

VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität

Beschlussfassung Stand 25.05.2023

verfasst von:

- Jasdeep Singh, Timo Schmitz (Stadt Heidelberg)
- Julia Bingeser (Stadt Kaiserslautern)
- Thomas Lappe (Stadt Ludwigshafen)
- Tim Neugebauer (Stadt Mannheim)
- Michael Joos, Frieder Zappe (VRN GmbH)

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Präambel..... | 3 |
| 1. Verbundweite Rahmenbedingungen..... | 4 |
| 1.1. Gegenstand..... | 4 |
| 1.2. Ziele des VRN-Leitfadens Sharing-Mobilität..... | 4 |
| 1.3. Rechtsrahmen..... | 6 |
| 1.4. Datenrechte und -nutzung..... | 6 |
| 2. Fahrradvermietsysteme..... | 7 |
| 2.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung..... | 7 |
| 2.2. Grundsätzliche Anforderungen an ein Fahrradvermietsystem..... | 8 |
| 2.3. Betrieb und Management..... | 8 |
| 2.4. Gebühren..... | 10 |
| 2.5. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring..... | 10 |
| 3. Carsharing..... | 11 |
| 3.1. Marktzugang..... | 11 |
| 3.2. Betrieb und Management..... | 12 |
| 3.3. Gebühren..... | 13 |
| 3.4. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring..... | 13 |
| 4. Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Tretroller)..... | 14 |
| 4.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung..... | 14 |
| 4.2. Betrieb und Management..... | 15 |
| 4.3. Gebühren..... | 19 |
| 4.4. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring..... | 19 |
| 5. E-Krafträder..... | 20 |
| 5.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung..... | 20 |
| 5.2. Betrieb und Management..... | 21 |
| 5.3. Gebühren..... | 21 |
| 5.4. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring..... | 22 |
| 6. Innovative Sharing-Angebote..... | 23 |
| 7. Mobilstationen..... | 23 |
| Anlage A – Begriffsbestimmungen..... | 25 |
| Anlage B – Hinweise für feste Stationen im öffentlichen Verkehrsraum..... | 26 |
| Anlage C –Hinweise für das Abstellen im Free-Floating-Betrieb im öffentlichen Verkehrsraum..... | 27 |
| Anlage D – Grundlagen zur Bestimmung der Rahmenbedingungen für den E-Tretroller-Betrieb..... | 28 |
| Anlage E - Grundsätze der Datenbereitstellung..... | 29 |

Präambel

Die Anforderungen an eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität stellen Kommunen vor viele Herausforderungen. Intermodale Mobilität und multimodale bzw. geteilte Mobilitätsangebote und -dienste nehmen in den Städten vermehrt Raum ein. Insbesondere die mietbaren E-Tretroller nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung führten in den letzten Monaten zu erheblichen Beeinträchtigungen im öffentlichen Raum. Die bisherigen Regelungen über eine sogenannte Selbstverpflichtungserklärung, die alle Beteiligten unterzeichnet hatten, reichen hier nach derzeitiger, auch juristischer Einschätzung, insbesondere in den Oberzentren nicht mehr aus. In der Studie „E-Tretroller in Städten“ weist das difu (Hrsg.)¹ darauf hin, dass freiwillige Selbstverpflichtungen zwar möglich sind, aber wie informelle Absprachen Rechtsrisiken bergen.

Der vorliegende Leitfaden geht davon aus, dass die Nutzung des öffentlichen Straßenraums zur Verfügungstellung von geteilten Mobilitätsangeboten eine Sondernutzung darstellt.

Dadurch haben die Kommunen den nötigen Handlungsspielraum, in dem sie regulieren, gestalten und beschaffen können. Vor diesem Hintergrund sollten die Kommunen ihre Ziele und Eckpunkte selbst definieren. Sie sollten dabei das Gespräch mit den Anbietern suchen, ein Konzept für das Sharingangebot unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit entwickeln, dieses politisch beschließen und entsprechend anwenden.

Insbesondere die von der E-Tretroller-Thematik betroffenen Kommunen sind daher auf die VRN GmbH mit dem Wunsch nach verbundweit einheitlichen Grundlagen, Grundsätze und Regelungsmöglichkeiten für alle Sharing-Modes zugekommen.

Der vorliegende VRN-Leitfaden setzt sich daher zum Ziel, den Kommunen im VRN-Gebiet eine Unterstützung dabei zu bieten, klare Rahmenbedingungen für Sharing-Mobilität aufzustellen. Hierbei sollen einerseits alle Sharing-Angebote im Sinne einer Attraktivierung des Umweltverbundes, einer Schließung von ÖPNV-Angebotslücken und einer flexiblen Mobilität gestärkt werden und andererseits ein attraktiver und fairer Marktrahmen für private Anbieter geschaffen sowie Vorgaben für einen geordneten Betrieb und damit auch für mehr öffentliche Akzeptanz gemacht werden.

Angestrebt wird ein verbundweit möglichst einheitliches Vorgehen bei der Regulierung dieser Angebote, um den Anbietenden von Sharing-Mobilität und deren Nutzenden ein einheitliches Handlungsumfeld zu bereiten. Hierzu formuliert dieser Leitfaden empfohlene Handlungsweisen um allen Kommunen ein abgestimmtes Vorgehen zu ermöglichen. Dies wird durch den gemeinsamen Beschluss in den VRN-Gremien dokumentiert.

Die Umsetzung des VRN-Leitfadens obliegt den jeweiligen Kommunen. Dabei belässt dieser den Kommunen ihre autonomen Gestaltungsspielräume hinsichtlich konkreter planungsrechtlicher und konzeptioneller Fragestellungen im kommunalen Rechts- bzw. Verwaltungsgeschehen. Die konkrete Ausgestaltung wird aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen von Ober- oder Mittelzentrum, bzw. suburbanem oder ländlichem Raum in Nuancen differieren.

Im VRN-Leitfaden werden anfangs die allgemeinen Rahmenbedingungen für die Sharingangebote behandelt. Darauf aufbauend werden zu den einzelnen Sharingangeboten – öffentliche und private Mietradsysteme, Carsharing, E-Tretroller und E-Kraftroller – Aussagen getroffen. Ergänzend enthält dieser Leitfaden auch einen Ausblick hinsichtlich möglicher anderer Sharing-Angebote und Mobilstationen.

Der Markt für teilbare Mobilitätsdienstleistungen stellt sich dabei gegenwärtig volatil und dynamisch dar. Daher versteht sich der vorliegende VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität als Ausfluss eines sich permanent fortentwickelnden Prozesses, der diese Entwicklungen aufzugreifen imstande ist. Diese notwendige Flexibilität soll durch vorgesehene Fortschreibungen realisiert werden. Die Fortschreibungsintervalle können zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.

Der VRN ist für das Monitoring, die Evaluation und die Fortentwicklung des verbundweiten VRN-Leitfadens Sharing-Mobilität zuständig.

¹ vgl. Difü (Hrsg.), DLR 2022; E-Tretroller in Städten - Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten

1. Verbundweite Rahmenbedingungen

1.1. Gegenstand

Mobilität bezeichnet die Optionen, die einem Individuum zur Realisierung einer Ortsveränderung zur Verfügung stehen. Sie entstehen durch das Zusammenwirken einer Vielzahl von Akteuren und Rahmenbedingungen.

Mit der Einführung sowohl des Carsharinggesetzes (CsgG) im Jahr 2017 als auch der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) im Jahr 2019 ist auf Bundesebene der rechtliche Rahmen zur Förderung und zur Marktöffnung geteilter Mobilität bzw. neuer Mobilitätsformen geschaffen worden. Seitdem prägen eine Vielzahl von anbietenden Unternehmen, innovative Fahrzeugkonzepte und eine starke Dynamik den Markt.

Mobilitätsangebote, die dem VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität unterliegen, erfüllen nachfolgende Kriterien:

- Vermietung und Inbetriebnahme von Fahrzeugen erfolgt ohne Personenbedienung, d. h. Nutzende benötigen für die Verwendung des Fahrzeuges keine fremde Hilfe,
- Nutzung ist bei entsprechender Verfügbarkeit spontan und/oder mit zeitlich gestaffelter Abrechnung möglich,
- Beginn und Ende der Fahrt finden überwiegend im öffentlichen Straßenraum statt,
- Nutzerkreis ist öffentlich und vorab nicht näher bestimmbar.

Damit beziehen sich die Regelungen des VRN-Leitfadens Sharing-Mobilität insbesondere auf

- Angebote der stationsbasierten und stationslosen Fahrradvermietung (Bikesharing),
- Angebote des stationsbasierten und stationslosen Carsharings,
- Vermietung von Elektrokleinstfahrzeugen (EKF) (z. B. E-Tretroller) und
- Vermietung von Krafträdern (E-Mopeds),

vorausgesetzt

- diese Angebote genügen den oben genannten Kriterien und nutzen den öffentlichen Straßenraum für die Vorhaltung der jeweiligen Angebote
- und die Angebote sind in den jeweiligen Kommunen innerhalb des VRN vorhanden.

Der VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität erfasst damit auch die bereits im Verbundgebiet angebotenen Mobilitätssysteme wie

- das öffentliche Fahrradvermietsystem,
- die Angebote des Carsharings nach CsgG und
- die EKF-Vermietung der derzeitigen Anbieter.

1.2. Ziele des VRN-Leitfadens Sharing-Mobilität

In den verschiedenen räumlichen Gebietseinheiten des VRN ist ein vielfältiges und attraktives, aber auch verschiedenartiges Mobilitätsangebot anzutreffen. Dabei basieren nachhaltige und intermodale Verkehrssysteme auf aktiver Mobilität und dem ÖPNV. Deren Förderung im Hinblick auf Angebotserweiterungen und Wahrnehmbarkeitserhöhung bilden die zentralen Handlungsschwerpunkte im Zuge der Verkehrswende.

Geteilte Mobilitätsangebote (sog. Sharingangebote bzw. Sharing Modes) adressieren Nutzeneffizienz, Flexibilität und Intermodalität zur Gestaltung der Verkehrswende. Sie steigern die individuellen Mobilitätsoptionen und verringern Motorisierungsgrade. Konkret verfügen sie bei systemoptimaler Integration in Bestands-services über die Potentiale, negative Verkehrseffekte zu reduzieren und urbane Räume zurückzugewinnen. Diese Vorteile, gepaart mit Innovation und Vielfalt, zeichnen Sharingsysteme aus und qualifizieren sie als ein Baustein eines zukunftsfähigen Gesamtverkehrssystems. Sie besitzen grundsätzlich das Potential, zum Erreichen der umwelt- und klimapolitischen Ziele im Verkehrsverbund beizutragen.

Als Teil der Mikro²- und Nahmobilität können die beschriebenen Angebote dieses Leitfadens künftig einen Part zur Bewältigung der sog. „letzten Meile“ darstellen. Es wird erwartet, dass sie insbesondere dazu beitragen, intermodale Wege unkomplizierter zurückzulegen und die Unabhängigkeit vom privaten Fahrzeug zu fördern. Sharingangebote bieten neben einer Ergänzung des ÖPNV in räumlicher, auch eine Attraktivierung in zeitlicher Hinsicht. So deckt z. B. das Carsharing unterschiedliche Zeiten und Fahrtzwecke ab, die ausschließlich mit dem ÖPNV nicht bedient werden können. Damit zielen geteilte Mobilitätsformen darauf ab, systembedingte Angebotslücken des Umweltverbundes zu schließen und somit ein ganzheitliches und attraktives Mobilitätsangebot zu generieren.

In gleichem Maße sind negative Eigenschaften von Sharingangeboten zu berücksichtigen. Dabei treten insbesondere stationslose Sharingangebote, auch Free-Floating-Angebote genannt, hervor. Sie können im verdichteten urbanen Raum Nutzungskonflikte verstärken. Erfahrungen zeigen, dass durch Sharingmobilität speziell Zufußgehende sowie Menschen mit Mobilitäts- oder Sinneseinschränkungen in der Nutzung des öffentlichen Raums gefährdet oder eingeschränkt werden. Kommunen stehen daher vor der Herausforderung, den Sharingangeboten eine angemessene Positionierung zu gewährleisten und die Interessen anderer Nutzender des öffentlichen Raums abzuwägen. In diesem Prozess sind u. U. Maßnahmen zu ergreifen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aller sicherstellen sowie die Ordnung und das Erscheinungsbild der Kommune gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund werden einige relevante Zusammenhänge formuliert:

- Der Erhalt eines geordneten Ortsbildes sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum sind im Zusammenhang mit geteilten Mobilitätsangeboten von zentraler Bedeutung. Aus diesem Grund wird als Zielzustand eine Angebotssteuerung mit definierten Standards gewünscht, die in der Anhörung mit den Anbietenden erarbeitet werden.
- Die Barrierefreiheit ist ein sicherzustellendes Gut. Dies gilt sowohl für gegenwärtige als auch zukünftige Konzeptionen. Sharingangebote sollten in ihrer Ausgestaltung nach Möglichkeit alle Dimensionen von Einschränkungen berücksichtigen und Teilhabe ermöglichen. Konkrete Vorgaben ergeben sich durch kommunale Planungen.
- Die Integration in das Gesamtverkehrssystem drückt sich z. B. in einer Tarifintegration in die Mobilitätskette bzw. in der verbesserten Verknüpfung der einzelnen Modi durch Mobilstationen aus. Ebenso ist ein gemeinsames digitales Dashboard Grundlage für das Monitoring und die Weiterentwicklung von Sharingangeboten.
- Vor diesen Hintergründen sind Anreize für die Rückgabe an Stationen zu schaffen. Wesentlich ist der Kontakt der Anbietenden zu den Kommunen und zum Verbund, um aufkommende Problemstellungen zu erkennen und zu beseitigen. Die Kriterien für die einzelnen Angebote sollen dabei, wie in dem vorliegenden VRN-Leitfaden beschrieben, von den Anbietenden erfüllt werden.

Entlang dieser Überlegungen und im Zusammenspiel mit zukünftigen Konzeptionen wird die Inanspruchnahme von geteilten Mobilitätsdienstleistungen nutzendenfreundlich, der Betrieb strukturiert und der Auftritt einheitlich gestaltet. Die Überlassung der Daten in ein verbundweites Dashboard ermöglicht es die Datendarstellung und Aufbereitung zu bündeln.

² Das Zukunftsinstitut definiert Mikromobilität als "elektrisch angetriebene leichte Kleinstfahrzeuge (mit einem Bruttogewicht von weniger als 500 kg), beispielsweise Elektrofahrräder, Elektroroller oder Segways". ([2https://www.zukunftsinstitut.de](https://www.zukunftsinstitut.de)). Andere Quellen schließen auch nicht elektrisch betriebene Kleinstfahrzeuge, die vor allem die individuelle Mobilität auf kurzen Strecken erleichtern, in den begriff mit ein.

1.3. Rechtsrahmen

Zur Bewertung, Umsetzung und Begriffsabgrenzung der Sharingangebote sind neben den Vorgaben aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Straßengesetzen sowie dem Konzessionsrecht weitere einschlägige Rechtsprechungen und Rechtsgrundlagen von Bedeutung. Nach aktuellem Stand umfassen diese:

- das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharings (CsgG) in Verbindung mit den jeweils in den Bundesländern gültigen Landesstraßengesetzen,
- die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV),
- die Novelle der StVO vom April 2020 (Beschilderung und Plaketten für Carsharing),
- den Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 20. November 2020 im Verfahren 11 B 1459/20 (Vermieträder als Sondernutzung),
- das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 11. Januar 2023 in den Verfahren 21 K 4871/22, 21 K 4874/22, 21 K 4923/22, 21 K 5019/22 und 21 L 1439/22 (Bestätigung der Höhe der Sondernutzungsgebühr in Köln),
- die Finanzierungsvereinbarungen der Kommunen mit dem VRN zum Aufbau und Betrieb eines regionalen Fahrradvermietsystems,
- die Parkgebührensatzungen /-ordnungen der Kommunen und
- die Satzungen der jeweiligen Kommune über Sondernutzungen sowie für spezielle Gebiete oder Plätze.

1.4. Datenrechte und -nutzung

Um den Kommunen bestmöglich den Zugang zu den Mobilitätsdaten der Sharing-Mobility-Angebote zu gewährleisten, zentralisiert der VRN zeitnah die Datenspeicherung, -verwaltung und -analyse in einem digitalen Datenmanagementtool. Eine zentrale Plattform ist die Grundlage für die Durchsetzung von Datenstandards und die kommunalgrenzen-übergreifende Bereitstellung und Analyse von Mobilitätsdaten. Durch diese verbundweite Bearbeitung der Daten durch den VRN und deren Weiterleitung an die Kommunen werden benötigte Ressourcen geteilt und somit kosteneffizienter eingesetzt. Die primäre Aufgabe der Datenplattform ist die Datenbereitstellung- und Analyse zur Evaluation von Sharing-Mobility-Angeboten. Sie dient auch dem Monitoring sowie die Überwachung der jeweils vereinbarten kommunalen Regelungen wie Verteilquoten und Flottenobergrenzen in Echtzeit.

Die Mobilitätsdatenanbietern werden angehalten, dem VRN und betroffenen Kommunen ihre Daten über geeignete Schnittstellen für einen vollständigen Datenzugriff in maschinenlesbarer Form zur Verfügung zu stellen. Die Schnittstellen sind auf Grundlage von IT-Standards hinreichend zu dokumentieren.

Die Datennutzung durch den VRN und den Kommunen erfolgt zum Zwecke der Angebotsverbesserung intermodaler Mobilitätsangebote, die Sicherung der multimodalen Angebotsqualität, die Überprüfung der Einhaltung von Zielvorgaben und vertraglicher Vereinbarungen und das Mobilitätsmonitoring für kommunale Planungsaufgaben der integrierten Verkehrsplanung (z.B. Kompatibilität, Auslastung von (Rad-)Infrastruktur). Im Falle der Sharing-Mobility-Plattform unterstützt der VRN die beteiligten Kommunen zusätzlich beim Monitoring der Anbieter-Geräteflotten und der technischen Überwachung von Vorgaben und Regelwerken.

Datenrechte und Grundsätze der Datennutzung sollen in Datennutzungsvereinbarungen mit allen Anbietern von Sharing-Mobility-Angeboten geregelt werden. Die Datennutzungsvereinbarungen gewährleisten, dass das Nutzungsrecht bereitgestellter Daten den VRN und die Kommune einschließen. Bei der Erhebung und Verwendung der Daten stellen diese Richtlinien eine **DSGVO-konforme** Verwendung der Daten sowie die Wahrung der Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse der Anbietenden sicher. Sensible Geschäftsdaten werden von kommunaler Seite bzw. seitens des Verbundes vertraulich behandelt und nicht weitergegeben, wenn die Daten eine Zuordnung auf einzelne Anbietende zulassen. Datennutzungsvereinbarungen für geschützte Daten erfolgen in individuell festzulegenden Konstellationen zwischen VRN, Kommune und Mobilitätsdatenanbieter.

Die allgemeinen Grundsätze werden, wenn erforderlich, in den folgenden Kapiteln konkretisiert. Der Anhang E zeigt die Grundsätze der Datenbereitstellung auf.

2. Fahrradvermietsysteme

2.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung

Ist-Situation im VRN 2023-2025

Seit 2015 gibt es im VRN-Gebiet ein regionales öffentlich mitfinanziertes Fahrradvermietsystem. Als Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung durch den VRN wurde nextbike mit dem Betrieb eines regionalen stationsgebundenen Fahrradvermietsystems beauftragt. Die interessierten Kommunen in der Region haben daraufhin mit dem VRN jeweils entsprechende Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Insgesamt stehen Stand Ende September 2022 in 22 Kommunen an mehr als 360 Stationen ca. 2.300 Fahrräder zur Verfügung. Das bestehende Vermietsystem läuft zum Jahresende 2025 aus.

Das Angebot eines gemeinsamen verbundweiten Fahrradvermietsystems hat Vorteile auf verschiedenen Ebenen:

- für die Nutzenden z. B. durch eine flächen- und anzahlbezogene deutliche größere Verfügbarkeit und Leistung zu einheitlichen Konditionen,
- für die Kommunen z. B. sowohl die Aufwandsminimierung bei Ausschreibung und Vergabe als auch durch das bessere Angebot für die Bürgerinnen und Bürger,
- für den Anbietenden z. B. aufgrund des größeren Bedienungsgebiets mit zentraler Ansprechperson,
- bei Tarifintegration für den Verkehrsverbund/ÖPNV-Anbieter durch eine Leistungsverbesserung für die eigenen Kundinnen und Kunden.

Aufgrund dieser Vorteile streben sowohl der VRN als auch die Kommunen im VRN-Gebiet auch über das Jahr 2025 hinaus die Fortführung eines gemeinsamen regionalen Fahrradvermietsystems an.

In den jeweiligen kommunalen Gremien wird frühzeitig vor Ablauf des bestehenden Vertrags beraten, ob ab 2026 die Teilnahme an einem solchen regionalen Fahrradvermietsystem weiterhin gewünscht ist und darüber hinaus, weitere Angebotsformen in diese Ausschreibung eingebunden werden sollen.

Beantragung und Genehmigung

Für den Zeitraum nach dem Jahr 2025 wird – sofern entsprechende Gremienbeschlüsse vorliegen – ein regionales öffentlich mitfinanziertes Fahrradvermietsystem durch den VRN diskriminierungsfrei ausgeschrieben.

Die Möglichkeit, dass weitere Anbietende eigenwirtschaftlich ein lokales oder regionales Fahrradmietsystem vorhalten, wird hierdurch nicht eingeschränkt.

Privatwirtschaftliche Anbietende von Fahrradvermietsystemen sind im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen frei handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen des geltenden Rechts für das Anbieten ihrer Leistung (Angebot/Vermietung, Inbetriebnahme und Rückgabe) nutzen.

Für die Abstellflächen im öffentlichen Verkehrsraum, im Bereich stationsbasierter Fahrradvermietsysteme feste und virtuelle Stationen genannt, oder dessen sonstige wirtschaftliche Nutzung ist eine Sondernutzungserlaubnis bzw. ein Gestattungsvertrag der jeweiligen Kommune erforderlich. Die Flächenunterhaltung wird kommunal geregelt.

Diese Erlaubnis wird diskriminierungsfrei erteilt, wenn die jeweils gültigen Vorgaben eingehalten werden und dem keine sonstigen rechtlichen Gründe oder begründete Bedenken zur Zuverlässigkeit des Anbietenden entgegenstehen. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht nicht. Ein Antrag dazu ist rechtzeitig, in der Regel ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme, bei den zuständigen Stellen der jeweiligen Kommune zu stellen. Der Antrag hat mindestens Angaben gemäß Abschnitt 2.2 dieses Leitfadens zu enthalten.

Die Erlaubnisse werden mit Nebenbestimmungen versehen. Die Kommunen legen Kontingente für die über ein gegebenenfalls noch bestehendes gemeinsames regionales Fahrradvermietsystem hinausgehende Anzahl von herkömmlichen Fahrrädern und für Lastenräder für das Ortsgebiet fest, gegebenenfalls auch für

Teile des Ortsgebiets. Bewerben sich mehrere Anbietende um eine Genehmigung, werden die Kontingente zwischen den Anbietenden aufgeteilt oder per Los vergeben.

2.2. Grundsätzliche Anforderungen an ein Fahrradvermietsystem

Fahrradvermietsysteme können verschiedene Radtypen enthalten: Fahrräder und Lastenräder, jeweils mit und ohne elektrische Unterstützung. Eine Spezialisierung eines Anbietenden auf einen Fahrradtyp ist möglich, ebenso das Angebot verschiedener Fahrradtypen. Für das Angebot eines Fahrradvermietsystems sind seitens des Anbietenden zu folgenden Punkten Aussagen zur Umsetzungsmöglichkeit zu treffen:

- Beschreibung des Konzeptes unter Berücksichtigung der kommunalen Vorgaben,
- maximale Anzahl der Fahrräder je Gebiet, auch als Grundlage für eine Gebührenerhebung,
- eingesetzte Fahrradtypen und Nachweis der Eignung für alle Nutzergruppen (z. B. Unisex-Fahrräder),
- Anteil an Rädern mit Elektrounterstützung,
- Stationsarten- und -größen, gewünschte Stationsbereiche bzw. Stationskonzept,
- Qualitätskriterien im Service,
- Nachweis der guten Wiedererkennbarkeit des Angebots durch einheitliches Design und eindeutige Identifizierbarkeit der einzelnen Räder,
- Angaben hinsichtlich einer Tarifintegration in den ÖPNV und zu digitalen Apps (z. B. Zeitkarten),
- Darstellung, ob und wie die Positionsbestimmung und Lage der Räder (stehend, liegend) ermöglicht werden kann,
- Umgang mit rechtswidrigem Nutzungsverhalten,
- Umgang mit verlorenen Rädern und Vandalismus,
- Kontaktdaten des Anbietenden,
- Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon, die nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sind und an jedem Betriebstag (inkl. Sonn- und Feiertagen) erreichbar sind,
- vorgesehene Beschwerdemanagement,
- vorgesehene Monitoring, z. B. Angaben zu Wartung und Neupositionierung.

Im Rahmen eines gegebenenfalls durchgeführten Vergabeverfahrens können über bloße Angaben hinausgehende Anforderungen an die einzelnen Punkte in das Leistungsverzeichnis aufgenommen werden.

2.3. Betrieb und Management

Nutzende haben sich so zu verhalten, dass keine anderen Verkehrsteilnehmenden geschädigt oder gefährdet werden (vgl. §1 StVO). Anbietende sind in der Verantwortung, ihre Angebote und Systeme so auszugestalten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung und die Verkehrssicherheit nicht gefährdet sind sowie ein geordnetes Ortsbild erhalten bleibt. Sie sind dafür verantwortlich, dass nur Fahrräder im öffentlichen Raum zur Vermietung verfügbar sind, die gemäß den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) verkehrssicher sind.

Abstellflächen/Stationen

Das Fahrradvermietsystem sollte als stationsgebundenes bzw. als Hybridsystem ausgebildet werden. Der Beginn und das Ende einer Fahrt können auch auf privaten Flächen oder im öffentlichen Verkehrsraum erfolgen, dabei vor allem an den in Anhang A definierten Örtlichkeiten, also an:

- sog. Mobilstationen (physische Bündelung verschiedener Sharingangebote),
- festen Stationen (mit Markierung, Stelen o. ä.),
- virtuellen Stationen (festgelegte Station per GPS, aber ohne Markierung/Stelen),
- definierten Straßen, Plätzen oder Zonen im Straßenraum (Abstellflächen).

Die Festlegung von Abstellflächen erfolgt seitens der jeweiligen Kommune in Abstimmung mit den Anbietern. Dabei sind definierte Verbotzonen und die Bedingungen für feste Stationen entsprechend den Vorgaben

der jeweiligen Kommune zu berücksichtigen. Basis des Betriebs sind feste Stationen und Mobilstationen. Virtuelle Stationen ergänzen das Angebot nur in besonderen Situationen, in denen keine Markierung oder Stele möglich sind. Lastenräder dürfen ausschließlich im Bereich von festen Stationen abgestellt werden.

Sofern gemeinsame Abstellflächen im öffentlichen Straßenraum für alle Anbietenden unterschiedlicher Sharing-Mobilitätssysteme in der Kommune eingerichtet werden, sollen diese auch als Station für das Fahrradvermietensystem genutzt werden. Grundsätzlich können Abstellflächen durch die Kommune oder die Polizei auch kurzfristig oder anlassbezogen (z. B. im Rahmen von Baumaßnahmen, Veranstaltungen oder Versammlungen) gesperrt werden.

Flottenverteilung

Um eine Überlastung insbesondere der inneren Stadtbereiche und Ortskerne mit Fahrrädern zu vermeiden und ein flächenhaftes Angebot außerhalb der Innenstadt zu ermöglichen, wird bei privaten Anbietern für feste und virtuelle Stationen ein Verteilungsschlüssel für einzelne Betriebsgebiete nach Vorgaben der jeweiligen Kommune festgelegt. Im gesamten Gebiet der jeweiligen Kommune ist maximal eine von der Kommune festzulegende Anzahl an Fahrzeugen erlaubt, die diese unter den privaten Anbietern aufteilt.

Die einzelnen Fahrräder der genehmigten Fahrzeugflotten sind vom Anbietenden täglich bzw. entsprechend den mit den Kommunen vereinbarten Bedingungen (neu) zu verteilen. Unabhängig von dem vorgegebenen Verteilungsschlüssel sollen die Anbieter nach ihren Möglichkeiten den Überlauf an Stationen vermeiden und wenn nötig beseitigen. Die Kommunen unterstützen dies nach Möglichkeit durch Flächenerweiterungen oder alternative Standorte.

Beschwerdemanagement, Erreichbarkeit und Kommunikation mit Behörden

Anbietende haben eine ständige Erreichbarkeit während des Betriebs des Sharingsystems sicherzustellen. Einerseits sind Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon zu schaffen. Für alle Verkehrsteilnehmenden sind andererseits davon getrennt kostenlose Kontaktmöglichkeiten per E-Mail und Telefon zur Meldung von Vorkommnissen und behindernd abgestellten Fahrzeugen zu veröffentlichen. Diese Kontaktmöglichkeiten sind zusätzlich auf den Fahrzeugen sichtbar anzubringen. Sämtliche Kontaktadressen, behördliche wie öffentliche, dürfen nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sein (Funktionsmailadressen/ Telefonnummern). Eine Erreichbarkeit ist an jedem Betriebstag (inkl. Sonn- und Feiertage) sicherzustellen. Änderungen bzgl. der Erreichbarkeit und der Kontaktdaten sind umgehend der jeweiligen Kommune und dem VRN mitzuteilen. Die Kontaktmöglichkeiten für Beschwerden sind so auszugestalten, dass diese analog und digital möglich sowie barrierefrei sind.

Auf Beschwerden und behördliche Meldungen haben Anbietende entsprechend den jeweiligen kommunalen Vorgaben zu reagieren. Dies beinhaltet auch das Entfernen oder Umstellen von Fahrzeugen.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße gegen die seitens der Kommune in ihren Regelungen vorgegebenen Rahmenbedingungen dieses Leitfadens können sanktionierende Maßnahmen der Kommune bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

Fahrzeuge als Mobilitätshindernisse

Ein besonderes Problem stellen umgekippte bzw. liegende Miet-Fahrräder im öffentlichen Raum dar. Anbietende legen den Kommunen innerhalb des Ausschreibungs- bzw. Antragsverfahrens (vgl. Abschnitt 2.2) in einem Konzept dar, wie dieser damit umzugehen plant sowie ob und wenn ja mit welchen technischen Einrichtungen (z. B. Sensoren) die Fahrräder ausgerüstet werden können, um die Lage der Fahrräder (stehend bzw. liegend) zu erkennen und liegende Fahrzeuge unmittelbar an den Service des Anbietenden zu melden, sodass eine kurzfristige Beseitigung des Problems erfolgen kann. Das Konzept enthält einen Zeitplan der Umrüstung einer bestehenden Betriebsflotte.

Integration in den ÖPNV

Eine Einbindung von Fahrradvermietsystemen in multimodale Auskunfts- und Vertriebsplattformen sowie ÖPNV-Tarife und die Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Betreibenden wird angestrebt. Dies erfolgt mit dem Ziel, die Sharingsysteme stärker in den Umweltverbund sowie die letzte Meile zwischen ÖPNV-Netz und individuellen Start- oder Zielpunkten zu integrieren, insbesondere auch vor dem Hintergrund rechtlicher Regelungen wie z. B. dem § 2 Abs. 4 im Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz, welches Fahrradvermietsysteme bei einer Tarifintegration als ÖPNV einstuft. In Baden-Württemberg hat die Landesregierung die ÖPNV-Strategie 2030 beschlossen, die u. a. Teilziele und Maßnahmen benennt, die sich mit der systematischen Verknüpfung von ÖV und Fahrrad befassen und dabei auch die systematische Integration weiterer Mobilitätsangebote in den ÖPNV berücksichtigt. In Hessen können durch das Mobilitätsförderungsgesetz der Bau und Ausbau von Stationen von Fahrradvermietsystemen insbesondere im Hinblick auf die Verknüpfung mit dem ÖPNV gefördert werden.

2.4. Gebühren

Für das öffentliche regionale Fahrradvermietsystem fallen aktuell keine Sondernutzungsgebühren an, da es von den Kommunen im Zuge eines öffentlichen Auftrags beauftragt wurde, den kommunalen Zielen entspricht und von den beteiligten Kommunen finanziell bezuschusst wird. Die Vergabe erfolgte über ein formales und diskriminierungsfreies Ausschreibungsverfahren mit freier Teilnahmemöglichkeit, wie es auch künftig bei neuen Verfahren entsprechend durchgeführt wird. Im Rahmen der derzeitigen Sondernutzungserlaubnis für das regionale Fahrradvermietsystem sind die aktuell bestehenden Stationen kostenfrei gestellt.

Es ist geplant, die Gebührenfreiheit mit Auslaufen der bestehenden Vereinbarungen im Grundsatz zu beenden. Soweit rechtlich möglich, soll eine Gebührenfreiheit für kommunal oder durch den Verbund finanzierte Fahrradvermietsysteme möglich bleiben.

Ansonsten wären die Sondernutzungsgebühren für Fahrradvermietsysteme gemäß der jeweiligen Gebührenordnung der Kommunen durch die Anbietenden auch bei der Angebotserstellung für ein regionales Fahrradvermietsystem einzubeziehen.³

Für den Betrieb eines sonstigen Fahrradvermietsystems im öffentlichen Verkehrsraum ist eine Sondernutzungsgebühr je Fahrzeug und Kalendermonat zu entrichten, welche in der Sondernutzungssatzung festgelegt ist. Berechnungsgrundlage ist die maximale Flottengröße, die in den entsprechenden Kalendermonaten zum Einsatz kommen soll. Die Anzahl der zugelassenen Fahrräder ist Bestandteil der Sondernutzungserlaubnis, Überschreitungen sind nicht zulässig.

2.5. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring

Um die Überfüllung von Stationen oder des öffentlichen Raumes zu vermeiden und im Hinblick auf ein attraktives Ortsbild und die Belange der Barrierefreiheit, sind die Anbietenden verpflichtet, durch ein entsprechendes Flottenmanagementsystem die Fahrräder bedarfsgerecht umzusetzen. Für das Umverteilen der Fahrräder, aber auch das Ausbringen und für Wartungszwecke sollen bevorzugt CO²-neutral betriebene Fahrzeuge oder Lastenräder eingesetzt werden. Hierzu ist ein Nachweis gegenüber den Kommunen zu erbringen, aus dem sich die Anzahl der entsprechenden Fahrzeuge bzw. der prozentuale Anteil der klimaneutral abgewickelten Service- und Betriebsfahrten ablesen lässt (Jahresbericht).

Die Betreibenden des öffentlichen Fahrradvermietsystems stellen dem Verbund und allen beteiligten Kommunen kostenlos Daten für die unter 1.4 beschriebenen Zwecke zur Verfügung wie:

- Anzahl der angebotenen Fahrräder pro Tag, Typ und Betriebsgebiet, jeweils Stand tgl. 9:00 Uhr,
- Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag,
- Anzahl aktiver Kunden, differenziert nach Tarifen bzw. Abo-Kunden,

³ Kommunen, die Interesse an der Teilnahme an einem solchen regionalen Fahrradvermietsystem haben, sollten die entsprechenden Gebührentatbestände möglichst frühzeitig in ihre Gebührensatzungen mit aufnehmen.

- durchschnittliche Fahrtdauer und ggf. Fahrtlänge pro Mietvorgang als Monatsmittel,
- Start- und Endpunkte sowie Routing der Mietvorgänge,
- aggregierte Einschätzung der Beschwerdelage (qualitativ),
- Anzahl, Art und Ort von gemeldeten Unfällen (jährlich),
- Auswertung des Beschwerdemanagements (jährlich).

Die Betreibenden privater Fahrradvermietsysteme stellen dem Verbund und der betroffenen Kommune je nach Art und Umfang des Angebots mindestens einen Jahresbericht mit Anzahl der Fahrten und einer Einschätzung zur Entwicklung des Angebots zur Verfügung.

Die Daten sind in digitaler, tabellarischer Form oder per geeigneter Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Die Datenerhebung, vor allem von Positionsdaten, hat im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu erfolgen und liegt in der Verantwortung der Betreibenden.

3. Carsharing

3.1. Marktzugang

Carsharing ist laut den Nahverkehrsgesetzen kein originärer Bestandteil des ÖPNV, jedoch ergänzen entsprechende Angebote den ÖPNV hinsichtlich des Umweltverbundes. Zudem schaffen Carsharing-Angebote einen Anreiz, auf ein eigenes Kraftfahrzeug oder zumindest auf einen Zweit- oder Drittwagen zu verzichten. Carsharing-Angebote stehen nicht in unmittelbarem räumlichem Zusammenhang mit Haltestellen des ÖPNV, wesentlich wichtiger ist die Nähe zu den Wohnstandorten. Denn Carsharing wirkt eher multimodal als zusätzliche Option bei der Verkehrsmittelwahl zur Erledigung eines Zweckes.

Private Anbietende von Carsharing sind im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen frei handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen des geltenden Rechts für das Anbieten ihrer Leistung (Angebot/Vermietung, Inbetriebnahme und Rückgabe) nutzen.

Eine Teilnahme am Wettbewerb ist für alle Carsharing-Unternehmen möglich, die einen Betrieb nach dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharings (Carsharinggesetz – CsgG) sicherstellen. Eine Erlaubnis oder Konzessionsvergabe kann nur an nach dem CsgG agierende Unternehmen erfolgen.

Für feste Stationen im öffentlichen Verkehrsraum oder dessen wirtschaftliche Nutzung ist eine Sondernutzungserlaubnis der zuständigen Kommunalverwaltung erforderlich. Diese Sondernutzung wird auf Grundlage der jeweiligen Landesstraßengesetze diskriminierungsfrei erteilt. Sie kann nach entsprechenden Landesstraßengesetzen für maximal acht Jahre vergeben werden.

In der Sondernutzungserlaubnis in Verbindung mit einer vertraglichen Regelung kann die Kommune Rahmenbedingungen für den Betrieb festlegen wie beispielsweise die Größe und Zusammensetzung der Flotte, die Gestaltung der Fahrzeuge (keine Fremdwerbung) oder die Sicherung der Servicequalität und des Betriebs. Die Kommunen entwickeln ein faires Verfahren zur nachfragegerechten Verteilung von Stellplätzen, z.B. in Tranchen aus verschiedenen Lagen mit gewisser Flächenabdeckung.

3.2. Betrieb und Management

Kriterien für Carsharing-Stationen

Die Anzahl und Lage der Standorte für feste Carsharing-Stationen können durch die jeweilige Kommune definiert oder vom Carsharing-Anbietenden vorgeschlagen werden. Bei der Standortsuche sind je nach Lage und Örtlichkeit beispielsweise folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- gute Erreichbarkeit, sichere Nutzung und Beschilderung,
- Eignung für mehrere Fahrzeuge,
- Eignung für die Erreichbarkeit mit Servicefahrzeugen,
- Beschaffenheit der Oberflächen und Eignung der Zuwegung,
- Sicherheit (Beleuchtung),
- barrierearme Erreichbarkeit (Gepäck, Kinderwagen, Gehhilfen, ...),
- vorhandene Nachfrage und mögliche bereits vorhandene Stellplätze im nicht-öffentlichen Raum (z. B. in Parkhäusern oder auf Privatgeländen).

Die Standortsuche wird im Zusammenspiel und Abstimmung zwischen Kommunen und Anbieter gestaltet.

Die Kommunen können die Beplanung und Errichtung bzw. die Einrichtung des Standortes den Anbietenden überlassen. Der Anbietende ist in diesem Fall für das Einholen aller erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen und privatrechtlicher Zustimmungen Dritter verantwortlich. Andererseits können die Kommunen die Planung, die Gestaltung und die Herstellung der Standorte selbst übernehmen. Für das Einholen privatrechtlicher Genehmigungen Dritter sind auch in diesem Fall die Anbietenden zuständig.

Die verkehrsrechtliche Beschilderung und Kennzeichnung der Standorte erfolgen auf Basis der verkehrsrechtlichen Anordnung. Grundsätzlich können Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum durch die Kommune oder die Polizei auch kurzfristig oder anlassbezogen (z. B. im Rahmen von Baumaßnahmen, Veranstaltungen oder Versammlungen) gesperrt werden.

Weitere Pflichten werden ggf. im Zusammenhang mit der Sondernutzungserlaubnis oder einer vertraglichen Regelung festgehalten. Die Kennzeichnung erfolgt durch die Markierung und Beschilderung wie sie von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet wurde. Bauliche bzw. technische Maßnahmen wie z. B. Bügel oder Pfosten zur Sicherung des Stellplatzes bei Abwesenheit des Fahrzeuges könnten sich in bestimmten Ortsquartieren als sinnvoll oder gar notwendig erweisen. Diese dürfen an den Carsharing-Stationen nach den gestalterischen Vorgaben und mit Einvernehmen der jeweiligen Kommune zusätzlich von den Anbietenden geplant und realisiert werden.

Carsharing-Angebote im stationslosen Betrieb

Stationslose Carsharing-Angebote sind derzeit rechtlich nicht generell möglich. Für einen stationslosen Betrieb sind daher von Kommunen entsprechende Ausnahmeregelungen der Landesstraßengesetze zu erwirken. Durch stationslose Free-Floating-Bausteine erscheint eine Reduzierung der privaten Motorisierung möglich, wenngleich stationsgebundene Angebote nachweislich einen größeren Beitrag zur Reduzierung des Motorisierungsgrades leisten.

Stationslose Angebote können die Zuverlässigkeit des Sharingsystems erhöhen und die Stationen in den Spitzenzeiten entlasten. Ein reines Free-Floating-System ist allerdings nicht genehmigungsfähig, da hierdurch u. a. die Zielsetzung von Carsharing nicht erreicht werden kann.

Wollen Carsharing-Unternehmen mit einem stationslosen Angebot beginnen, soll dies aufgrund der höheren Wirkung nur im Zusammenhang mit stationsbasiertem Angebot erfolgen.

Als Kriterien für einen Antrag auf Free-Floating-Bestandteile können der Nachweis der Zuverlässigkeit des bestehenden stationsbasierten Sharingsystems über den Zeitraum eines Jahres oder eine maximale Anzahl von Free-Floating-Fahrzeugen in Höhe von höchstens 40 % der Anzahl der stationsgebundenen Fahrzeuge sein. Im Bedarfsfall kann hiervon abgewichen werden, wenn beispielsweise in einer Kommune nicht genügend Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Raum in festgelegten Gebieten bereitgestellt werden können.

Das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen im eingeschränkten Halteverbot innerhalb von Bereichen mit Bewohnerparkregelung ist seit der Novellierung der StVO möglich. Auf eine flächendeckende Installation von Zusatzzeichen soll verzichtet werden. Für den Betrieb ist zudem eine gültige Carsharing-Plakette nach der StVO-Novelle 2020 erforderlich. Für deren Beschaffung und Anbringung sowie die Abstimmung mit der jeweiligen Kommune sind die Anbietenden zuständig.

Beschwerdemanagement, Erreichbarkeit und Kommunikation mit Behörden

Anbietende haben eine ständige Erreichbarkeit während des Betriebs des Sharingsystems sicherzustellen. Einerseits sind Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon zu schaffen. Für alle Verkehrsteilnehmenden sind andererseits davon getrennt kostenlose Kontaktmöglichkeiten per E-Mail und Telefon zur Meldung von Problemen zu veröffentlichen. Diese Kontaktmöglichkeiten sind zusätzlich auf den Fahrzeugen sichtbar anzubringen. Sämtliche Kontaktadressen, behördliche wie öffentliche, dürfen nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sein (Funktionsmailadressen/Telefonnummern). Eine Erreichbarkeit ist an jedem Betriebstag (inkl. Sonn- und Feiertage) sicherzustellen. Änderungen bzgl. der Erreichbarkeit und der Kontaktdaten sind umgehend der jeweiligen Kommune und dem VRN mitzuteilen. Die Kontaktmöglichkeiten für Beschwerden sind so auszugestalten, dass diese analog und digital möglich sowie barrierefrei sind.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße gegen die seitens der Kommune vorgegebenen Rahmenbedingungen können sanktionierende Maßnahmen der Kommune bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

ÖPNV-Integration

Eine Einbindung des Carsharing-Angebotes in ÖPNV-Tarife und die Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Betreibern ist ebenso anzustreben wie die Einbindung in multimodale Auskunft- und Vertriebsplattformen.

3.3. Gebühren

Im Rahmen der Genehmigung zur ausschließlichen Nutzung von öffentlichen Flächen durch Carsharing-Fahrzeuge über eine Sondernutzungserlaubnis sollten analoge Gebühren erhoben werden, die sich auf einen Stellplatz beziehen. Die Festsetzung der Gebührenhöhe stellt in diesem Prozess ein geeignetes Instrument zur Förderung dar.

Für den Betrieb eines privatwirtschaftlichen Carsharing-Systems ohne festen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum wird nach derzeitigem Stand eine Sondernutzungsgebühr je Fahrzeug und Kalendermonat angestrebt.

3.4. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring

Für Systembetrieb und Wartung sollen ab 2024 überwiegend lokal emissionsfrei betriebene Servicefahrzeuge eingesetzt werden.

Die Betreibenden stellen dem Verbund und allen beteiligten Kommunen kostenlos Daten für die unter 1.4 beschriebenen Zwecke zur Verfügung wie:

- Anzahl der angebotenen Fahrzeuge pro Monat und Fahrzeug-Segment (E-Fahrzeuge, Fahrzeugtyp),
- Gesamtzahl der Fahrten pro Tag, zusätzlich getrennt nach stationsbasiert und Free-Floating,
- Kundschaft als Mittelwert pro Monat, zusätzlich getrennt nach stationsbasiert und Free-Floating,
- Anzahl der Nutzenden über kooperative Systeme und integrierte Tarife,
- durchschnittliche Fahrtdauer und Fahrtlänge pro Leihvorgang im Monatsmittel, zusätzlich getrennt nach stationsbasiert und Free-Floating.

Die Daten sind in digitaler, tabellarischer Form oder per geeigneter Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Die Datenerhebung, vor allem von Positionsdaten, hat im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu erfolgen und liegt in der Verantwortung der Betreibenden.

4. Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Tretroller)

4.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung

Private Anbietende für die Vermietung von Elektrokleinstfahrzeugen (EKF) nach der eKFV, wie zum Beispiel E-Tretroller, sind im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen frei handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen des geltenden Rechts für das Anbieten ihrer Leistung nutzen. Werden für diese Leistungen, unabhängig ob im stationsbasierten oder Free-Floating Betrieb, öffentliche Flächen in Anspruch genommen, bedarf es einer kommunalen Regelung.

Für den Betrieb eines Angebotes im Sinne dieses Kapitels ist eine Sondernutzungserlaubnis zu empfehlen. Alternativ ist ebenso ein Gestattungsvertrag möglich.⁴

Die Sondernutzungserlaubnis wird auf Antrag bei der jeweils zuständigen Stelle zeitlich befristet für eine bestimmte Zahl an EKF diskriminierungsfrei erteilt, wenn keine sonstigen rechtlichen Gründe oder begründeten Zweifel an der Verlässlichkeit der Antragsstellenden entgegenstehen. Die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis steht im pflichtgemäßen Ermessen der Kommunen.

Da im öffentlichen Raum der jeweiligen Kommunen nicht unbegrenzt Platz für das Anbieten von EKF-Sharing-Systemen zur Verfügung steht und die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten ist, sollten Kommunen die maximale Zahl an möglichen Fahrzeugen im Vorfeld wie unter 4.2. beschrieben begrenzen und auf die Antragstellenden verteilen bzw. über ein Losverfahren vergeben.

Damit hierbei die Chancengleichheit möglicher Anbietender gewährleistet ist, streben die Kommunen vor Erteilung der Sondernutzungsgenehmigung ein geeignetes Verfahren an, z. B. ein Auswahl-, koordiniertes Antrags- oder Interessenbekundungsverfahren. Die Ausgestaltung des Verfahrens ebenso wie die zeitliche Befristung der Genehmigungen obliegt den Kommunen. Ein gemeinsam abgestimmtes Vorgehen wird jedoch angestrebt. Das Verfahren ist gemäß den örtlich geltenden Rechtsvorgaben im Voraus öffentlich bekanntzumachen. Bei einzelnen Anbietern, geringen Fahrzeuganzahlen oder geringer Nachfrage als Angebotsstandort, können Kommunen auf ein Auswahlverfahren verzichten. Die Qualität und Dauer des Angebots können auch in Gestattungsverträgen auf Antrag geregelt werden.

Die Anbietenden haben in ihren Anträgen folgende Angaben darzulegen:

- Name und Kontaktdaten des Anbietenden inkl. Rechtssitz,
- Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon, die nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sind und an jedem Betriebstag (inkl. Sonn- und Feiertagen) erreichbar sind,
- Kostenlose Kontaktmöglichkeiten für die Öffentlichkeit per E-Mail und Telefon zur Meldung von Vorkommnissen und behindernd abgestellten Fahrzeugen, die nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sind und an jedem Betriebstag (inkl. Sonn- und Feiertage) erreichbar sind. Diese Kontaktmöglichkeiten sind zusätzlich auf den Fahrzeugen sichtbar anzubringen. Die Kontaktmöglichkeiten für Beschwerden sind so auszugestalten, dass diese analog und digital möglich sowie barrierefrei sind.
- Name und Beschreibung des angebotenen Dienstes, des Konzeptes und Berücksichtigung der Vorgaben,
- beantragte Anzahl der eingesetzten Elektrokleinstfahrzeuge je Gebiet.
- Art der Positionsbestimmung und der Lage der angebotenen Fahrzeuge (stehend, liegend),
- Umgang mit verlorenen EKF und Vandalismus,
- Umgang mit verkehrswidrigem Nutzendenverhalten,
- Gestaltung der Fahrzeuge sowie Nachweis über die straßenrechtliche Zulassung,
- Bereitstellung von Schnittstellen für ein Monitoringsystem.

⁴ Die Ausgestaltung liegt in der Verantwortung der jeweiligen Kommune

Anträge können immer nur für das gesamte Gebiet der jeweiligen Kommune gestellt werden. Solange im Rahmen einer Sondernutzungsgenehmigung nicht seitens eines Anbietenden auf das eingeräumte Sondernutzungsrecht z. B. durch Rückzug aus dem Markt verbindlich verzichtet wird, sind Sondernutzungsgebühren grundsätzlich über den gesamten Verlauf einer Genehmigungsperiode für die Zahl der genehmigten Fahrzeuge zu entrichten – selbst wenn tatsächlich weniger EKF eingesetzt werden. Sollten Anbietende planen, saisonal ihre Flottengröße zu reduzieren, so sollte dies bereits bei Antragstellung unter Angabe der genauen Höhe der Reduktion sowie dem Zeitraum der Reduktion angegeben werden. Darüber hinaus geplante Veränderungen an der Zahl der genehmigten und damit gebührenpflichtigen EKF sind grundsätzlich nur durch einen neuen Antrag möglich. Überschreitungen der jeweilig an die Anbietenden zugewiesene Kontingente sind nicht zulässig.

Die Verfahren werden autonom durch die Kommunen durchgeführt und die Genehmigungen werden von der jeweiligen kommunalen Genehmigungsbehörde vergeben. Sie können dabei mit Auflagen erlassen werden, die zusätzliche oder abweichende Bestimmungen vorsehen. Diese werden in den Erlaubnisbescheiden formuliert.

Bestehende freiwillige Selbstverpflichtungserklärungen, respektive Qualitätsvereinbarungen, verlieren ihre Gültigkeit, sobald die Sondernutzungsgenehmigungen wirksam erteilt werden. Über den genauen Zeitpunkt ist in der öffentlichen Bekanntmachung für die Verteilung der angestrebten Kontingenten zu informieren. Ebenso sind die Qualitätsvereinbarungen mit den jeweiligen Vertragspartnern fristgemäß zu kündigen.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße können sanktionierende Maßnahmen der Kommune bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

4.2. Betrieb und Management

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs darf durch den Betrieb der EKF-Sharingsysteme nicht beeinträchtigt werden. Nutzende haben sich so zu verhalten, dass keine anderen Verkehrsteilnehmenden geschädigt oder gefährdet werden (vgl. § 1 StVO). Anbietende sind in der Verantwortung, ihre Angebote und Sharingsysteme so auszugestalten und weiterzuentwickeln, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie die Verkehrssicherheit durch den Betrieb der Sharingsysteme und die Nutzenden nicht gefährdet sind. Ebenso ist die Teilnahme anderer am Straßenverkehr uneingeschränkt zu ermöglichen, insbesondere von Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen wie Kinder, ältere Personen oder Menschen mit Behinderung, sowie ein geordnetes Ortsbild erhalten bleiben. Anbietende haben jederzeit während des Betriebs über eine allgemeine Betriebserlaubnis und eine gültige Versicherungsplakette für jedes EKF zu verfügen. Sie sind dafür verantwortlich, dass nur EKF im öffentlichen Raum zur Ausleihe verfügbar sind, die verkehrssicher sind und den Regelungen der eKFV entsprechen.

Festlegung einer Flottenobergrenze

Kommunen können im Rahmen einer Sondernutzungsentscheidung eine Obergrenze für im öffentlichen Raum verfügbare Fahrzeuge für EKF-Sharingsysteme festlegen. Diese Obergrenze orientiert sich an der Einwohnerzahl der jeweiligen Kommunen und bezieht sich auf das gesamte Ortsgebiet. Ein potenzielles Vorgehen wird in Anlage D.1 dargelegt. Je nach Situation vor Ort können Kommunen begründet von dieser Grundlage abweichen, z. B. aufgrund demographischer Besonderheiten.

Im Rahmen des unter 4.1. beschriebenen Verfahrens geben die Anbietenden ihre maximal beantragte Flottengröße an. Sofern bei Abschluss des Verfahrens die Summe der beantragten Flottengröße aller Anbietenden die festgelegte kommunale Flottenobergrenze überschreitet, wird die Zahl der genehmigten EKF auf alle Anbietenden nach einem kommunalen Verfahren verteilt, wobei einem Anbietenden niemals mehr EKF zugeteilt werden als beantragt. Sollte sich ein Anbieter im Verlauf einer Genehmigungsperiode mit der gesamten oder Teilen der Flotte aus der Kommune zurückziehen, kann die Kommune nach eigenem Ermessen entscheiden, ob die freiwerdenden Kontingente anderen Anbietenden angeboten werden. Wenn Anbietende hierdurch ihre Anzahl an EKF erhöhen wollen, sind neue Anträge auf Sondernutzungsgenehmigung zu stellen.

Abstellen und Verteilungsmanagement

Um eine Überlastung verschiedener Ortsbereiche mit EKF zu vermeiden, Kannibalisierungseffekte zum ÖPNV zu reduzieren und ein flächenhaftes Angebot außerhalb der hoch verdichteten Bereiche zu ermöglichen, existieren für Kommunen unterschiedliche Regulierungsmöglichkeiten. Dabei gilt, dass im Sinne des § 1 der StVO Anbietende und Nutzende EKF nur so im öffentlichen Raum abstellen dürfen, dass keine anderen Personen in der Nutzung des öffentlichen Raums geschädigt bzw. über das unvermeidbare Maß hinaus behindert oder gefährdet werden. Dabei gelten darüber hinaus die in Anlage C definierten Regeln.

Das Einhalten der Vorgaben zum Abstellen gemäß Anlage B ist durch technische Mittel sowie regelmäßige Inaugenscheinnahme der EKF im öffentlichen Raum durch die Anbietenden sicher zu stellen. Ist ein Fahrzeug nicht betriebsfähig oder verkehrssicher, so ist das EKF durch den Anbietenden automatisch binnen sechs Stunden aus dem öffentlichen Raum zu entfernen. Findet bei einem im öffentlichen Raum angebotenen Fahrzeug an drei Tagen am Stück keine Entleihe statt, so ist dieses umgehend zu entfernen bzw. umzuverteilen. Ein besonderes Problem stellen umgekippte bzw. liegende Fahrzeuge dar. Zukünftig sollen Anbietende durch technische Einrichtungen (z. B. Sensoren) automatisch die Lage eines EKF (stehend bzw. liegend) erkennen können, sodass eine umgehende Behebung und Aufstellung erfolgen können. Ebenso haben Anbietende ihre App so auszugestalten, dass Nutzende verpflichtend ein aussagekräftiges Beweisfoto über das korrekte Abstellen beim Beenden der Ausleihe zu machen haben. Die automatisierte Auswertung der Fotos ist anzustreben.

Abstellverbotszonen

Die Kommunen definieren Flächen, in denen das Abstellen verboten ist und die Anbietenden das Beenden des Mietvorgangs technisch zu verhindern haben (Abstellverbotszonen). Sich dennoch innerhalb der Zonen befindliche Fahrzeuge sind von Anbietenden unverzüglich zu entfernen.

Abstellverbotszonen können auch um eine feste Abstellfläche herum ausgewiesen werden, um das Abstellen auf die ausgewiesene Fläche zu lenken.

Von Abstellverbotszonen unberührt bleibt die Option für Kommunen, auch innerhalb dieser Zonen feste Abstellflächen auszuweisen (z. B. bei größeren Grün- bzw. Veranstaltungsflächen).

Die Abstellverbotszonen werden entweder mit der Sondernutzungsgenehmigung mitgeteilt oder sind bei der Kommune online öffentlich einsehbar. Die Kommune ist jederzeit berechtigt, Änderungen an den Abstellverbotszonen vorzunehmen. Diese sind binnen fünf Werktagen durch Anbietende wirksam umzusetzen. Zusätzlich können Kommunen auch kurzfristiger temporär befristete Abstellverbotszonen bekanntgeben, wenn dies zur Sicherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung z. B. bei Versammlungen, Veranstaltungen oder Baumaßnahmen notwendig ist.

Feste Abstellflächen

Die feste Abstellfläche beschreibt eine solche, die im öffentlichen Straßen- bzw. Verkehrsraum markiert, respektive beschildert wird. Den Kommunen steht es frei, neutral gekennzeichnete, feste Abstellflächen einzurichten. Ihnen obliegen deren Definition, Planung und Einrichtung. Kommunen sind im Prozess der Flächen-suche und der Gestaltung ihrer Netzdichte ungebunden. Bei der Auswahl geeigneter Abstellflächen sollen dennoch ausdrücklich existierende Parkstände im Hinblick auf eine Nutzungsänderung in die Prüfung einbezogen werden. Im gesamten Prozess sollte eine Abwägung zwischen Belangen der Verkehrssicherheit, öffentlich verfügbarem Raum, Interessen weiterer Verkehrsteilnehmender und den Interessen der Anbietenden im Sinne der Mobilitätswende vorgenommen werden.

Die Voraussetzung für die Einrichtung einer festen Abstellfläche kann eine verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und eine damit vorausgehende Prüfung der beschriebenen Belange sein. Bei der Einrichtung einer Abstellfläche sollten insbesondere die Anforderungen regelmäßiger Nutzungen wie z. B. Märkte, Messen, Veranstaltungen oder Gastronomie unberührt bleiben.

Ein Anbietender darf auf einer Abstellfläche im Sinne der wettbewerblichen Gleichbehandlung maximal dieselbe Anzahl von EKF bereitstellen wie seine Wettbewerber. Die Kapazität einer Abstellfläche wird durch die

planerische Dimensionierung festgelegt.⁵ Alternativ kann die Kommune die Zahl der EKF pro Station pro Anbieter begrenzen. Dieser Zustand ist durch die Anbietenden täglich herzustellen. Ein Anspruch auf die Nutzung und Verfügbarkeit der Abstellflächen besteht für Anbietende nicht. Grundsätzlich können Abstellflächen durch die Kommune oder die Polizei auch dauerhaft oder auch kurzfristig oder anlassbezogen (z. B. im Rahmen von Baumaßnahmen, Veranstaltungen oder Versammlungen) geschlossen werden.

Die Anbietenden können in einzelnen Gebieten oder auch ortsweit zur flächendeckenden Nutzung von Abstellflächen verpflichtet werden. Zusätzlich durch die Kommune definierte Abstellverbotszonen bleiben davon unberührt. In Ortsteilen oder Orten mit stationsgebundenem Betrieb ist die morgendliche Ausbringung vonseiten der Anbietenden und ein fahrtbedingtes Beenden der Ausleihe vonseiten der Nutzenden ausschließlich auf ausgewiesenen Flächen vorgesehen. Kommunen können, unabhängig vorangegangener Ausführungen, einen Free-Floating-Betrieb für ihr Ortsgebiet oder Teile davon zu lassen. Folgend obliegt es den Kommunen, ein hybrides System einzusetzen, bei dem einzelne Abstellflächen ausgewiesen werden können und in einem Radius, von z. B. 150 m um diese Abstellflächen, automatisch ein Free-Floating-Betrieb verboten wird.

Flottenverteilung

Um die Überfüllung von Stationen oder des öffentlichen Raumes zu vermeiden, sind die Anbietenden verpflichtet, die EKF bedarfsgerecht durch ein entsprechendes Flottenmanagementsystem umzuverteilen. Damit nicht einzelne Ortsgebiete durch abgestellte EKF überlastet werden, besteht für Kommunen die Möglichkeit, die Verteilung von Fahrzeugen im Rahmen eines Zonenkonzepts zu steuern. Die Kommune kann dabei das Ortsgebiet in verschiedene Zonen einteilen und für einzelne Zonen festlegen, welcher Anteil der Gesamtflotte der verschiedenen Anbietenden zur Herstellung des täglichen Betriebsbeginns maximal in einer Zone stehen darf. Bei der Festlegung der Maximalquoten durch die Kommune ist das Gebot der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Beispielhaft ist eine dreistufige Staffelung nachfolgend dargestellt.

- *Gebiet 1:*
Kernbereich/Innenstadt: maximal 30 % der Flotte, da hier die Flächenkonkurrenz und -nutzung besonders groß und intensiv ist und gleichzeitig das ÖPNV-Netz bereits sehr engmaschig eine verkehrliche Anbindung sicherstellt, sodass EKF hier nur einen begrenzten verkehrlichen Nutzen haben.
- *Gebiet 2:*
Kernstadt: maximal 40 % der Flotte, da hier aufgrund dichter Besiedelung noch immer eine Flächenkonkurrenz besteht.
- *Gebiet 3:*
Sonstiges Stadtgebiet: keine Begrenzung, da hier aufgrund einer dünneren Besiedelung eine geringere Flächenkonkurrenz besteht und aufgrund des dünneren ÖPNV-Netzes der verkehrliche Nutzen von EKF für die letzte Meile im Umweltverbund den größten Nutzen hat.

Der Verteilzustand ist täglich herzustellen.

Lärm- und Umweltschutz

Im Hinblick auf Lärmemissionen gelten für Anbietende die Regelungen des BImSchG und der TA Lärm. Anbietende sind dazu verpflichtet, den Betrieb inkl. der Umverteilung, Entfernung, Wartung oder des Ausbringens von EKF so zu gestalten, dass die Nachtruhe grundsätzlich eingehalten wird und tagsüber Lärmbelastigungen geringgehalten werden. Dies betrifft auch akustische Alarm- oder Ortungssignale an Fahrzeugen. Diese Funktionen sind technisch so auszugestalten, dass ein Missbrauch durch Dritte ausgeschlossen ist.

⁵ vgl. Difu, DLR 2022; E-Tretroller in Städten - Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten; Abb. 20, S. 36

Fahrzeuge und Zubehör sind so auszugestalten, dass diese im Interesse der Umwelt möglichst langlebig sind. Defekte Fahrzeuge und Teile sind durch Anbietende sach- und umweltgerecht zu entsorgen. Für das Umverteilen von EKF, aber auch für das Ausbringen und für Wartungszwecke ist der überwiegende Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge für den Service anzustreben.

Beschwerdemanagement, Erreichbarkeit und Kommunikation mit Behörden

Anbietende haben eine ständige Erreichbarkeit während des Betriebs des Sharingsystems sicherzustellen. Einerseits sind Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon zu schaffen. Für alle Verkehrsteilnehmenden sind andererseits davon getrennt kostenlose Kontaktmöglichkeiten per E-Mail und Telefon zur Meldung von Vorkommnissen und behindernd abgestellten Fahrzeugen zu veröffentlichen. Diese Kontaktmöglichkeiten sind zusätzlich auf den Fahrzeugen sichtbar anzubringen. Sämtliche Kontaktadressen, behördliche wie öffentliche, dürfen nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sein (Funktionsmailadressen/ Telefonnummern). Eine Erreichbarkeit ist an jedem Betriebstag (inkl. Sonn- und Feiertage) sicherzustellen. Änderungen bzgl. der Erreichbarkeit und der Kontaktdaten sind umgehend der jeweiligen Kommune und dem VRN mitzuteilen. Die Kontaktmöglichkeiten für Beschwerden sind so auszugestalten, dass diese analog und digital möglich sowie barrierefrei sind.

Auf Beschwerden und behördliche Meldungen haben Anbietende tagsüber zwischen 08:00 und 20:00 Uhr spätestens binnen 4 Stunden zu reagieren. Dies beinhaltet auch das Entfernen oder Umverteilen von Fahrzeugen.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße gegen die seitens der Kommune vorgegebenen Rahmenbedingungen können sanktionierende Maßnahmen der Kommune bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

Nutzendenmanagement und Fahrsicherheit

Anbietende sind verpflichtet, Nutzende bei Beginn/Ende der Fahrt auf Verkehrsregeln und Regeln zum Abstellen der EKF hinzuweisen und das Bewusstsein für ein sicheres, regelkonformes und rücksichtsvolles Verhalten bei der Nutzung der Dienste im öffentlichen Raum zu fördern. Außerdem haben Anbietende über Mechanismen sicherzustellen, dass eine verkehrswidrige Nutzung der EKF möglichst verhindert oder bei mehrmaligen Verstößen sanktioniert wird. Hierzu gehört u. a.

- das Fahren auf Gehwegen,
- das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss,
- das Fahren zu zweit oder mit übermäßigem Gepäck
- sowie sonstiges gefährdendes Verhalten.

Um Beschwerden besser nachgehen zu können, ist es ebenso anzuraten, dass die Nutzenden ihren Namen und ihre Adresse bei der Registrierung angeben.

Integration in den ÖPNV

Eine Einbindung von EKF-Sharingsystemen in multimodale Auskunft- und Vertriebsplattformen sowie ÖPNV-Tarife und die Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Betreibern wird angestrebt. Dies erfolgt mit dem Ziel, die Sharingsysteme stärker in den Umweltverbund und die letzte Meile zwischen ÖPNV-Netz und individuelle Start- oder Zielpunkte zu integrieren, insbesondere auch vor dem Hintergrund rechtlicher Regelungen wie z. B. dem § 2 Abs. 4 im Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz, welcher EKF-Sharingsysteme bei einer Tarifintegration als ÖPNV einstuft.

Hierbei ist auch eine Berücksichtigung des Betrieblichen Mobilitätsmanagement vorteilhaft.

4.3. Gebühren

Im Rahmen der Bewertung von EKF als Sondernutzung des öffentlichen Verkehrsraumes beabsichtigen die Kommunen im Verbundgebiet die Erhebung einer Sondernutzungsgebühr. Die konkrete Gestaltung der Sondernutzungssatzung und der Gebühren fällt in die Zuständigkeit der Kommunen. Als Orientierung dienen die Hinweise in Anlage D.2.

4.4. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring

Die Betreibenden stellen dem Verbund und allen beteiligten Kommunen kostenlos Daten für die unter 1.4 beschriebenen Zwecke die in diesem Kapitel spezifizierten Daten zur Verfügung.

Die Anforderungen an die Datenbereitstellung und das Monitoring durch die Kommune sind aus folgenden Gründen umfangreicher als bei anderen Sharingangeboten:

- die hohe Sensibilität und Beschwerdelage zu der Thematik „Nutzen und Probleme der EKF im öffentlichen Raum“ (in Politik und Zivilgesellschaft),
- die gegenüber anderen Sharingfahrzeugen erhöhte Vandalismusanfälligkeit sowie Beweglichkeit auch außerhalb einer Ausleihe,
- die noch dünne Datenlage zum Nutzen der EKF in der Mobilitätskette des klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehrs.

Die überlassenen Daten dienen dem Verbund und den Kommunen dazu, zum einen die Bedeutung der EKF für eine nachhaltige Mobilität besser einschätzen und zum anderen die vereinbarten Maßnahmen zur Steuerung evaluieren zu können und diese Erkenntnisse transparent und nachvollziehbar gegenüber den politischen Gremien, Interessensverbänden sowie den Bürgerinnen und Bürgern darstellen zu können.

Den Kommunen sowie dem Verbund ist ein Zugang zu einem digitalen Werkzeug in Form eines Dashboards o. Ä. zu gewähren. Primär ist damit sicherzustellen, dass die Positionen aller Fahrzeuge in Echtzeit überprüfbar sind. Zudem haben die im Bericht übermittelten Daten auf dem Dashboard nachvollziehbar und manuell exportierbar zu sein.

Spezifizierungen des Datenumfanges und der Datentiefe sollen in bilateralen Datenüberlassungsverträgen (Data-Sharing-Agreement) formuliert werden. Dabei ist eine Verbindung auf Grundlage der Mobility Data Specification (MDS) anzustreben.

Seitens der Anbieter ist ein monatlicher Kennzahlenbericht zu erstellen, der digital zu übermitteln ist und mindestens die folgenden Kennzahlen für ein Monitoring bereithält:

- Flottenangebot: Anzahl der angebotenen EKF pro Tag (jeweils 09:00 Uhr) im Betriebsgebiet und falls zutreffend in den jeweiligen durch die Kommune definierten Zonen,
- Nutzungshäufigkeit: durchschnittliche Mietvorgänge im Tagesverlauf/am Wochentag/im Monatsmittel,
- Fahrleistung: Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag, durchschnittliche Fahrtlänge und -dauer pro Tag/pro Mietvorgang,
- Kundenentwicklung: registrierte und aktive (x Fahrten pro Monat) Kunden als Mittelwert pro Monat,
- räumliche Analyse von Start- und Endpunkten der Mietvorgänge,
- die Anzahl und Standorte der „Ausbringorte (Hubs)“ bzw. der bedienten Mobilstationen,
- zeitliche und räumliche Verteilung zur Abbildung von Nachfrageintensitäten (Heat Maps) und Tagesganglinien,
- Streckendaten (GPS-Wegpunkte, die durch den VRN DSGVO-konform aufbereitet werden – Dabei ist zu berücksichtigen, dass GPS Ungenauigkeiten aufweisen kann).

5. E-Krafträder

Grundsätzlich wurden in den Gemeinden des VRN bisher keine praktischen Erfahrungen mit dem Betrieb von E-Kraftrad-Sharingsystemen gesammelt. Aus diesem Grund und erwartbaren saisonalen Schwankungen im Flottenbestand kann es auch aus Sicht der Anbietenden zielführend sein, zunächst Pilotprojekte durchzuführen. Eine Analogie in der Behandlung dieser Krafträder zu den EKF wird interpretiert und dennoch wird berücksichtigt, dass sich zwischen den Kommunen differenzierende strategische Entwicklungen zum Umgang mit E-Krafträdern ergeben können.

5.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung

Privatwirtschaftlich agierende Anbietende von E-Kraftrad-Sharingsystemen sind im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen frei handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen des geltenden Rechts für das Angebot ihrer Leistung nutzen.

Für den Betrieb eines E-Kraftrad-Sharingsystems mit der Inanspruchnahme öffentlicher Flächen wird die Genehmigung per Sondernutzungserlaubnis empfohlen. Die Sondernutzungserlaubnis wird auf Antrag bei der jeweils zuständigen Stelle zeitlich befristet für eine bestimmte Zahl an EKF diskriminierungsfrei erteilt, wenn keine sonstigen rechtlichen Gründe oder begründeten Zweifel an der Verlässlichkeit der Antragsstellenden entgegenstehen. Es wird angestrebt eine verbundweit einheitliche Genehmigungsfrist mit synchronisierter Gültigkeitsdauer zu den Genehmigungen für EKF-Sharingsysteme zu erreichen. Die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis steht im pflichtgemäßen Ermessen der Kommunen.

Die Flächenbegrenzung im öffentlichen Raum der jeweiligen Kommunen und die fehlenden Erfahrungswerte führen zu der Empfehlung den Betrieb, z. B. in Pilotprojekten, mit einer begrenzten Anzahl von E-Krafträdern zu erproben. Davon unberührt bleibt die Empfehlung, die kommunal festgelegte Flottenobergrenze in einem geeigneten Verteilverfahren auf die Antragstellenden zu vergeben. Als Orientierungshilfe kann das Vorgehen für EKF herangezogen werden, wobei die spezifischen Flächenbedarfe und die Nutzungsakzeptanz berücksichtigt werden sollten. Die Anzahl der genehmigten Fahrzeuganzahl je Anbietendem ist Bestandteil der jeweiligen Sondernutzungserlaubnis. Überschreitungen sind nicht zulässig.

Bei einzelnen Anbietenden, geringen Fahrzeuganzahlen oder geringer Nachfrage als Angebotsstandort können Kommunen auf ein Auswahlverfahren verzichten. Die Qualität und Dauer des Angebots können auch in Gestattungsverträgen auf Antrag geregelt werden.

Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis erfolgt z. B. über ein Interessenbekundungsverfahren, dessen Ausgestaltung den Kommunen obliegt. Dieses wird ortsüblich bekannt gegeben. Folgende Angaben sind zu hinterlegen:

- Name und Kontaktdaten des Anbietenden inkl. Rechtssitz,
- Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon, die nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sind und an jedem Betriebstag (inkl. Sonn- und Feiertagen) erreichbar sind,
- kostenlose Kontaktmöglichkeiten für die Öffentlichkeit per E-Mail und Telefon zur Meldung von Vorkommnissen und behindernd abgestellten Fahrzeugen, die nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sind und an jedem Betriebstag (inkl. Sonn- und Feiertage) erreichbar sind. Diese Kontaktmöglichkeiten sind zusätzlich auf den Fahrzeugen sichtbar anzubringen. Die Kontaktmöglichkeiten für Beschwerden sind so auszugestalten, dass diese analog und digital möglich sind, sowie barrierefrei sind,
- Name und Beschreibung des angebotenen Dienstes und Berücksichtigung der Vorgaben,
- Konzeptbeschreibung, insb. Systemzugang, Bewusstseinsbildung und Anreizsysteme,
- beantragte Anzahl und Antriebsart der E-Krafträder je Bediengebiet,
- Art der Positionsbestimmung und der Lage der angebotenen Fahrzeuge,
- Qualitätskriterien im Service und bei der Beräumung falsch abgestellter Krafträder,
- Umgang mit verlorenen Fahrzeugen und Vandalismus,

- Umgang mit rechtswidrigem Nutzendenverhalten,
- Gestaltung der Fahrzeuge und technische Spezifikationen inkl. straßenrechtlicher Zulassung und
- Bereitstellung von Schnittstellen für ein Monitoringsystem.

Im Anschluss kann dann auf Basis der verteilten Kontingente binnen einer durch die Kommune zu setzenden Frist ein Antrag auf eine Sondernutzungserlaubnis für das Kontingent gestellt werden. Die Sondernutzungserlaubnisse werden mit Nebenbestimmungen erteilt. Diese konkretisieren Vorgaben zum Betrieb und Verpflichtungen der Anbietenden, insbesondere der zuverlässigen und kurzfristigen Räumung ordnungswidrig abgestellter E-Krafträder. Die Einhaltung dieser Kriterien bzw. Nebenbestimmungen sind im Rahmen des Antrags prüfbar nachzuweisen.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße können sanktionierende Maßnahmen der Kommune bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

5.2. Betrieb und Management

Kommunen wird empfohlen, durch E-Krafträder Überlastungen von Kernbereichen und Verlagerungseffekte vom ÖPNV zu vermeiden. Vielmehr sollte ein E-Kraftradsystem seine Potenziale ausschöpfen können, um den Umweltverbund räumlich und zeitlich zu stärken.

Grundsätzlich fallen E-Krafträder unter den Geltungsbereich der StVO und haben folglich die Pflicht, das Verbot des Abstellens auf Gehwegen zu berücksichtigen sowie das Recht unter den entsprechenden Vorgaben öffentliche Parkstände zu nutzen. Darunter fallen öffentlich zugängliche Parkstände für Kraftfahrzeuge sowie Stellplätze, die Krafträdern vorbehalten sind. Daher sollte von der Einrichtung von Abstellflächen oder Stationen ausschließlich für E-Krafträder abgesehen werden. Hingegen wird empfohlen, bestehende Abstellflächen für geteilte Mobilitätsangebote zu erweitern oder zukünftige Flächen für mehrere Verkehrsarten zu gestalten (vorbehaltlich straßenrechtlicher Genehmigung) und deren Nutzung in der Sondernutzungserlaubnis verpflichtend zu genehmigen. In diesem Zusammenhang ist eine Integration dieses Sharing-Angebotes an Mobilstationen anzustreben (vgl. Kapitel 7).

Ein Zonenkonzept wie z. B. für den Betrieb von E-Tretrollern kann als sinnvoll erachtet werden und als Rahmen dienen. Die Deckungsgleichheit stellt keine zwingende Empfehlung dar, weil zum gegenwärtigen Zeitpunkt unbekannt ist, ob der systemoptimale Einsatzbereich dieser Fahrzeuge in Verbindung mit differenzierenden topographischen Verhältnissen zu abweichenden Betriebskonzepten und -gebieten führen wird. Gleiches gilt für Bedienquoten nach Raumeinheiten, die sich im Falle von kleinräumlich definierten Betriebszonen als hinfällig darstellen. Denkbar sind Planungen, in denen EKF und E-Krafträder als räumlich komplementäre Sharingsysteme, wie z. B. mit einer Innen- und Außenzone, betrieben werden. In Abhängigkeit davon und der Festlegung nach einem E-Kraftrad-Sharingsystem im stationsbasierten, -losen oder hybriden Betrieb ist die Frage nach der Verhältnismäßigkeit und dem Aufwand zu stellen, die mit der Anordnung und Umsetzung von Abstellflächen einhergeht.

Eine Umverteilung der Fahrzeuge gestaltet sich praktisch umfangreicher als für E-Tretroller. Aus diesem Grund kann sich ein stationsgebundener Betrieb als zielführender erweisen. Dieser verringert die Flexibilität des Sharingsystems, steigert jedoch dessen Zuverlässigkeit und Steuerung.

In einem etwaigen Free-Floating-Betrieb sind die Fristen für behindernd abgestellte, fahruntüchtige und nicht genutzte Fahrzeuge gemäß Kapitel 4 einzuhalten.

5.3. Gebühren

Im Rahmen der Bewertung von E-Krafträdern als Sondernutzung des öffentlichen Verkehrsraumes beabsichtigen die Kommunen im Verbundgebiet die Erhebung einer Sondernutzungsgebühr. Die Berechnungsgrundlage bildet die genehmigte Flottengröße.

Die Höhe der Gebühr kann neben einem Vergleich zu den E-Tretrollern bezogen auf deren Flächeninanspruchnahme den Einfluss auf die Verkehrssicherheit und Ordnung des öffentlichen Raumes berücksichtigen.

5.4. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring

Im Hinblick auf ein geordnetes Ortsbild sind perspektivisch Anreize für die Rückgabe an Abstellflächen bzw. Stationen zu schaffen.

Anbietende haben eine permanente Erreichbarkeit während des Betriebs des Sharingsystems sicherzustellen. Einerseits sind dazu Kanäle exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon einzurichten. Andererseits sind kostenlose Kontaktmöglichkeiten für alle Nutzenden zu schaffen, um z. B. Beschwerden sowie Meldungen zu behindernd abgestellten Fahrzeugen aufzunehmen und zu bearbeiten oder Hilfestellungen zum Angebotszugang zu geben. Letztere sind zusätzlich auf den Fahrzeugen zu kennzeichnen. Auf Beschwerden und behördliche Meldungen haben Anbietende tagsüber zwischen 8:00 und 20:00 Uhr innerhalb von vier Stunden zu reagieren. Die Kontaktmöglichkeiten für Beschwerden sind so auszugestalten, dass diese analog und digital möglich sowie barrierefrei sind. Zudem sollen die Anbietenden Kontakt mit der jeweiligen Kommune pflegen, um Problemlösungen u. U. bilateral zu erarbeiten und umzusetzen.

Für Wartung, Ausbringung und Umverteilung der E-Krafträder sollten ab 2024 überwiegend lokal emissionsfrei betriebene Fahrzeuge einsetzen.

Zur Verbesserung der Informationslage zu Akzeptanz und Wirkung von E-Kraftrad-Sharingsystemen sollte ein umfassendes Monitoring, speziell in den ersten Betriebsmonaten oder einem zeitlich befristeten Pilotprojekt, angestrebt werden. Die Betreibenden stellen daher dem Verbund und allen beteiligten Kommunen kostenlos Daten für die unter 1.4 beschriebenen Zwecke zur Verfügung wie:

Flottenangebot: Anzahl der angebotenen E-Krafträder pro Tag (Stand 09:00 Uhr) im Betriebsgebiet,

- Nutzungshäufigkeit: durchschnittliche Mietvorgänge im Tagesverlauf/am Wochentag/im Monatsmittel,
- Fahrleistung: Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag, durchschnittliche Fahrtlänge und -dauer pro Tag/pro Mietvorgang,
- Kundenentwicklung: registrierte und aktive (x Fahrten pro Monat) Kunden als Mittelwert pro Monat,
- Raumanalyse: aggregierte Start- und Endpunkte von Mietvorgängen sowie ggf. Anzahl und Standorte der „Ausbringorte“ (Hubs),
- Zeitanalyse: Abbildungsmöglichkeiten von Nachfrage im Tages-/Monats-/Saisonverlauf,
- Beschwerdelage: aggregierte Einschätzung der Anliegen (quantitativ und qualitativ),
- Routing: Streckendaten (GPS-Wegpunkte, die durch den VRN DSGVO-konform aufbereitet werden).

Den Kommunen sowie dem Verbund ist ein technischer Zugang zur Abbildung der Daten gemäß Kap. 1.4. zur Verfügung zu stellen. Primär ist damit sicherzustellen, dass die Positionen aller Fahrzeuge in Echtzeit überprüfbar sind. Auf dem Dashboard sollen Daten nachvollzogen und manuell exportiert werden können. Dabei ist eine Verbindung auf Grundlage der Mobility Data Specification (MDS) anzustreben.

Spezifizierungen des Datenumfanges und der Datentiefe sollen in bilateralen Datenüberlassungsverträgen (Data-Sharing-Agreement) formuliert werden. Die Datenerhebung, vor allem von Positionsdaten, hat im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu erfolgen und liegt in der Verantwortung der Betreibenden.

6. Innovative Sharing-Angebote

Als bald neuartige und zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Leitfadens nicht explizit adressierte Mobilitätsdienstleistungen den Markt über den öffentlichen Verkehrsraum der Kommunen im Verbundraum betreten, ist es das Ziel, diese in das Gesamtkonzept zu integrieren. Dabei ist zu prüfen, ob das jeweilige Konzept bzw. System als Sharingangebot betrieben wird und die Kriterien erfüllt, welche den Geltungsbereich der vorliegenden Konzeption definieren (vgl. Kap. 1).

In diesem Prozess ist insbesondere zu prüfen, ob eine Zuordnung charakteristisch zu einer im VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität aufgeführten Mobilitätsform zuzuordnen ist. Zu bewerten sind die Rahmenbedingungen zu:

- Gesetzlicher Grundlage,
- Fahrzeugen inkl. Betriebserlaubnissen,
- Geschwindigkeit,
- Zugangserfordernissen (z. B. Führerschein),
- Zulässigkeit des Abstellens,
- Auswirkungen auf den öffentlichen Raum und
- Angebots- und Betriebsform.

Die Zuordnung zu einem der formulierten Mobilitätsangebote bedarf dem Konsens der beteiligten Kommunen und dem VRN. Es wird angestrebt, Systeme mit hohen Analogien zusammenzuführen. Entsprechend der Zuordnung des neuen Angebotes gelten die jeweils dafür verfassten Regelungen.

Besteht ein Dissens, so sind die unterschiedlichen Anforderungen bzw. Strategien in einem neu zu schaffenden Kapitel zu formulieren. Unterkapitel werden dabei priorisiert. Eine Änderung oder eine Fortschreibung des VRN-Leitfadens Sharing-Mobilität kann im Einzelfall erforderlich werden, stellt jedoch keine zwingende Voraussetzung dar.

7. Mobilstationen

Ein wichtiger Baustein, um das Ziel einer ortsverträglichen Mobilität, der besseren Vernetzung aller Verkehrsträger und damit der Förderung des Umweltverbundes zu erreichen, sind Mobilitätsstationen und -punkte, an denen Angebote des ÖPNV, des Radverkehrs und Sharingsysteme unter Berücksichtigung von Elementen der Elektromobilität kleinräumig gebündelt zur Verfügung gestellt und verknüpft werden. Im VRN werden die Mobilitätsstationen „VRN-Mobilstationen“ benannt.

Mobilstationen sind „sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung“ und dienen dabei als:

- multimodaler Verknüpfungspunkt von mind. zwei Verkehrsmitteln an ÖPNV-Haltestellen (S-Bahn/Stadtbahn, etc.),
- Korrespondenzstationen (Stadt/Ende) in Quartieren mit mind. einer Mobilitätsdienstleistung bzw. einem Mobilitätsangebot,
- räumliche Konzentration verschiedener (Verkehrs-)Angebote zu einem attraktiven und nutzerfreundlichen Gesamtangebot,
- sozialer Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität.

Um eine verbundweit einheitliche Ausstattung und Gestaltung zu fördern, erarbeitet der VRN derzeit den "VRN-Leitfaden Mobilstationen", der als Erweiterung des VRN-Leitfadens Sharing-Mobilität dient. Dieser wird nach Beschlussfassung in den VRN-Gremien als Anlage in den VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität aufgenommen. Eine frühzeitige Beteiligung und enge Abstimmung mit Aufgabenträgern sowie interessierten Kommunen ist hierbei ein entscheidender Erfolgsfaktor und erfolgte über einen begleitenden Arbeitskreis.

VRN-Mobilstationen als Kristallisationspunkte der Multi- und Intermodalität sollen je nach ihrer Verknüpfungsfunktion und der Anzahl der verschiedenen Modi nach einheitlichen Kriterien ausgeformt sein. Dafür wird mit den Kommunen im Verbundgebiet ein einheitliches, modulares Baukastensystem zur Errichtung von Mobilstationen geschaffen. Durch die Ausschreibung und den nachfolgenden Abschluss eines Rahmenvertrags können Kommunen die benötigten baulichen Elemente aus einem vorhandenen Portfolio abrufen. Dabei sind durch den modularen Charakter des Portfolios erstens Stationen jedweder Größe realisierbar und zweitens auch bereits bestehende bauliche Strukturen um die Module des Baukastensystems erweiterbar.

Es ist zu betonen, dass sowohl der VRN-Leitfaden Mobilstationen als auch die Nutzung des entsprechenden Baukastensystems nicht verpflichtend sind. Im Sinne eines einheitlichen Auftretens und dem Vermeiden von Insellösungen ist aber dazu geraten. Ferner ergibt sich der Vorteil einer Nutzung der beiden Angebote durch eine vereinfachte Errichtung von Mobilstationen, für die keine Einzelausschreibungen durchgeführt werden müssen, sodass sich der zeitliche und finanzielle Aufwand auf kommunaler Seite erheblich reduziert.

Diese nutzerorientierte Vernetzung von Verkehrsangeboten ist im Sinne einer „Mobility as a Service“-Strategie anzustreben.

Anlage A – Begriffsbestimmungen

Abstellflächen

Markierte oder virtuelle Bereiche, die ohne Beschränkung auf einen bestimmten Anbietenden einem oder mehreren Sharingangeboten zur Verfügung stehen, werden in diesem Leitfaden als Abstellflächen bezeichnet. Dies betrifft insbesondere Flächen für Sharingangebote, bei denen mehrere Unternehmen ähnliche Fahrzeuge anbieten.

Stationen

Eine **Station** bezeichnet eine Fläche, die für das Mobilitätsangebot eines Anbietenden im Sinne dieses Leitfadens vorgehalten wird und von anderen Anbietenden und anderen Mobilitätsangeboten nicht mitgenutzt wird. Abzugrenzen davon ist die Station von einer Mobilstation gemäß Kap. 7, die mehrere Angebote an einem Standort bündelt.

Die **feste** Station beschreibt eine solche Fläche, die im öffentlichen Straßen- bzw. Verkehrsraum markiert und/oder beschildert ist. Voraussetzung dafür kann eine verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und eine damit vorausgehende Prüfung der Belange von Verkehrssicherheit und weiterer Verkehrsteilnehmenden sein.

Die **virtuelle** Station ist real nicht automatisch erkennbar. Sie wird digital in eine komplementäre Betriebsumgebung implementiert und kann zeitweise ausschließlich dort identifiziert werden. Die Eindeutigkeit zwischen realer Örtlichkeit und virtuellem Plan ist nicht gegeben.

Betriebsformen

Im Betrieb insbesondere von geteilten Mobilitätsdienstleistungen wird definitorisch zwischen stationsgebundenen, stationsungebundenen und hybriden (Teil-)Systemen unterschieden.

Stationsgebundene Systeme basieren auf Stationen und Abstellflächen nach o. g. Definition. Auf diesen Flächen angebotene Fahrzeuge werden angemietet und an dieselbe oder eine andere Station bzw. Abstellfläche zurückgeführt. Darüber bestehen hohe planerische Steuerungsmöglichkeiten im Hinblick auf die räumliche Verfügbarkeit, die Anpassung an Nutzungsaufkommen und die Verlässlichkeit für die Kunden. Diese Stationen können fest oder virtuell gestaltet sein.

Der **stationslose** Betrieb, auch als **Free-Floating** betitelt, zeichnet sich durch eine höhere Flexibilität aus. Er nutzt den zur Verfügung stehenden öffentlichen Straßenraum, indem ein Fahrzeug dort angemietet wird, wo es am Ende des vorausgegangenen Mietvorganges abgestellt wurde. Dieser Betrieb ist konträr zum stationsgebundenen Betrieb abhängig von der allgemeinen Verkehrssituation.

Hybride Systeme vereinen Elemente beider Systeme. Diese Funktionalität kann sich auf festgesetzte räumliche (Geschäfts-)Bereiche oder Fahrzeugsegmente beziehen.

Anlage B – Hinweise für feste Stationen im öffentlichen Verkehrsraum

Dies gilt für Mietfahrräder, EKF und E-Krafträder:

1. Die Nutzung von festen Stationen bedarf der schriftlichen Erlaubnis der Kommune und wird im Rahmen der Genehmigung erteilt. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung besteht dabei nicht. Feste Stationen sind betriebssicher, einsehbar und barrierefrei zu gestalten.
2. Feste Stationen sind nach Einzelfallprüfung und, sofern verkehrsrechtlich eine Anordnung rechtens ist, auch auf Kfz-Stellplätzen möglich. Bei ebenfalls möglichen Stationen am Fahrbahnrand ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr und die tägliche Verkehrsbelastung zu berücksichtigen.
3. Feste Stationen im Gehwegbereich sollten nur in begründeten Ausnahmefällen eingerichtet werden.
4. Zur Berücksichtigung des zeitlichen Umsetzungshorizontes von festen Stationen im Rahmen einer kommunalen Konzeption wird empfohlen zunächst temporäre Einrichtungen wie z. B. Baken zum Einsatz zu bringen. Auf diese Weise können Anpassungen durch Evaluation/Monitoring Rechnung getragen werden.
5. Zur Herstellung eines Wiedererkennungswertes wird eine einheitliche optische Gestaltung angestrebt.
6. Einbauten wie z. B. Anlagen zur Aufladung oder dem Systembetrieb sowie Informationsstelen sind im öffentlichen Raum grundsätzlich nicht zulässig. Ausnahmen benötigen der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Kommune oder den Abschluss eines Gestattungsvertrages. Diese Nutzung ist entgeltpflichtig. Es können mit dieser Erlaubnis auch Nebenbestimmungen verbunden sein bezüglich Größe, Farbe, Ausstattung und Gestaltung. Informationsstelen sollten eine Höhe von 3,50 m sowie eine Breite und Tiefe von 0,60 m nicht überschreiten.
7. Feste Stationen können für weitere Fahrzeuge bzw. Systeme nach verkehrssicherheitsrelevanter und planerischer Prüfung zugelassen werden.

Die genannten Werte können von den Kommunen in ihren Regelungen spezifiziert werden.

Anlage C –Hinweise für das Abstellen im Free-Floating-Betrieb im öffentlichen Verkehrsraum

Diese Hinweise gelten für das Abstellen von EKF im Free-Floating-Betrieb:

Die Anbietenden haben zu versichern, dass die folgend genannten Infrastrukturen und Anlagen dauerhaft von EKF freizuhalten sind

1. Anlagen der Energieversorgung, der öffentlichen Straßenbeleuchtung und der Signalanlagensteuerung,
2. Sicht auf Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen sowie sonstige Einrichtungen, die der Sicherheit und Lenkung des Verkehrs dienen,
3. Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung,
4. Grünflächenanlagen und Straßenbegleitgrün,
5. Automaten und Aufzüge,
6. Einrichtungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit (wie z. B. Behindertenparkplätze, Blindenleitsysteme, Rampen und abgesenkte Bordsteine oder akustische bzw. taktile Informationssysteme)
7. Brücken,
8. Radabstellanlagen,
9. Fußgängerquerungen und Bordsteinabsenkungen,
10. Haltestellen des ÖV inkl. Warte- und Einstiegsbereiche, Bahn- und Bussteigen, Fahrausweisautomaten, Informationseinrichtungen sowie Zuwegungen ohne ausreichenden Abstand,
11. Laufachsen und Durchgänge,
12. Furten und Mittelinseln,
13. Natur- und Landschaftsschutzgebiete
14. Parkanlagen,
15. Flächen und Abstellanlagen für andere Verleihsysteme, inkl. Bedienterminals (z.B. Radvermietung oder Carsharing)
16. Rettungswege, Feuerwehrezufahrten oder -aufstellflächen
17. Werbeanlagen (Litfaßsäulen, Plakatständer etc.)
18. Rampen,
19. Spielplätze und
20. Zufahrten sowie Zugänge zu Anliegergrundstücken.

Weiterhin sind folgende Randbedingungen einzuhalten:

- Auf Gehwegen ist im Rahmen des Betriebes eines E-Tretroller-Sharingsystems jederzeit eine Mindestdurchgangsbreite von 1,6 m für zu Fuß Gehende freizuhalten. Unterschreitet der Bestand diese Breite, dürfen auf dem Gehweg keine Fahrzeuge abgestellt werden. Der innere Gehwegrand ist freizuhalten.
- Es dürfen an einer zulässigen Stelle maximal 5 Fahrzeuge abgestellt werden.

Anlage D – Grundlagen zur Bestimmung der Rahmenbedingungen für den E-Tretroller-Betrieb

D.1 - Empfehlung zur Ermittlung der kommunalen Flottenobergrenze

Ermittlungsansatz

Die Verbundempfehlung beruht auf einem statistischen Ansatz, der sich auf eine Recherche zu Flottengrenzen deutscher Städte mit Stand Januar 2023 stützt. Zur Berücksichtigung von in diesem Rahmen variierenden Methodiken zur Behandlung des E-Tretroller-Angebots und dynamischen Entwicklungen in den Flottengrenzen sowie unterschiedlichen realen Rahmenbedingungen der Kommunen im VRN-Gebiet wird ein Intervall angegeben, das auf der Kennzahl *Fahrzeuge/Einwohnende* beruht. Dieses wird auf eine Spannweite von einem E-Tretroller pro 150 bis 250 Einwohnende festgelegt.

Methodik

1. Ermittlung von gegenwärtigem Flottenangebot und der Einwohnendenzahl
2. Berechnung der Kennzahl *Fahrzeuge/Einwohnende*
3. Einordnung in den erarbeiteten Empfehlungsrahmen (s. o.)
4. Festlegung der kommunalen Flottenobergrenze unter Anwendung des Ermessensspielraumes und einer argumentativen Begründung

D.2 – Empfehlung zum Umgang mit der Sondernutzungsgebühr

Die Festsetzung einer Gebühr pro E-Tretroller zum Betrieb desselbigen Systems soll von den Kommunen im Verbundgebiet angestrebt werden. Der Wunsch nach einer ganzheitlich oder mindestens in den vier Oberzentren identischen Gebührenberechnung und -höhe ist nach ersten Einschätzungen technisch nicht zu realisieren und inhaltlich zu begründen. Verschiedene Berechnungsansätze zeigen teilweise stark divergierende Gebührenhöhen.

Aus diesem Grund wird eine Empfehlung dahingehend ausgesprochen die Gebühren in den kommunalen Rahmen der Sondernutzungsgebührensatzung einzupflegen. Beispiele für die Bezugnahme können folgende Kategorien sein:

1. Kategorie Mobilität/Verkehr – Beispiele: Parkraumbewirtschaftung, Carsharing, private Anmietung von Stellplätzen etc.
2. Kategorie Verkauf/Warenangebot – hierfür zeigt sich in den meisten Städten ein sinnvoller Ansatz, der sich auf die Einheit eines Quadratmeters bezieht und parallel verschieden hohe Nachfragen auf diesen berücksichtigt (im Sinne des Urteils des OVG Münster).

Anlage E - Grundsätze der Datenbereitstellung

Allgemeine Grundsätze der Datennutzung- und Bereitstellung:

- Das Nutzungsrecht an den erzeugten und verarbeiteten Daten soll uneingeschränkt und zeitlich unbefristet eingeräumt werden.
- Übertragbares Nutzungsrecht geschützter Daten: Die (Auftrags-)Datenverarbeitung von personenbezogenen Daten und aus anderen definierten Gründen geschützte Daten (zum Beispiel Geheimschutz, Betriebsgeheimnisse, ...) durch den VRN soll möglich sein.
- Daten, die per Definition keine personenbezogenen Daten sind und nicht aus anderen, in bereits bestehenden Informationszugangsgesetzen definierten Gründen (zum Beispiel Geheimschutz) geschützt sind, sollen nach Open Data-Grundsätzen zur Verfügung gestellt werden. In diesem Fall umfasst das Nutzungsrecht dabei auch das Recht zu einer Open Data-Veröffentlichung unter einer von der Kommune oder VRN frei wählbaren Datenlizenz sowie jedwedes Recht zu einer beliebigen Weiterverarbeitung durch die Kommune oder den VRN.
- Eine Datennutzung der erzeugten und verarbeiteten Daten durch die Auftragnehmenden ist gesondert schriftlich zu vereinbaren.

Grundsätze des technischen Datenzugangs

Verwendbar als Textbaustein für Lastenhefte.

- Der technische Datenzugang (API) erfolgt grundsätzlich durch eine vom Mobilitätsdatenanbieter bereitgestellte und produktiv nutzbare IT-Schnittstelle für einen vollständigen Datenzugriff im maschinenlesbaren Format. Ein Format ist maschinenlesbar, wenn die enthaltenen Daten automatisiert weiterverarbeitet werden können. Die Datenausgabe soll mit Metadaten versehen sein.
- Die API folgt einem gängigen Standard und ist durch jedes freie und dem aktuellen technischen Standard entsprechende Entwicklungssystem nutzbar.
- Technisch etablierte und produktiv einsetzbare API-Standards (beispielsweise VDV-XXX, SIRI-SX, GTFS, MDS, OGC-WFS, Schema.org, ...) sind vorrangig zu nutzen. Die Schnittstellen sollten sich an den EU-Standardisierungsbestrebungen orientieren.
- Eine detaillierte API-Dokumentation mit Erläuterung der Funktionen soll im Angebotspreis enthalten sein.
- Soweit eine API nicht angeboten werden kann, ist optional mindestens eine maschinenlesbare Exportmöglichkeit der gesamten erzeugten und verarbeiteten Daten durch den Auftragnehmer umzusetzen.
- Ein Zugriff bzw. alternative Bereitstellung der Rohdaten (z. B. Shape-/CSV-Dateien) durch den Auftragnehmer ist grundsätzlich technisch möglich und ist im Angebotspreis enthalten.