



☐ vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion Team Zastrow
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrates
Remo Liebscher

GZ: (OB) 6 66.1

Datum: 08. SEP. 2026

Kontrolle der Shangleitlinien – Leihfahrzeuge im Stadtgebiet Dresden AF1565/26

Sehr geehrter Herr Liebscher,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

„Die Nutzung von Leihfahrzeugen – insbesondere Leihfahrrädern und Leihrollern – im Stadtgebiet Dresden hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen. Damit einher geht das zunehmend regelwidrige Abstellen dieser Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum. Dies führt zu konkreten Behinderungen und Gefährdungen des Fußverkehrs, insbesondere für Menschen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen, für ältere Personen sowie für Familien mit kleinen Kindern.

Die Landeshauptstadt Dresden hat Shangleitlinien erlassen, die das Abstellen von Leihfahrzeugen im öffentlichen Raum regeln. Daneben gelten die allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, insbesondere die Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) zum ordnungsgemäßen Abstellen von Fahrzeugen. Vor dem Hintergrund, dass die Stadtverwaltung auf entsprechende Bürgerhinweise bislang mitgeteilt hat, die Aufsicht obliege allein den Betreibern der Leihfahrzeuge, bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie wird die Einhaltung der Shangleitlinien der Landeshauptstadt Dresden sowie der einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften im Zusammenhang mit dem Abstellen von Leihfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum kontrolliert?
 - a) Welche Stelle bzw. welche Stellen der Stadtverwaltung sind für diese Kontrolle zuständig?
 - b) In welchem Umfang und in welcher Regelmäßigkeit finden entsprechende Kontrollen statt?“

In erster Linie sind für das ordnungsgemäße Abstellen der Sharingfahrzeuge die Anbieter selbst verantwortlich.

Kontrollen finden durch den Gemeindlichen Vollzugsdienst im Rahmen der allgemeinen Streifen-tätigkeit und aufgrund Beschwerden aus der Dresdner Bevölkerung statt. Bei den Kontrollen ist zu unterscheiden. Da es straßenverkehrsrechtlich keine Vorschriften gibt, wie ein Fahrrad abzu-stellen ist, werden solche Fahrzeuge bei Bedarf lediglich an den Rand gestellt. Anders sieht es bei Elektrokleinstfahrzeugen aus; diese stellen rechtlich gesehen Kraftfahrzeuge dar. Werden hier Verkehrsordnungswidrigkeiten festgestellt, können diese im Rahmen des pflichtgemäßen Ermes-sens geahndet werden.

Gravierende Verstöße werden bei Bedarf durch den Gemeindlichen Vollzugsdienst dokumentiert und an das zuständige Fachamt weitergeleitet. In dringenden Fällen werden die Sharinganbieter durch das Ordnungsamt direkt kontaktiert, wenn eine Störung oder Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht unmittelbar beseitigt werden kann.

2. **„Wie werden festgestellte bzw. gemeldete Verstöße gegen die Sharingleitlinien oder stra-ßenverkehrsrechtliche Vorschriften erfasst und bearbeitet?**
 - a) **Wie viele Verstöße wurden seit Einführung der Sharingleitlinien insgesamt erfasst – bitte aufgeschlüsselt nach Jahren, soweit möglich?**
 - b) **Wie viele dieser Verstöße wurden wie geahndet (z. B. Verwarnungen, Bußgelder, Ab-mahnungen gegenüber Anbietern)?“**

Derzeit werden keine Statistiken zu gemeldeten Verstößen bzw. Bürgerbeschwerden erfasst.

Eine Vielzahl von Fällen wird im Rahmen von Sofortmaßnahmen durch die Kolleginnen und Kol-legen des Gemeindlichen Vollzugsdienstes beendet. Dabei werden insbesondere Störungen di-rekt beseitigt, indem solche Fahrzeuge so verschoben werden, dass die Gefahr beseitigt ist.

Für die Kalenderjahre 2025 und 2026 wurden in der Bußgeldbehörde insgesamt 16 straßenver-kehrsrechtliche Verfahren im Zusammenhang mit Elektrokleinstfahrzeugen von Sharing-Anbie-tern geführt. Davon betrafen sieben Verfahren Parkverstöße im ruhenden Verkehr (Verwarnungs-gelder). In fünf dieser Fälle konnte der konkrete Fahrzeugführer nicht ermittelt werden, weshalb entsprechende Kostenbescheide nach § 25a Straßenverkehrsgesetz (StVG) gegenüber den Haltern (Sharing-Anbieter) erlassen wurden, zwei Verfahren wurden im Rahmen des Opportunitätsprin-zips eingestellt. Die übrigen neun Verfahren betrafen Verstöße zu Beginn des neuen Versiche-rungsjahres, wo die neuen Kennzeichen noch nicht angebracht waren (Verwarnungsgelder). Der bestehende Versicherungsschutz konnte von den Anbietern nachgewiesen werden.

Weitergehende oder ältere statistische Auswertungen sind systemisch nicht möglich, da gering-fügige Verstöße im Verwarnungsgeldbereich nach den geltenden Aufbewahrungs- und Löschfris-ten nach Verfahrensabschluss gelöscht werden.

3. **„Wie werden festgestellte bzw. gemeldete Verstöße den jeweiligen Anbietern zugeordnet und weiterverfolgt?**
 - a) **Welche vertraglichen oder ordnungsrechtlichen Instrumente stehen der Stadtverwal-tung gegenüber den Anbietern zur Verfügung?**
 - b) **Wurden diese Instrumente bislang angewendet? Falls ja: in welchem Umfang und mit welchem Ergebnis?“**

Die Beschwerden werden in der Regel per E-Mail weitergeleitet.

Häufen sich Probleme an einer örtlichen Stelle, kann auf das Instrument der Parkverbotszone zu-rückgegriffen werden. In diesen Zonen wird die Beendigung der Miete technisch unterbunden –

Voraussetzung ist ein gutes GPS-Signal. Die Erfahrungen sind positiv, jedoch gibt es auch den Nebeneffekt der Problemverlagerung im Umfeld.

4. „Welche konkreten Maßnahmen hat die Stadtverwaltung bzw. haben die zuständigen Stellen bislang gegenüber einzelnen Anbietern aufgrund von Verstößen ergriffen oder veranlasst?
- a) Wurden Anbieter abgemahnt, mit Bußgeldern belegt oder wurden Sondernutzungserlaubnisse eingeschränkt bzw. entzogen?
- b) Falls bislang keine oder nur geringe Maßnahmen ergriffen wurden: Aus welchen Gründen hat die Stadtverwaltung auf weitergehende Maßnahmen verzichtet, und welche Maßnahmen sind für die Zukunft geplant?“

Sondernutzungserlaubnisse wurden bisher nicht eingeschränkt oder entzogen.

Diese enthalten die Nebenbestimmung, dass das Ausbringen und Abstellen der Fahrzeuge nur nach Maßgabe der Straßenverkehrsordnung, der in den Anlagen B und D der Sharingleitlinien Mobilität genannten Vorgaben sowie außerhalb von Park- und Grünanlagen und der Dresdner Heide zulässig ist.

Ein Widerruf der erteilten Sondernutzungserlaubnis erfordert eine nicht hinnehmbare Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch massenhaft oder dauerhaft falsch abgestellte Fahrzeuge oder die Missachtung gefahrbezogener Nebenbestimmungen. Reine Verstöße einzelner Nutzer gegen die StVO beim Abstellen der Fahrzeuge rechtfertigen für sich allein keinen Widerruf der Sondernutzungserlaubnis, diese müssen sich der Sphäre des Anbieters zu rechnen lassen, um als Widerrufsgrund tragfähig zu sein. Zuvor sind im Sinne der Verhältnismäßigkeit zu prüfen, ob mildere Mittel ausreichen.

Die konsequente Nachpflege von Parkverbotszonen ist eine wirksame Maßnahme zur Problemreduzierung. Sensible Bereiche der inneren Altstadt, Straßen mit hohem Fußverkehrsaufkommen sowie alle Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, Gewässer, Brücken und viele weitere Bereiche sind bereits als Parkverbotszone deklariert.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert