

**BESCHLUSSVORLAGE**

Dezernat / Amt	Verantwortlich	Tel.Nr.	Datum
V/Garten- und Tiefbauamt	Herr Uekermann	4600	26.02.2020

---

**Betreff:****Umgang der Stadt Freiburg mit Sharinganbietern für E-Tretroller**


---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. MOBI	04.03.2020		X	X	
2. HFA	23.03.2020		X	X	
3. GR	31.03.2020	X			X

---

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO):           nein

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften:       ja, abgestimmt mit der  
Freiburger Verkehrs AG

Finanzielle Auswirkungen:                           nein

---

**Beschlussantrag:**

- 1. Der Gemeinderat nimmt den Bericht gemäß Drucksache G-20/069 zu E-Tretrollerleihsystemen und den darin enthaltenen Vorschlag der Verwaltung zum Umgang der Stadt Freiburg mit Sharinganbietern für E-Tretroller zur Kenntnis.**
  - 2. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer Mustervereinbarung auf Grundlage der unter Ziffer 4 der Drucksache G-20/069 aufgeführten städtischen Positionen mit dem Ziel, dass diese Vereinbarung mit allen in Freiburg tätig werdenden Sharinganbietern für E-Tretroller abgeschlossen wird.**
  - 3. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, nach Ablauf von zwei Jahren, nach Einführung des ersten E-Tretroller-Leihangebotes, einen kurzen Erfahrungsbericht vorzulegen.**
-

## 1. Ausgangslage

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) im Juni 2019 können elektrische Tretroller auf deutschen Straßen legal genutzt werden. Leihanbieter, die weltweit bereits in vielen Großstädten vertreten sind, rollen ihre stationslosen Angebote nun auch sukzessive in Deutschland aus. Auch in Freiburg sind verschiedene Leihrolleranbieter auf die Verwaltung zugekommen und haben ihr Interesse an einer Markteinführung in Freiburg geäußert.

E-Scooter, auch E-Stehroller oder E-Tretroller genannt, sind Elektrokleinstfahrzeuge und dürfen seit dem 15.06.2019 am Straßenverkehr in Deutschland teilnehmen. Das Fahren auf Gehwegen ist verboten. Wenn Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist, muss diese genutzt werden; wenn nicht, muss die Fahrbahn und außerorts auch der Seitenstreifen befahren werden. Fahrende müssen mindestens 14 Jahre alt sein, das Fahrzeug muss versichert sein und eine Versicherungsplakette tragen.

Sind Anbieter auf die Verwaltung zugekommen, hat das Garten- und Tiefbauamt als Straßenbaulastträger sowie untere Straßenverkehrsbehörde Gespräche angeboten und die Freiburger Verkehrs AG (VAG) als großen Mobilitätsdienstleister – auch im Bereich Sharingsysteme – hinzugezogen. In allen Gesprächen wurde deutlich, dass die Anbieter stationslose Rollersysteme auf die Straße bringen wollen, deren Hauptaugenmerk die verdichteten Quartiere der erweiterten Innenstadt sind und dass sie an einer konstruktiven Zusammenarbeit mit der Kommune und den örtlichen Verkehrsunternehmen interessiert sind. Die Verwaltung ihrerseits hat deutlich gemacht, dass noch kein politisches Meinungsbild des Gemeinderates zum Umgang mit Leihrollersystemen vorliegt.

Inzwischen herrscht breite Übereinstimmung aufseiten kommunaler Akteur\_innen, dass ein gewisses Maß an verbindlichen Vereinbarungen beziehungsweise eine auf Regeln basierende Zusammenarbeit mit den Anbietern erforderlich ist, um die Systeme im Sinne der Verkehrssicherheit und der Ordnung im öffentlichen Verkehrsraum integrieren zu können. Gemäß einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Hamburg ist derzeit davon auszugehen, dass das Abstellen stationsloser Leihräder und -roller als „zweckmäßiger Gemeingebrauch“ anzusehen ist und damit keiner gesonderten Genehmigung bedarf. Damit kann eine Kommune das Abstellen auch nicht grundsätzlich untersagen. Das bedeutet, dass der Gemeinderat oder die Verwaltung nach aktueller Rechtsauffassung bezüglich des Angebotes von E-Tretroller-Sharingsystemen grundsätzlich nicht über das „ob“ entscheiden, aber zumindest das „wie“ beeinflussen kann.

Alle Anbieter, mit denen die Verwaltung bislang gesprochen hat, betonen ihr Interesse an einer Kooperation mit der Stadt und an verbindlichen, für alle Anbieter geltenden Regeln. In vielen deutschen Städten arbeiten die Kommunen und die Anbieter stationsloser Leihrollersysteme deshalb konstruktiv zusammen, um die Chancen der neuen Mobilitätsangebote für den nachhaltigen Stadtverkehr zu nutzen und die Risiken kooperativ zu minimieren. Hierfür wurden in vielen Städten mit den Anbietern Vereinbarungen abgeschlossen, die die Rechte und Pflichten beider Seiten klar stellen und Rahmenbedingungen bzw. Leitplanken definieren.

Ziel der vorliegenden Drucksache ist daher nicht nur, eine generelle politische Haltung zu Leihrollersystemen in Freiburg zu finden, sondern darüber hinaus der Verwaltung die Punkte zur Aufnahme in die Vereinbarung mitzugeben, die dem Gemeinderat beim Betrieb der Systeme in Freiburg wichtig sind.

## **2. Bewertung der Leihroller-Systeme durch die Verwaltung**

Weltweit nehmen Elektrokleinstfahrzeuge in vielen Städten eine zunehmend sichtbare Rolle im Verkehrsgeschehen ein; auf Grund ihrer Quantität und ihres potenziell breiten Nutzerkreises stehen dabei die Leihroller-Systeme stark im Fokus der öffentlichen Diskussion. Dabei nehmen die Anbieter dieser Systeme gerne für sich in Anspruch, einen Beitrag für einen klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehr in den Städten zu leisten. Auch die Begründung der eKFV verweist auf die Nachhaltigkeitsaspekte der elektrischen Kleinstfahrzeuge, insbesondere durch die Steigerung der „Mobilität von Bürger\_innen auf dem Land und in Städten“ sowie die Möglichkeit, „Strecken von und zum öffentlichen Nahverkehr“ zu überbrücken („erste und letzte Meile“).

Ob Leihrollerangebote zu einer Entlastung des Stadtverkehrs beitragen können, hängt maßgeblich davon ab, welche Anteile von welchem Verkehrsträger auf die Elektrotretroller verlagert werden. Können die Leihroller Pkw-Wege in den Städten ersetzen und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ergänzen, wären sie aus verkehrspolitischer Sicht zu begrüßen. Substituieren sie hingegen vorrangig Fuß- und Radwege, würde dies den verkehrlichen Nutzen der Leihroller infrage stellen.

Für eine umfassende Bewertung der Wirkung von E-Tretrollerleihsystemen in Deutschland ist es sicherlich zu früh. Allerdings kann aufgrund der Erfahrungen aus dem Ausland vermutet werden, dass Fahrten mit dem Elektro-Leihroller nur selten Fahrten mit dem Auto und weitaus überwiegend Fußwege oder Fahrten mit dem Fahrrad ersetzen. Auch das Umweltbundesamt kam in einer ersten Bewertung im September 2019 zum Fazit, dass E-Scooter (momentan) noch keinen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Die Gesamt-Ökobilanz der Elektro-Leihrollersysteme hängt wesentlich von der Lebensdauer der verwendeten Rollermodelle, von den Modalitäten des notwendigen Aufladens der Akkus und insgesamt vom Nachhaltigkeitsanspruch des jeweiligen Unternehmens ab. Gerade während der frühen Marktphase haben einige Leihanbieter zunächst auf Fahrzeugmodelle zurückgegriffen, die auf die Nutzung von Endkund\_innen und nicht für den Einsatz in Sharing-Systemen ausgelegt waren. Infolgedessen waren die Fahrzeuge oft bereits nach wenigen Wochen oder Monaten nicht mehr fahrtauglich. Inzwischen lassen viele Anbieter ihre Roller in eigenem Auftrag speziell für den Einsatz in Leihsystemen produzieren. Diese sind jetzt deutlich robuster und langlebiger. Wie lange sie in den Flotten eingesetzt werden können, bevor sie ausgetauscht und verschrottet werden müssen, hängt allerdings auch davon ab, welchen Stellenwert die Anbieter dem regelmäßigen Warten und Austauschen defekter oder beschädigter Fahrzeugteile beimessen. Bei regelmäßiger Wartung und Instandhaltung sollten die aktuellen Fahrzeuggenerationen laut Aussage der Anbieter mindestens zehn bis 18 Monate im Sharing-Betrieb eingesetzt werden können.

Der Fahrbetrieb der E-Tretroller selbst ist durch ihren elektrischen Antrieb lokal emissionsfrei. Bei Zugrundelegung des durchschnittlichen Strommixes in Deutschland entspricht der Stromverbrauch eines E-Tretrollers einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von knapp 5 g pro Kilometer. Für die verkehrliche, aber auch gesamt-ökologische Bilanz spielt aber auch eine Rolle, wie das Servicemanagement vor Ort ausgeführt wird – ob z. B. die Roller zum Aufladen der Akkus von so genannten „Juicern“ von einem Verbrennungsmotor angetriebenen Auto eingesammelt und zu einem Ladepunkt gebracht werden oder ob das Geschäftsmodell nur einen Akkutausch vor Ort vorsieht, der ggf. auch mit Lastenrädern bewerkstelligt werden kann.

Ob beim Aufstellen, Fahren oder Parken: E-(Leih-)Tretroller müssen sich die Infrastruktur und den öffentlichen Raum mit anderen Verkehrsträgern teilen. Auch wenn sie etwa im Vergleich zum Kfz-Verkehr nur einen Bruchteil des öffentlichen Raumes in Anspruch nehmen, sorgen falsch abgestellte und vor allem den Fußverkehr behindernde E-Tretroller immer wieder für deutlichen Unmut in den Kommunen im In- und Ausland. Darüber hinaus können sie die Verkehrssituation und Sicherheit von körperlich beeinträchtigten Menschen (zum Beispiel Geh- und Sehbehinderte) in besonderer Weise einschränken. Für die Auswirkungen der Leihsysteme auf den Stadtraum spielt es daher eine wichtige Rolle, ob es gelingt, die Flächenansprüche insbesondere für das geordnete Abstellen der Roller im Stadtraum zu integrieren und die Nutzer\_innen der Leihroller zu einem regelkonformen Fahrverhalten zu bewegen.

### **3. Inhalte einer Vereinbarung in Freiburg**

Die Verwaltung hat mehrere Vereinbarungen zwischen Kommunen und Sharinganbietern vorliegen und diese ausgewertet. Ebenfalls wurden Papiere des Deutschen Städtetages und anderer Quellen zu Sharingsystemen für die Erarbeitung eines Vorschlages für Freiburg herangezogen.

Ziel der künftigen Vereinbarungen zwischen Freiburg und Leihrolleranbietern sollte eine Rechten- und Pflichtendarstellung, vermutlich in Form einer Verpflichtungserklärung, sein. Dabei sollten neben der kommunalen und unternehmerischen Sichtweise auch die Perspektive der Nutzenden von Leihrollersystemen sowie die anderer Verkehrsteilnehmer\_innen Berücksichtigung finden. Letztendlich sollte die Vereinbarung dazu beitragen, dass der stadtverträgliche Betrieb der Angebote gewährleistet wird, diese aber auch tatsächlich genutzt werden. Gleichmaßen sollten die Vereinbarungen nicht nur als Reaktion auf kurzfristigen Handlungsbedarf, sondern als Grundlage für eine langfristige Etablierung von Leihrollersystemen im Stadtverkehr betrachtet werden. Daher sollten sie nicht starr sein, sondern auf der Grundlage zukünftiger Erfahrungen die Möglichkeit für Nachjustierungen bieten.

Aus heutiger Sicht beabsichtigt die Verwaltung, die folgenden Themenfelder in der Vereinbarung aufzunehmen und die hier verkürzt ebenfalls dargestellten Anforderungen an die Sharinganbieter zu stellen.

### **3.1 Nutzungs- bzw. Geschäftsgebiet, Ausschlussbereiche**

Grundsätzliches Nutzungsgebiet (zum Befahren in den nach Straßenverkehrsordnung erlaubten Bereichen) und ggf. ein Mindestnutzungsgebiet, um auch einen Verkehrswert außerhalb der Innenstadt zu erreichen.

### **3.2 Aufstell- und Abstellstandorte**

Vorgaben für systemseitige Aufstellpunkte im Detail (verbleibende Restgehwegbreiten etc.), gemeinsame Festlegung von einigen Aufstellpunkten (z. B. mit intermodaler Verknüpfungswirkung an ÖV-Haltestellen), Festlegung von Ausschlussbereichen zum Parken über sog. Geo-Fencing (z. B. Fußgängerzone, Grünanlagen, Parks etc.) sowie Sperrung des unmittelbaren Bereiches von ÖPNV-Haltestellen bzw. Frelo-Stationen.

### **3.3 Fahrzeugflotte**

Flottengröße pro Anbieter, Fahrzeuganzahl pro systemseitigen Aufstellplatz, ggf. maximales systemseitiges Angebot an Fahrzeugen pro Teilbereich/Quartier.

### **3.4 Anforderungen an die einzelnen Fahrzeuge**

Kennzeichnung der Tretroller, Ausschluss von Dritt-Werbung, Versicherungen, Einhaltung der Fahrzeug-Zulassungsvorschriften.

### **3.5 Nachhaltigkeit**

Beschaffung, Vorgabe einer grundsätzlich langlebigen Konstruktion, Reparaturmöglichkeiten, Stromversorgung aus regenerativem Strom.

### **3.6 Betrieb**

Insgesamt ein klima- und umweltverträgliches Flottenmanagement, System der Umverteilung (z. B. Servicefahrzeugverwendung elektrisch, Lastenräder etc.), Reparatur, Qualitätskontrolle, Entfernung bei Funktionsuntüchtigkeit, Vor-Ort-Services (keine "Gig-Economy", Service läuft direkt über Betreiber oder durch professionelle Dienstleister), Verpflichtungen in Bezug auf Sozialstandards, Mindestlohn etc., feste(r) Ansprechpartner\_in für Stadt/VAG.

### **3.7 Umgang mit Kunden**

Kontaktmöglichkeiten, Beschwerdemanagement, Reaktionszeiten, Information an die Kund\_innen (z. B. über Verkehrsregeln, Verkehrsverhalten etc.) , Mindestalter Nutzer\_innen.

### **3.8 Datenverwendung und Datenschutz**

Datenschutz personenbezogener Kundendaten, Datenüberlassung und Evaluation, Datenbereitstellung für multimodale Reiseinformationsdienste z. B. VAG mobil, Unfallmeldungen.

### **3.9 Beendigung des Angebotes**

Entfernung der eigenen Fahrzeuge im Falle des Rückzugs aus dem Stadtgebiet oder zeitweiser Betriebseinstellung, Erhebung einer Kautions pro Fahrzeug (für eventuell bei der Stadt anfallende Kosten)

### **4. Weiteres Vorgehen**

Nach grundsätzlicher Zustimmung des Gemeinderates zu den hier dargestellten, in eine Vereinbarung aufzunehmenden Punkten wird die Verwaltung auf dieser Basis einen konkreten Vereinbarungsentwurf formulieren und diesen bei Interesse den Anbietern vorlegen. In gewissen Grenzen wird es sicherlich noch Abstimmungsbedarf geben, der dann in ein finales, von beiden Seiten zu unterzeichnendes Dokument führen wird.

Ein weiterer Gedanke der Verwaltung ist, Sonderkonditionen für ÖPNV-Nutzer\_innen zu ermöglichen. Beispielsweise könnten Abo-Kund\_innen der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), wie bei Frelo bereits umgesetzt, etwas günstigere Konditionen angeboten werden (z. B. Frei-Km, reduzierter Minutenpreis oder verringerte Aktivierungsgebühr). Entsprechende Regelungen wären dann bei Einigung in die Vereinbarungen mitaufzunehmen und diese dann zusätzlich von RVF bzw. VAG zu unterzeichnen.

Ansprechpartner sind Herr Herffs, Garten- und Tiefbauamt, Tel. 0761/201-4670, und Herr Schmitt-Nagel, Garten- und Tiefbauamt, Tel.: 0761/201-4680.

- Bürgermeisteramt -