



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 1

Drucksachennummer:
0369/2023

Datum:
24.04.2023

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

69 Umweltamt

Beteiligt:

30 Rechtsamt

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Betreff:

Weiterführung von Mikromobilitäts-Verleihsystemen (Angebote zur Einführung von E-Fahrrädern, E-Tretrollern, E-Lastenrädern, etc.) in Hagen

Beratungsfolge:

03.05.2023 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

11.05.2023 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit geeigneten Anbietern stationsgebundene Mikromobilitäts-Verleihsysteme in Hagen einzuführen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die in den Anlagen befindliche Vereinbarung mit den Anbietern zu schließen.

**Kurzfassung**

Seit ca. 2005 bieten zahlreiche Anbieter Fahrradverleihsysteme in Städten in Deutschland an. Und seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) im Jahr 2019 können elektrische Tretroller auf deutschen Straßen legal genutzt werden. Anbieter, die E-Fahrräder und E-Tretroller vermieten, haben somit die Möglichkeit, ihre Angebote in Kommunen einzuführen.

Infolgedessen haben sich bei der Stadtverwaltung Hagen in den letzten zwei Jahren mehrere Anbieter von E-Fahrrad- und E-Tretroller Verleihsystemen gemeldet und angekündigt, dass sie ihren Service in Hagen - in Absprache mit der Verwaltung - anbieten möchten. Jedoch war von den anfragenden Anbietern nur der Anbieter ‚Zeus Scooters GmbH‘ damit einverstanden, ein Pilotvorhaben in Hagen-Haspe mit einem stationsgebundenen System zu starten und hier ein Verleihsystem für E-Tretroller einzuführen.

Im November 2021 hat die Verwaltung sodann zusammen mit dem Anbieter Zeus ein sechsmonatiges Pilotvorhaben zum E-Tretroller-Verleihsystem in Hagen-Haspe durchgeführt. Nach dem Pilotprojekt in Haspe wurde im September 2022 das E-Tretroller-Verleihsystem in Hagen-Mitte ausgeweitet. Als nächsten Schritt plant die Verwaltung die Einführung von E-Fahrrad- und E-Lastenrad-Sharing sowie die Ausweitung des Systems auf alle Stadtbezirke, damit den Bürger*innen nachhaltige Mobilitätsalternativen geboten werden können.

BegründungZiel der Verwaltung

Laut Masterplan ‚Nachhaltige Mobilität‘ ist es das Ziel der Stadt, den Modal Split (Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehr) des Umweltverbundes, d. h. öffentlichem Verkehr sowie Rad- und Fußverkehr, von aktuell 38% auf 50% zu steigern. Dementsprechend setzt die Verwaltung auf die Mobilitätswende durch Modal-Split-Änderung weg vom PKW-Verkehr hin zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln.

Was ist Mikromobilität?

Mikromobilitätsfahrzeuge sind kleine und leichte Fahrzeuge, z.B. Fahrrad, Lastenrad, Tretroller, etc., die in der Regel eine Geschwindigkeit von weniger als 25 km/h haben. Die Fahrzeuge können sowohl elektrisch als auch nicht motorisiert angetrieben sein.

Warum Sharing Systeme und Mikromobilitätsangebote?

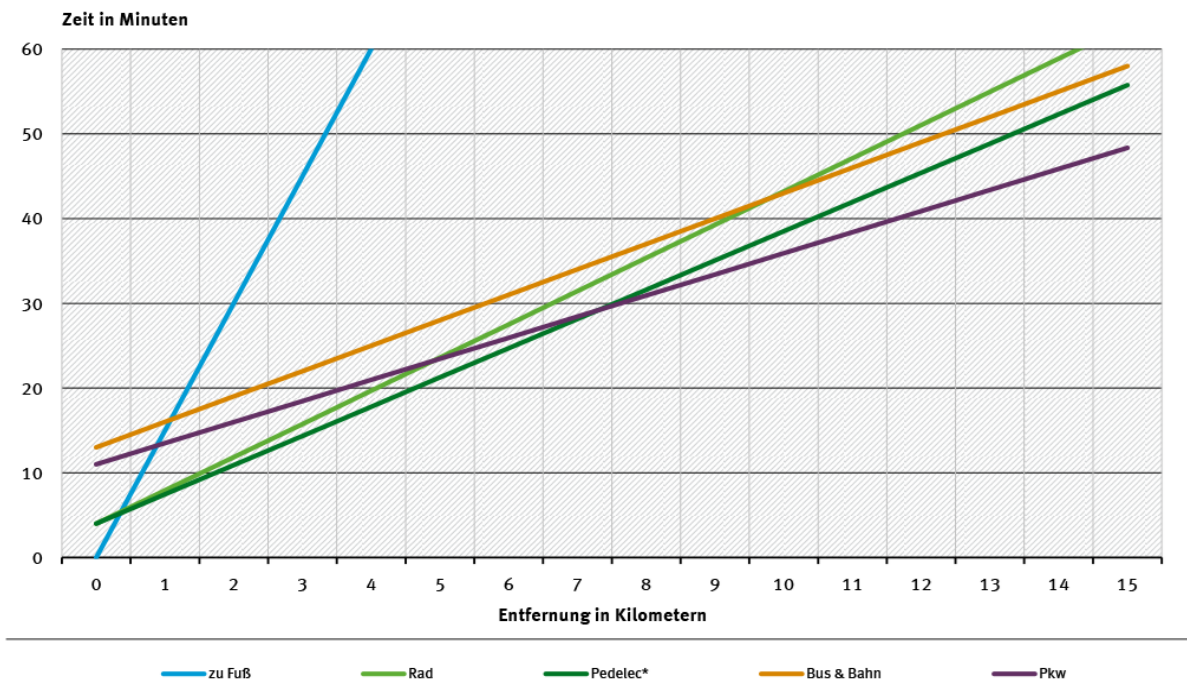
Der Hauptvorteil eines Sharing-Systems besteht darin, dass mit einer geringeren Fahrzeuganzahl der Mobilitätsbedarf von mehr Menschen gedeckt werden kann. Da jedes Fahrzeug von mehreren Menschen zu unterschiedlichen Zeiten genutzt werden kann, ist das Fahrzeug öfter im Einsatz, als wenn es nur einer Person zur Nutzung zur Verfügung steht. Dies ist ein wichtiger Aspekt, wenn man bedenkt, dass ein privates Auto im Durchschnitt nur etwa 45 Minuten pro Tag genutzt wird (Quelle: Mobilität in Deutschland 2017). So steht es mehr als 95 % des Tages und belegt in den meisten Fällen sogar öffentlichen Straßenverkehrsraum. Darüber hinaus nimmt ein Sharing-System mit Mikromobilitätsformen weniger Platz in Anspruch, da kleinere



Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die Mikromobilitäts-Verkehrsmittel können vor allem für kurze Strecken eine perfekte Alternative zum Auto sein. Auch die Studie des Umweltbundesamtes zeigt, dass bei Strecken von etwa 5 km das Fahrrad und bei Strecken von etwa 8 km das Pedelec sogar das schnellste Verkehrsmittel ist (siehe Abbildung 1). Auch angesichts der Tatsache, dass mehr als 40 % der Autofahrten in Großstädten in Deutschland weniger als 5 km lang sind (Quelle: MiD 2017), zeigt das Potenzial für die Mikromobilitätsarten, die die Mobilitätsnachfrage, insbesondere für Kurzstrecken, auf nachhaltigere Weise erfüllen kann.

Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr*



* Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: zu Fuß $\bar{v} = 4$ km/h, Fahrrad $\bar{v} = 15,3$ km/h, Pedelec $\bar{v} = 17,4$ km/h, Bus/Bahn $\bar{v} = 20$ km/h, Pkw $\bar{v} = 24,1$ km/h. Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse. * Pedelec steht für "Pedal Electric Cycle" und bietet dem Radfahrer nur dann Unterstützung durch einen Elektromotor, wenn er in die Pedale tritt

Quelle: Umweltbundesamt, Expertenschätzung Juli 2014 sowie verschiedenen Studien (z.B. TU München)

Abbildung 1: Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr (Quelle: www.umweltbundesamt.de)

Ein wichtiger Grund für die Nutzung eines Autos ist die Flexibilität bei seiner Nutzung, sowohl bezogen auf den Zeitfaktor (Reisebeginn, Reisedauer), als auch was die Routenplanung angeht. Im Vergleich dazu, ist es für eine mit öffentlichen Verkehrsmitteln reisende Person immer noch zu aufwändig, sich die erforderlichen Informationen, wie Verbindungen, Anschlüsse, Tarife etc. zu beschaffen. Um zu erreichen, dass die Menschen vom Auto auf nachhaltige Verkehrsmittel umsteigen, muss die Flexibilität bei der Wahl des Verkehrsmittels zum gewünschten Reisezeitpunkt gesteigert werden.

Bei öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Nutzer immer auf den Fahrplan des Dienstes angewiesen. Und da es nicht möglich ist, mit öffentlichen Verkehrsmitteln einen Tür-

zu-Tür-Service anzubieten, stehen die Nutzer auch vor dem Problem der Erreichbarkeit auf der ersten und letzten Meile (von der ÖPNV Haltestelle zum Ziel). Die Mikromobilitätsangebote können dieses Problem lösen, und ein Sharing-System kann den Nutzern die Flexibilität der Wahl des Verkehrsmittels und sogar den Zeitpunkt des Reisebeginns bieten. Diese Mikromobilitätsarten bieten auch dort Service an, wo es für den öffentlichen Verkehr wirtschaftlich nicht möglich ist.

Ein weiterer Vorteil gegenüber konventionell benzinbetriebenen Fahrzeugen im Straßenverkehr ist der elektrische und geräuscharme Antrieb und das damit verbundene abgasfreie Fahren. Auch in der Klimabilanz überzeugen sie verglichen mit dem PKW. Eine Entlastung des Stadtverkehrs und eine Reduzierung der Schadgasemissionen ist möglich, wenn E-Fahrräder und E-Tretroller Fahrten mit dem Auto ersetzen. Neben den Vorteilen gibt es auch Nachteile wie, z.B. die nicht allzu lange Lebens- und Betriebsdauer oder die Entsorgung der E-Fahrräder und E-Roller. Jedoch hat sich die Technologie von E-Tretrollern in nur zwei Jahren seit dem Start der Sharing-Systeme verbessert und die Anbieter verfügen nun über Fahrzeuge mit einer längeren Lebensdauer. Die Verbesserung des Treibhauspotenzials ist in Abbildung 2 zu erkennen. Im Jahr 2019 war das Treibhausgaspotenzial von E-Tretroller-Sharing Systemen schlechter als das von Autos. Im Jahr 2021 hat sich die Situation verbessert und E-Tretroller sind besser als die öffentlichen Verkehrsmittel und E-Mopeds geworden.

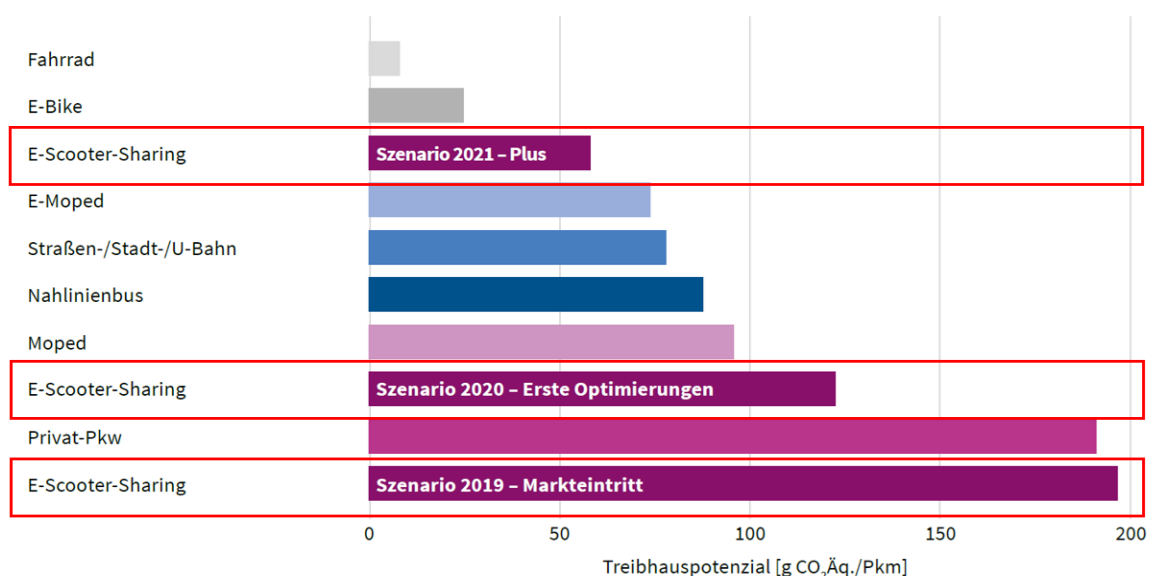


Abbildung 2: Treibhauspotenzial des E-Scooter-Sharings über den Lebenszyklus im Vergleich mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln des Personennahverkehrs (Quelle: dena-STUDIE E-Scooter-Sharing – eine ganzheitliche Bilanz)

Hintergrund des Projektes ‚Mikromobilitätsverleihsystem‘ in Hagen:

Den Projektverlauf in Hagen

Die Verwaltung hat in Bezug auf die Förderung der Mikromobilität ausschließlich die Einführung sogenannter stationsgebundener Systeme vorgesehen, gerade auch um die Angebote besser steuern zu können. Dazu hat die Stadt Ende November 2021 das sechsmonatige Pilotprojekt ‚Einführung eines E-Tretroller Verleihsystems‘



(Vorlage Nr. 0150/2021) in Hagen-Haspe durchgeführt.

Nach dem Erfolg des Pilotprojekts in Haspe (erster Zwischenbericht und Abschlussbericht Vorlage Nr. 0202/2022 und 0202-1/2022) wurde im September 2022 das E-Tretroller-Verleihsystem nach Hagen-Mitte ausgeweitet (Vorlage Nr. 0406/2022). Die Ausweitung des Systems nach Eilpe/Dahl (Vorlage Nr. 0406-1/2022), Hagen-Nord (Vorlage Nr. 0406-2/2022) und Hohenlimburg (Vorlage Nr. 0406-3/2022) wurde von den jeweiligen Bezirksvertretungen beschlossen.

Im März 2023 teilte der Anbieter Zeus mit, dass er den Vertrag beenden wolle. Der Grund für die Beendigung des Vertrages besteht in einigen gestohlenen Fahrzeugen und Batterien, Vandalismus und vor allem in Abrechnungsbetrugsfällen, die insgesamt zu einem hohen finanziellen Schaden führten. Über die Beendigung des Vertrags mit dem Anbieter Zeus wurde der UKM (Vorlage Nr. 0239/2023) informiert. Gleichwohl ist die Gesamtzahl der Vandalismusschäden in Hagen verglichen mit anderen Kommunen lt. Anbieter nicht auffällig. Es sind drei Fälle bekannt, in denen E-Tretroller aus der Volme geborgen werden mussten. Im Vergleich zu Städten mit nichtstationsgebundenen Systemen (Free-Floating-Systeme), wie z. B. Köln oder Düsseldorf, wo täglich Roller im Rhein landen, ist diese Quote extrem niedrig. Die Fälle von Abrechnungsbetrug waren den Angaben des Anbieters nach in Hagen jedoch im Vergleich zu anderen Kommunen, in denen er E-Tretroller zur Verfügung stellt, deutlich erhöht. Hierzu ist anzumerken, dass das jeweilige Abrechnungssystem anbieterspezifisch ist.

Die Stadt Hagen ist bundesweit Vorreiter bei der Einführung eines stationsgebundenen Systems gewesen. Viele Städte, die Free-Floating-Systeme haben, sind mit Problemen wie z.B. wild geparkten E-Tretrollern auf Fußwegen, konfrontiert und gehen nun zu einem stationsbasierten System über. In dieser Hinsicht hat Hagen das Potenzial als ‚Stadt der Mikromobilität‘ ein Vorbild für andere Städte zu werden. Insbesondere für Städte mit einer bergigen Kontur wie Hagen kann Mikromobilität eine gute Alternative sein.

Bewertung des E-Tretroller-Verleih-Systems

Laut Gesprächen mit Mitarbeitern der Polizei, der Bezirksvertretungen, des Ordnungsamtes, eigener Vor-Ort-Begehungen sowie eingegangener Beschwerden und Anregungen aus der Bevölkerung funktioniert das stationsgebundene Modell in Hagen ohne die Probleme, die in anderen Städten mit Free-Floating-Systemen bestehen. E-Tretroller verursachten in Hagen keine auffälligen Probleme. Es gab im Vergleich zu anderen Städten einige wenige Vandalismusvorfälle (Diebstahl und Beschädigung) und es gab in der gesamten Zeit seit der Zulassung des Betriebs von Elektrokleinstfahrzeugen (private und Sharing-Tretroller) in Hagen 6 Unfälle, davon zwei mit Schwerverletzten. Alle wurden durch Fehler der Fahrzeugführer verursacht. Auffällig waren Abrechnungsbetrugsfälle in vorwiegend einem Stadtteil, die den Anbieter schädigten.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung ist derzeit im Gespräch mit Anbietern von E-Fahrrad-, E-Lastenrad- und E-Tretrollerverleihsystemen, die in Hagen ihre Dienstleistungen anbieten



möchten. Nach dem Beschluss des Rates über die Vereinbarung werden die Gespräche mit den Anbietern wieder aufgenommen.

Die Verwaltung strebt schließlich auch ein Carsharing-System in Hagen an, damit wir eine ganzheitliche Mobilitätslösung bzw. Mobilitätsalternative anbieten können.

Aspekte des Verfahrens:

Bezüglich der rechtlichen Ausgestaltung der Nutzung des öffentlichen Straßenverkehrsraums für Sharing-Angebote (z.B. E-Fahrräder, E-Tretroller und sogar Car-Sharing) gibt es in der Bundesrepublik Deutschland unterschiedliche Lösungsansätze in den Bundesländern. In Nordrhein-Westfalen (NRW) sieht die Rechtsprechung Sharing-Angebote grundsätzlich als Sondernutzung an, die nach § 18 StrWG NRW der entsprechenden Erlaubnis bedarf.

In den geschlossenen Vereinbarungen mit dem bisherigen Anbieter in Hagen ist die straßenverkehrsrechtliche Genehmigung der Sondernutzung bereits beinhaltet. Aktuelle Rechtsprechung in NRW zum Umgang mit Sharing-Angeboten im Bereich der Mikromobilität kann dazu führen, dass die Stadt Hagen zukünftig neue oder andere rechtliche Grundlagen für die straßenverkehrsrechtliche Genehmigung schaffen muss. In dem Fall werden die Gremien der Stadt Hagen erneut beteiligt werden. Zunächst ist weiterhin eine vertragliche Vereinbarung vorgesehen.

Aus wettbewerbsrechtlichen Gründen ist es nicht zulässig, unterschiedliche Verträge mit verschiedenen Anbietern eines Sharing-Angebotes abzuschließen. Deshalb wird hier der im Anhang befindliche Mustervertrag zum Beschluss vorgelegt, den die Verwaltung mit allen neuen Anbietern von Sharing-Angeboten abschließen will.

Katalog der bisherigen vertraglichen Regelungen

In der bisherigen Vereinbarung waren folgende Punkte geregelt:

- Es sind in Hagen nur stationsgebundene Systeme erlaubt
- Die Anzahl der zulässigen E-Scooter ist begrenzt
- Die E-Tretroller müssen in allen Stadtgebieten angeboten werden
- Einhaltung der ausgewiesenen Parkplätze per Geofencing
- Einsammlung ordnungswidrig abgestellter E-Tretroller innerhalb von 24 Stunden
- Anonymisierte Übermittlung der Betriebsdaten

Neueste europäische Entwicklungen in Bezug auf E-Tretrollerverleihsysteme

Die Stadt Paris hat eine Umfrage durchgeführt, ob die Einwohner E-Scooter in der Stadt haben wollen oder nicht. Auf der Grundlage der Umfrageergebnisse hat Paris beschlossen, die Verträge mit den E-Scooter-Firmen nach dem 1. September 2023 nicht zu verlängern.

Wichtige Fakten zu der Umfrage und zum E-Tretroller-Verleihsystem in Paris:

- Paris hat ca. 15.000 Scooter in der Stadt
- Erlaubte Geschwindigkeit für E-Tretroller ist 27 km/h (in der BRD sind nur 20 km/h erlaubt)
- Kinder im Alter von 12 Jahren dürfen E-Tretroller fahren (in der BRD ab 14 Jahren)
- 1,6 Millionen Menschen sind wahlberechtigt, die Wahlbeteiligung lag jedoch nur bei 7,46 %.



- Den Wählern wurden nur zwei Möglichkeiten angeboten: dafür oder dagegen
- Das E- Tretroller-Verbot erhielt 89 % der 7,46 % abgegebenen Stimmen
- Ab dem 1. September 2023 wird es in Paris keine Scooter mehr geben
- Eines der Hauptprobleme in Paris sind betrunkenen Touristen, die E-Tretroller benutzen
- Viele Pariser wünschen eine strengere Regulierung anstelle eines völligen Verbotes (dies war keine Option bei der Wahl)

Angesichts der niedrigen Wahlbeteiligung von 7,46% in Paris ist fraglich, wie repräsentativ eine solche Umfrage ist. Hinzu kommt, dass erfahrungsgemäß eher diejenigen Menschen an solchen Umfragen teilnehmen, die sich über das Umfragethema aufregen und Gegner sind, als diejenigen, die kein Problem mit dem Gegenstand der Umfrage haben oder denen es schlicht gleichgültig ist.

Eine ähnliche Umfrage in einer Kommune zum Verbot von E-Scootern ist in Deutschland nicht zielführend, da ein Verbot dieser Fahrzeuge durch die Kommune rechtlich nicht möglich ist. Denn nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) der Bundesregierung können ab dem Jahr 2019 elektrische Tretroller auf deutschen Straßen legal genutzt werden. Mit der Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes 2021 hat das Land Nordrhein-Westfalen auch festgelegt, dass die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen, zu denen auch E-Scooter gehören, Teil des sogenannten multimodalen Mobilitätsangebots ist. In diesem Gesetz ist festgelegt, dass die Nutzung von E-Scootern durch Kommunen nicht so weit eingeschränkt werden soll, dass das Angebot unterbunden wird.

Fazit

Das E-Tretroller-Verleihsystem hat in Hagen gut funktioniert, ohne die üblichen Probleme, wie in anderen Städten mit Free-Floating-Systemen. Mit der Einbeziehung von E-Fahrrad- und E-Lastenrad- Sharingsystemen stehen den Bürger*innen in Hagen alle Mikromobilitätsarten des multimodalen Mobilitätsangebots zur Verfügung.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

☒ positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

Die Mikromobilitätsangebote haben positive Auswirkungen auf das Klima, die Luftreinhaltung und die nachhaltige Mobilität.



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 8

Drucksachennummer:

0369/2023

Datum:

24.04.2023

Finanzielle Auswirkungen

☒

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

1. Steuerliche Auswirkungen

☒

Es entstehen keine steuerlichen Auswirkungen.

2. Rechtscharakter

☒

Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstiges

gez. Martina Soddemann

(Beigeordnete)



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 9

Drucksachennummer:
0369/2023

Datum:
24.04.2023

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

**Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
