

Nahmobilität gemeinsam stärken

Memorandum of Understanding

zwischen

Deutscher Städtetag,

Deutscher Städte- und Gemeindebund

und

Anbietern von E-Tretroller-Verleihsystemen

Vorrede

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) wurde im Bundesgesetzblatt Teil I, S. 756 ff. veröffentlicht und ist am 15. Juni 2019 in Kraft getreten. Dies ermöglicht die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr mit E-Tretrollern, welche den technischen Anforderungen der eKFV entsprechen. Gleichzeitig können Anbieter von Verleihsystemen nach Erhalt von Versicherungsplakette und Typgenehmigung mit solchen Fahrzeugen am Markt tätig werden.

Die deutschen Städte und Gemeinden begrüßen ein solches Angebot mit E-Tretrollern, die insbesondere in Verbindung mit dem ÖPNV eine weitere Alternative zum Auto darstellen und einen innovativen Baustein für die Verkehrswende in den Kommunen bilden können. Für die Kommunen besteht hierbei das Ziel, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer jederzeit zu gewährleisten. Hierfür muss die Nutzung der öffentlichen Flächen geordnet erfolgen. Daneben gilt es, den Übergang zu anderen Verkehrsmitteln effizient zu gestalten. Ebenso ist sicherzustellen, dass öffentliche Flächen, wie beispielsweise denkmalgeschützte Bereiche, nicht durch abgestellte oder zurückgelassene E-Tretroller blockiert werden und das Stadtbild nicht beeinträchtigt wird. Diese Ziele unterstützen die Anbieter und richten ihr Tun daran aus.

Die Kommunen entwickeln – nach Möglichkeit in Kooperation mit den Anbietern der Verleihsysteme von E-Tretrollern (im folgenden Anbieter) – vor Ort Lösungen, um die E-Tretroller erfolgreich in den kommunalen Verkehr zu integrieren und dadurch die Nahmobilität zu stärken. Die Anbieter verpflichten sich, den Festlegungen, Maßgaben und Erfordernissen dieser Lösungen zu entsprechen.

Die E-Tretroller werden zudem die Radwegeinfrastruktur in den Städten und Gemeinden zusätzlich beanspruchen. Gemeinsam appellieren die Kommunen und die Anbieter an die Politik in Bund und Ländern, den Erhalt und Ausbau der Radwegeinfrastruktur nachhaltig zu unterstützen. Erforderlich ist dazu eine gemeinsame Radwegeoffensive von Bund, Ländern und Kommunen.

Mit diesem Memorandum of Understanding setzen sich die Parteien für eine erfolgreiche Integration von E-Tretrollern in den kommunalen Verkehr ein und sehen folgenden Handlungs- und Abstimmungsbedarf. Die unterzeichnenden Parteien fordern alle künftigen Anbieter auf, dem Memorandum beizutreten.

Gemeinsame Kooperationsfelder

(1) Bedarfsermittlung und Geschäftsgebiet

Um eine unnötige Flächeninanspruchnahme, verkehrsunverträgliche Überkapazitäten und eine zu starke Beeinträchtigung des Stadtbilds zu vermeiden, ist eine ortsspezifische Bedarfsermittlung notwendig, aus der sich die notwendige Anzahl der E-Tretroller ergibt. Hierbei werden die Anbieter auf die Städte zugehen, bevor sie ihre Geschäftstätigkeit im Stadtgebiet aufnehmen.¹ Denkbar sind beispielsweise Obergrenzen für Innenstadtbereiche oder Mindestgrenzen, geltend jeweils zum Ausbringungszeitpunkt, für bestimmte Stadtteile nach individueller Verhandlung mit den Städten.

(2) Auf- und Abstellstandorte und Fahrverbotszonen

Die Anbieter stellen sicher, dass die E-Tretroller nicht ungeordnet auf Gehwegen, in Fußgängerzonen, auf öffentlichen Plätzen oder vor Denkmälern etc. aufgestellt werden. Beim Aufstellen ist zu gewährleisten, dass keine anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer behindert werden und insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen keine Einschränkungen erfahren. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei auf die ungehinderte Passage von Lichtzeichenanlagen, Fußgängerfurten und den Zugängen von Bus, Straßen- und U-Bahnen (Handläufe, Fahrstühle) zu legen.

Das gleichermaßen korrekte Abstellen der Fahrzeuge durch die Kundinnen und Kunden ist durch die Anbieter regelmäßig zu vermitteln (beispielsweise durch Bestätigungsaufforderung via App, notwendige Übersendung eines Fotos).

Zur Ordnung der E-Tretroller in Städten und Gemeinden können zudem gekennzeichnete Bereiche oder Verleihstationen etwa an Verkehrsknotenpunkten oder beispielsweise Parkplätzen eingerichtet werden, die den Übergang zum ÖPNV

¹ In den Bundesländern herrschen derzeit unterschiedliche Rechtsauffassungen in Bezug auf eine erlaubnispflichtige Sondernutzung für das Bereithalten von E-Tretrollern.

erleichtern und es den Anbietern zugleich ermöglichen, die E-Tretroller leichter aufzufinden, um sie über Nacht wieder aufzuladen und zu warten.

Durch den Einsatz von technischen Möglichkeiten wie Geofencing können bestimmte Gebiete wie denkmalgeschützte Bereiche oder Orte, an denen die Verkehrssicherheit besonders gefährdet ist, von den Fahrzeugen freigehalten werden, indem der Leihvorgang dort nicht beendet werden kann. Die Festlegung solcher Ausschlussflächen erfolgt durch die Kommunen. Die Anbieter halten sich an diese Festlegungen und unterstützen die Durchsetzung von Abstell- und Fahrverboten durch geeignete organisatorische und zulässige technische Maßnahmen.

Durch Incentivierung wie Preisgestaltung oder Bonussysteme können die Nutzer zu einem umfeldgerechten Abstellen der E-Tretroller angeleitet werden. Beispielsweise kann somit das Beenden von Leihvorgängen an bevorzugten Abstellorten belohnt werden. Wiederholte Verstöße gegen die Nutzungs- und Abstellbestimmungen werden die Anbieter ggf. durch Sperrungen der Nutzungsberechtigung sanktionieren.

Die Anbieter tragen dafür Sorge, dass abgestellte E-Tretroller, die andere behindern oder gefährden, schnell entfernt werden. Dafür richten die Anbieter ein Beschwerdemanagement ein.

(3) ÖPNV-Integration

Bereits in der Planungsphase neuer Leihsysteme sollte sichergestellt werden, dass E-Tretroller möglichst gleichmäßig im Bedienebiet der Stadt und Gemeinde verteilt werden. Um die E-Tretroller in die Mobilitätskette zu integrieren, an Haltepunkte des ÖPNV anzupassen und dadurch die Nahmobilität zu stärken, werden die Anbieter auf die Kommunen sowie die ÖPNV-Unternehmen zugehen.

Auch bietet es sich an, die lokalen Stadtwerke einzubeziehen, etwa um beispielsweise zu eruieren, ob und wo E-Tretroller-Stationen eingerichtet werden können, an denen eine Lademöglichkeit besteht.

(4) Datenbereitstellung und -auswertung

Ausgewählte und nicht personengebundene Daten wie beispielsweise die Zahl der betriebenen Fahrzeuge, die Ausleihquote und die zurückgelegten Strecken sollten der Kommune regelmäßig zur Verfügung gestellt werden. Dies kann gezielt für die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur auf die Bedarfe der E-Tretroller genutzt werden, dient der Evaluation durch die Kommunen in Bezug auf Ziele der Verkehrsplanung und wird Teil einer vertrauensvollen Kooperation vor Ort sein. Die Anwender streben ein gemeinsames Berichtsformat an.

(5) Datenschutz

Die Anbieter sowie deren Dienstleister verpflichten sich zu höchsten Standards in Datenschutz (z. B. Datenschutz-Grundverordnung) und Datensicherheit. An die Kommunen übermittelte Daten sind durch die Kommunen ebenfalls unter besonderer

Berücksichtigung des Datenschutzes und der Datensicherheit zu behandeln. Veröffentlichungen und Weitergabe der Daten sind mit den Anbietern abzustimmen.

(6) Umverteilung, Wartung, Reaktionszeiten und Entsorgung

Es wird eine regelmäßige Umverteilung der Fahrzeuge erfolgen, um den Anforderungen nach (2) zu entsprechen. Hierzu sollten konkrete Vereinbarungen und Fristen mit den Städten und Gemeinden getroffen werden. Die Anbieter verpflichten sich, falsch abgestellte oder verkehrsunsichere Fahrzeuge auf Anzeige innerhalb einer von der Stadt oder Gemeinde gesetzten Frist zu entfernen.

Die Wartung sowie regelmäßige Sicherheitsroutinen der Fahrzeuge erfolgen durch den Anbieter oder dafür qualifizierte professionelle Partner. Das Betriebsmodell muss den hohen Sicherheitsansprüchen der Anbieter und Städte gerecht werden.

In Bezug auf defekte E-Tretroller sollten die Anbieter Handlungsprotokolle und -abläufe vorweisen, wie die unmittelbare Einsammlung oder ggf. Entsorgung solcher Fahrzeuge erfolgt. Die Kosten für das Einsammeln und Entsorgen defekter E-Tretroller sind durch die Anbieter zu übernehmen. Dazu zählen auch die Kosten, die den Städten und Gemeinden für diese Aktivitäten entstehen. Ebenso sollten die Anbieter sich verpflichten, im Falle eines Rückzugs seines Geschäftsgebietes aus der Kommune die Rücknahme sämtlicher Fahrzeuge zu übernehmen bzw. die Kosten hierfür zu tragen.

(7) Kommunikation zwischen Anbietern und Kommunen

Die Anbieter und die Kommunen sollten ein/e Ansprechpartner/in mit entsprechender Erreichbarkeit benennen.

Die Anbieter informieren die Kommunen über das Startdatum des Betriebs, die geplanten Flottengrößen und später über wesentliche Änderungen in der Planung.

(8) Beschwerdemanagement, Bürgerkommunikation, Verkehrssicherheit und Unfallprävention

Die Anbieter richten eine Hotline während der Betriebszeiten der Verleihsysteme ein, über welche auch Dritte über falsch abgestellte und defekte E-Tretroller informieren können.

Die Nutzer der Verleihsysteme sind über die maßgeblichen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen (insbesondere zulässige Verkehrsflächen, das Verbot von Fahren unter Alkoholeinfluss sowie das Verbot der Mitnahme von Personen), die Nutzungsregeln der Anbieter und getroffene Vereinbarungen mit den Kommunen mittels aktiver Zustimmung über die App vor der ersten Nutzung und durchgehend in der App zu informieren. Zusätzliche Kampagnen und Maßnahmen hierzu sind erstrebenswert.

Insbesondere sind die straßenverkehrsrechtlich vorgeschriebene Radwegenutzung auch unabhängig vom Zeichen 237 (Radweg), die Geltung des Zeichens 254 (Verbot des Radverkehrs) für die E-Tretroller und die erforderliche Freigabe für E-Tretroller bei Einfahrverboten für Kraftfahrzeuge oder auf Gehwegen zu beachten.

Es ist besonders erforderlich, die sichere Nutzung der E-Tretroller in die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort zu integrieren, beispielsweise um die Vorteile des Tragens eines Helms zu kommunizieren. Dies kann im Zusammenwirken von Polizei, Schulen und den örtlichen Netzwerken für Verkehrssicherheit sowie den Unfallkommissionen geschehen. Die Anbieter erklären sich bereit, hier mitzuwirken.

Das Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) berechtigt E-Tretroller nicht zur Nutzung. Es wird daher angeregt, dass die Kommunen prüfen, ob E-Tretrollern die Nutzung von Wegen, die durch das Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) gekennzeichnet sind, ebenfalls gewährt werden kann. Diese Wege werden dann mit dem Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ markiert.

In die Kommunikation sollte aufgenommen werden, dass für das Fahren unter Alkoholeinfluss die strengen Promillegrenzen des Führens von Kraftfahrzeugen gelten und die Personenmitnahme verboten ist. Die Anbieter weisen auf das notwendige Mindestalter entsprechend ihrer Nutzungsregeln hin.

Die Kommunen stimmen sich mit den Anbietern hinsichtlich der Kommunikation der Regeln ab. Kommunikations- und Aufklärungsmaßnahmen werden insbesondere in der Startphase erforderlich sein.

Rechtsnatur dieses Memorandums

Dieses Memorandum fasst die derzeitige Vorstellung der Parteien über die weiteren Schritte zusammen. Die Parteien werden durch dieses Memorandum nicht zum Abschluss von Verträgen verpflichtet. Die Parteien handeln bei der Umsetzung dieses Memorandums auf eigenes Risiko und auf eigene Kosten. Keine Partei kann von der anderen auf dieser Grundlage ein Entgelt oder Erstattung von Aufwendungen verlangen. Durch dieses Memorandum ist für keine der Parteien die Zusammenarbeit mit anderen Partnern mit gleichen oder ähnlichen Zielen ausgeschlossen. Den Städten und Gemeinden ist es unbenommen, hierüber hinausgehende Vereinbarungen und Regelungen zu treffen.

Berlin, den 26.08.2019

Deutscher Städtetag



Helmut Dedy
(Hauptgeschäftsführer)

Deutscher Städte- und Gemeindebund



Dr. Gerd Landsberg
(Hauptgeschäftsführer)

LimeBike Germany GmbH



Fabian Ladda
(Leiter Öffentlichkeitsarbeit)

LMTS Germany GmbH (Circ)



David Klemm
(Geschäftsführer)



Boris Mittermüller
(Geschäftsführer)

TIER Mobility GmbH



Kilian Schmidt
(Director Legal & Public Policy)

VOI Technology AB.



Douglas Stark
(Co-Founder and COO)