

Bereich 35 - Mobilität
Pusch, Lennart

Datum:
27.04.2022

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:
Verwaltungsausschuss

Rahmensetzung für E-Scooter-Verleihsysteme

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	09.05.2022	Ausschuss für Mobilität
N	15.06.2022	Verwaltungsausschuss

Sachverhalt:

Die Hansestadt Lüneburg begrüßt neue Mobilitätsformen, die geeignet sind, die Verkehrswende voranzutreiben und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Hierzu zählt auch die **geteilte Mobilität**, da die durch die Herstellung ausgestoßenen Emissionen einer vielseitigen Nutzung zugute kommen bzw. auf eine hohe Anzahl an Nutzern verteilt werden und so die vorhandenen Ressourcen effizienter eingesetzt werden.

E-Scooter sind seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15. Juni 2019 Teil einer großen Debatte über Nachhaltigkeit und Sicherheit im Verkehrsraum. Während sie bereits in vielen Städten zu finden sind und in noch mehr Medienbeiträgen sowie in Studien Gegenstand des öffentlichen Diskurses sind, sind sie in der Hansestadt Lüneburg bisher nur im privaten Gebrauch zu finden. In welchem Umfang diese Scooter die verschiedenen Verkehrsträger wie Auto, ÖPNV oder die aktive Mobilität tatsächlich ersetzen, wird von Studien unterschiedlich bewertet. Nur in Teilen ist dieser Ersatz aber wirklich nachhaltig. Medienberichte zeigen, dass die E-Scooter, dort wo sie zum Verleih angeboten werden, oft den Gehweg - stehend oder liegend - versperren, was besonders für mobilitätseingeschränkte Mitbürger:innen gefährlich werden kann. Darüber hinaus gibt es Berichte über mutwillige Zerstörung der Gefährte und gefährliche oder unsichere Fahrten (zum Teil verbotswidrig auf Gehwegen) mit hohem Gefährdungspotential für andere Verkehrsteilnehmer und die Nutzer selbst, so dass E-Scooter in der jüngeren Vergangenheit insgesamt einer kritischen Betrachtung unterzogen sind. Gleichwohl handelt es sich in der Realität um eine relativ neue Mobilitätsform, der nicht von vornherein das Potenzial für eine nachhaltige Integration in den Mobilitätsalltag abgesprochen werden kann bzw. sollte.

Seit mehr als zwei Jahren bekunden **mehrere Anbieter von free-floating E-Scooter-Verleihsystemen Interesse für einen Betrieb in der Hansestadt**, so dass gegenüber diesen Verleihsystemen eine **städtische Positionierung** geboten ist.

Auf Grundlage eines Beschlusses des OVG Münster vom 20.11.2020 (Aktenzeichen 11 B 1459/20) folgt die Verwaltung der Ansicht, dass der **Betrieb eines free-floating Verleihsystems von Fahrzeugen eine straßenrechtliche Sondernutzung** darstellt und somit nach § 18 Abs. 1 Satz 2 NStrG **erlaubnispflichtig** ist. Die Rechtsprechung begründet dies damit, dass im free-floating-System, in dem die E-Scooter üblicherweise angeboten werden, die Nutzung des öffentlichen Raumes ein elementarer Bestandteil des Geschäftsmodells ist. Ein älteres Urteil des OVG Hamburg aus dem Jahr 2009 kommt in Bezug auf den Verleih von Fahrrädern zu dem gegenteiligen Ergebnis und ordnet das Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Straßenraum – auch für Vermietzwecke – dem **erlaubnisfreien Gemeingebrauch** im Sinne des Straßenrechts zu.

Aus dieser Rechtsprechung resultieren in der Praxis unterschiedliche Herangehensweisen, um das o.g. Konfliktpotential möglichst gering zu halten. Hauptziele sind dabei die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, ein geordnetes Stadtbild und der Ausgleich konkurrierender Interessen der Nutzer:innen des öffentlichen Straßenraums.

a) Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis und/oder öffentlich-rechtlicher Vertrag

Gestützt auf die Rechtsprechung des OVG Münster wird zum Abstellen der E-Scooter im öffentlichen Straßenraum eine Sondernutzungserlaubnis erteilt oder ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (ggf. auch in Kombination) abgeschlossen. Zwar besteht grundsätzlich kein Anspruch auf die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis, sondern nur ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung, doch kann sich dieses Ermessen auf Null reduzieren, so dass de facto ein Anspruch auf die Erteilung der Erlaubnis besteht.

b) Freiwillige Selbstverpflichtung der Betreiber

Der Auffassung des OVG Hamburg folgend, dass das Abstellen von E-Scootern eines Verleihsystems im öffentlichen Straßenraum eine erlaubnisfreie Sondernutzung darstellt, sind Betreiber in anderen Kommunen lediglich eine freiwillige Selbstverpflichtung eingegangen, die aus kommunaler Sicht keine Durchsetzungsmöglichkeiten bedeutet.

Um sich einerseits auf die Entwicklung der neuen Mobilitätsformen und das Interesse der Anbieter vorzubereiten und andererseits die o.g. öffentlichen Interessen zu gewährleisten, hat der Bereich 35 – Mobilität - einen dieser Vorlage beigefügten Vertragsentwurf entwickelt, der aufbauend auf dem o.g. Urteil des OVG Münster eine Rahmensetzung für Verleihsysteme vornimmt. Mit dem Vertragsentwurf will die Verwaltung ein Instrument vorhalten, das für den Fall zur Anwendung kommen soll, dass Anbieter von E-Scooter-Verleihsystemen nach wie vor Interesse an einem Markteintritt in Lüneburg zeigen. Aus Sicht der Verwaltung sollte es vor dem Hintergrund der beschriebenen Probleme mit E-Scootern bzw. entsprechenden Verleihsystemen nicht Ziel sein, einen solchen Markteintritt zu forcieren. Andererseits ist angesichts der Rechtslage und der unterschiedlichen Rechtsprechung auch nicht auszuschließen, dass ein solcher Markteintritt durch Anbieter rechtlich erstritten wird.

Aus diesem Grund erlaubt der Vertragsentwurf interessierten Anbietern nur zu von der Stadt vorgegebenen Bedingungen den Betrieb eines Verleihsystems in der Hansestadt aufzunehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Verleihsystemanbieter angesichts der zunehmenden Kritik selbst ein hohes Interesse daran haben, dass ihr Geschäftsmodell als positives zusätzliches Mobilitätsangebot wahrgenommen wird. Die Vertragseckpunkte sind unter Beteiligung des Bereiches 32 – Ordnung – sowie der Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Dannenberg/Uelzen und des Landkreises Lüneburg entwickelt worden; der Vertragsentwurf wurde durch die Kanzlei BBG und Partner aus Bremen begleitet, welche sich intensiv und langjährig mit den rechtlichen Aspekten von free-floating Verleihsystemen auseinandersetzt. Zusätzlich zu dem Vertrag bilden selbstverständlich die eKFV und die StVO den übergeordneten Rechtsrahmen.

Wichtig wird zudem eine genaue Kommunikation der Regeln, welche für E-Scooter allgemein, aber auch im Speziellen in Lüneburg, gelten.

Wichtige in diesem Vertragswerk vereinbarte Regeln betreffen:

- Aufstellorte und Aufstellverbote der E-Scooter,
- Kontrolle bzw. Korrektur der (nicht) ordnungsgemäß aufgestellten Fahrzeuge,
- maximales anbieterübergreifendes Gesamtkontingent von E-Scootern,
- Verteilungsschlüssel für die Einbringung der E-Scooter in das Geschäftsgebiet,
- Nachhaltigkeitskriterien zum Betrieb wie z. B. der Einsatz von Austausch-Akkus,
- Regeln für die Erreichbarkeit der Support-Hotline,
- Nutzungsgebühr für den öffentlichen Raum,
- Regelmäßige Kooperationsgespräche zum Betrieb und möglichen System-Anpassungen,
- Zurverfügungstellung von Datenmaterial des Betriebs, welche in die städtische Verkehrsplanung einfließen kann.

Das geeignete, erforderliche und verhältnismäßige Mittel für den Schutz des öffentlichen Raumes ist eine **Beschränkung der Anzahl der im free-floating Betrieb ausgebrachten E-Scooter auf ein straßen- und stadtvträgliches Maß**. Derzeit kann dies nach Einschätzung der Verwaltung nur mit einer **maximalen Menge von anbieterübergreifenden 200 Elektrokleinstfahrzeugen** geschehen. Der Vorschlag für dieses maximale Gesamtkontingent folgt einer Untersuchung, welche für 44 Städte in Europa das Verhältnis aus E-Scootern und Bevölkerung überprüft hat. Im Schnitt liegt dieses bei durchschnittlich 4,3 E-Scootern pro 1.000 Einwohner:innen mit einer Spanne von 0,7 – 11,7. Da sich die E-Scooter in der Vergangenheit vor allem als Transportmittel für Innenstädte etabliert haben, die Verwaltung die Lüneburger Innen- und Altstadt aufgrund der Vielzahl an Fußgängerzonen und des Kopfsteinpflasters aber für wenig geeignet für den Einsatz von E-Scootern hält, wird eine Menge von 200 E-Scootern bzw. ein unterdurchschnittliches Verhältnis von 2,7 empfohlen. Diese Anzahl kann im Laufe der Nutzung entsprechend der gesammelten Erfahrungen angepasst werden.

Zusätzlich enthält der Vertrag eine Definition von **Aufstellverbotszonen** wie z.B. den engeren Innenstadtbereich, Parks und Friedhöfe. **Innerhalb dieser Zonen werden Aufstellbereiche** definiert, in denen das Aufstellen der Scooter zulässig ist und konzentriert werden soll, um das „wilde Abstellen“ zu reduzieren.

In seiner Sitzung am 25.04.2022 hat sich der Arbeitskreis Verkehr mit der Thematik befasst. Dabei hat sich mehrheitlich eine deutlich kritische Haltung gegenüber dem Verleihangebot von E-Scootern gezeigt. Bedenken wurden insbesondere unter Verkehrssicherheitsaspekten und wegen der Flächenkonkurrenz zu Fahrradabstellanlagen vorgetragen.

Der Abschluss eines konkreten Vertrages fällt im Übrigen in die Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)	+ / -	Der Beitrag zum Klimaschutz durch die Benutzung von E-Scootern kann sehr unterschiedlich sein und ist nicht abschließend geklärt.

2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)	+	Der zu beschließende Vertrag schreibt die Nutzung von regenerativer Energie vor.
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		
Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.			

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

☒ Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen

☐ Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

☐ Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

☐ Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/_____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

☐ Die Vorgaben wurden eingehalten.

☐ Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
oder

☒ Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 117 €

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

e) mögliche Einnahmen: bis zu 12.000 €

Anlagen:

Vertrag zum Betrieb des Verleihs von Elektrokleinstfahrzeugen

Beschlussvorschlag:

1. Der Betrieb eines Verleihsystems für E-Scooter im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung wird für das Stadtgebiet Lüneburgs grundsätzlich kritisch gesehen.
2. Für den Fall, dass Anbieter von E-Scooter-Verleihsystemen nach wie vor Interesse an einem Markteintritt in Lüneburg zeigen, soll der dieser Vorlage beigefügte Vertragsentwurf Grundlage für die Vertragsverhandlungen sein.

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

Bereich 30 - Rechtsamt

Bereich 32 - Ordnung

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Fachbereich 7 - Straßen- & Grünplanung, Ingenieurbau

Vertrag zum Betrieb eines stationsungebundenen E-Scooter-Verleihsystems

zwischen

der Hansestadt Lüneburg

und

...

- nachfolgend "Anbieter" genannt –
gemeinsam bezeichnet als "die Vertragsparteien"

Präambel

Die Hansestadt Lüneburg begrüßt das neue Mobilitätsangebot. In Zusammenarbeit mit der Hansestadt Lüneburg zeigt der unterzeichnende Anbieter eine grundsätzliche Bereitschaft, sich an Maßnahmen oder Partnerschaften zur Förderung einer stadt-, umwelt-, klima- und bürgerfreundlichen Mobilität zu beteiligen. Die Lüneburger Innenstadt ist geprägt von historischen Gebäuden, Kopfsteinpflaster und Fußgängerzonen. Die Hansestadt hält eine Integration von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) hier auch aus verkehrlichen Gründen für unangebracht. Um die eKF attraktiv in das Stadtbild einzugliedern, richtet die Hansestadt Lüneburg E-Scooter-Aufstellflächen ein. Diese stellen gekennzeichnete Bereiche an attraktiven Standorten dar. Diese Aufstellflächen befinden sich nicht in, aber in direkter Nähe zur Innenstadt. Die Hansestadt Lüneburg plant sieben E-Scooter-Aufstellflächen einzurichten.

Elektrokleinstfahrzeuge haben als Teil der Mikro- und Nahmobilität das Potenzial als schnelles Fortbewegungsmittel bei kurzen Distanzen für Alltagswege und in Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr als Zubringer (erste / letzte Meile) das Niveau und die Vielfalt der Mobilität in Lüneburg zu verbessern. Ziel ist eine hohe Akzeptanz unter Lüneburger:innen und den Besucher:innen der Hansestadt zu schaffen. Dadurch sollen insbesondere die Verkehrssicherheit und ein geordnetes Stadtbild für den Erfolg des free-floating-Sha-

ring Modells gewährleistet werden. Derzeit kann dies nach Ansicht der Hansestadt zunächst nur mit einer maximalen Menge von anbieterübergreifenden 200 Elektrokleinstfahrzeugen geschehen.

Aufgrund des Beschlusses des OVG Münster mit dem Aktenzeichen 11 B 1459/20 vom 20.11.2020 geht die Hansestadt Lüneburg davon aus, dass der Betrieb eines free-floating Verleihs von Fahrzeugen eine straßenrechtliche Sondernutzung darstellt und somit nach § 18 Abs. 1 Satz 2 NStrG erlaubnispflichtig ist.

Die Hansestadt Lüneburg legt dabei großen Wert auf einen regelmäßigen, vertrauensvollen und transparenten Austausch mit dem Anbieter. Die Hansestadt möchte zudem die Sondernutzung ihres öffentlichen Straßenraums durch free-floating Mobilitätsangebote zum Wohle der Allgemeinheit regeln. Andererseits möchte sie Erfahrungen mit dem neuen Angebot und seinen Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, auf den Gemeingebrauch und die Sondernutzungen Dritter und die Stadtmobilität sammeln und diese Erfahrungen in die Weiterentwicklung des Sondernutzungskonzepts einfließen lassen.

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt : Grundlagen

- § 1 Gegenstand des Vertrags
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Anzahl der E-Scooter
- § 4 Gebühr
- § 5 Geschäftsgebiet und Aufstellverbotszonen
- § 6 Vorgaben an das Aufstellen durch den Anbieter
- § 7 Mobilstationen

2. Abschnitt : Ausgestaltung des Verleihsystems

- § 8 Allgemeine Regelungen
- § 9 Beschaffenheit der Fahrzeuge, Kennzeichnung
- § 10 Beendigung der Gebrauchsüberlassung durch die Nutzenden, Geofencing
- § 11 Absicherung der Einhaltung der Vorgaben über die vertraglichen Beziehungen der E-Tretroller-Unternehmen zu den Nutzenden

3. Abschnitt : Unsachgemäß aufgestellte E-Scooter

- § 12 Unsachgemäß abgestellte E-Scooter
-

4. Abschnitt : Evaluierung und Daten

§ 13 Evaluierung und Daten

5. Abschnitt : Nachhaltigkeit

§ 14 Nachhaltigkeit

6. Abschnitt : Kooperation und Support

§ 15 Regelmäßige Kooperationsgespräche

§ 16 Supportmanagement

7. Abschnitt : Anpassung des Vertrags

§ 17 Anpassung der Anzahl der Fahrzeuge

§ 18 Anpassung der Vorgaben zum Betrieb

§ 19 Form und Frist von Vertragsanpassungen

8. Abschnitt : Laufzeit und Beendigung des Vertrages

§ 20 Laufzeit

§ 21 Ordentliche Kündigung

§ 22 Kündigung aus wichtigem Grund

§ 23 Beendigung des Verleihsystems

9. Abschnitt : Schlussbestimmungen

§ 24 Änderungen der geschäftlichen Verhältnisse des Anbieters

§ 25 Salvatorische Klausel

1. Abschnitt: Grundlagen

§ 1 Gegenstand des Vertrags

- (1) Mit diesem öffentlich-rechtlichen Vertrag erteilt die Hansestadt Lüneburg dem Anbieter eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 NStrG i. V. m. § 1 Abs. 1 NVwVfG i. V. m. § 54 Satz 2 VwVfG für den Betrieb eines stationsungebundenen E-Scooter-Verleihsystems gemäß dem Antrag des Anbieters vom **XX.XX.2022** in den mit diesem Vertrag bestimmten Grenzen und unter den hier geregelten Anforderungen.
-

- (2) Dieser Vertrag berechtigt nicht zu baulichen Maßnahmen oder gestalterischen Veränderungen im öffentlichen Straßenraum durch den Anbieter.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Rahmen dieses Vertrages gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „E-Scooter“ bezeichnet ein Elektrokleinstfahrzeug im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV).
 2. „Verleihsystem“ bezeichnet ein System, das der entgeltlichen oder unentgeltlichen zeitweisen Gebrauchsüberlassung von Fahrzeugen dient.
 3. „Stationsungebunden“ ist ein Verleihsystem, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen zumindest auch im öffentlichen Straßenraum begonnen oder beendet werden kann. Wenn bestimmte Orte von der Abholung oder Rückgabe ausgeschlossen sind (z.B. Verbotszonen), ändert dies nichts am stationsungebundenen Charakter des Verleihsystems.
 4. „Anbieter“ bezeichnet juristische oder natürliche Personen, die ein Verleihsystem betreiben.
 5. „Nutzende“ bezeichnet juristische oder natürliche Personen, die die Fahrzeuge eines Verleihsystems verwenden oder in vertraglicher Beziehung zu einem Anbieter stehen.
 6. „Aufstellen“ bezeichnet die Platzierung oder das Belassen von Fahrzeugen zum Zweck der Anbahnung einer Gebrauchsüberlassung oder zum Zweck der Beendigung einer Gebrauchsüberlassung im Rahmen des Verleihsystems. Ein in diesem Sinne „aufgestelltes“ Fahrzeug bleibt „aufgestellt“, auch wenn es von Dritten unbefugt bewegt wird.
 7. „Parken“ bezeichnet das Abstellen eines Fahrzeugs durch Nutzende zum Zweck der bloß vorübergehenden Unterbrechung eines Verkehrsvorgangs, ohne dass eine Gebrauchsüberlassung beendet oder eine neue Gebrauchsüberlassung angebahnt werden soll.
-

§ 3 Anzahl der E-Scooter

- (1) Die Höchstzahl der E-Scooter beträgt **XXX**. Die Erhöhung dieser Anzahl bedarf einer weiteren Sondernutzungserlaubnis und einer entsprechenden Vertragsanpassung.
- (2) Der Anbieter darf jeden Monat eines Jahres die in der folgenden Tabelle festgelegte Zahl an E-Scootern aufstellen (saisonale Höchstzahl):

Monat	Anzahl E-Scooter
Januar	
Februar	
März	
April	
Mai	
Juni	
Juli	
August	
September	
Oktober	
November	
Dezember	

§ 4 Gebühr

- (1) Für die Nutzung des öffentlichen Raumes, erhebt die Hansestadt eine Gebühr.
 - (2) Gemäß § 3 der Verwaltungskostensatzung der Hansestadt Lüneburg in Verbindung mit Tarifnummer 7 wird für die Bearbeitung und Entscheidung über den Vertragsschluss eine einmalige Gebühr von 20,00 € festgesetzt.
-

- (3) Zusätzlich wird eine Nutzungsgebühr in Höhe von 5 € pro Monat pro E-Scooter gemäß § 2 Sondernutzungsgebührensatzung in Verbindung mit Tarifstelle 23 festgesetzt. Maßgeblich ist die saisonale Höchstzahl nach § 3 Abs. (2).
- (4) Die Gebühren sind bei Vertragsschluss fällig.

§ 5 Geschäftsgebiet und Aufstellverbotszonen

- (1) Im Rahmen der geltenden Vorschriften (insbesondere der StVO und der eKFV) können die angebotenen E-Scooter grundsätzlich im gesamten öffentlichen Verkehrsraum aufgestellt werden. Dieser Vertrag ist auf das Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg beschränkt. Er erlaubt dem Anbieter nur innerhalb dieses Geschäftsgebiets, E-Scooter aufzustellen oder die Beendigung einer Gebrauchsüberlassung seinen Nutzenden zu erlauben.
- (2) Die Hansestadt Lüneburg legt spezielle Zonen fest, in denen das Aufstellen der E-Scooter untersagt ist (Aufstellverbotszonen). Zu den Aufstellverbotszonen gehören zu Beginn des Vertrages alle:

- 1. Parks,
- 2. Grünflächen,
- 3. Friedhöfe,
- 4. Fußgängerzonen und
- 5. der Innenstadtbereich.

Innerhalb der Aufstellverbotszonen aufgestellte E-Scooter sind vom Anbieter gemäß § 12 zu entfernen.

- (3) Die Hansestadt Lüneburg legt spezielle Zonen fest, innerhalb derer das Aufstellen einer bestimmten Anzahl von E-Scootern (unabhängig davon, zu welchem Anbieter sie gehören) erlaubt ist, selbst wenn die Zonen innerhalb einer Aufstellverbotszone liegen (E-Scooter-Aufstellflächen). Sie können von der Hansestadt, müssen aber nicht, mit Markierungen oder speziellen Abstellanlagen versehen werden.
 - (4) Das Geschäftsgebiet, die Aufstellverbotszonen und die E-Scooter-Aufstellflächen können von der Hansestadt Lüneburg nach pflichtgemäßem Ermessen auch nachträglich gemäß § 18 angepasst werden.
 - (5) Die Hansestadt Lüneburg wird eine Übersicht bzw. Karte mit Aufstellverbotszonen, E-Scooter-Aufstellflächen, die anhand der Erfahrungen fortlaufend weiterentwickelt wird und Bestandteil dieses Vertrages ist, zur Verfügung zu stellen. Hierin sind aufgelistet:
-

1. Das Geschäftsgebiet;
2. die Aufstellverbotszonen;
3. die E-Scooter-Aufstellflächen und
4. ggf. gesonderte Abstellanlagen.

Die Karte wird digital im GIS-Format GeoJSON auf der Webseite der Hansestadt zur Verfügung gestellt. Bei Änderungen wird der Anbieter direkt benachrichtigt.

§ 6 Vorgaben an das Aufstellen durch den Anbieter

- (1) Der Anbieter darf im Rahmen nur dann E-Scooter aufstellen, wenn anschließend im Umkreis von 50 Metern maximal drei E-Scooter vorhanden sind, unabhängig davon, zu welchem Anbieter diese gehören.
- (2) Innerhalb der E-Scooter-Aufstellflächen dürfen abweichend von Abs. (1) folgende Anzahlen an E-Scootern (anbieterunabhängig) aufgestellt werden:
 1. An den Standorten Reichenbachplatz, Marienplatz, Auf der Altstadt, Heiligengeiststraße, Rote Straße, Ilmenaustraße, Am Werder: bis zu 8 E-Scooter, maximal jedoch innerhalb der räumlichen Kapazität;
 2. an den Standorten Standort Bahnhof, Leuphana Universität und Freibad: bis zu 15 E-Scooter maximal jedoch innerhalb der räumlichen Kapazität.

Im Umkreis von 50 Metern um die E-Scooter-Aufstellflächen dürfen keine E-Scooter aufgestellt werden. Die Hansestadt Lüneburg kann nach pflichtgemäßem Ermessen im Nachhinein die genannte Höchstzahl an E-Scootern gemäß § 18 ändern. Von jedem Anbieter darf an jeder E-Scooter-Aufstellfläche maximal eine Anzahl von E-Scootern aufgestellt sein, die der dort erlaubten Gesamtzahl geteilt durch die Anbieter im Gebiet der Hansestadt (abgerundet) entspricht. Bei Überschreiten dieser Anzahl, ist er verpflichtet, die E-Scooter gemäß § 12 umzustellen.

- (3) Die Aufstellung von E-Scootern ist unzulässig
 1. auf nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten öffentlichen Flächen,
 2. auf privaten Flächen, soweit der Anbieter nicht Eigentümer ist oder die Einwilligung des Berechtigten eingeholt hat,
-

3. auf Flächen, auf denen nach Straßenverkehrsrecht das Fahren oder Parken mit Elektrokleinstfahrzeugen nicht erlaubt ist,
4. in Fußgängerzonen,
5. auf Grünflächen, in Grün- und Parkanlagen sowie Grünstreifen,
6. auf Flächen, auf denen das Parken mit E-Scootern nur zeitlich begrenzt oder gebührenpflichtig erlaubt ist,
7. an Orten, an denen durch das Auf- oder Abstellen des E-Tretrollers eine unzumutbare Behinderung oder eine Gefährdung für Dritte entstehen kann, insbesondere
 - a) Freihalten von bestimmten Zonen auf Wartebereichen des ÖV (Blindenleitsysteme, Sitz-/Aufenthaltsbereiche sowie Einstiegszonen),
 - b) kein Abstellen auf Rettungswegen, Einfahrten, an Eingängen
 - c) Freihalten von Gehweghinterkanten (außer in enger Flucht mit im Gehweg vorhandenen, festen Einbauten wie z.B. Strom- oder Briefkästen), Bordabsenkungen und taktilen Elementen (z.B. Blindenleitsysteme), um Mobilitätseingeschränkten die ungehinderte Mobilität zu ermöglichen,
 - d) Freihalten von Gehwegbreiten von mindestens 1,50 m.

Unter Verstoß gegen diese Anforderungen abgestellte Fahrzeuge sind vom Anbieter gemäß § 12 zu beseitigen.

- (4) Soweit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dies aufgrund einer besonderen Situation erfordert, hat der Anbieter nach Aufforderung der Verwaltung bzw. Polizei und Feuerwehr zusätzliche Bereiche temporär (gemäß der durch den Auffordernden vorgegebenen Zeit) freizuhalten. Dies gilt insbesondere bei Veranstaltungen.

§ 7 Mobilitätsstationen

Für den Fall, dass innerhalb des Stadtgebiets Mobilitätsstationen eingerichtet werden, sichern sich die Hansestadt Lüneburg und der Anbieter gegenseitig zu, mit dem Ziel der Einbindung von E-Scooter-Verleihsystemen in die Mobilitätsstationen zu kooperieren. Aus dieser Verpflichtung zur Kooperation erwächst kein Anspruch des Anbieters, bei etwaigen Auswahlentscheidungen oder Vergabeverfahren berücksichtigt zu werden.

2. Abschnitt: Ausgestaltung des Verleihsystems

§ 8 Allgemeine Regelungen

- (1) Der Anbieter trägt durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge, dass das Aufstellen der E-Scooter durch seine Beschäftigten oder Beauftragten sowie durch die Nutzenden nach den Regeln der StVO sowie der eKFV und entsprechenden Regelwerken und Hinweisen erfolgt.
- (2) Die E-Scooter haben so zu stehen, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, also auch der zu Fußgehenden und insbesondere Rollstuhl- und Rollator-Nutzenden sowie Kinderwagen, stets gewährleistet ist und der Verkehr nicht behindert wird.

§ 9 Beschaffenheit der Fahrzeuge, Kennzeichnung

- (1) Seitens des Anbieters werden nur den Vorschriften der eKFV entsprechende E-Scooter mit einer vorhandenen Betriebserlaubnis und einer Versicherungsplakette angeboten und bereitgestellt. Dies wird vom Anbieter jederzeit gewährleistet.
- (2) Um Vandalismus und eine dadurch mögliche Gefährdung der Verkehrssicherheit zu vermeiden, dürfen keine Kabel, Drähte oder Schläuche außerhalb des Fahrzeugs verlaufen. Wenn es nicht vermieden werden kann, dass Kabel, Drähte oder Schläuche außerhalb des Fahrzeuges verlaufen, müssen diese durch eine spezielle Ummantelung vor Vandalismus geschützt werden. Bei auftretenden Beschädigungen muss das Fahrzeug gesperrt und gemäß § 12 aus dem öffentlichen Straßenraum entfernt werden.
- (3) Der Anbieter verpflichtet sich, sämtliche E-Scooter mit einer eindeutigen Seriennummer und dem Namen/der Firma des Anbieters inklusive Kontaktinformationen sichtbar am E-Scooter zu versehen. Er hat sicherzustellen, dass diese Informationen nicht entfernt werden können.

§ 10 Beendigung der Gebrauchsüberlassung durch die Nutzenden, Geofencing

Die Beendigung der Gebrauchsüberlassung ist nur im regulären – oder temporär angepassten – Geschäftsgebiet nach § 5 Abs. (1) außerhalb der Verbotszonen nach § 5 Abs. (2) sowie auf E-Scooter-Aufstellflächen nach § 5 Abs. (3) erlaubt. Der Anbieter stellt durch geeignete technische Maßnahmen (z.B. Geofencing) sicher, dass die Anforderungen nach Satz 1 eingehalten werden.

§ 11 Absicherung der Einhaltung der Vorgaben über die vertraglichen Beziehungen der E-Tretroller-Unternehmen zu den Nutzenden

- (1) Der Anbieter verpflichtet die Nutzenden vertraglich, die in diesem Vertrag festgelegten Vorgaben, insbesondere im Hinblick auf das Aufstellen bzw. die Beendigung einer Gebrauchsüberlassung (insbesondere § 5, § 6, § 10), einzuhalten.
 - (2) Der Anbieter hat seine Kunden auf die mit diesem Vertrag vereinbarten Einschränkungen für das Beenden der Gebrauchsüberlassung (insbesondere § 5, § 6, § 10) und die vorstehenden Anforderungen sowie auf die straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben für die Nutzung der E-Scooter in geeigneter Weise vor der ersten Fahrt und auch während der vertraglichen Beziehungen stetig hinzuweisen.
 - (3) Der Anbieter verpflichtet seine Kunden dazu, mithilfe eines Fotos nachzuweisen, dass die E-Scooter bei Beendigung der Gebrauchsüberlassung ordnungsgemäß abgestellt werden.
 - (4) Der Anbieter muss den Nutzenden in seiner App farblich anzeigen, in welchen Gebieten eine Beendigung der Gebrauchsüberlassung möglich oder unzulässig ist. E-Scooter-Aufstellflächen sind besonders hervorzuheben.
 - (5) Wenn dem Anbieter Fehlverhalten von Nutzenden im Zusammenhang mit dem Verleihsystem zur Kenntnis kommt, fordert es die entsprechenden Nutzenden in geeigneter Weise (z.B. per SMS, E-Mail, Push-Nachricht, Telefon) dazu auf, dieses Fehlverhalten zukünftig zu unterlassen. Spätestens nach der dritten Aufforderung dieser Art ergreift der Anbieter weitergehende geeignete Maßnahmen, um regelkonformes Verhalten der Nutzenden zukünftig sicherzustellen oder schließt die Nutzenden von der Nutzung des Verleihsystems aus.
 - (6) Der Anbieter hat seine Kunden in geeigneter Weise darauf hinzuweisen, dass eine Nutzung der E-Scooter erst ab dem in seinen Nutzungsbedingungen angegebenen Mindestalter gestattet ist. Eine Prüfung des Alters der Nutzenden ist durch den Anbieter vorzunehmen.
-

3. Abschnitt: Unsachgemäß aufgestellte E-Scooter

§ 12 Unsachgemäß abgestellte E-Scooter

- (1) Verkehrsbehindernd abgestellte E-Scooter müssen spätestens innerhalb von 12 Stunden, verkehrsgefährdend abgestellte E-Scooter müssen spätestens innerhalb von 6 Stunden nach Kenntniserlangung durch den Anbieter entfernt werden. Weitergehende Anforderungen insbesondere nach Straßen-, Straßenverkehrs- sowie sonstigem Polizei- und Ordnungsrecht bleiben unberührt. § 11 Abs. (5) bleibt unberührt. In allen anderen Fällen hat der Anbieter unter Verstoß gegen die Vorgaben dieses Vertrags abgestellte Fahrzeuge binnen 24 Stunden zu beseitigen. Im Unterlassungsfall fordert die Hansestadt den Anbieter einmalig zur Beseitigung auf. Erfolgt auch daraufhin die Beseitigung nicht binnen weiterer 12 Stunden, kann die Hansestadt diese ersatzhalber vornehmen. Die Kosten hierfür hat der Anbieter zu tragen
- (2) Die Hansestadt Lüneburg behält sich vor, verkehrsgefährdend oder Verkehrsbehindernd abgestellte E-Scooter im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen insbesondere des Polizei- und Ordnungsrechts sowie des Straßenverkehrsrechts auch vor Ablauf der in Abs. (1) genannten Frist selbstständig auf Kosten des Anbieters zu entfernen.
- (3) Weitergehende Befugnisse, insbesondere nach Straßen-, Straßenverkehrs- sowie sonstigem Polizei- und Ordnungsrecht, bleiben unberührt.
- (4) Der Anbieter protokolliert die Behebung mit einer entsprechenden Mitteilung an den Beschwerdeführer inklusive eines „Nachher-Fotos“ innerhalb von 48 Stunden nach Behebung. Auf Verlangen der Hansestadt ist die Protokollierung dieser vorzulegen.
- (5) Der Anbieter benennt einen direkten Ansprechpartner für Ordnungsbehörden, eine Reaktion auf eine Meldung wird innerhalb des folgenden Werktages erwartet.

4. Abschnitt: Evaluierung und Daten

§ 13 Evaluierung und Daten

- (1) Der Anbieter erklärt sich bereit, anonymisierte Nutzungsdaten insbesondere zum Zwecke des Monitorings und für wissenschaftliche und mobilitätsplanerische Analysen an die Hansestadt und den Nationalen Zugangspunkt gemäß § 2 Nr. 11 IVSG zu übermitteln. Von besonderem Interesse ist die zeitliche und räumliche Nutzungsverteilung der E-Scooter, Substitutionseffekte sowie Fahrtweiten und -zeiten. Die Standortdaten der nicht belegten E-Scooter sollen, wenn aus unternehmerischer oder technischer Sicht keine zwingenden Gründe gegen eine Übermittlung sprechen, möglichst über den Nationalen Zugangspunkt gemäß § 2 Nr. 11 IVSG zur Verfügung gestellt werden.
 - (2) Zur Evaluierung der stationsunabhängigen Verleihsysteme, zur frühzeitigen Erkennung von Nutzungskonflikten im öffentlichen Straßenraum sowie zur antizipierten Lösung solcher Nutzungskonflikte mittels einer optimierten Nutzung der Kapazitäten des öffentlichen Straßenraums stellt der Anbieter der Hansestadt Lüneburg unentgeltlich folgende Daten in csv-Datei zur Verfügung:
 1. Anzahl der tatsächlich angebotenen E-Scooter (tageweise und monatsweise)
 2. Gesamtanzahl aller Fahrten
 3. zurückgelegte Gesamtkilometer
 4. Anzahl Fahrten pro E-Scooter pro Tag
 5. Anzahl zurückgelegte Kilometer pro E-Scooter pro Tag
 6. durchschnittliche Fahrdauer pro E-Scooter pro Tag
 7. durchschnittliche Fahrdauer und -strecke pro Gebrauchsüberlassung
 8. Anzahl und Örtlichkeiten der Ausbringstandorte (Karte)
 9. Standorte, mit den meisten bzw. wenigsten Gebrauchsüberlassungen
 10. Standorte, an denen die Gebrauchsüberlassung am häufigsten beendet wurde
 11. Die Anzahl der Sachbeschädigungen / Schäden durch Vandalismus im vergangenen Monat
 12. Die Anzahl und Art der Unfälle mit E-Scootern
 13. Anzahl, Inhalt und Lokalisierung der beim Anbieter eingegangenen Beschwerden
 14. Die zeitliche und räumliche Verteilung der Entleihvorgänge zur Abbildung von Nachfrageintensitäten („Heatmap“) und Tagesganglinie
-

- (3) Der Anbieter ist verpflichtet einen quartalsweisen Report mit den o.g. Daten zu erstellen und an die Hansestadt Lüneburg zu übermitteln.
- (4) Beschwerden über das Verleihsystem, die dem Anbieter von Nutzenden oder Dritten zukommen, oder eine Auswertung wesentlicher Inhalte von Beschwerden leitet der Anbieter zu Informationszwecken an die Hansestadt per E-Mail an [mobilitaet@stadt.luenenburg.de](mailto:mobiltaet@stadt.luenenburg.de) weiter.
- (5) Die Daten dienen verwaltungsintern zur fortlaufenden Evaluierung des Ausmaßes und der Auswirkungen der Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums durch die Leihangebote. Alle Daten werden in anonymisierter Form gemäß der DSGVO zur Verfügung gestellt. Sie soll vorher mit dem Anbieter Rücksprache halten, um seine legitimen Interessen in ihrer Entscheidung über das Ob und Wie einer Veröffentlichung zu berücksichtigen. Daten, die einen Rückschluss auf die Einnahme- oder wirtschaftliche Situation des Anbieters zulassen, sind von der Veröffentlichung ausgenommen.
- (6) Für Zwecke zukünftiger Verkehrsplanung und ordnungsrechtlicher Entscheidungen behält sich die Hansestadt Lüneburg vor, zukünftig weitergehende Evaluationen durchzuführen. Diese dienen dazu, durch die Erkenntnisse aus dem Nutzerverhalten Rückschlüsse auf das aktuelle und zukünftige Nutzerverhalten zu ziehen. Der Anbieter erklärt sich zu einer aktiven Mitarbeit bereit. Er muss insbesondere Daten und Informationen erheben und mitteilen, wenn dies nicht mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden ist oder seine legitimen Interessen in unverhältnismäßiger Weise beeinträchtigt.
- (7) Der Anbieter verpflichtet sich, alle einschlägigen Bestimmungen der EU-Datenschutzgrundverordnung sowie die Vorgaben des Bundesdatenschutzgesetzes und des Niedersächsischen Datenschutzgesetzes (NDSG) zu beachten und umzusetzen.

5. Abschnitt: Nachhaltigkeit

§ 14 Nachhaltigkeit

Die Hansestadt Lüneburg und der Anbieter haben sich im Sinne einer Nachhaltigkeitsstrategie auf folgende Grundsätze verständigt:

- 1. Der Anbieter setzt sich im Rahmen der Beschaffung der Fahrzeuge sowie im Rahmen der Reparatur und Wartung für eine lange Lebensdauer der E-Scooter ein.
-

2. Reparatur und Wartung sollte regional, möglichst im Stadtgebiet Lüneburg, stattfinden.
3. Aufladen der E-Scooter sowie der Betrieb Anlagen und Einrichtungen des Anbieters erfolgt durch Anbieter oder einen Dritten ausschließlich mit zertifiziertem Öko-Strom. Dies muss vor Geschäftsbeginn in Form einer Kopie des Stromvertrages für die Einrichtungen des Anbieters nachgewiesen werden.
4. Der Transport der E-Scooter muss mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen erfolgen.
5. Ausstattung der E-Scooter mit Wechsel-Akku;
6. Registrierung seiner Fahrzeuge in den gesetzlich vorgegebenen Recyclingsystemen für Elektronik, Batterien und Verpackung;
7. Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Vorgaben sowie keine Beschäftigung von Scheinselbstständigen oder Arbeitsmodelle der Gig-Economy.

6. Abschnitt: Kooperation und Support

§ 15 Regelmäßige Kooperationsgespräche

- (1) Der Anbieter nimmt an regelmäßigen Kooperationsgesprächen mit der Hansestadt und Vertretern anderer Anbieter von Fahrzeug-Verleihsystemen teil. Die Kooperationsgespräche dienen der Evaluation der Auswirkungen der Sondernutzung und der Vermeidung und Lösung von Nutzungskonflikten und geben dem Anbieter die Möglichkeit, seine Interessen gegenüber der Hansestadt zu formulieren.
 - (2) Der Anbieter entsendet einen für das Stadtgebiet entscheidungsbefugten Vertreter.
 - (3) Die Termine und der Ort der Kooperationsgespräche werden von der Hansestadt in Absprache mit allen Anbietern festgelegt. Der Rhythmus wird in Absprache mit den Anbietern angelegt und je nach Erfordernissen angepasst.
-

- (4) Der Anbieter teilt in den Kooperationsgesprächen auch alles relevante Feedback, dass er von Nutzern oder Dritten im Hinblick auf die Auswirkungen seiner Sondernutzung auf die Nutzung der Straßen und ihre verkehrlichen Auswirkungen erhalten hat, mit.

§ 16 Supportmanagement

- (1) Der Anbieter stellt eine erreichbare E-Mail-Adresse sowie eine telefonische Support-Hotline, mit mindestens einem deutschsprachigen Mitarbeiter, die rund um die Uhr besetzt ist, sicher. Zusätzlich ist eine Kontaktperson zu nennen, die während der Betriebsstunden für die Hansestadt erreichbar ist. Der Anbieter stimmt zu, dass die Kontaktdaten der Support-Hotline auf der Homepage der Hansestadt veröffentlicht werden. Die Nummer der Support-Hotline muss gut sichtbar auf den E-Scootern angebracht sein. Der Anbieter verpflichtet sich bei allgemeinen Anliegen innerhalb des folgenden Werktags auf Anliegen der Hansestadt zu reagieren.
- (2) Die Hansestadt verpflichtet sich ihrerseits dem Anbieter gegenüber einen Ansprechpartner für die Zusammenarbeit zu benennen und innerhalb von fünf Werktagen auf Anliegen des Anbieters zu reagieren.

7. Abschnitt: Anpassung des Vertrags

§ 17 Anpassung der Anzahl der Fahrzeuge

Die Hansestadt kann die Anzahl der E-Scooter des Anbieters nachträglich beschränken, insbesondere wenn die Hansestadt aufgrund bestimmter Tatsachen oder Indizien zu dem Schluss kommt, dass die Anzahl von E-Scootern im stationsungebundenen Betrieb auf dem Stadtgebiet nicht oder nicht mehr stadt- und/oder straßenverträglich ist. Solche Tatsachen oder Indizien können insbesondere Beschwerden oder Anzeigen, Straf- oder Ordnungswidrigkeitsverfahren, Unfälle, behördliche Eingriffe und Maßnahmen im Zusammenhang mit stationsungebundenen Verleihsystemen oder auch neue Sondernutzungen Dritter oder Änderungen an den Straßenverhältnissen sein.

§ 18 Anpassung der Vorgaben zum Betrieb

Die Hansestadt kann dem Anbieter auch nachträglich Vorgaben zum Betrieb seines Verleihsystems machen oder bestehende Vorgaben (einschließlich des Geschäftsgebiets, der Aufstellungsverbotzonen und der E-Scooter-Aufstellflächen) ändern, insbesondere wenn

1. die Hansestadt aufgrund der Nachfrageintensität oder der drohenden Erschöpfung der Kapazitäten des öffentlichen Straßenraums neue E-Scooter-Aufstellflächen einführen will,
2. es zu wiederholten vertragswidrigen Beendigungen der Gebrauchsüberlassung (unabhängig vom Anbieter) im Umkreis von E-Scooter-Abstellflächen oder an der Außengrenze von Aufstellverbotszonen kommt, so dass von einer mangelnden Genauigkeit des Geofencings oder vergleichbarer Maßnahmen auszugehen ist,
3. die Hansestadt aufgrund bestimmter Tatsachen oder Indizien zu dem Schluss kommt, dass neue oder geänderte Vorgaben an den Betrieb erforderlich sind, um sicherzustellen, dass der Betrieb stadt- und straßenverträglich ist. Solche Tatsachen oder Indizien können insbesondere Beschwerden oder Anzeigen, Straf- oder Ordnungswidrigkeitsverfahren, Unfälle, behördliche Eingriffe und Maßnahmen im Zusammenhang mit free-floating Verleihsystemen oder auch neue Sondernutzungen Dritter oder Änderungen an den Straßenverhältnissen sein.

§ 19 Form und Frist von Vertragsanpassungen

- (1) Für die Vertragsanpassung gelten Frist und Form der ordentlichen Kündigung entsprechend.
- (2) Im Übrigen bedürfen Änderungen dieses Vertrages der Schriftform. Dies gilt auch für die Änderung dieser Schriftformklausel

8. Abschnitt: Laufzeit und Beendigung des Vertrages

§ 20 Laufzeit

- (1) Der Vertrag tritt am **01.01.2022** in Kraft.
 - (2) Der Vertrag endet mit Ablauf des **31.12.2022.**
-

- (3) Er verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, wenn die Parteien nicht fristgerecht kündigen. Diese automatische Vertragsverlängerung erfolgt höchstens 3 Mal. Der Vertrag endet damit unabhängig von einer etwaigen Kündigung spätestens mit Ablauf des **31.12.2025**.

§ 21 Ordentliche Kündigung

- (1) Beide Parteien können den Vertrag fristgemäß zum Jahresende kündigen.
- (2) Die Hansestadt kann den Vertrag zudem kündigen, wenn
 - 1. die Hansestadt aufgrund bestimmter Tatsachen oder Indizien zu dem Schluss kommt, dass stationsungebundene E-Scooter-Verleihsysteme nicht stadt- und/oder straßenverträglich sind. Solche Tatsachen oder Indizien können insbesondere Beschwerden oder Anzeigen, Straf- oder Ordnungswidrigkeitsverfahren, Unfälle, behördliche Eingriffe und Maßnahmen im Zusammenhang mit stationsungebundenen Verleihsystemen oder auch neue Sondernutzungen Dritter oder Änderungen an den Straßenverhältnissen sein.
 - 2. der Anbieter trotz Mahnung in nicht nur unerheblicher Weise seine vertraglichen Verpflichtungen verletzt.
- (3) Die Frist zur ordentlichen Kündigung beträgt drei Monate. Die Frist kann verkürzt werden oder ganz entfallen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist oder die Kündigung aufgrund von sicherheitsbeeinträchtigenden Pflichtverletzungen des Anbieters ausgesprochen wird.
- (4) Die ordentliche Kündigung erfolgt in Schriftform.

§ 22 Kündigung aus wichtigem Grund

Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

§ 23 Beendigung des Verleihsystems

- (1) Der Anbieter teilt der Hansestadt Lüneburg spätestens 14 Tage vorher die Beendigung des Verleihsystems – egal aus welchem Grund – mit.
-

- (2) Der Anbieter ist bei Beendigung des Verleihsystems, (unabhängig vom Grund, ggf. auch im Insolvenzfall), dazu verpflichtet, sämtliche von ihm eingebrachten E-Scooter binnen einer Frist von fünf Tagen nach Beendigung des Verleihsystems aus dem öffentlichen Straßenraum zu entfernen. Wenn dies auch nach zusätzlicher Aufforderung seitens der Hansestadt Lüneburg nicht erfolgt, werden die E-Scooter durch die Hansestadt Lüneburg entfernt. Der Anbieter trägt hierbei sämtliche anfallende Kosten für Transport und Lagerung. Holt der Anbieter die von der Hansestadt Lüneburg eingesammelten Fahrzeuge nach Aufforderung durch die Hansestadt nicht binnen einer von der Hansestadt gesetzten angemessenen Frist ab, ist die Hansestadt nach ihrer Wahl zur Entsorgung oder Verwertung der Fahrzeuge berechtigt. Auch die hiermit verbundenen Kosten sind der Hansestadt vom Anbieter zu erstatten.

9. Abschnitt: Schlussbestimmungen

§ 24 Änderungen der geschäftlichen Verhältnisse des Anbieters

- (1) Der Anbieter teilt der Hansestadt alle wesentlichen Änderungen seiner gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit, soweit diese auf die Vertragsdurchführung Auswirkungen haben können. Dies gilt insbesondere für Änderungen des haftenden Kapitals, Gewinnabführungs-, Beherrschungs- und Konzerneingliederungsverträge.
- (2) Die Vertragsparteien haben sicherzustellen, dass für die Erfüllung aller vertraglichen Pflichten auch die jeweiligen Rechtsnachfolger uneingeschränkt haften.

§ 25 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine der Vertragsparteien insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.

Datum und Unterschriften

Ort, Datum

Ort, Datum

Moßmann
Verkehrsdezernent
Hansestadt Lüneburg

Name / Unterschrift / Stempel
Anbieter
