

Eine Bestandsaufnahme E-Tretroller-Verleihsysteme

Strategien für Kommunen in den kommenden Jahren



Deutsches Institut
für Urbanistik

Unterstützt von / Supported by



Alexander von Humboldt
Stiftung/Foundation

Überblick

Was Städte tun können,
um E-Tretrollerverleihsystemen zu verwalten

- ◆ **3 Regulierungsansätze**

- ◆ Freiwillige Vereinbarungen
- ◆ Sondernutzungsgenehmigungen
- ◆ Öffentliche Ausschreibungen

- ◆ **6 Strategien für**

Kommunen, die alle Städte
mit Verleihsystemen nutzen können

Einleitung

- E-Tretroller sind in einer neuen Kategorie der Fahrzeugen:

Elektrokleinstfahrzeuge

- In vergleich mit Pedelecs, können diesen Fahrzeugen nur mit Knopfdruck fahren



Einleitung

15. Juni 2019 E-Tretroller sind zum ersten Mal in Deutschland erlaubt

In den ersten eineinhalb Jahren:

45 Städte haben aktive E-Tretroller Sharing-Angebote

...das bedeutet ungefähr 50% der idealen Märkte aus Perspektive der Anbieter
(Die 79 Städte > 100.000 Einwohner)



Einleitung

Jede Stadt mit E-Tretroller-Angeboten versucht die Fahrzeuge im öffentliche Raum zu verwalten

Typische Fragen sind:

- Was ist das ideale Geschäftsgebiet?
- Wie viel Fahrzeuge sind genug oder zu viel?
- Mit welchen Partnern kann eine Stadt zusammenarbeiten?
- Haben E-Tretroller Zukunft?



Einleitung

Die erste und vielleicht wichtigste Frage ist...

Welche Beziehungsform mit den Anbietern möchte Ihre Stadt?



Regulierungsansätze

Freiwillige Vereinbarungen

Sondernutzungsgenehmigungen

Öffentliche Ausschreibungen

Regulierungsansätze

In den meisten Städten haben E-Tretroller-Anbieter eine **freiwillige Vereinbarung** mit der Stadt.

Drei Städte nutzten **Sondernutzungsgenehmigungen**, aber nur Bremen hat ein aktives Angebot genehmigt.

Keine deutsche Städte nutzen **öffentliche Ausschreibungen** für E-Tretrollerverleih-Anbieter.



Freiwillige Vereinbarung

- **Freiwillig ist das Stichwort**
- Modell „Memorandum of Understanding“ vom Deutschen Städtetag und Deutschen Städte- und Gemeindebund (Aug 2019)
- 8 Themen zur Diskussion:
 - Geschäftsgebiet
 - Park- und Fahrverbotszone
 - ÖPNV-Integration
 - Datenbereitstellung und Datenauswertung
 - Datenschutz
 - Umverteilung, Wartung, Reaktionszeiten und Entsorgung
 - Kommunikationsprotokolle mit der Stadt
 - Kommunikationsprotokolle mit Bürger



Freiwillige Vereinbarung



BIRD **lime** **TIER** **voi.**
+WIND +DOTT +ZEUS

Nahmobilität gemeinsam stärken

Memorandum of Understanding

zwischen

Deutscher Städtetag,

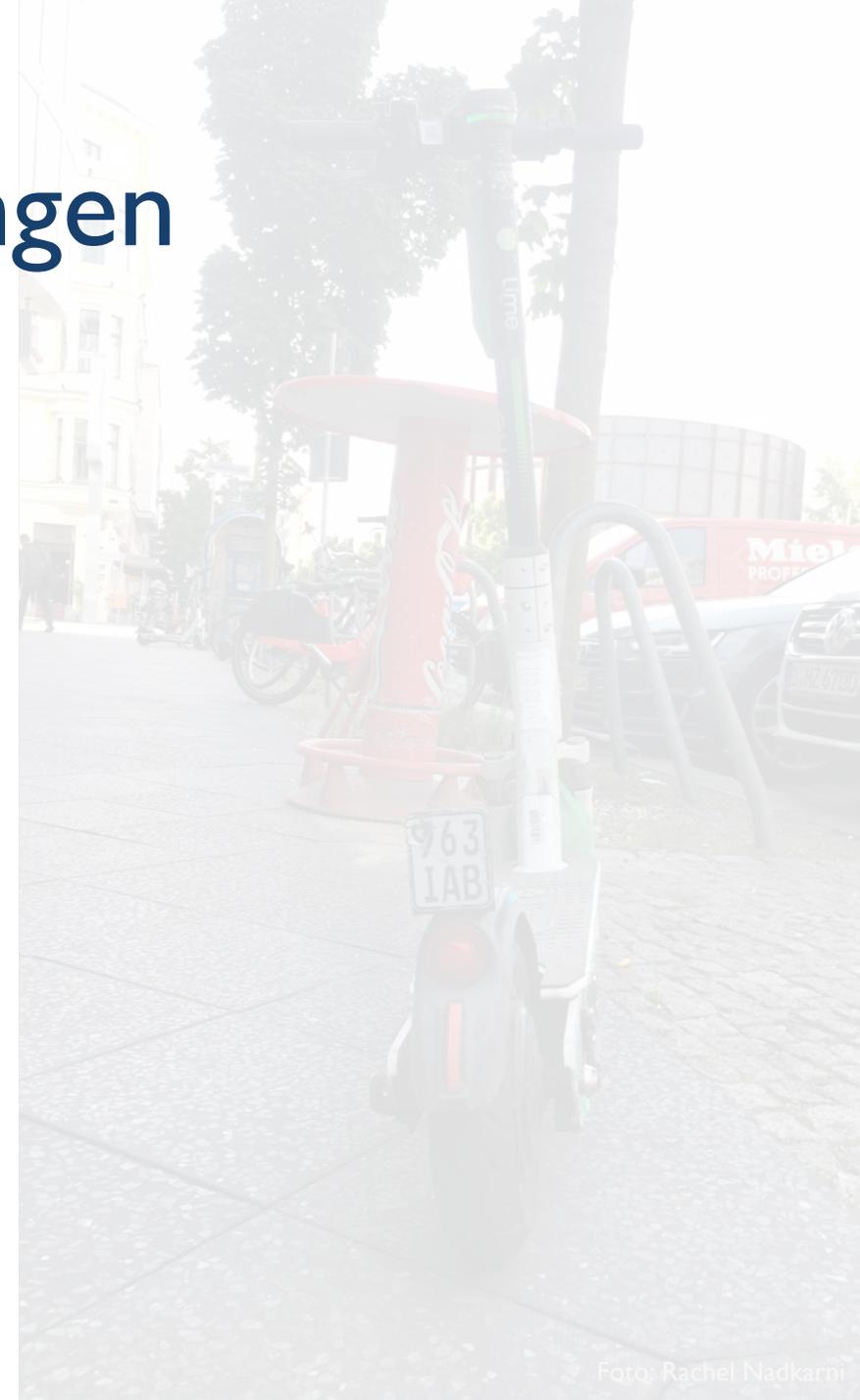
Deutscher Städte- und Gemeindebund

und

Anbietern von E-Tretroller-Verleihsystemen

Sondernutzungsgenehmigungen

- Verbindliche Regeln und offen für alle Anbieter
- 3 Städte haben diesen Ansatz ausprobiert
 - Bremen
 - Düsseldorf
 - Leipzig
- Die Möglichkeit für Sondernutzungsgenehmigungen sieht vielleicht unklar aus, wegen eines 2009 Rechtsfalls in Hamburg



Sondernutzungsgenehmigungen

- In diesem Fall ging es darum, dass Fahrradverleih-Systeme Mobilitätsformen sind und nicht durch Werbungsregeln reguliert werden sollten.
- Seit diesem Rechtsfall glauben viele Städte, dass sie Fahrrad- und E-Tretrollerverleih-Systeme nicht genehmigen können
- Es gibt in Nov 2020 ein neues Urteil aus NRW, das Fahrradverleih-Fahrzeugen sind Sondernutzungen wie Straßenhandel
- Städte sollten sich von ihren Anwälten beraten lassen



Sondernutzungsgenehmigungen

Bremen

Basis Info

Prozess Erkenntnisse

- Bremen hat die bestehende Gebührenordnung als Hilfsbrücke benutzt.
- Wichtig ist, dass in der Ordnung „oder ähnlich“ geschrieben steht. Die Gebühr für E-Tretroller wurde von der Gebühr für „Abstellen von Baufahrzeugen“ abgeleitet.



Sondernutzungsgenehmigungen

	Bremen	Düsseldorf
Basis Info	<p>Ab: Okt 2019</p> <p>Gebühr: €50 pro Fahrzeug pro Jahr</p> <p>Anbieter: Tier, Voi</p>	<p>Ab: Nov 2019</p> <p>Gebühr: €20 pro Fahrzeug pro Jahr</p> <p>Anbieter: Tier, Voi, Lime, Dott, Bird</p>
Prozess Erkenntnisse	<ul style="list-style-type: none">• Bremen hat die bestehende Gebührenordnung als Hilfsbrücke benutzt.• Wichtig ist, dass in der Ordnung „oder ähnlich“ geschrieben steht. Die Gebühr für E-Tretroller wurde abgeleitet von der Gebühr für Baufahrzeuge auf öffentlichen Straßen.	<ul style="list-style-type: none">• Anfangs: eine freiwillige Vereinbarung• Nov-Dez 2019: eine kostenlose Genehmigung, während des Gesetzgebungsvorgangs• Jan-Juli 2020: 6-monatige Probegenehmigung• NEUES URTEIL – 20 Nov 2020 OVG II B 1459/20



Sondernutzungsgenehmigungen

Basis Info

Prozess Erkenntnisse



Leipzig

Ab: -

Gebühr: -

Anbieter: -

*Noch nicht
entschieden*

- Seit 2015 hat Leipzig ein Netzwerk von Mobilitätsstationen, das die Stadt dem ÖPNV-Betrieb genehmigt hat
- E-Tretroller-Anbieter sind nur in Leipzig erlaubt, wenn sie als Partner mit dem ÖPNV-Betrieb zusammenarbeiten

Foto: Nikhil Nadkarni

Sondernutzungsgenehmigungen

	Bremen	Düsseldorf	Leipzig
Basis Info	<p>Ab: Okt 2019 Gebühr: €50 pro Fahrzeug pro Jahr Anbieter: Tier, Voi</p>	<p>Ab: Nov 2019 Gebühr: €20 pro Fahrzeug pro Jahr Anbieter: Tier, Voi, Lime, Dott, Bird</p>	<p>Ab: - Gebühr: - Anbieter: -</p>
Prozess Erkenntnisse	<ul style="list-style-type: none">• Bremen hat die bestehende Gebührenordnung als Hilfsbrücke benutzt.• Wichtig ist, dass in der Ordnung „oder ähnlich“ geschrieben steht. Die Gebühr für E-Tretroller wurde abgeleitet von der Gebühr für Baufahrzeuge auf öffentlichen Straßen.	<ul style="list-style-type: none">• Anfangs: eine freiwillige Vereinbarung• Nov-Dez 2019: eine kostenlose Genehmigung, während des Gesetzgebungsvorgangs• Jan-Juli 2020: 6-monatige Probegenehmigung• NEUES URTEIL – 20 Nov 2020 OVG II B 1459/20	<ul style="list-style-type: none">• Seit 2015 hat Leipzig ein Netzwerk von Mobilitätsstationen, das die Stadt dem ÖPNV-Betrieb genehmigt hat• E-Tretroller-Anbieter sind nur in Leipzig erlaubt, wenn sie als Partner mit dem ÖPNV-Betrieb zusammenarbeiten

Öffentliche Ausschreibungen

- Die Stadt wählt ein oder ein paar Partner, um E-Tretrollerverleih-Systeme in der Stadt zu entwickeln
- Die Stadt schließt einen Vertrag mit dem Anbieter ab und hat deshalb viele Kontrollmöglichkeiten
 - Regelmäßige Aktualisierungen
 - Möglichkeit den Markt einzuengen
 - Finanzielle Anreize sind hier möglich



Öffentliche Ausschreibungen

- Öffentliche Ausschreibungen sind typisch in anderen Ländern
 - Paris 2020 (2-Jahres Vertrag)
 - London 2021 (3-Jahres Vertrag)*
 - New York 2021 (2-Jahres Vertrag)*
- * Pilotphasen
- Öffentliche Ausschreibungen werden für andere Mobilitätsformen in Deutschland benutzt



Öffentliche Ausschreibungen

- Öffentliche Ausschreibungen sind typisch in anderen Ländern
 - Paris 2020 (2-Jahres Vertrag)
 - London 2021 (3-Jahres Vertrag)*
 - New York 2021 (2-Jahres Vertrag)*
- * Pilotphasen
- Öffentliche Ausschreibungen werden für andere Mobilitätsformen in Deutschland benutzt



Regulierungsansätze

	Freiwillige Vereinbarung	Sondernutzungs- Genehmigung	Öffentliche Ausschreibung
Vorbereitungen	-	++	+++
Kontroll- Möglichkeiten	-	++	+++
Flexibilität	+++	+	+

Strategien für Kommunen

Einsetzbar unabhängig von welchem Regulierungsansatz

I) Karten für Geschäftsgebiete erstellen

- Die Stadt könnte Kunden durch eine öffentliche Karte helfen, die alle Geschäftsgebiete der Mobilitätsangebote abbildet.
- Eine Analyse der Geschäftsgebiete könnte der Stadt selbst helfen
 - Haben alle Anbieter die Park- oder Fahrverbotszonen gleich interpretiert?
 - Hat der freier Markt Stadtteile ausgelassen?
- Regelmäßige Aktualisierung ist nötig



2) Zusammenarbeit mit dem ÖPNV fördern

- Es gibt viele gute Beispiele der Business-2-Business Partnerschaften zwischen E-Tretroller-Anbietern und dem ÖPNV
- Städte haben starke Beziehungen mit den ÖPNV-Betrieben, deshalb haben sie Einfluss, gute Beziehungen zwischen Mobilitätsformen zu unterstützen



3) KPIs nachverfolgen

- KPI = Key Performance Indicator
- Es hilft in Diskussionen über Datenbereitstellung eigene KPIs zu haben, weil eine Stadt dann mit den gleichen Sprachen wie die Anbieter spricht und klare Ziele für die Daten beschreiben kann

KPI Beispiele für Kommunen

- Anteil der Wege über und unter 1 km
- Anteil der Wege mit Start oder Ziel beim ÖPNV
- Anteil der Wege mit Start oder Ziel in Stadtteilen, in denen das Einkommen der Einwohner unter dem Durchschnitt der Stadt ist
- Anteil der Wege mit Ziel in Einkaufsvierteln

Ramboll, 2020

3) KPIs nachverfolgen

- Der Mobility Data Standard (MDS)
 - Ein Standard für Datenaustausch zwischen Anbietern und Kommunen
 - MDS stammt aus einer Partnerschaft zwischen Kommunen, Anbietern und Stiftungen
 - Es stammt aus den USA aber es ist nun weltweit ein Standard
 - Die Stadt Ulm ist ein Partner
- Dritt-Plattformen wie Wunder Mobility
 - Die Hansestadt Hamburg ist als erste deutsche Stadt eine Partnerschaft mit Dritt-Plattform eingegangen



4) E-Tretroller Stationen ermöglichen

- Obwohl E-Tretroller „free-floating“ sind, werden Stationen kommen
- Virtuelle Stationen sind eine einfache Lösung in Orten mit schmalen Bürgersteigen
- Ladestationen sind eine neue Option
 - Ladestation Pilot Projekt in Essen
 - Eine Ladestation für mehrere Anbieter wurde in Berlin ausprobiert



4) E-Tretroller Stationen ermöglichen

- Obwohl E-Tretroller „free-floating“ sind, werden Stationen kommen
- Virtuelle Stationen sind eine einfache Lösung in Orten mit schmalen Bürgersteigen
- Ladestationen sind eine neue Option
 - Ladestation Pilot Projekt in Essen
 - Eine Ladestation für mehrere Anbieter wurde in Berlin ausprobiert



5) In die Koordination Zeit investieren

- Die Anbieter in Deutschland sind jetzt gute Partnern für koordinieren.
 - Eine Stadt sollte ein hilfreiche Partner sein
- Kommunale Ziele, wie sichere Nutzung brauchen Koordination
 - Lösungen kommen aus alle Partnern



6) Sich für divers Mikromobilität vorbereiten

- Die Kategorie „Elektrokleinstfahrzeuge“ hat Spielraum
 - Dimensionen: 2 m lang, 0,7 m breit, 1,4 m hoch
- Geschäftsmodellen Diversität
 - Man kann E-Tretroller monatlich mieten
 - Man kann E-Tretroller Besitzer sein
- Parkraummanagement für divers Fahrzeugen
 - Fahrradständer oder Parkplätze für Mikro-Fahrzeugen?
 - Parkplätze für alle E-Tretroller oder nur heutige E-Tretrollerverleiher?



6) Sich für divers Mikromobilität vorbereiten

- Die Kategorie „Elektrokleinstfahrzeuge“ hat Spielraum
 - Dimensionen: 2 m lang, 0,7 m breit, 1,4 m hoch
- Geschäftsmodellen Diversität
 - Man kann E-Tretroller monatlich mieten
 - Man kann E-Tretroller Besitzer sein
- Parkraummanagement für divers Fahrzeugen
 - Fahrradständer oder Parkplätze für Mikro-Fahrzeugen?
 - Parkplätze für alle E-Tretroller oder nur heutige E-Tretrollerverleiher?



6) Sich für divers Mikromobilität vorbereiten

- Die Kategorie „Elektrokleinstfahrzeuge“ hat Spielraum
 - Dimensionen: 2 m lang, 0,7 m breit, 1,4 m hoch
- Geschäftsmodellen Diversität
 - Man kann E-Tretroller monatlich mieten
 - Man kann E-Tretroller Besitzer sein
- Parkraummanagement für divers Fahrzeugen
 - Fahrradständer oder Parkplätze für Mikro-Fahrzeugen?
 - Parkplätze für alle E-Tretroller oder nur heutige E-Tretrollerverleiher?



Zusammenfassung

♦ 3 Regulierungsansätze

- ♦ Freiwillige Vereinbarungen
- ♦ Sondernutzungsgenehmigungen
- ♦ Öffentliche Ausschreibungen

♦ 6 Strategien für Kommunen

- ♦ Karten für Geschäftsgebieten erstellen
- ♦ Zusammenarbeit mit dem ÖPNV fördern
- ♦ KPIs nachverfolgen
- ♦ E-Tretroller Station ermöglichen
- ♦ In die Koordination Zeit investieren
- ♦ Sich für divers Mikromobilität vorbereiten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Rachel Nadkarni

Bundeskanzler-Stipendiatin 2019-2020
Deutsches Institut für Urbanistik (difu)

rb.nadkarni@gmail.com


Deutsches Institut
für Urbanistik

Research Topics:
New Mobility Governance
&
Multimodal Curbside Management

Unterstützt von / Supported by


Alexander von Humboldt
Stiftung/Foundation