07-08 | 2026 | 317 – 376

Schwerpunkt Reiserecht

ZVR Zeitschrift für Verkehrsrecht

Reiserecht

Wiener Liste – Update 2026

Eike Lindinger

Barrierefreies Reisen

Eike Lindinger

Neues Pauschalreiserecht

Sebastian Löw

Geopolitische Spannungen im Pauschalreiserecht

Sebastian Löw

Rechtsprechung

Reiseversicherungsschutz bei Defekten von Prothesen etc

Georg Kathrein

Zulässigkeit der Rechtswahl einer Fluggesellschaft

Matthäus Uitz

Flugreise: Diskriminierung von mobilitätseingeschränkter Person

Caroline Voithofer

Kuratorium für Verkehrssicherheit

E-Scooter-Verleihsystem: Leitfaden für Gemeinden

Ernestine Mayer, Annemarie Jäger, Bernd Hildebrandt

manz.at/zvr ISSN 0044-3662

MANZ

E-Scooter-Verleihsystem: Leitfaden für Gemeinden

Der Beitrag schnell gelesen

Immer mehr Gemeinden haben Interesse, ein E-Scooter-Verleihsystem als ergänzendes Mobilitätsangebot für ihre Bevölkerung anzubieten. Dabei stehen sie ua vor Fragen zu rechtlichen Rahmenbedingungen, zur Organisation des Leihsystems und zu Aspekten der Verkehrssicherheit. Im Rahmen eines von Radland NÖ initiierten Pilotprojekts, das in Kooperation mit dem KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), dem Anbieter TIER Mobility (jetzt Dott) und den Pilotgemeinden Gänserndorf und Kirchberg am Wagram durchgeführt wurde, entstand auf Basis eines einjährigen E-Scooter-Pilotbetriebs ein praxisorientierter Leitfaden,[1] der Gemeinden bei der Entscheidungsfindung und Umsetzung eines E-Scooter-Verleihsystems unterstützt. Wesentliche Inhalte des Leitfadens werden in diesem Beitrag vorgestellt.

Straßenverkehrsrecht
§ 68a StVO
ZVR 2026/160



Mag.[a] (FH) ERNESTINE MAYER ist Projektleiterin im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).
DI ANNEMARIE JÄGER ist freie Projektmitarbeiterin im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).
DI BERND HILDEBRANDT ist Projektleiter Radverkehr bei der Radland NÖ GmbH – Agentur für Aktive Mobilität.

Inhaltsübersicht:

A. Einleitung
B. Nö Pilotgemeinden und Kennzahlen zur E-Scooter-Nutzung im Überblick
C. Inhalte des Leitfadens
1. Erste Einschätzung der Eignung für ein Leih-E-Scooter-System durch die Gemeinde
a) Ziele für das Leih-E-Scooter-Angebot
b) Gemeindegröße und -struktur
c) Zielgruppe
2. Vorbereitung eines Leih-E-Scooter-Betriebs
a) Politische Befürwortung
b) Budget- und Personalressourcen
c) Organisationsform
d) Auswahl des Anbieters
e) Konkrete Vorbereitung des Betriebs
3. Inbetriebnahme und laufender Betrieb des Leih-E-Scooter-Angebots

A. Einleitung

E-Scooter erfreuen sich in den letzten Jahren auch in Niederösterreich zunehmender Beliebtheit, weshalb immer mehr Gemeinden ein Leih-E-Scootersystem als Ergänzung zum bestehenden Mobilitätsangebot in Betracht ziehen und iS der sog „First/Last Mile“ (von zuhause zur Haltestelle des öff Verkehrs und umgekehrt) und als alternatives Verkehrsmittel für den Pkw anbieten wollen. Dabei stehen sie ua vor Fragen zu rechtlichen Rahmenbedingungen, Kosten, Organisation des Leihsystems und Verkehrssicherheit. Da die Auseinandersetzung mit diesem neuen Thema für Gemeinden sehr zeit- und ressourcenintensiv ist, wurde im Zuge eines Pilotprojekts ein Leitfaden erstellt, um Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter bei der Entscheidungsfindung und Umsetzung eines derartigen Leihsystems zu unterstützen.

Grundlage für den Leitfaden bildet ein 2023 von Radland NÖ initiiertes Pilotprojekt, das in Kooperation mit dem KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), dem E-Scooter-Anbieter TIER Mobility (jetzt Dott) und den nö Pilotgemeinden Gänserndorf und Kirchberg am Wagram durchgeführt wurde. Im Rahmen des Projekts wurde ein E-Scooter-Verleihsystem neu eingerichtet und über ein Jahr wissenschaftlich begleitet und evaluiert.

Neben den direkten Erfahrungen aus dem Leih-E-Scooter-Betrieb dienten folgende inhaltliche Arbeiten als wichtige Grundlage für die Erstellung des Leitfadens:

- Informationsveranstaltungen in den Pilotgemeinden,
- Kurzbefragung in den Pilotgemeinden,
- Fokusgruppendiskussionen mit E-Scooter-Nutzenden und Nicht-Nutzenden in den Pilotgemeinden,
- quantitative Befragung von Leih-E-Scooter-Nutzenden und -Nicht-Nutzenden in den Pilotgemeinden und zwei weiteren nö Gemeinden mit einem Leih-E-Scooter-System,
- Interviews mit Stakeholdern und Experten.

Der Leitfaden beinhaltet Erfahrungen aus den beiden Pilotgemeinden, Gründe für und gegen ein E-Scooter-Verleihsystem, rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen, Themen der Verkehrssicherheit, Aufgaben im laufenden Betrieb sowie Kostenaspekte. Die Inhalte werden in den folgenden Kapiteln vorgestellt.

B. Nö Pilotgemeinden und Kennzahlen zur E-Scooter-Nutzung im Überblick

In diesem Kapitel werden strukturelle Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Pilotgemeinden Kirchberg am Wagram und Gänserndorf (Abbildung 1, Seite 372) sowie ausgewählte Kennzahlen zum Leih-E-Scooter-Betrieb angeführt (Tabelle 1, Seite 372).

[1] Zum Download verfügbar unter: https://radland.at/e-scooter-in-der-gemeinde-so-gelingt-der-einstieg/ (Stand 2. 6. 2026).



Kirchberg am Wagram:
- Bevölkerung: 3.800 Personen
- 13 Katastralgemeinden
- Steigungen innerhalb der Gemeinde

Gänserndorf:
- Bevölkerung: 12.000 Personen
- 1 Katastralgemeinde
- Keine Steigungen innerhalb der Gemeinde

Beide Gemeinden:
- viele Pendelnde
- hochrangige Bahnverbindung
- kein nextbike Fahrradverleihsystem

Abbildung 1: Eckdaten zu den Pilotgemeinden Kirchberg am Wagram und Gänserndorf; nextbike = das niederösterreichische Fahrrad-Verleihsystem; Karte: Umriss NÖ mit Kennzeichnung Kirchberg am Wagram (grün) und Gänserndorf (blau), © iStock/rbiedermann

Kennzahl	Kirchberg am Wagram	Gänserndorf
Verleihdauer	15 Monate (Juni 2023 – August 2024)	13 Monate (Juli 2023 – Juli 2024)
Anzahl E-Scooter im Verleih	30 E-Scooter	45 E-Scooter
Anzahl E-Scooter-Abstellplätze	35 Abstellplätze	45 Abstellplätze
Anzahl E-Scooter-Nutzende	367 Nutzende (60% regelmäßige Nutzende)	1.240 Nutzende (50% regelmäßige Nutzende)
Fahrten gesamt	2.434 Fahrten	12.325 Fahrten
Gefahrene Minuten gesamt	24.921 Minuten	111.147 Minuten
Fahrtdauer (Ø min/Fahrt)	~ 10 min/Fahrt	~ 9 min/Fahrt
Gefahrene Kilometer gesamt	4.569 Kilometer	20.377 Kilometer
Fahrtlänge (Ø km/Fahrt)	~ 2,0 km/Fahrt	~ 1,7 km/Fahrt

Tabelle 1: Kennzahlen zur Leih-E-Scooter-Nutzung in den Pilotgemeinden Kirchberg am Wagram und Gänserndorf

C. Inhalte des Leitfadens

Der Leitfaden ist praxisorientiert und beinhaltet daher Daten und Fakten sowie Erfahrungen und Tipps von der Idee bis zum Betrieb eines Leih-E-Scootersystems:
- erste Einschätzung der Eignung der Gemeinde für ein Leih-E-Scooter-System (erfolgt durch die Gemeindevertretung): Verfügbarkeit der Ressourcen für die Errichtung des Leih-E-Scooter-Angebots, Eignung aufgrund der Gemeindegröße und -struktur, Vorhandensein einer Zielgruppe und entsprechender Infrastruktur;
- Vorbereitung des Leih-E-Scooter-Betriebs (Gemeinde, tw in Abstimmung mit dem Leih-E-Scooter-Betreiber):
  - politische Befürwortung des Leih-E-Scooter-Betriebs,
  - Prüfung von Budget- und Personalressourcen für den Betrieb,
  - Festlegung der Organisationsform des Leih-E-Scooter-Angebots: free-floating Leih-E-Scooter-Betrieb, stationsbasiertes Leih-E-Scooter-Angebot, Mischsystem,
  - Auswahl des Leih-E-Scooter-Anbieters (ggf mittels Ausschreibung): Festlegung der Größe der E-Scooter-Flotte und des Geschäftsgebiets,
  - konkrete Planung des Leih-E-Scooter-Betriebs: Festlegung von möglichen Zonen mit Geschwindigkeitsreduktion oder Fahrverbot (Sperrzonen), Auswahl und Kennzeichnung der Standorte für Leih-E-Scooter-Abstellplätze (bei stationsbasiertem Angebot bzw Mischsystem);
- Inbetriebnahme und laufender Betrieb: Kommunikation mit der Bevölkerung, Aufgaben der Gemeinde im laufenden Betrieb (zB Anfragen aus der Bevölkerung, Evaluierung).

Diese einzelnen Punkte werden in den nun folgenden Kapiteln näher betrachtet.

1. Erste Einschätzung der Eignung für ein Leih-E-Scooter-System durch die Gemeinde

a) Ziele für das Leih-E-Scooter-Angebot

In einem ersten Schritt muss sich die Gemeinde damit befassen, ob ein Leih-E-Scooter-Angebot in ihrer Gemeinde überhaupt zielführend umgesetzt werden kann. **Ziele,** die mit einem Leih-E-Scooter-Angebot erreicht werden können, können ua sein:
- verbessertes Mobilitätsangebot, vor allem für kurze Wege,
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs,
- bessere Anbindung von Pendlerinnen und Pendlern an den öff Verkehr (E-Scooter für die Bewältigung der sog First/Last Mile),
- Schaffung eines attraktiven Zusatzangebots für Touristinnen und Touristen,
- Stärkung eines modernen Images der Gemeinde.

b) Gemeindegröße und -struktur

Die Eignung einer Gemeinde für ein Leih-E-Scooter-System hängt neben den verfügbaren Ressourcen auch maßgeblich von ihrer **Größe, Struktur und Topografie** ab. Eine ausreichende Bevölkerungszahl und kurze Distanzen zwischen wichtigen Ziel- und Quellpunkten (zB Nahversorger, ÖV-Haltestellen, Gewerbe- und Industriebetriebe, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen) sind für die Attraktivität einer E-Scooter-Nutzung wesentlich. Starke Steigungen, lange Distanzen oder unsichere Straßen können demgegenüber gegen ein Leih-E-Scooter-Angebot sprechen.

Die Führung der E-Scooter-Fahrenden im Mischverkehr mit Kfz bei höheren Geschwindigkeiten ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht geeignet. Problematisch sind auch Straßen mit Kopfsteinpflaster, da sie eine erhöhte Sturzgefahr, ein unangenehmes Fahrgefühl und einen höheren Verschleiß der E-Scooter verursachen. Wenn derartige Straßen vorhanden sind, müssen alternative, sicherere Routen für E-Scooter-Fahrende angeboten werden können. Außerdem erfordern Gefahrenbereiche wie Straßen mit hohen Geschwindigkeiten (> 50 km/h), fehlender Radinfra-

struktur oder hohem Lkw-Anteil besondere Aufmerksamkeit; für diese sollten ebenfalls sicherere Alternativrouten gefunden werden.

Eine gut ausgebaute Radinfrastruktur, wie eigene Radwege, oder verkehrsberuhigte und geschwindigkeitsreduzierte Bereiche (zB Tempo-30-Zonen), sind iS der Verkehrssicherheit für den Leih-E-Scooter-Betrieb wesentlich.

Auch bei der **Anbindung von Katastralgemeinden** ist die vorhandene Infrastruktur entscheidend: Freilandfahrten mit dem E-Scooter sind rechtlich möglich, werden aber aus Sicht der Verkehrssicherheit bei Geschwindigkeiten > 50 km/h auf Freilandstraßen ohne eigene Radfahranlage nicht empfohlen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit gilt:

- bevorzugte Variante: von der Fahrbahn getrennte Radwege oder gemischte Geh- und Radwege;
- Alternativrouten auf einem regionalen Straßennetz (zB Gemeindestraßen, Güter- und Begleitwege) mit staubfreier Befestigung, einem Geschwindigkeitsniveau bis max 50 km/h und geringer Verkehrsstärke;
- nicht empfohlen werden unbefestigte Güterwege (Schotter-/Wiesenwege) und Straßen mit einem Geschwindigkeitsniveau > 50 km/h ohne eigene Radinfrastruktur. Stehen für E-Scooter-Fahrten zwischen den Gemeinden nur derartige Straßen zur Verfügung, ist es empfehlenswert, zuerst die entsprechende Infrastruktur für E-Scooter- (und Rad-)Fahrende zu schaffen und erst dann die Katastralgemeinden anzubinden.

Bei der Anbindung von Katastralgemeinden ist zu beachten, dass weite Distanzen zwischen Ortsteilen für Leih-E-Scooter meist ungeeignet sind, da diese überwiegend für kurze Strecken genutzt werden.

c) Zielgruppe

Ein weiterer zentraler Punkt bei der Beurteilung der Eignung einer Gemeinde für die Einrichtung eines Leih-E-Scooter-Angebots ist das Vorhandensein einer entsprechenden Zielgruppe: E-Scooter werden vor allem von jüngeren Erwachsenen genutzt, das Nutzen eines Leih-E-Scooters ist erst ab 18 Jahren erlaubt. Da das Angebot oft nur einen Teil der Bevölkerung anspricht, wird empfohlen, das Interesse an einem Leih-E-Scooter-Angebot vorab zu erheben (zB durch eine Befragung).

Erst wenn sich die Vertreterinnen und Vertreter sicher sind, dass ihre Gemeinde aufgrund des vorhandenen Zeit- und Ressourcenbudgets, der örtlichen Gegebenheiten und einer entsprechenden Zielgruppe für ein Leih-E-Scooter-Angebot geeignet ist und die Einführung eines derartigen Angebots grundsätzlich politischen Zuspruch erhält, sollte mit der konkreten Planung begonnen werden.

2. Vorbereitung eines Leih-E-Scooter-Betriebs

Die Vorbereitung zur Einführung eines Leih-E-Scooter-Betriebs kann in folgenden Schritten erfolgen:

1. grundsätzliche Befürwortung des Leih-E-Scooter-Betriebs durch die Gemeindevertretung,
2. detaillierte Prüfung von Budget und Personalressourcen,
3. Festlegung der Organisationsform (Free-floating-System, stationsbasiertes System, Mischsystem),
4. Ausschreibung (falls erforderlich), Auswahl eines Anbieters und Vertragsgestaltung,
5. konkrete Vorbereitung des Leih-E-Scooter-Betriebs.

a) Politische Befürwortung

Zentrale Voraussetzung ist die politische Befürwortung durch die Gemeindevertretung, im Zuge derer sowohl Vorteile (zB zusätzliche Mobilitätsangebot für kurze Wege und von/zu Haltestellen des öff Verkehrs, alternatives Verkehrsmittel zum motorisierten Individualverkehr, Angebot für Touristinnen und Touristen) als auch Nachteile (zB Ersatz für aktive Mobilität, also Zufußgehen und Radfahren, mögliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, mögliche Beschwerden über E-Scooter-Fahrende bzw [falsch] geparkte E-Scooter aus der Bevölkerung, zusätzliche Kosten und Personalaufwand) abzuwägen sind.

b) Budget- und Personalressourcen

Wurde in der Gemeinde beschlossen, ein Leih-E-Scooter-System einzurichten, gilt es, als nächsten Schritt die Budget- und Personalressourcen zu prüfen. In kleineren und mittleren Gemeinden ist ein eigenwirtschaftlicher Betrieb für Leih-E-Scooter-Anbieter meist nicht möglich, weshalb sie ihre Leistung idR nur anbieten, wenn die Gemeinde einen Teil der Kosten übernimmt. Die Höhe dieser Kosten hängt ua von der Flottengröße, der Gemeindegröße und der Entfernung zum nächsten Lager des Leih-E-Scooter-Anbieters ab. Förderungen auf Bundes- oder Landesebene gibt es derzeit nicht (Stand Feb 2025).

Zusätzlich entsteht für die Gemeinde insb in der Vorbereitungsphase ein erheblicher Personalaufwand für Besprechungen, Planung, ggf Ausschreibung und Auswahl des Leih-E-Scooter-Anbieters, Gestaltung und Vorbereitung des Betriebs, Standortplanung sowie Markierungsarbeiten. Es ist daher wesentlich zu überlegen, wie viele Zeitressourcen bei Gemeindemitarbeitenden zur Verfügung stehen.

c) Organisationsform

Wenn die Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter nach den Überlegungen zur Eignung und der Prüfung der Budget- und Personalressourcen zu dem Schluss kommen, dass ein Leih-E-Scooter-System in ihrer Gemeinde umgesetzt werden kann und soll, ist als Nächstes die Organisationsform festzulegen, wie Leih-E-Scooter den Nutzenden zur Verfügung gestellt werden können. Folgende Formen werden hierbei unterschieden:

- **Free-floating-System:** Bei diesem System gib es keine eigenen Abstellplätze, die Leih-E-Scooter können überall abgestellt werden, sofern die StVO-Vorgaben eingehalten werden. E-Scooter-Fahrende können über eine App des Anbieters sehen, wo sich ein verfügbarer E-Scooter befindet.
  - Vorteil: flexibler, Wege zu/von den Abstellplätzen entfallen
  - Nachteil: höheres Risiko für ungeordnetes Abstellen der E-Scooter in der Gemeinde, aufwändigere Servicierung der Leih-E-Scooter
- **Stationsbasiertes System:** Hier gibt es eigene Abstellplätze für Leih-E-Scooter, diese können nur dort ausgeliehen bzw zurückgegeben werden. Nutzende können über die App des Anbieters den Standort der Abstellplätze und die Zahl der jeweils verfügbaren Leih-E-Scooter abrufen.
  - Vorteil: geordnetes Abstellen, Leih-E-Scooter stehen nicht im Weg, effizientere Servicierung der Fahrzeuge
  - Nachteil: Fußwege vom/zum Abstellplatz notwendig, höherer Planungs- und Organisationsaufwand für die Gemeinden
- **Mischsystem:** Dieses System kombiniert das free floating und das stationsbasierte System. In einigen Gebieten der Gemeinde gibt es fixe Abstellplätze (stationsbasiertes System), in anderen keine fixen Abstellbereiche (free floating).

Jede dieser Organisationsformen hat Vor- und Nachteile, nicht jedes System passt für jede Gemeinde. Die Wahl der Organisationsform hängt sehr stark von den lokalen Gegebenheiten (Größe, Struktur und Infrastruktur der Gemeinde) ab. In den beiden Pilotgemeinden wurde aufgrund der Gemeindegröße und -struktur das stationsbasierte System eingesetzt.

d) Auswahl des Anbieters

Beim nächsten wichtigen Schritt in der Vorbereitungsphase, der **Auswahl des Anbieters** (ggf erforderliche Ausschreibung beachten), ist es seitens der Gemeinde wichtig, die Anforderungen an den Leih-E-Scooter-Anbieter detailliert festzulegen und klar zu kommunizieren. Dabei sind Aspekte wie Flottengröße, Abrechnung, Kostenverteilung, Kommunikationsabläufe und Reporting zentrale Punkte, die (vertraglich) geklärt werden müssen. Zusätzlich wird die Vereinbarung eines Service-Level-Agreements (SLA), in dem das Service- und Rebalancing[2]-Intervall, Zeitlimits für bestimmte Serviceleistungen sowie die Regelung von Haftungsfragen und Zahlungsmodalitäten vertraglich festgelegt sind, mit dem Betreiber empfohlen. Vor der Beauftragung sollten seitens der Gemeinde bereits das Geschäftsgebiet und eine mögliche Anbindung von Katastralgemeinden besprochen und festgelegt werden.

e) Konkrete Vorbereitung des Betriebs

Sind die vorangegangenen Punkte geklärt, ist der Leih-E-Scooter-Betrieb in Abstimmung zwischen der Gemeinde und dem Anbieter zu planen und vorzubereiten. Umfang und Art der Aufgaben der Gemeinde in der Vorbereitung des Betriebs hängen dabei von der vertraglichen Vereinbarung mit dem Anbieter und dem gewählten Organisationssystem ab. Folgende Punkte sollten für einen reibungslosen Betrieb in jedem Fall noch vor der Inbetriebnahme abgeklärt und festgelegt werden:

- In manchen Gebieten ist es iS der Verkehrssicherheit zielführend, Bereiche mit **Geschwindigkeitsreduktionen festzulegen** (zB von den erlaubten 25 km/h auf 20 km/h, 15 km/h oder Schrittgeschwindigkeit). Dies kann in besonders sensiblen Bereichen (zB vor Schulen/Kindergärten, in Begegnungs- und Fußgängerzonen) oder aufgrund der Beschaffenheit der Verkehrsfläche sinnvoll sein.
- Zudem kann durch die **Festlegung von Sperrzonen** das Fahren mit den Leih-E-Scootern in bestimmten Bereichen gänzlich verhindert werden.
- Sowohl die Gebiete mit Geschwindigkeitsreduktion als auch Sperrzonen können durch technische Maßnahmen seitens des Leih-E-Scooter-Anbieters definiert werden und sollen für die Nutzenden in der App sichtbar sein.

Wurde als Organisationsform das stationsbasierte oder das Mischsystem als Verleihsystem festgelegt, erfolgt in einem weiteren Schritt die **Auswahl der Standorte und Kennzeichnung der Leih-E-Scooter-Abstellplätze.** Dabei kann der Vorschlag für die Standorte von der Gemeinde oder vom Anbieter eingebracht werden. Auf jeden Fall sind bei der Planung die Bedürfnisse der Bevölkerung, wichtige Ziel- und Quellorte, die Anbindung an öff Verkehrsmittel und ein engmaschiges Netz an Abstellplätzen zu berücksichtigen. Die Kennzeichnung der ausgewählten Abstellplätze erfolgt anschließend durch die Gemeinde und kann auf unterschiedliche Weise erfolgen: Kennzeichnung durch eine Tafel, durch ein alleiniges E-Scooter-Piktogramm oder in Kombination mit einer zusätzlicher Umrandungslinie bzw einem Radbügel (s Beispiele in Abbildung 2 und Abbildung 3, beide Seite 374).

[2] Unter „Rebalancing" versteht man die Umverteilung von E-Scootern durch den Betreiber, die Gemeinde oä, um die Fahrzeuge der Nachfrage entsprechend besser auf dem Geschäftsgebiet zu verteilen.



Abbildung 2: Mit einer Tafel gekennzeichnete E-Scooter-Abstellplätze in Gänserndorf (Bild 1, 2 von links © Thomas Busch) und mit einem E-Scooter-Piktogramm gekennzeichnete E-Scooter-Abstellplätze in Kirchberg am Wagram (Bild 3 von links © KFV/Ernestine Mayer, Bild 4 von links © Stephan März)



Abbildung 3: Mit einem E-Scooter-Piktogramm und einer Umrandungslinie gekennzeichneter E-Scooter-Abstellplatz in Korneuburg (linkes Bild © Johannes Mayer); mit einem E-Scooter-Piktogramm, einer Umrandungslinie und einem Radbügel gekennzeichneter E-Scooter-Abstellplatz in Wien (rechtes Bild © KFV/Sheila Burger)

Die Einrichtung von **Leih-E-Scooter-Abstellplätzen auf ÖBB-Grund** kann nur über die ÖBB selbst erfolgen und muss bei dieser seitens der Gemeinde angefragt werden.

3. Inbetriebnahme und laufender Betrieb des Leih-E-Scooter-Angebots

Nach einer erfolgreichen Vorbereitung durch die Gemeinde in enger Zusammenarbeit mit dem Anbieter kann der Leih-E-Scooter-Betrieb aufgenommen werden. Eine **entsprechende Kommunikation** mit der Bevölkerung vor und während des Betriebs, speziell mit den E-Scooter-Nutzenden, aber auch mit potentiellen Gegnern ist dabei essentiell, auch um sicherzustellen, dass das Angebot ausreichend angenommen und genutzt wird. Wie die Bevölkerung am besten erreicht wird, ist von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich, wichtig ist dabei, unterschiedlichste Kommunikationswege zu nutzen, um eine möglichst breite Bevölkerungsgruppe anzusprechen (zB mittels Gemeindezeitung, Postwurfsendungen, Gemeinde-Webseite, Gemeinde-App, Social Media, Informationsveranstaltungen). Wichtige Informationen, die dabei an die Bevölkerung weitergegeben werden sollen, betreffen vor allem allgemeine Informationen zum Leih-System und zum Entlehnen der Leih-E-Scooter, Verhaltensvorschriften für E-Scooter-Fahrende sowie Sicherheitstipps. Außerdem ist es für die Bevölkerung wichtig zu wissen, wohin sie sich bei Problemen, Beschwerden oder Fragen wenden kann; hier ist eine konkrete Ansprechperson in der Gemeinde wesentlich.

Neben der Behandlung von Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern zählt auch der **regelmäßige Austausch mit dem Betreiber** zu den Aufgaben der Gemeinden im laufenden Betrieb. Dadurch ist gewährleistet, dass das Leih-E-Scooter-Angebot laufend verbessert und gegebenenfalls angepasst werden kann.

Eine regelmäßige Evaluierung mittels Befragung bzw Analyse der Betriebsdaten stellt sicher, dass auf mögliche Sicherheitsprobleme, geänderte Rahmenbedingungen bzw Wünsche aus der Bevölkerung schnell und zielführend reagiert werden kann.

Nach Absprache mit dem Anbieter besteht für die Gemeinde die Möglichkeit, den **Akku-Tausch und/oder das Rebalancing** der E-Scooter selbst zu übernehmen. Dadurch erspart sich die Gemeinde Kosten, die sie an den Anbieter zahlen muss, gleichzeitig führt die Übernahme dieser Tätigkeiten aber zu zusätzlichen Personal- und Sachkosten für die Gemeinde (Stromkosten, Fahrtkosten). Diese Arbeiten werden in der Regel vom Wirtschafts-/Bauhof der jeweiligen Gemeinde übernommen, wichtig ist daher, dass alle beteiligten Stellen der Übernahme dieser Tätigkeiten zustimmen sowie ausreichend Kapazitäten und ein geeignetes Fahrzeug zur Verfügung stehen.

Die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt zeigen, dass trotz sorgfältiger Planung und Vorbereitung vor allem zu Beginn des Leih-E-Scooter-Betriebs **Probleme** auftreten können. Tabelle 2 (Seite 375) und Tabelle 3 (Seite 376) geben einen Einblick in möglicherweise auftretende Probleme bei E-Scooter-Abstellplätzen bzw rechtswidrigem Verhalten, deren Gründe und Lösungsansätze.

Mögliche Probleme	Mögliche Gründe	Mögliche Lösungen
E-Scooter stehen nicht am Abstellplatz, sondern daneben oder auf der gegenüberliegenden Straßenseite	**betreiberseitig:** 1) zu großes GPS-Fenster für den Abstellplatz 2) schlechte Darstellung der Abstellplätze in der App	Besprechung mit dem Betreiber (zB Anpassung des GPS-Fensters)
	nutzerseitig: bewusstes Ausnutzen der Grenzen der ungenauen GPS-Verortung	Bewusstseinsbildung bei den E-Scooter-Nutzenden, Verwarnung oder Strafen
	gemeindeseitig: 1) inzureichende Kennzeichnung/ Markierung der Abstellplätze (zB nur E-Scooter-Symbol) 2) schlechte Sichtbarkeit des Abstellplatzes (zB hinter einer Hausecke)	1) Prüfung, ob die Kennzeichnung/Markierung noch deutlicher gestaltet werden kann 2) Prüfung, ob der Stellplatz besser sichtbar gemacht werden kann oder ggf verlegt werden sollte
Mehrspurige Kfz verstellen den Abstellplatz	**nutzerseitig:** fehlendes Bewusstsein bei den Kfz-Lenkenden	Bewusstseinsbildung bei den Kfz-Lenkenden
	gemeindeseitig: unzureichende Kennzeichnung/Markierung der Abstellplätze (zB nur E-Scooter-Symbol)	Prüfung, ob die Kennzeichnung/Markierung noch deutlicher gestaltet werden kann (zB zusätzliches Aufstellen einer Tafel, Radbügel als Begrenzung)
Umgestürzte E-Scooter	1) starker Wind 2) unpassender Untergrund des Stellplatzes (zB uneben, nicht befestigt)	1) Kontrollrunde und Aufstellen der E-Scooter 2) Befestigung oder Verlegung des Stellplatzes (falls möglich)
Markierung ist nicht mehr gut sichtbar	Abnützung (zB durch Befahrung, Witterung)	Markierung nachziehen, ggf länger haltbare Markierungsfarbe verwenden
Ungleiche Verteilung der E-Scooter auf den Abstellplätzen	automatisches Rebalancing durch die E-Scooter-Nutzenden funktioniert nicht (zB E-Scooter-Fahrten nur in eine Richtung).	1) händisches Umstellen der E-Scooter durch Gemeindemitarbeitende oder Betreiber 2) Maßnahmen seitens Betreiber (zB Aktionen für bestimmte Fahrten) 3) Maßnahmen seitens Gemeinde (zB Bewerbung Gemeindezeitung für bestimmte Fahrten)

Tabelle 2: Mögliche Probleme mit E-Scooter-Abstellplätzen, deren mögliche Gründe und Lösungsvorschläge

Mögliche Probleme	Mögliche Gründe	Mögliche Lösungen
E-Scooter-Fahrten auf dem Gehsteig	1) mangelnde Regelkenntnis 2) bewusstes Ausweichen auf den Gehsteig (zB Unsicherheitsgefühl auf der Fahrbahn)	1)+2) Bewusstseinsbildung bei E-Scooter-Nutzenden (zB über die Gemeindezeitung) 2) Prüfung, auf welchen Straßenabschnitten auf den Gehsteig ausgewichen wird und Überlegung von straßenabschnittsbezogenen Maßnahmen (zB Kontrollen durch die Exekutive, Verbesserung der Situation auf der Fahrbahn [zB Geschwindigkeitsbeschränkung])
E-Scooter-Fahrten zu zweit	1) mangelnde Regelkenntnis 2) bewusste Regelmissachtung	Bewusstseinsbildung bei den E-Scooter-Nutzenden
E-Scooter-Fahrten unter Alkoholeinfluss	1) mangelnde Regelkenntnis 2) bewusste Regelmissachtung	**gemeindeseitig:** Bewusstseinsbildung bei den E-Scooter-Nutzenden **betreiberseitig:** Geschwindigkeitsreduktion oder E-Scooter-Sperren zu bestimmten Zeiten und/oder in bestimmten Bereichen (je nach Ort und Häufigkeit der Alkoholfahrten) **Kontrolle durch die Exekutive**

Tabelle 3: Mögliche Probleme mit rechtswidrigen Fahrverhaltensweisen, deren mögliche Gründe und Lösungsvorschläge

Plus

ÜBER DIE AUTOR:INNEN

E-Mail: ernestine.mayer@kfv.at; annemarie.resch@hotmail.com; bernd.hildebrandt@radland.at

NÜTZLICHER LINK

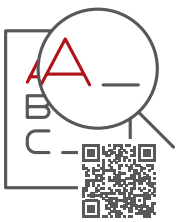
Der Leitfaden für Gemeinden kann in einer Kurz- und Langversion auf der Webseite von Radland NÖ kostenlos heruntergeladen werden: https://radland.at/e-scooter-in-der-gemeinde-so-gelingt-der-einstieg/ (Stand 2. 6. 2026).

Mit **RDB Keywords** gibt es keinen Zweifel mehr: Bei der

Schlüsselgewalt

kommen weder Schlüssel noch Schlüsselloch zu Schaden.





RDB Keywords

Juristische Begriffe schnell und unkompliziert erklärt.

rdb.at
MANZ