

Mitteilungsvorlage, DS-Nr. 2020/0828

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Rat	17.11.2020			

Betreff: E-Scooter in Troisdorf

Mitteilungstext:

In Deutschland sind die E-Scooter im öffentlichen Straßenverkehr seit dem 15. Juni 2019 nach der Straßenverkehrsordnung unter den folgenden Voraussetzungen zugelassen:

Alle E-Scooter müssen straßenverkehrssicher sein, was beinhaltet, dass zwei Bremsen, Licht und ein Versicherungsnachweis (Kennzeichen) installiert sein müssen. Ein Helm wird empfohlen, ist aber für die Nutzung rechtlich nicht erforderlich. Über ein festinstallierten GPS-Tracker kann die zur Buchung nötige APP den Standort darstellen. Bezahlt wird über Paypal oder eine Kreditkarte. Über den auf dem Roller geklebten/ installierten QR-Code können Nutzer via Smartphone den Buchungsprozess durchführen.

Kommunen haben „bisher und auch nach Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge Verordnung (eKFV) keine rechtliche Handhabe, um das Aufstellen von E-Scootern im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden. Aufgrund der Tatsache, dass diese nicht als geparkt gelten, sondern wie Fahrräder abgestellt werden dürfen, gilt, dies im rechtlichen Sinn als Gemeingebrauch.“¹

Vorstellung Konzept

E-Scooterleihsysteme sind durch verschiedene Anbieter in deutschen Städten vertreten. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW steht mit mehreren Anbietern im Austausch und hat festgestellt, dass es bei den Geschäftsmodellen erhebliche Unterschiede gibt. So sind einige Anbieter bemüht die Kooperation zwischen Kommunen und Verkehrsunternehmen herzustellen. Auch das tatsächliche nachhaltige Handeln (z.B. Nutzungsdauer, Recycling, Strom, Angestelltenverhältnisse) rückt bei ausgewählten Anbietern verstärkt in den Fokus.

¹ ELEKTROSCOOTER & ELEKTROSCOOTER-SHARING - Informationsblatt für Kommunen, Planersocietät, Dortmund (Januar, 2019)

E-Scooter werden in einem definierten Bediengebiet im öffentlichen Raum ausgebracht und können vom Nutzer gemietet werden. Es kann von Freefloating (freie Ausleihe und Rückgabe) oder von stationsgebundenen Systemen gesprochen werden. Ein Hybrid ist ebenfalls möglich. Für die Anbieter ist ein Freefloatingsystem durchaus profitabler, da das Angebot im gesamten Bediengebiet in Anspruch genommen werden kann und keine Stationen hergestellt werden müssen. Gleichwohl sind die E-Scooter auch im Stadtbild allgegenwärtig. Für die Stadt Troisdorf wäre anzustreben, dass die Ausbringungsorte sich mit denen der MobilStationen im Bediengebiet decken. Zusätzliche Standorte können vorgesehen werden.

Mehrwert

Die Nutzung von E-Scootern soll auf kurzen Strecken im urbanen Raum als alternatives Verkehrsmittel zum motorisierten Individualverkehr (MIV) gelten. Nachweisbar ist dies jedoch bisher nicht. Vielmehr belegen erste Studien, dass die Nutzer*innen den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) bereits vorrangig nutzen, also wenige Umsteiger zu erwarten sind. *„Können die E-Scooter 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“*² Dennoch wird einem E-Scooterverleihsystem bei entsprechender Herangehensweise auch ein Substitutionseffekt für MIV-Fahren unterstellt. Bei der Angebotsgestaltung und der daraus resultierenden Akzeptanz können Anbieter und Kommune (je nach Fall auch das ansässige Verkehrsunternehmen) kooperierend wirken.

Nicht zu bestreiten ist der Nutzen dieses Verkehrsmittels auf der sogenannten ersten und letzten Meile, also z.B. vom Bahnhof/ Haltestelle zum Zielort, da *„durch den verhältnismäßig geringen Energieverbrauch der Fahrzeuge auch eine geringe Substitution von Pkw-Wegen bereits zu deutlichen CO₂-Einsparungen in der Gesamtbilanz führen kann. Voraussetzung hierfür ist jedoch auch eine möglichst klimaneutrale Organisation des Flottenmanagements.“*² Eine erhöhte Akzeptanz von E-Scootern für die erste und letzte Meile, also insbesondere für die Zielgruppe der Pendler*innen (Kombination ÖPNV – E-Scooter/ Fahrradverleihsystem), kann bei der aktuellen Tarifierung durch eine Subventionierung der Nutzungsgebühren erfolgen. JobTicketinhaber könnten, vergleichbar mit dem Angebot von nextbike im VRS-Gebiet, z.B. den Ausleihvorgang, bestimmte Anzahl von Fahrminuten o.ä. vergünstigt erhalten. Diese Kosten müssten jedoch vom Herausgeber des JobTickets (RSVG/ VRS) oder der Stadt übernommen werden. Hier liegen bisher noch keine Ergebnisse vor. Bei einem Euro Ausleihgebühr und 0,15 € pro Minute, kosten 15 Minuten 3,25 €.

² E-Tretroller im Stadtverkehr - Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Verleihsystemen; Agora Verkehrswende, Berlin (08/2019)

Bediengebiet und Anzahl an E-Scootern in Troisdorf

Aktuell liegen der Verwaltung drei Anfragen von Anbietern vor, die E-Scooter im Stadtgebiet ausbringen zu wollen. Das vorgeschlagene Bediengebiet umfasst primär das Stadtgebiet östlich der BAB 59, also den Innenstadtbereich, Spich, Troisdorf-West und Friedrich-Wilhelms-Hütte. Die Bediengebiete können nach Absprache erweitert, die Anzahl der E-Scooter angepasst werden. Die Anbieter behalten sich vor die Bediengebiete jedoch nach Bedarf bzw. Nachfrage zu definieren. Andere Kommunen prüfen Obergrenzen für die Anzahl von E-Scootern im Stadtgebiet.

Bewertung und Rahmenbedingungen

Für die Wege von den Bahnhöfen zu den Arbeitgeberstandorten, die angesprochene „erste und letzte Meile“, kann das Potential hoch sein. Die Nutzung der E-Scooter in der Fußgängerzone sollte unterbunden werden. Ebenso sollte die Rückgabe, und somit auch die Ausleihe, der Roller in Flora-Fauna und Landschaftsschutzgebieten (Wahner Heide, Siegaue, etc.) unterbunden werden. Hier haben die Anbieter jedoch auch ein eigenes Interesse dies so umzusetzen vorgetragen.

In Kombination mit den Bausteinen des Fahrradverleihsystems „nextbike“ und den CarSharingfahrzeugen von TroMobil können die E-Scooter das Sharing-Angebot im Troisdorfer Stadtgebiet abrunden. Perspektivisch sollen alle Sharingangebote über eine gemeinsame App der Stadtwerke Troisdorf und der Stadtverwaltung buchbar sein (hierrüber soll zu einem späteren Zeitpunkt noch detaillierter berichtet werden). Bürger*innen sollen dann über eine App Zugang zu allen Angebotenen Sharingsystemen erhalten. So soll der Zugang erleichtert und die Nutzung intensiviert werden. Eine einmalige Registrierung bei den Anbietern bliebe jedoch nicht aus. Die entstehenden Kosten bei Buchung über die gemeinsame App bleiben gleich.

Gewisse Rahmenbedingungen bei Herstellung, Recycling, Ökostrom und Lebensdauer der Roller sind bei den Anbietern abgefragt worden. Alle drei Anbieter weisen ein Nachhaltigkeitskonzept sowie sozialversicherungspflichtige Angestelltenverhältnisse vor. Alle Anbieter streben eine Kooperation mit der Stadtverwaltung an.

Aufgrund der rechtlichen Situation kann es erstrebenswert sein, dass mit den Anbietern Rahmenbedingungen festgehalten werden, da Anbieter solcher Systeme rechtlich die Möglichkeit haben ungeordnet und ohne Absprache mit der Kommune ihr Angebot im Stadtgebiet ausbringen zu können. Hierzu bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW Mustervereinbarungen zur sogenannten „freiwilligen Selbstverpflichtung“ des Sharinganbieters an. Das Mobilitätsmanagement der Stadt Troisdorf ist im engen Austausch mit den Nachbarkommunen Siegburg, Sankt Augustin, Hennef und Lohmar und arbeitet an einer gemeinsamen „freiwilligen

Selbstverpflichtung“ der Anbieter. Diese kann aber im Detail noch auf die jeweilige Kommune zugeschnitten werden.

Bei den genannten Kommunen sind ebenfalls Anfragen genannter aber auch anderer Anbieter eingegangen, sodass zukünftig dort, wie auch in Bonn und Köln E-Scooter-verleihsysteme angeboten werden könnten. Sofern die Anbieter mit den Verwaltungen Rahmenbedingungen gestalten, können solche Systeme Straßen und ÖPNV entlasten.

Walter Schaaf
Technischer Beigeordneter