die Möglichkeit begrüßen würden, einen E-Scooter für Dienstgänge zu nutzen, die Zahl der Mitarbeiter*innen, die ein E-Bike oder ein Fahrrad bevorzugen würden, jedoch noch größer ist. Nichtsdestotrotz wären immerhin 57,3 % der Mitarbeiter*innen bereit, die Nutzungsmöglichkeiten von E-Scootern in der Verwaltung im Rahmen einer Testphase zu erproben.

Am Ende der Befragung wurde den Teilnehmer*innen noch die Möglichkeit gegeben, Anregungen oder Anmerkungen zum Thema in Form eines Freitextes zu geben. Hierbei spiegelten sich viele Erkenntnisse aus der bisherigen Umfrage wieder, wie die mangelnden Transportmöglichkeiten für Arbeitsmaterial, Sicherheitsbedenken, die Präferenz anderer Verkehrsmittel aber auch einige zusätzliche Aspekte. So wurde zum Beispiel der Hinweis gegeben,

dass es neben entsprechenden Lademöglichkeiten auch entsprechender Pflege der E-Scooter bedarf, deren Zuständigkeit zu regeln wäre. Außerdem wurde angeregt, den Mitarbeiter*innen ergänzend oder anstatt der E-Scooter die Möglichkeit eines Jobtickets zu geben. Diese Möglichkeit wurde zwischenzeitlich geschaffen und wird derzeit von 18 Mitarbeiter*innen genutzt.

Einige Teilnehmer*innen haben sich sehr für die Einführung von E-Scootern ausgesprochen, da diese sich für ihre Tätigkeit hervorragend eignen würden. Hier ist insbesondere die aufsuchende Jugendarbeit zu nennen. Grundsätzlich wäre es möglich, unabhängig von der weiteren Vorgehensweise für die Gesamtverwaltung, E-Scooter speziell für diesen Bereich anzuschaffen. Diese würden vermutlich umfangreich genutzt werden, würde anderen Kolleg*innen, die sich für eine Einführung ausgesprochen haben, jedoch ungerecht erscheinen.

Der Vorschlag, E-Scooter, E-Bike oder Fahrrad ähnlich eines Dienstwagens im Rahmen der Entgeltumwandlung zu handhaben, sodass diese auch privat genutzt werden können, wurde nach Prüfung der Möglichkeiten und Rahmenbedingungen, die sich aus dem TVöD ergeben, in dieser Form nicht umgesetzt. Stattdessen wurde zusammen mit dem Personalrat ein Modell geschaffen, dass es den Beschäftigten ermöglicht, einen zinslosen Gehaltsvorschuss für die Anschaffung eines E-Bikes zu erhalten.

Interkommunale Umfrage

Neben der Mitarbeiter*innenbefragung wurde eine Interkommunale Umfrage durchgeführt. Von den sechzehn angeschriebenen Kommunen haben neun an der Umfrage teilgenommen. Keine der teilnehmenden Kommunen hat E-Scooter im Einsatz und nur Velbert plant innerhalb der nächsten zwei Jahre die Anschaffung von zwei E-Scootern.

Dem gegenüber stellen sieben der teilnehmenden Kommunen E-Bikes und drei Kommunen ihren Mitarbeiter*innen (zusätzlich) Fahrräder für Dienstfahrten zur Verfügung. Die regelmäßige Nutzung ist laut den Befragten vor allem vom Wetter abhängig und somit natürlich saisonal unterschiedlich. Mit Ausnahme von Wülfrath und Velbert gaben jedoch alle Befragten, die entsprechende Angebote an ihre Mitarbeiter*innen machen, an, dass eine regelmäßige Nutzung stattfindet.

Die Angaben zu Einweisungen in die Fahrzeuge, die Wartung, Helmpflicht, die Bereitstellung von Helmen sowie die Regelung der Nutzung in einer Dienstanweisung fallen unterschiedlich aus. Da keine der teilnehmenden Kommunen E-Scooter im Einsatz hat, beziehen sich die Angaben hierzu ausschließlich auf die Nutzung von E-Bikes und Fahrrädern.

Allgemeine Hinweise zur Nutzung von E-Scootern

Nachdem zur Einführung der E-Scooter 2019 ausschließlich Prognosen zu Unfallzahlen, Umweltverträglichkeit und Stellplatzproblematiken existierten, wurden mittlerweile erste Studien und Statistiken veröffentlicht, die verschiedene Aspekte des E-Scooters als Verkehrsmittel einschätzen. Insbesondere die Untersuchungen zu Umweltverträglichkeit und Berichte zu Abstellplätzen richten sich hierbei jedoch sehr stark auf die Leihmodelle aus. Diese Erkenntnisse lassen sich für den E-Scooter als Dienstfahrzeug oder die private Anschaffung deshalb nur bedingt übertragen. Jedoch ist darauf zu verweisen, dass eben diese Leihmodelle sowie die zugehörigen Statistiken und Veröffentlichungen in weiten Teilen auch die öffentliche Wahrnehmung des E-Scooters bestimmen, so dass sie Einfluss auf das Image des E-Scooters haben und indirekt auch die Wahrnehmung städtischer Mitarbeiter*innen beeinflussen, welche sich eines E-Scooters während offizieller Dienstgeschäfte bedienen.

Die Lebensdauer und Öko-Bilanz der E-Scooter werden immer wieder kritisiert. Diese beziehen sich zwar im Wesentlichen auf die Leihmodelle, wirken sich aber auch auf das Image des E-Scooters und seine Akzeptanz allgemein aus. Darüber hinaus sind nicht alle Kritikpunkte an der Öko-Bilanz mit dem Hinweis abzutun, dass es sich hier nicht um ein Verleihmodell handelt. So sind

es vor allem Produktion und Entsorgung der E-Scooter und insbesondere der Akkus, die für die meisten CO₂-Emissionen im Lebenszyklus des elektrischen Rollers verantwortlich sind¹. Das Bundesumweltministerium forderte deshalb bereits zur Einführung, neben einer geplanten Evaluierung der E-Scooter zur Verkehrssicherheit auch eine ökologische Bewertung durchzuführen. Auch das Umwelt-Bundesamt sieht in den E-Scootern keinen Beitrag zur Verkehrswende². Hinzu kommt, dass Umfragen zufolge die E-Scooter nicht als Ersatz für Pkw-Fahrten genutzt werden, sondern für Strecken, die andernfalls zu Fuß, mit dem Rad oder dem Bus bewältigt worden wären³. Diese Umfragen beziehen sich zwar ebenfalls auf die Verleih-Modelle, ein ähnlicher Effekt ist aber auch in der Verwaltung zu befürchten. In Kombination mit den Sicherheitsbedenken und den schlechten Transportmöglichkeiten werden viele Mitarbeiter*innen, die bisher den Pkw genutzt haben, dies auch weiter tun, um zusätzliche Risiken oder Unannehmlichkeiten zu vermeiden. Für Mitarbeiter*innen, die bereits zu Fuß gehen, mit dem Rad oder Bus fahren, ist die Hürde nicht so hoch, da sie sich bereits mit den eingeschränkten Möglichkeiten der anderen Verkehrsmittel angefreundet haben. Die Umstellung fällt ihnen somit voraussichtlich leichter, trägt aber nicht zu einer umwelt-freundlicheren Mobilität der Stadtverwaltung bei.

In den Unfallstatistiken spielen E-Scooter bislang eine eher kleine Rolle⁴. Gemessen an der Gesamtzahl der registrierten Unfälle sind solche mit E-Scooter-Beteiligung eher von geringer Bedeutung. Trotzdem kam es auch hier in 2020 zu mehr als 2000 Verletzten, 386 von ihnen schwer. Zudem gab es fünf Todesfälle. Häufigste Unfallursache war dabei das Fahren unter Alkoholeinfluss⁵. Hier ist ein deutlicher Unterschied der Nutzer*innen von Leihmodellen zu denen eines Dienst-E-Scooters offensichtlich, jedoch hat auch die Stiftung Warentest bereits Unfallrisiken bei der Fahrt mit E-Scootern im Rahmen eines Tests festgestellt. So brachen einige Tester die Fahrt aus Sicherheitsgründen ab. Insbesondere die kleinen Reifen und das wackelige Fahrverhalten wurden kritisiert. Dies führt vor allem bei ungeübten Fahrern zu einer Vielzahl von Stürzen und Unfällen und sorgt allgemein für ein unsicheres Fahrgefühl. Die Tester der Stiftung Warentest kritisierten zudem, dass die nötigen Handzeichen beim Abbiegevorgang ein zusätzliches Unfallrisiko bedeutete, da die wackeligen Roller in dieser Zeit einhändig gefahren werden müssten⁶.

Fazit

Aus Sicht der Verwaltung sollte die Bereitschaft der Mitarbeiter*innen zu einem umwelt-freundlicheren Mobilitätsdenken genutzt und gefördert werden. Dies gilt insbesondere auch, da 75 % der Befragten angaben, ihre Dienstgänge würden sich überwiegend auf das Stadtgebiet beschränken, welches aufgrund der kurzen Strecken und flachen Topographie gut für Fahrräder, E-Scooter oder E-Bikes geeignet ist. Sie sieht dazu jedoch aktuell E-Scooter nicht als die am besten geeignete Maßnahme an. Erste Erkenntnisse zur wenig überzeugenden Öko-Bilanz, Unfallstatistiken und die für viele ungewohnte Handhabung lassen den E-Scooter im Vergleich zu Fahrrad oder E-Bike, deren Handhabung den meisten Mitarbeiter*innen deutlich geläufiger ist, unvorteilhaft erscheinen. Dies spiegelt auch das Ergebnis der Umfrage wieder, in der sich zwar etwa 50% der Mitarbeiter*innen vorstellen konnten, einen E-Scooter zu nutzen, vor die Wahl zwischen E-Scooter, Fahrrad und E-Bike gestellt, der E-Scooter jedoch am schlechtesten abschnitt.

Neben dem bereits fortgeschrittenen Einsatz von E-Autos (allg. Verwaltung/BGM, Vermessung, Poststelle, Feuerwehr), empfiehlt die Verwaltung deshalb zunächst, die Nutzung von Fahrrädern und/oder E-Bikes weiter zu fördern. Es gibt bereits zwei E-Bikes, die dem Ordnungsamt zur Verfügung stehen, ein Lasten-E-Bike, welches schwerpunktmäßig für Kitas vorgesehen ist, sowie ein

¹ <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/e-mobilitaet/sind-e-scooter-tatsaechlich-klimasuender/>

² <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#aktuelles-fazit-des-uba>

³ <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/umfrage-zu-elektrorollern-wer-mit-e-scootern-faehrt-und-was-das-den-staedten-bringt/25217982.html>

⁴ <https://www.tagesschau.de/inland/e-scooter-unfaelle-101.html>

⁵ <https://www.adac.de/news/e-scooter-unfaelle/>

⁶ <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/e-scooter-stiftung-warentest-stellt-viele-maengel-fest-a-1284966.html>

weiteres, welches in Kürze geliefert wird und für die Gesamtverwaltung geplant ist.

Ein breiteres und besseres Angebot nutzbarer Diensträder und die Möglichkeit, die Verfügbarkeit dieser im Vorfeld einzusehen und sicherzustellen, wird die Mitarbeiter*innen der Verwaltung voraussichtlich animieren, vermehrt auf diese Alternativen zu setzen. Sollte diesem Vorschlag gefolgt werden, ist neben der Festlegung der benötigten Anzahl und deren Finanzierung zudem verwaltungsintern zwingend noch die Unterbringungsmöglichkeit und die Zuständigkeit für die Verwaltung und Instandhaltung der Räder (ggf. durch externe Dienstleister) zu klären.

gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Ja.

Personelle Auswirkungen

Im Stellenplan enthalten:			
Planstelle(n):			
Vermerk Orga Die personellen Auswirkungen bzw. Auswirkungen auf den Stellenplan sind noch nicht zu übersehen. Gez. Maurer			

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung		
Investitions-Nr./ -bezeichnung:		
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht-aufgabe (hier ankreuzen)	freiwillige Leistung (hier ankreuzen)

Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)

ja

(hier ankreuzen)

nein

(hier ankreuzen)

Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet.
Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)

Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?

ja

(hier ankreuzen)

nein

(hier ankreuzen)

Finanzierung/Vermerk Kämmerer

Die finanziellen Auswirkungen sind - wie auf dem Titelblatt dargestellt - nicht zu übersehen.

Gesehen
In Vertretung
P. Stuhlträger

Auszug aus der Niederschrift

Beschlussvorlage öffentlich		SV-Nr.: WP 14-20 SV 10/078
Betreff:	Antrag der CDU-Fraktion: Einsatz von E-Scootern	

26.06.2019 Haupt- und Finanzausschuss

TOP 6.2

Stellungnahme der Verwaltung:

Am 3. April 2019 wurde eine Verordnung zur Nutzung der Elektrokleinstfahrzeuge (eKFV) auf den Weg gebracht. Dieser wurde am 17.05.2019 zugestimmt. Ab wann die E-Scooter tatsächlich fahren dürfen, entscheidet die Bundesregierung. Sie muss die vom Bundesrat beschlossenen Änderungen noch umsetzen, dann kann sie die Verordnung im Bundesgesetzblatt verkünden.

Die Anschaffungskosten liegen je nach Modell zwischen 300 und 2000 Euro. Zudem ist eine Versicherungspflicht vorgesehen, deren Kosten sich laut Verordnung voraussichtlich auf 60 bis 90 Euro pro Jahr belaufen werden.

Für einen Einsatz von E-Scootern für dienstliche Termine liegen bisher noch keine Erfahrungen vor. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, zunächst einmal die Entwicklung und die Erfahrungen zur Praktikabilität von E-Scootern abzuwarten. Auch ein Austausch mit anderen Kommunen oder die testweise Nutzung eines Fahrzeuges können sicherlich weitere Erkenntnisse bringen. Strittig ist allerdings bisher das Thema Verkehrssicherheit für Nutzer und andere Verkehrsteilnehmer. Bei Annahme des Antrags wird die Verwaltung diese Fragestellungen in die Prüfung mit einbeziehen.

gez. Birgit Alkenings
Bürgermeisterin

Wortprotokoll:

Rm Burchartz/ Allianz für Hilden vertrat die Meinung, dass ein Fahrrad sinnvoller und effizienter sei als ein E-Scooter.

Rm Bartel/ Bündnis 90/Die Grünen merkte an, dass noch keine Erfahrungswerte vorliegen. Deswegen sei ein Prüfauftrag zum jetzigen Zeitpunkt zu früh.

Bürgermeisterin Alkenings teilte in diesem Zusammenhang mit, dass die vom Rat beschlossenen E-Bikes für das Ordnungsamt bereits angeschafft wurden und auch genutzt werden. Sie bot an, Erfahrungsberichte über die E-Scooter zu sammeln und zu einem späteren Zeitpunkt vorzustellen.

Daraufhin erklärte Rm Schreier/ CDU, dass der Antrag seiner Fraktion genau darauf abziele.

Er bat die Ausschussmitglieder, vor diesem Hintergrund über diesen Antrag abzustimmen.

Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, in welchen Bereichen der Stadtverwaltung der Einsatz von E-Scootern die Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren reduzieren könnte.

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitlich beschlossen gegen 2 Nein-Stimmen der Allianz für Hilden und FDP bei einer Enthaltung der BA