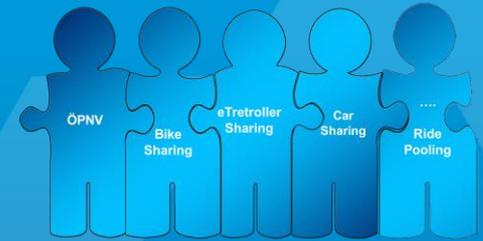


Deutscher Nahverkehrstag,
Forum Multimodalität

Ein Kaleidoskop

Mietrad & eTretroller – Angebote für die erste / letzte Meile

Frieder Zappe, VRN GmbH, 15.06.2022



Einfach ankommen.

Was interessiert Sie?

Vor Beginn bis 08:55 Uhr

**Nehmen Sie sich nun eine Minute Zeit
und schreiben Sie bitte ihre Fragen
bzw. ihr Interessengebiet in kurzen
Stichpunkten auf.**



Nahverkehrsgesetz in Rheinland-Pfalz § 2 Abs. 4 NVG:

- „Auch andere Verkehrsmittel, **insbesondere Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge**, welche mit einem Verbundtarif nutzbar sind oder deren Nutzung gegen einen geringen Aufpreis zum Verbundtarif von der Nutzerin oder dem Nutzer hinzugebucht werden kann, können öffentlicher Personennahverkehr im Sinne des Gesetzes sein.

Ziel (siehe Begründung zum Gesetz)

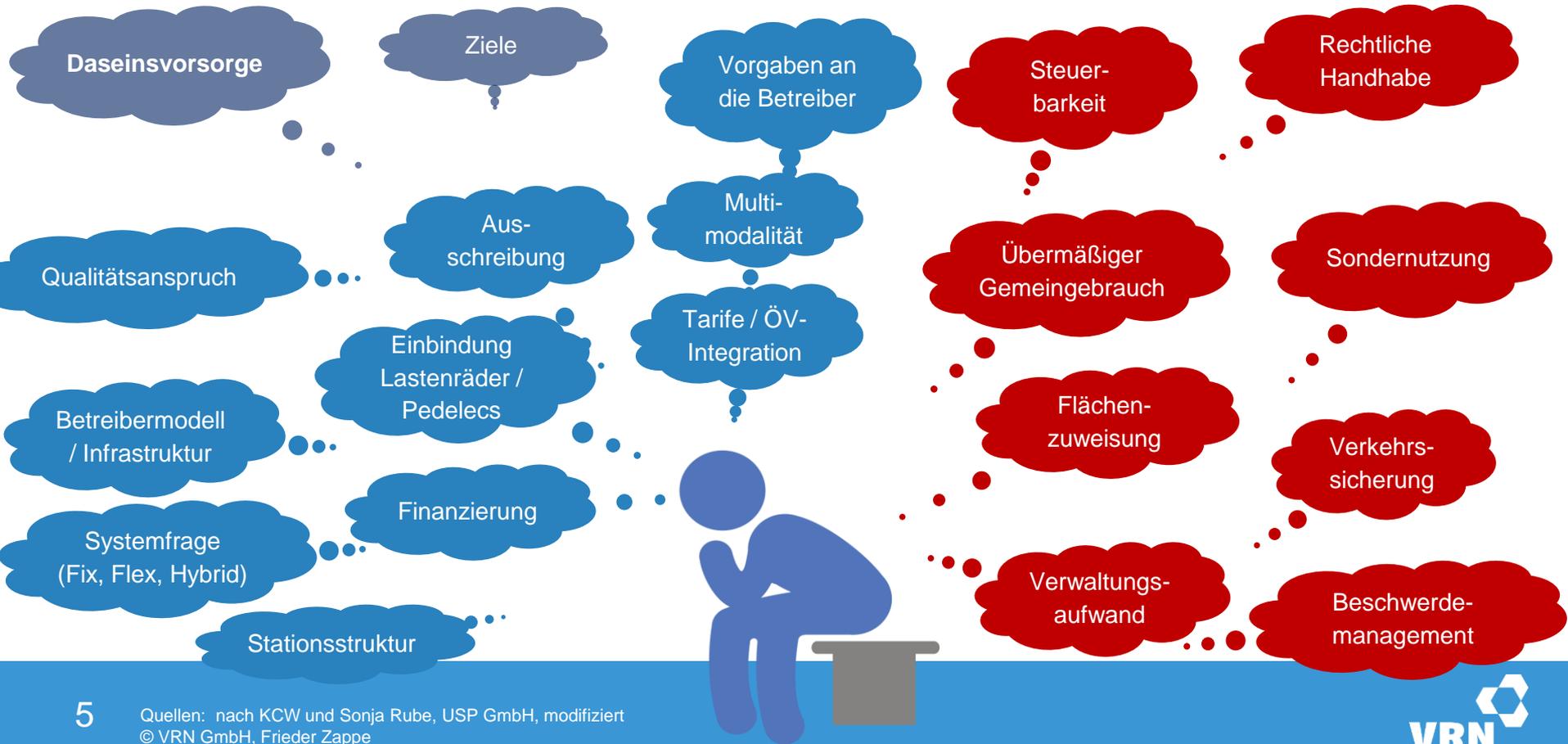
- So soll sichergestellt werden, dass die Aufgabenträger die Organisationshoheit über den ÖPNV behalten und die Verkehrsmittel sinnvoll ins Gesamtgefüge des bereits bestehenden Verkehrsangebots integriert werden.

Sharingsysteme – gesetzliche Vorgaben

Besonderheiten in NRW: eTretroller-Sharing ist gesetzlich erwünscht:

- § 28 FaNaG: „Die fachlich zuständigen Landesministerien unterstützen den Ausbau geeigneter Rad-und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing-Angebote.“
- § 30 Abs. 1 FaNaG: „Für das Abstellen sollen im öffentlichen Raum bei Bedarf gesonderte Bereiche jenseits von Gehwegen und Radverkehrsanlagen ausgewiesen werden.“
- § 30 Abs. 2 FaNaG: „Elektrokleinstfahrzeuge stellen einen Bestandteil des multimodalen Mobilitätsangebotes dar.“
- § 30 Abs. 3 FaNaG: „Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen soll nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird.“
- Keine erdrosselnden Gebühren oder sonstige übermäßige Hindernisse/Einschränkungen (keine Umgehungsversuche)

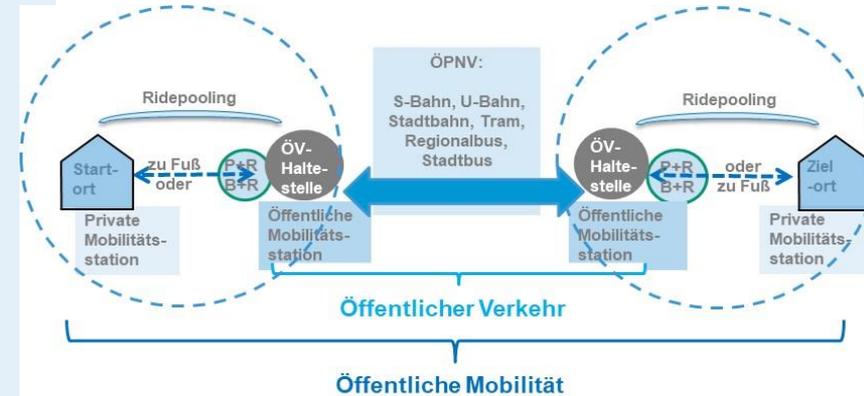
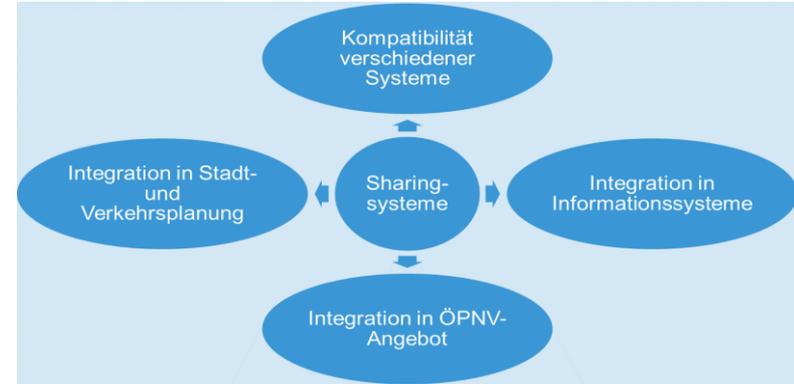
Mietrad / eTretroller Sharing denken



Mietrad / eTretroller im multimodalen Kontext

- Integrierte Verkehrspolitik:
Zeitliche + räumliche Ausweitung durch **weitere** Mobilitätsoption
- **Enge Verknüpfung** mit ÖPNV und Car-Sharing
→ **Erweiterung der Erreichbarkeit**
- **verschiedene** Zielgruppen – Einheimische, Arbeitende, Studierende, Pendler und Touristen
- **Fahrradmobilität für** Personen, die vor Ort kein Fahrrad haben bzw. sich kein Fahrrad leisten können.
- **Weniger** Zweiräder / Fahrzeuge nötig (Pendler, Besitzer hochwertiger Räder) → Kapazität an den Verknüpfungs- und Abstellanlagen wird frei.
- **Keine eigene** Wartung und Pflege nötig → geringere Schwelle für die Radnutzung
- **Spontane** Nutzung möglich

→ **Sharingsysteme als Teil der Daseinsvorsorge**



Nutzen Mietrad / eTretroller

Volkswirtschaftlich & individuell	betriebswirtschaftlich	Abhängig von
<ul style="list-style-type: none">› Kurze Wege› One-way-fähig› Hohe Flexibilität› Zeitersparnisse› <i>Gesundheitsförderung (je nach Fzg.)</i>› Geringer Preis› Ergänzung zum ÖPNV bzw.› Mobilitätsalternative im Stadtverkehr› Standortfaktor› Beitrag zur nachhaltigen Stadtgestaltung› Klimaschutz (insb. durch Verlagerung von Fahrten)	<ul style="list-style-type: none">› Schließung von zeitlichen und räumlichen Angebotslücken „Versorgungssicherheit“› (Neu-) Kundengewinnung› Baustein Nachhaltiger Mobilität› Image Marketing	<ul style="list-style-type: none">› Strategie & Zielen› Angebot› Marketing & Vertrieb› Identifikation› Verfügbarkeiten› Qualität und Service› Sauberkeit› Radinfrastruktur› Wetter

Systemfrage

stationsbasiert	freefloating	hybrid
<ul style="list-style-type: none"> ☺ ordentliches Stadtbild, gut als System erkennbar, Steuerung ☺ Auffindbarkeit und Verfügbarkeit garantiert ☺ bewährte und ausgereifte Betriebsform ☺ gut beherrschbar in Technik und Service 	<ul style="list-style-type: none"> ☺ günstig + schnell aufzubauen + zu betreiben ☺ Umweltfreundliche Tür zu Tür Verbindung direkt zum Zielort, ohne abschließenden Fußweg (insb. gegenüber dem MIV) 	<ul style="list-style-type: none"> ☺ Optimal für Kundenwünsche. ☺ verbindet Vorteile beider Systeme ☺ insb. Steuerung durch Bündelung an (virtuellen) Stationen sowie Mobilitätspunkten / -stationen ☺ Erschließung peripherer Gebiete im Außenbereich durch Stationen möglich (Free-Floating wäre dort zu teuer)
<ul style="list-style-type: none"> ☺ Tlw. einfacher für Kunden bei Registrierung, Ausleihe & Information 		
<ul style="list-style-type: none"> ☹ langer Vorlauf, ☹ hoher Abstimmungsbedarf, insb. bei Stationen ☹ Hohe Stationsdichte erforderlich → höhere Kosten für Stationsherstellung 	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Wahrnehmbarkeit geringer ☹ Verfügbarkeit nicht garantiert; damit keine Einbindung in feste Wegeroutinen ☹ Räder nur über APP lokalisierbar ☹ Verknüpfung mit ÖV nicht garantiert ☹ nicht beliebig skalierbar ☹ Hohe Radanzahl erforderlich ☹ Es kann zu unordentlichen Aufstellungen kommen, häufigere Beschwerden ☹ verliert sich im Stadtbild ☹ höhere Ansprüche an Technik / Software 	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Komplex ☹ Höherer Kläraufwand bzgl. Nutzung / Regelungen Abgabe ☹ deutlich teurer im Betrieb (Veränderung zu 2016, jetzt 2021 ist dies aufgrund der Bieterangebote nicht mehr der Fall) ☹ sehr hoher Anspruch an Service, Technik & Kommunikation

Aktuelle Systementwicklung Dresden - MOBIbike

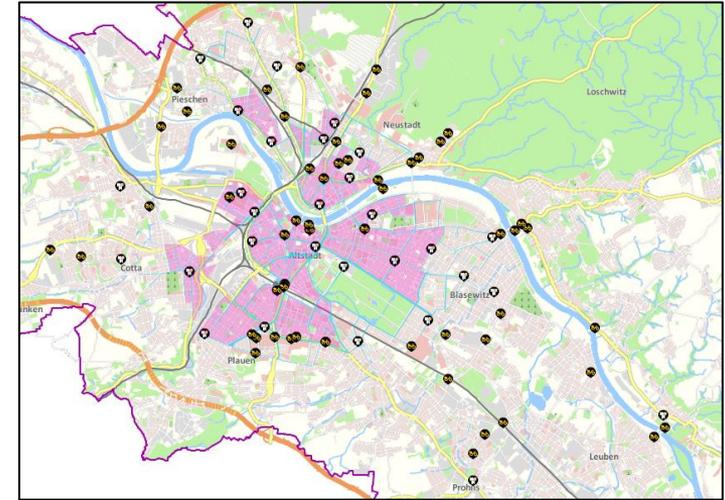
MOBIbike funktioniert als hybrides System mit freefloating als auch stationären Elementen. Insb. das Freefloating hat das System attraktiver und flexibler gemacht.

➤ Freefloating:

- Blaue Rückgabestraße: Rückgabe ohne Aufpreis
- Pinke Flexzone: Rückgabe mit Aufpreis i.H.v. 1 €

➤ Stationär:

- MOBIpunkte: Rückgabe ohne Aufpreis
+ 10 Freiminuten (Anreizsystem)
- (virtuelle) Stationen: Rückgabe ohne Aufpreis



Quelle: Themenstadtplan LHDD

- Wie sollte die Verteilung zwischen Freefloating und stationär sein?
- Stellt das Freefloating eine Stärke oder Gefahr für das System dar?
- Sind weitere nutzerbezogene Anreizsysteme sinnvoll (z.B. Rückholtarif)?

Quelle: Matthias Nantke, DVB



Beispiele

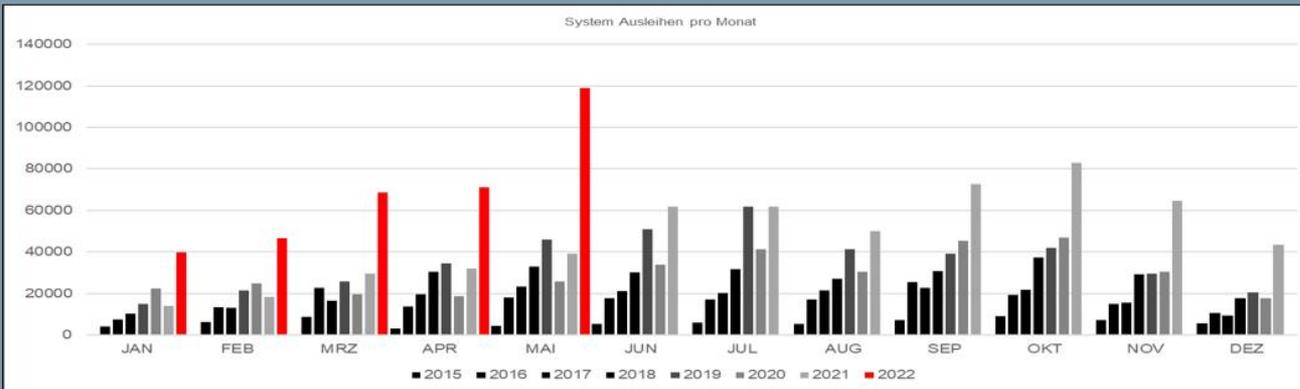
Mietradsysteme

zusammengestellt durch den DEPOMM AK multimodale Angebote – Bereich Mietrad

- Interkommunales, regionsweites und stationsbasiertes Fahrradvermietsystem
- 21 Kommunen (darunter 4 Oberzentren)
- Start 27.03.2015, aktuelle Vertragslaufzeit bis 31.12.2025
- > 340 Stationen / > 2.200 SmartBikes
- 1 €/15 Minuten im Basistarif, eCargo 2,50 €/30 Min.
Monatstarif 10 €, Jahrestarif 45 € ÖV-Abokunden anstatt 60 €
- 99% der Ausleihen erfolgen per APP - 85 % der Ausleihen < 20 Min.
- Reservierung 30 Min vor Ausleihe möglich
- Ausleihen: 2021 Ausleihen 570.000
Wintermonat zw. 30-50.000 / Sommermonat 80 – 120.000 (Mai 2022)
- eCargoBikes in Mannheim (derzeit 12) mit Wechselakku
AB-Fahrten zw. derzeit 11 Stationen



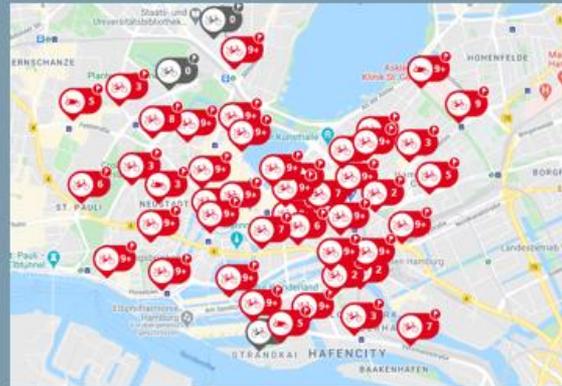
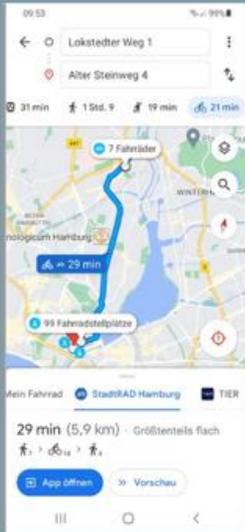
- VRN Vertragspartner mit Betreiber nextbike
- Finanzierung durch Kommunen + Kooperationspartner, Vereinbarungen mit VRN
- Kooperationen mit Hochschulen (CampusBike) und Betrieben (BusinessBike)
- tlw. gefördert durch BMVI – Förderprojekt DKV 3 und 4 (2020 – 2024)
- in 2022 stark steigende Nachfrage! Zum Vergleich Zeitraum Jan – Mai:
2019 Ausleihen 193.000, 2020 Ausleihen 111.000, 2021 Ausleihen 133.000
2022 Ausleihen 345.000, alleine im Mai 120.000



- öffentliches Fahrradverleihsystem der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH)
- ausschließlich im Stadtgebiet Hamburgs
- seit 2009 in Hamburg, aktuelle Vertragslaufzeit: 01.01.2019 bis 31.12.2028
- Ausschreibung und Finanzierung durch die FHH
- stationsgebundenes System
- Stationen/Flotte: aktuell 286 Stationen mit ca. 3.600 Rädern inkl. 20 Lastenräder
→ bis 2023: über 350 Stationen und 4.500 Fahrräder inkl. 70 Lastenpedelecs
- 30 Freiminuten, dann 0,10 € im Normaltarif und 0,08 € im HVV-/ BahnCard-Tarif, Tagespreis (24 Std.): 15 € StadtRAD und 24 € Lastenpedelec, 5 € Jahresgebühr
- Ausleihen pro Jahr:
2019: 2,66 Mio., 2020: 2,15 Mio., 2021: 1,94 Mio.

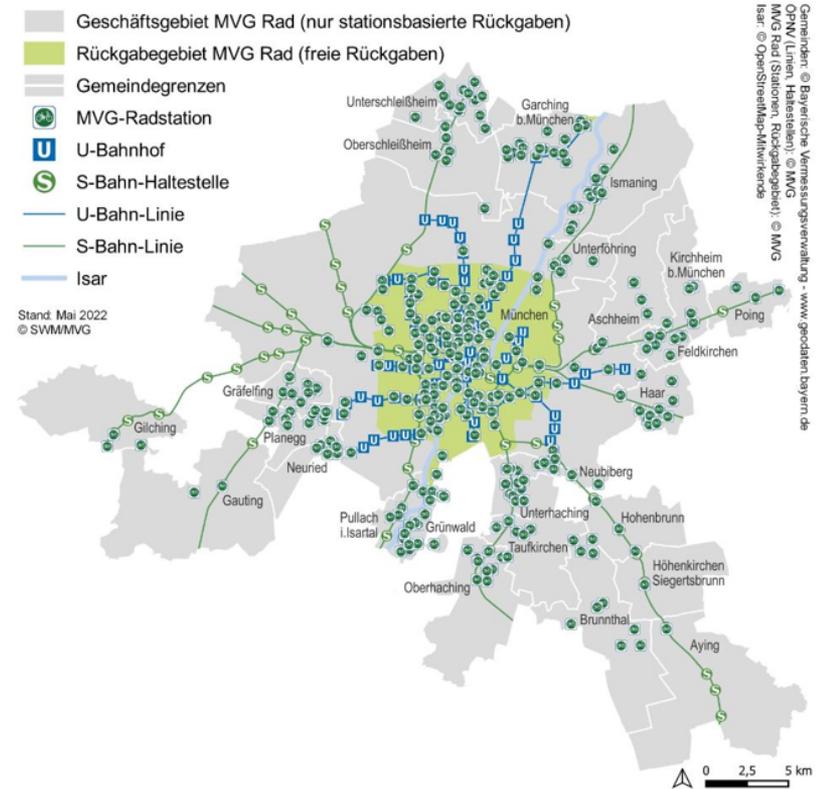


- Kombination mit HVV switch (Mobilitätsstationen in Hamburg)
→ ab Herbst 2022: Integration in die HVV switch App
- Verbindung mit Bike + Ride
- Integration in Google Maps

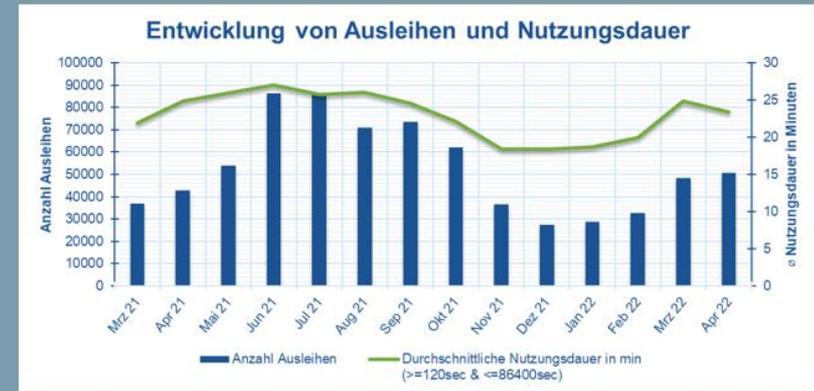
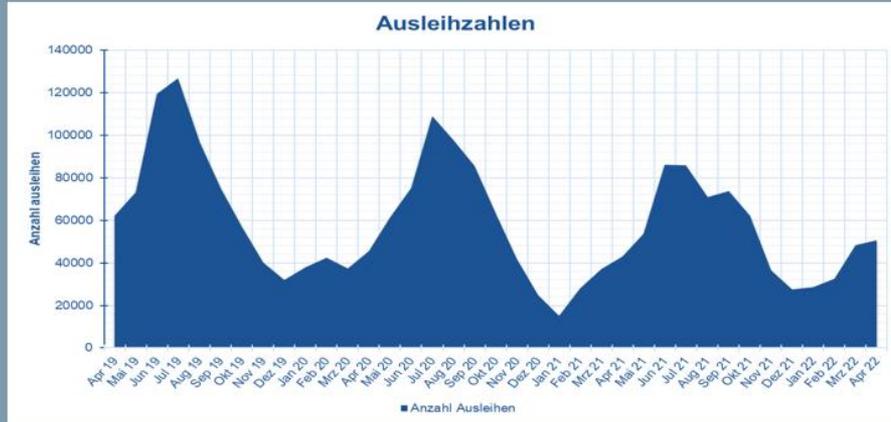


MVG Rad (Stand Juni 2022)

- Öffentliches Mietradsystem in München und Umgebung
- LH München und Umland
- Systemstart Oktober 2015,
- Betreiber ist die MVG (nextbike als Dienstleister für Lieferung Rädern, Ständermodulen + Betrieb des Systems)
- hybrides System (Stationen + Freefloating)
- ca. 4.500 MVG Räder (3.200 Räder in der LHM + 1.200 im „Umland“)
- Aktuell 133 Stationen in der LHM / 178 Stationen im LK München, 5 Stationen im LK Starnberg / 3 Stationen in Poing (LK Ebersberg) in Betrieb. → derzeit 319 Stationen.
- 9 Cent pro Min. / 5 Cent ÖV –Abokunden + Studierende



- Ausleihen 2019: ca. 750.000
- Ausleihen 2020: ca. 720.000
- Ausleihen 2021: ca. 620.000
- Ausleihen in 2022 steigend



- Interkommunales, regionsweites und stationsgebundenes Fahrrad-, Pedelec- und E-Lastenradverleihsystem
- Start 01.05.2018 (Vertragslaufzeit bis 30.11.2026) mit der Landeshauptstadt Stuttgart und weiteren 51 Kommunen aus der Region
- Stand 05/2022 LHS Stuttgart mit über 1.000 Fahrräder, über 700 Pedelecs und 38 E-Lastenräder in 250 Stationen (davon 40 virtuell)
- Ziel 12/2022 weiter 10 Kommunen und insgesamt 300 Stationen
- Einheitliches Tarifsystem unter der Federführung der Stadt Stuttgart mit den für alle geltenden Besonderheiten
 - Freiminuten (Fahrräder 30 Min. / Pedelecs 15 Min. pro Fahrt) im Polygo-Tarif
 - Abendtarif (nach 18 Uhr bis 9 Uhr am Folgetag, maximal 1,50/2,00 Euro)
 - Gruppenbuchung (Lieferung bis zu 15 Räder an eine beliebige Station)
 - Selbständige Registrierung bereits ab 14 Jahren
 - Kostenlose Reservierungsfunktion



Geschäftsmodell

- Zentrale europaweite öffentliche Ausschreibung durch die Landeshauptstadt Stuttgart
- Jede Kommune/Kooperationspartner ist selbst Vertragspartner mit dem Dienstleister Deutsche Bahn Connect GmbH (DBC)
- Identischer - inhaltlich gleicher „Vertrag“ mit allen Kommunen/ Kooperationspartnern
- Leistungspreise je nach Vertrags- bzw. Systemstart gestaffelt (bis 31.10.2022)
- Der Betreiber (DBC) kann weitere Kommunen und Kooperationspartner zu gleichen Bedingungen aufnehmen (Ausschreibungsinhalt)
- Alle Verträge enden zum 31.11.2026 mit einmaliger beiderseitiger Vertragsverlängerungsoption um ein weiteres Jahr, zu gleichen Bedingungen
- Zum 30.11.2022 und 30.11.2023 besteht ein einseitiges Kündigungsrecht jeder einzelnen Kommune

Förderung durch den Verband Region Stuttgart (VRS)

- Förderung von Ergänzungs- /Gegenstationen in den Kommunen zur Ergänzung / Verdichtung/Erweiterung des Systems mit besonderen Förderprogramm (Zwei für eine)
- Finanzierung von verschiedenen Marketingmaßnahmen und einer Personalstelle



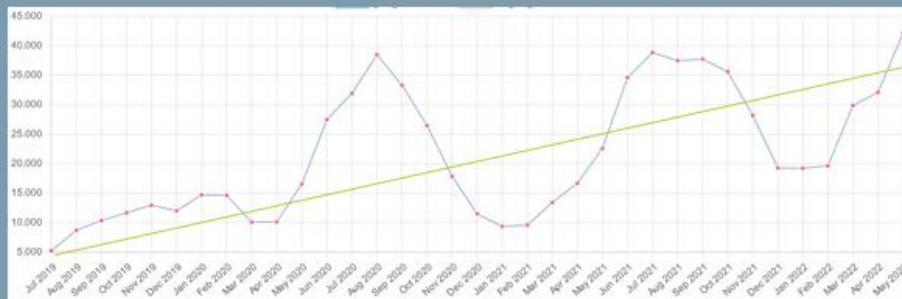
Steckbrief – SprottenFlotte KielRegion (Stand 06/22)



- Die SprottenFlotte umfasst derzeit fünf Ausleihgebiete (Kiel (seit 2019), Rendsburg, Eckernförde, Preetz, Plön (seit 2021) + teilw. Umland, vgl. Abbildung)
- 13 beteiligte Kommunen + ca. 20 weitere Partner
- seit 03.07.2019, Laufzeit aktueller Vertrag bis 12/22
- Stationäres System: 112 Stationen (davon 14 E-Stationen)
- 689 Räder, davon 70 Pedelects, 12 Cargos und 5 e-Cargos
- 0 € pro erste 30 Minuten im Basistarif (normale Räder); 1€/erste 30min Cargos, 2€/erste 30 Min Pedelects & eCargos
- ca. 20k Ausleihen / Wintermonat, 40-50k / Sommermonat; Prognose 2022: 450.000 Ausleihen
- Besonderheiten des Systems
 - Regionale Marke sorgt für Identifikation, gutes Image und wenig Vandalismus
 - KielRegion als Koordinatorin kann Tarife und zahlreiche Rahmenbedingungen des Systems selbst festlegen



- Die **KielRegion GmbH** koordiniert im Auftrag der Landeshauptstadt Kiel und der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde regionale Mobilitätsthemen, u.a. die SprottenFlotte. **Kommunen und Partner schließen Kooperationen** mit der KielRegion, die als Auftraggeber ggü. dem operativen Betreiber (derzeit nextbike) fungiert.
- Finanzierung über kommunale Beiträge und Beiträge der Partner. Bundesfördermittel ermöglichen derzeit die kostenlose halbe Stunde zu Beginn der Ausleihe. Fahrteinnahmen sind daher sehr gering. Kosten entstehen pauschal für den Service pro Rad und Station.
- Konstanter und deutlicher Anstieg der Nutzer*innen- und Ausleihzahlen:



- ÖFVS in Mainz, eigener Betrieb durch meinRad GmbH
- Mainz, AKK, Ginsheim-Gustavsburg
- seit 2012, in Eigenregie
- Stationsgebunden
- 1.000 Räder (klassisch)
- 160 Stationen (fest & frei)
- 1€ pro 30 Minuten im Standardpreis, 0,75 € für ÖV-
Abokunden

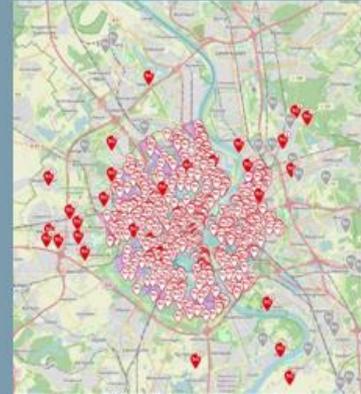
- Melonengelbe Räder
- Eigene Fahrradwerkstatt vor Ort
- Seit 6/2022: Nutzung der Nextbike-Plattform und App
- Vollständige Integration in die MVG
- Radmiete & Registrierung ausschließlich via App

▪ Zwei Stationsformen:

- Baue Stationen: festes Einstellen der Räder in ein Dock, Radmiete via App und Freigabe des Docks
- Grüne Stationen: Eigenentwicklung des Fahrradständers für geordnete Aufstellung, Radmiete via Radschloss am Rad



- Stadtweites Fahrradverleihsystem, Kombination aus Flexzone in der erweiterten Innenstadt und Stationen in den Außenbezirken
- seit Juni 2021, Laufzeit bis Mai/2026
- System besteht aus einer Flexzone und einer Stationszone
- „Normale“ Fahrräder, Stand Juni 2022: ca. 2.000 Räder
- Stand Juni 2022: 50 Stationen, Plan: 100 Stationen
- 2 € pro 30 Minuten im Basistarif,
0 € für ÖV-Abokunden/Studenten der Kölner Hochschulen
- 170.000 Ausleihen pro Monat (Monat März), 4 Ausleihen/Rad/Tag, 96 Prozent aller Transaktionen finden in der Flexzone statt
- Besonderheiten:
 - Differenzierung des Bediengebietes durch Schaffung von pinken und blauen Zonen,
 - LED am Hinterrad kommuniziert aktuelle Abstellregeln,
 - Aufbau von anbieterneutralen Stationen, die Teil einer Mobilstation sein können

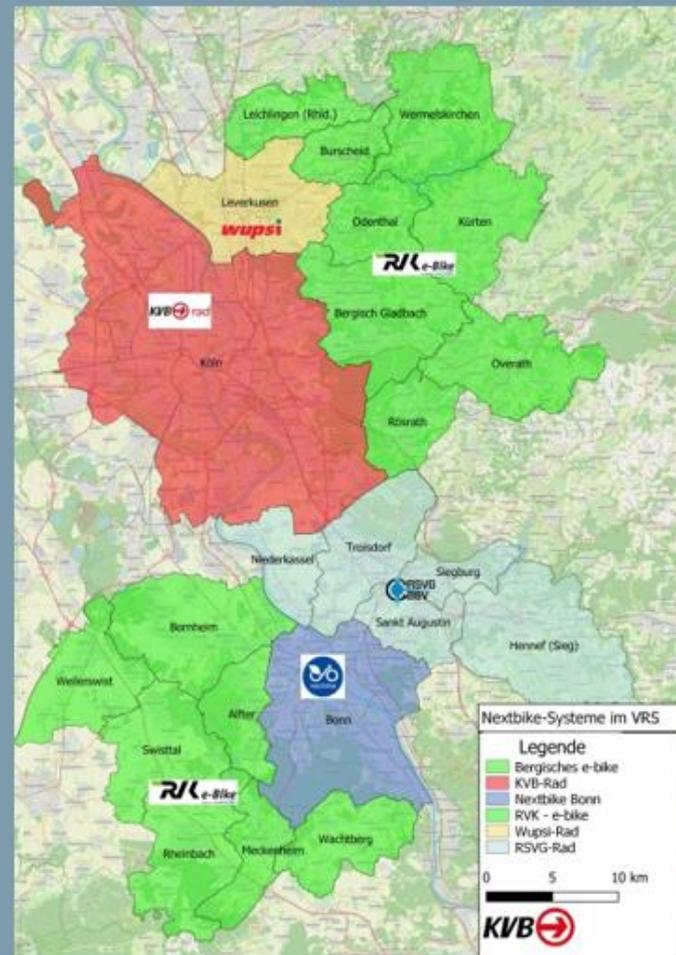


Steckbrief – KVB-Rad (Stand Juni/2022)

AK
mma

DEPOMM

- Schaffung einer VRS-weiten Lösung zur Nutzung der jeweils gültigen Vergünstigungen des örtlichen Fahrradverleihsystems
- Integration des VDV-KA Prozesses zur automatisierten Gültigkeitsprüfung von VRS-Chipkarten
- Individuelle Anpassung der Flexzone/Verbotszonen bei zeitliche begrenzten Events (Weihnachtsmarkt, Messen, Karneval)
- Geplanter Einsatz von BLE-Beacons zur Verbesserung der Ortung



11.06.2022

Quelle Thomas Bischof, KVB, 2022

Arbeitskreis multimodale Angebote - Mietrad

Steckbrief – E-Bike-Verleihsysteme der Regionalverkehr Köln GmbH im Rheinland (Stand 06/2022)



- 3 Pedelec-Verleihsysteme im Rheinland seit 2019 (gleiche Systematik, nur unterschiedliche Markennamen)
- 25 beteiligte Städte und Gemeinden in 3 Kreisen (Rhein-Sieg, Rhein-Berg, Euskirchen) = interkommunale / regionale Systeme
- Bediengebiet: urbane, suburbane und ländliche Räume im Großraum Köln /Bonn
- Start: Mai 2019 (RVK e-Bike), Juli 2020 (Bergisches e-Bike), Juli 2021 (Eifel e-Bike), jeweils in Kooperation mit nextbike
- aktuell insg. 330 E-Bikes
- 45 feste und 108 virtuelle Stationen
- 2 € pro 30 Minuten im Basistarif, 1 € für ÖPNV-Abokunden



Steckbrief – E-Bike-Verleihsysteme der Regionalverkehr Köln GmbH im Rheinland (Stand 06/2022)

AK
mmA

DEPOMM

Besonderheiten

- reine E-Bike-Systeme, keine herkömmlichen Leihräder
- Übernachtpauschale (17h - 8h für 2 EUR) speziell für (ÖPNV-)Pendler
- hohe Nutzung auch im Freizeitverkehr (wichtig für Einnahmen = Wirtschaftlichkeit des Angebotes)
- Förderungen über EU (EFRE), Bund und Land NRW



Umsetzung:

- 09/2019 Vorlage Strategiepapier zur Umsetzung eines kreisweiten Mietradsystems
- 02/2020 Beschluss zur Einführung eines durchgängigen und miteinander kompatiblen Mietradsystems für die Region Bonn/Rhein-Sieg.
- 03/2020 Ausschreibung eines modularen Mietradsystems der RVSG (rechtsrheinisches VU im RSK).
- 06/2020: Beschluss **Aufnahme des Mietradsystems in den Nahverkehrsplan und Finanzierung über die ÖPNV-Umlage des Kreises.**
- 10/2020: Einführung erste Stufe des RSVG-Bike in Siegburg, Niederkassel, Sankt Augustin und Hennef
- 03/2021: Ausweitung RSVG-Bike auf die Stadt Troisdorf
- Sommer 2021: Einführung RSVG E-Bikes / Ausweitung auf alle Kommunen / Ausweitung RVK-E-Bike / Vernetzung mit Bonn
- Frühjahr 2022: Einführung RSVG-Lastenrad / Vernetzung mit Köln
- Sommer 2022: letzte Ausbaustufe mit weiteren Rädern, E-Bikes, Stationen / weitere Vernetzung mit Bonn

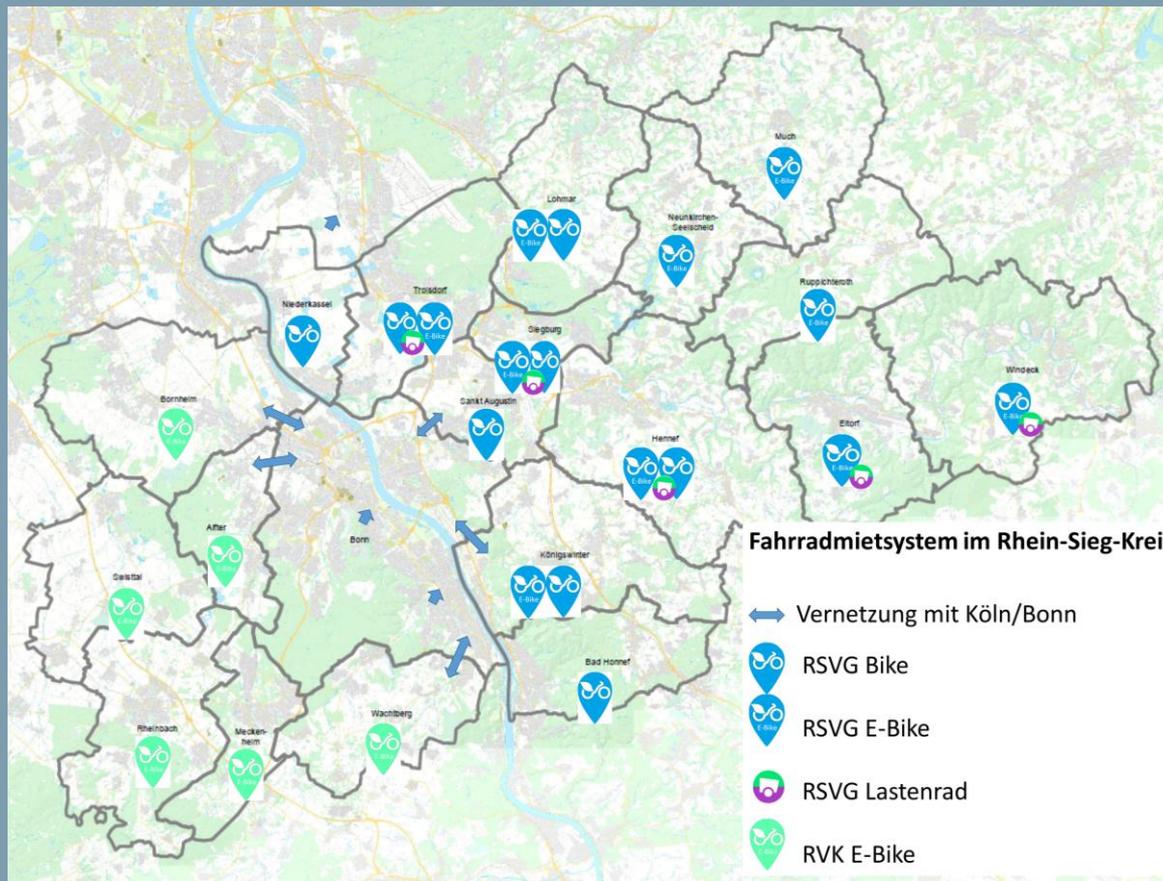
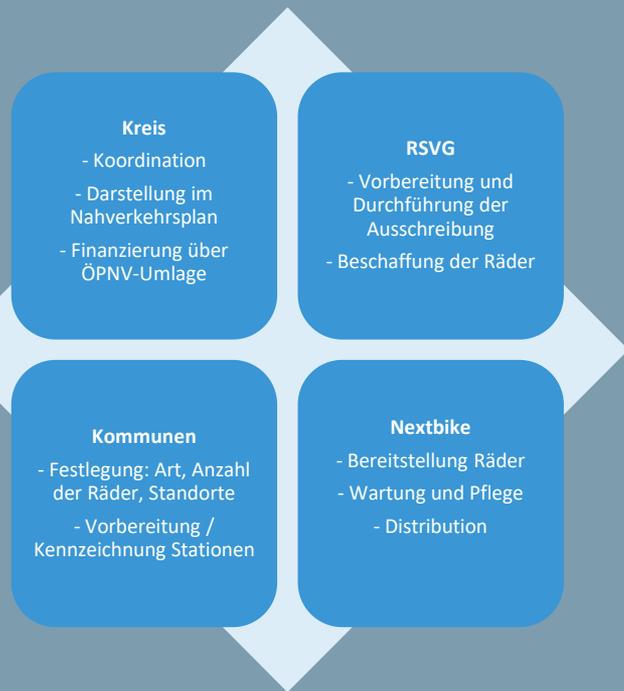
Finanzierung durch NVP:

- 55% über die Kreisumlage Mehrbelastung ÖPNV nach Anzahl der je Stadt/Gemeinde zur Verfügung gestellten Fahrräder, gewichtet nach den im Rhein-Sieg-Kreis durchschnittlich anfallenden Kosten je Fahrradtyp (z. B. Standardfahrrad, E-Bike, Lastenfahrrad, E-Lastenrad)
- 45% über die allgemeine Kreisumlage“

Rhein-Sieg-Kreis



Geschäftsmodell:



eTretroller



eKfV rechtliche Grundlagen



Elektrokleinstfahrzeuge
mit Lenk- oder Haltestange
(ohne Sitz)

Leistung: max. 500 W

Selbstbalancierende
Elektrokleinstfahrzeuge
mit Lenk- oder Haltestange
(mit oder ohne Sitz)
Leistung: max. 1.400 W



15. Juni 2019: Verordnung ist in Kraft getreten

wichtigste Inhalte der
Verordnung

01

Ab 14 Jahren, Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und nicht auf Gehwegen

02

Versicherungspflicht (Plakette), keine Helmpflicht

03

Zwei unabhängige Bremsen, Beleuchtungsanlage

04

Promillegrenze wie bei PKW

Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit: max. 20 km/h



Allgemeine Betriebserlaubnis und Versicherungsplakette erforderlich



Mindestalter für das Fahren von Elektrokleinstfahrzeugen: 14 Jahre



Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen



Freigabe anderer Verkehrsflächen durch Anordnung eines Zusatzzeichens möglich



Gewicht: max. 55 kg
L/B/H: max. 200/70/140 cm



Verkehrssicherheitsrechtliche Mindestanforderungen (Brems- und Lichtsysteme, Fahrdynamik, elektrische Sicherheit etc.)



Keine Helmpflicht



Verkehrsvorschriften entsprechen denen von Kraftfahrzeugen (z. B. Alkoholgrenzwerte)



Parkvorschriften entsprechen denen von Fahrrädern

Quelle: agora Verkehrswende

Die eTretroller Anbieter im VRN

Bird	Lime	TIER	Bolt	Zeus
Heidelberg (05/20, Wiederaufnahme 05/21) (derzeit Angebot kurzzeitig ausgesetzt , Aktualisierung Fahrzeuge)	Heidelberg (Ende 08/20) Q1/22 zurückgezogen	Heidelberg (08/19)	Heidelberg (05/21) Q1/22 zurückgezogen	Heidelberg (06/20 - 07/21, ab Q1/22 wieder da)
Ludwigshafen (05/20) (derzeit Angebot kurzzeitig ausgesetzt , Aktualisierung Fahrzeuge)	Ludwigshafen (Ende 08/20)	Ludwigshafen (08/19)	Ludwigshafen (05/21)	Leimen (12/20 -07/21) (Wiederaufnahme 11/21)
Mannheim (05/20) (derzeit Angebot kurzzeitig ausgesetzt , Aktualisierung Fahrzeuge)	Mannheim (Ende 08/20)	Mannheim (08/19)	Mannheim (05/21)	Sandhausen / Nussloch(12/20 -07/21) (z. Zt ausgesetzt)
Kaiserslautern (05/21) (Winterpause 21/22 → dann zurückgezogen)	Kaiserslautern (04/21) (Winterpause 21/22 → Wiederaufnahme 05/22)	Kaiserslautern (01/20)		Walldorf / Wiesloch (12/20 -07/21) (Wiederaufnahme 11/21)
Germersheim (04/21)				Neustadt (1/21 - 07/21) (Wiederaufnahme 11/21 (01/21))
Neustadt (Start vrsl. 06/22)				

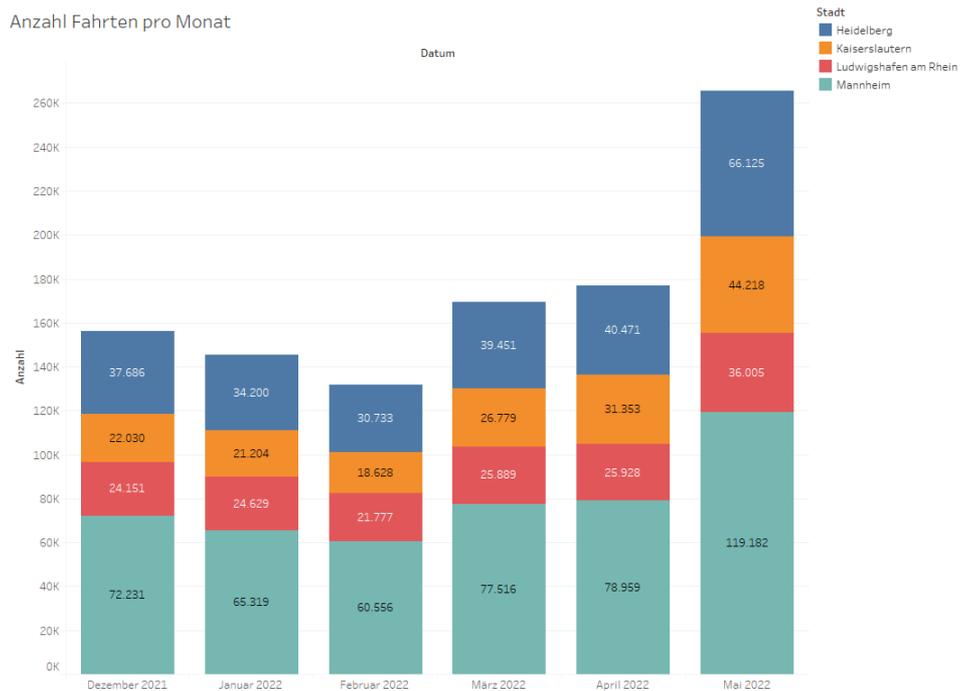
Entscheidung für Sondernutzung mit
Fotobeweis getroffen

Vorbereitungen für Sondernutzungen laufen

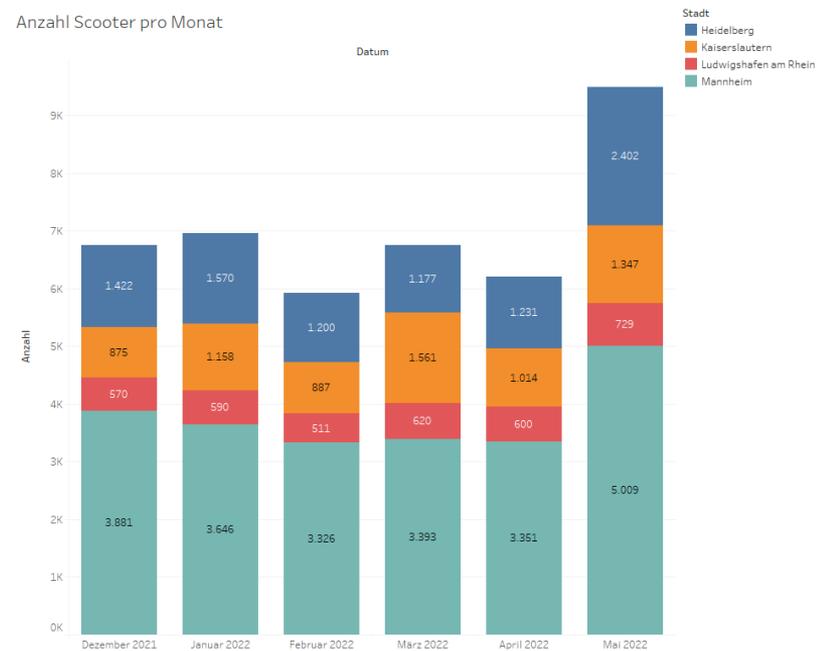
Derzeit Verbleib bei freiwilliger
Selbstverpflichtung

Die eTretroller Anbieter im VRN

Anzahl Fahrten pro Monat



Anzahl Scooter pro Monat



eTretroller – Integration in den ÖV

- ▶ Spürbare Anreize für ÖPNV-Abokunden. Freischaltungen und / oder Freiminuten zur täglichen Nutzung, für die erste / letzte Meile.
- ▶ (Tiefen-) Integration in die Auskunfts-Apps der ÖPNV-Anbieter
- ▶ Integration in ein Netz von Mobilitätspunkten / -stationen
- ▶ Ausbringung in Stadtrandgebiete
- ▶ Kostenfreie Mitnahme von privaten eTretrollern im zugeklappten Zustand



eTretroller – weitere Stellmöglichkeiten

➤ Verbesserung der Infrastruktur



➤ Veränderung des Nutzerverhaltens

- Push: Fehlverhalten ahnden, e-Tretroller sind Kraftfahrzeuge, Ordnungsämter und Polizei sind zuständig!
- Pull: Gewünschtes Verhalten belohnen (Incentives, Freiminuten, Freischaltungen)



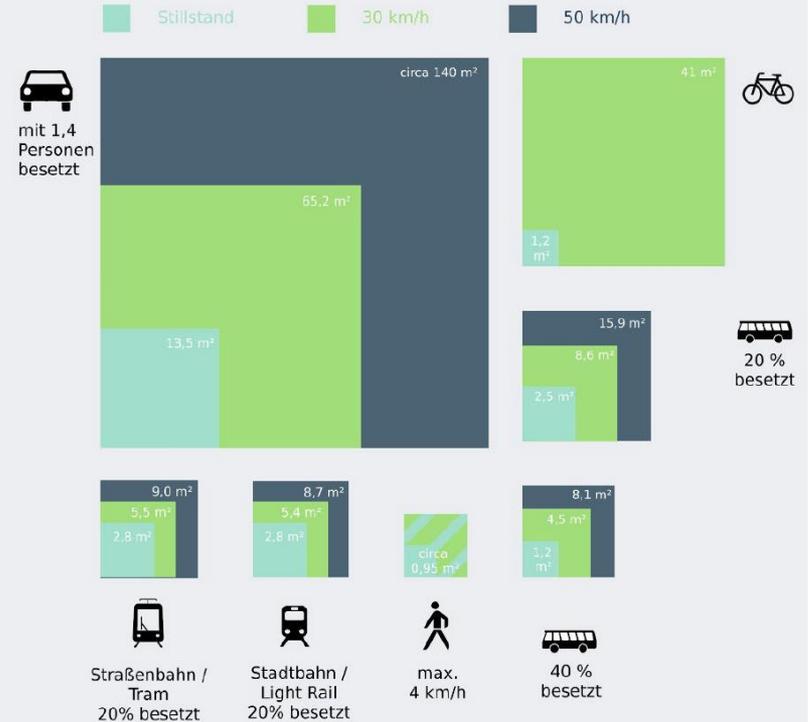
eTretroller - Flächeninanspruchnahme

Umverteilung der Flächen

- Umwidmung von Pkw-Stellflächen
- Ausbau der Rad- & Fuß-Infrastruktur



Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen durch Pkw, Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, Radfahrer und Fußgänger (pro Person)



eTretroller – Regulierung (Handlungsbedarf und –spielraum)

Handlungsbedarf:

- ▶ Freiwillige Selbstverpflichtungen und informelle Absprachen bergen Rechtsrisiken.

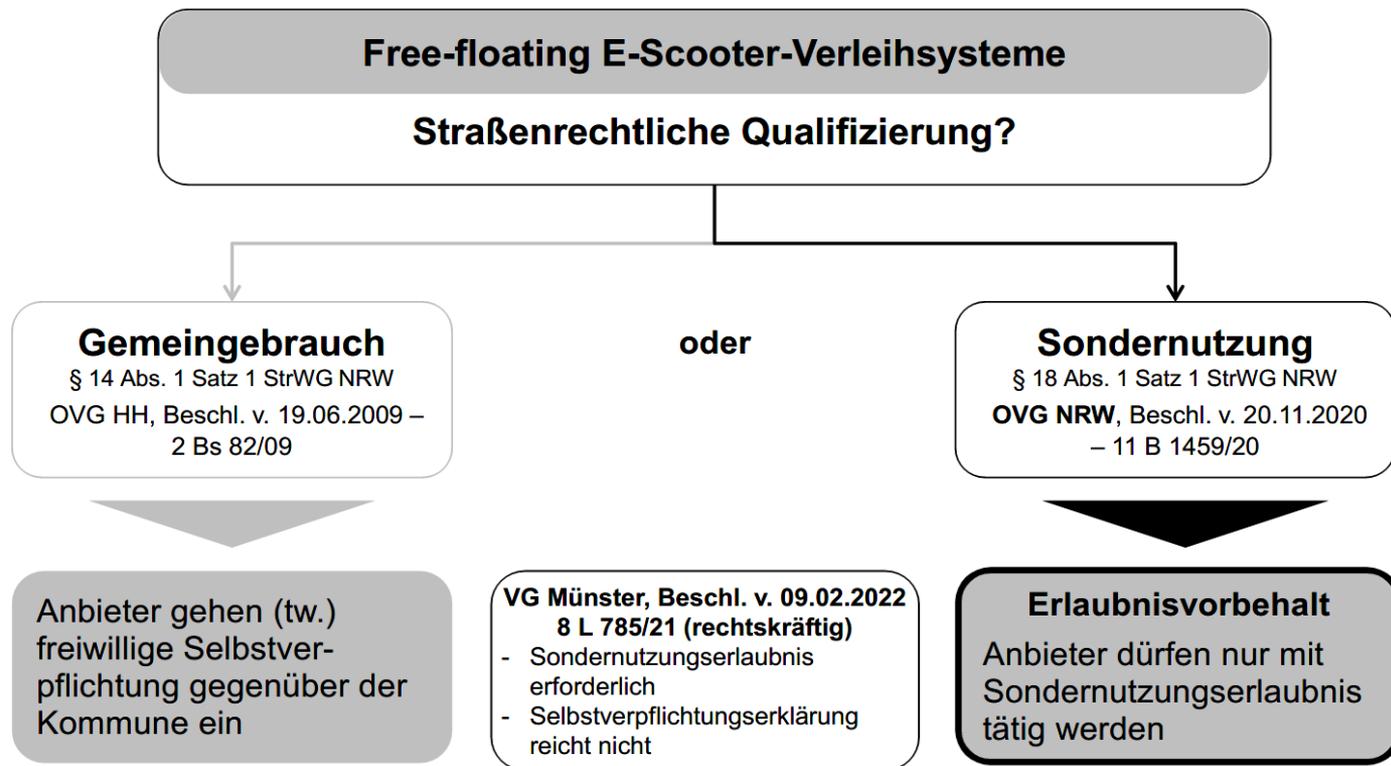
Handlungsspielraum:

- ▶ Kommunen können regulieren, gestalten und beschaffen.
- ▶ Sie sind nicht zwingend auf die Zustimmung der Anbieter angewiesen.

Handlungsempfehlung:

- ▶ Kommunen sollten
 1. das Phänomen eTretroller nicht „aussitzen“
 2. Ziele, Eckpunkte und Leitlinien der Gestaltung selbst definieren
 3. ggf. das Gespräch mit den Anbietern suchen
 4. ein eTretroller Konzept (z. B. eine Satzung oder eine VV) entwickeln – Verhältnismäßigkeit beachten
 5. das Konzept politisch beschließen und anwenden

Wie sind stationsungebundene E-Scooter-Verleihsysteme straßenrechtlich zu qualifizieren?



Sondernutzungserlaubnis und Ausschreibung light“

(Wie) Kann die Gesamtzahl der Fahrzeuge limitiert werden?

1

Anforderungen an E-Scooter-Bereitstellung durch Anbieter sind in Sondernutzungserlaubnis zu regeln

- Abwägung zwischen Interessen d. Anbieters und anderer Straßennutzenden erforderlich
- Ermessen: nur straßenbezogene Aspekte, FaNaG NRW beachten, Willkürverbot
- Nebenbestimmungen (v.a. Auflagen) zur Sicherstellung der straßenrechtlichen Verträglichkeit sind wichtig
- Befristung, Widerrufsvorbehalt
- Erteilung durch Bescheid oder öffentlich-rechtlichen Vertrag

2

Kontingentierung kann durch E-Scooter-Konzept legitimiert werden

- Konzept muss mindestens Eckpunkte der Kontingentierung beinhalten:
 - Anzahl der Fahrzeuge
 - Ggf. Losgrößen / Anzahl der Anbieter
 - Verfahren
 - Auswahlkriterien
 - Befristung
- Erfordert Ratsbeschluss

Verteilung des Kontingents erfordert transparentes und faires Verfahren („Ausschreibung light“)

1. Bekanntmachung
2. Einreichungsfrist für Anträge
3. Verteilungsentscheidung anhand diskriminierungs- und willkürfreier (sachgerechter) Kriterien
4. Erteilung der befristeten Sondernutzungserlaubnis
5. Nach Ablauf der Erlaubnis: neues Verteilungsverfahren

eTretroller in Leipzig

Pilotprojekt bis 31.03.2024 mit Abstellflächen im öffentlichen Raum für **maximal 840 E-Tretroller**.

Folgende **Grundsätze** gelten allgemein beim Aufbau eines E-Tretroller-Verleihsystems in Leipzig:

- ▶ alle Verkehrsmittel, die den ÖPNV ergänzen, werden **an festen Mobilitätsstationen konzentriert**.
- ▶ Einbindung in die **Mobilitätsplattform LeipzigMOVE**.
- ▶ **stationsflexibles System** an den Mobilitätsstationen, betrieben von Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB)



Anbieter **müssen konkrete Anforderungen für die Abwicklung des Betriebs** erfüllen.

- ▶ Gewährleistung eTretroller nach Beendigung Leihvorgang ordnungsgemäß an den Stationen abgestellt werden
- ▶ Fahrzeuge sind sonst innerhalb von 12 Stunden aus dem öffentlichen Verkehrsraum durch den Anbieter zu beräumen.
- ▶ Einsammeln ausschließlich per E-Fahrzeug oder Lastenrad.
- ▶ Erweiterung der Mobilitätsstationen (29 Bestand + 14 im Bau) für die Bereitstellung von eTretrollern; Stationen in Verbindung mit ÖPNV, auch reine eTretroller Stationen geplant.
- ▶ Anbieter können weitere Stationen auf Privatflächen (z.B. Handelseinrichtungen) anbieten.

eTretroller in Ludwigsburg

- ▶ Sondernutzungserlaubnis in Verbindung mit öffentlich-rechtlichem Vertrag
- ▶ → Kein Vertragsbruch, Kontroll- & Weisungsmöglichkeit
- ▶ 300 E-Scooter
- ▶ Fahr- & Parkverbotszonen
- ▶ Nachhaltigkeit: austauschbare Akkus, Öko- Strom, E-Fahrzeuge, regionaler Service
- ▶ Sondernutzungsgebühr: 15 Euro pro Scooter/Jahr .

Offene Punkte

- ▶ Hinterlegung von Fahrverbotszonen in den Apps
- ▶ Unfallgefahr und Umgang mit Versicherungsthematik eingeschränkter Personen
- ▶ Ausschreibung

- ▶ Abstellflächen für E-Scooter
- ▶ 11 Standorte für ein geordnetes Stadtbild
- ▶ Bonus für Nutzer bei der Nutzung
- ▶ Kontrollbedarf bei Anbietern



eTretroller – Aktivitäten der Anbieter

› MaaS Integration



› Rabatte und Sondertarife - insb. für ÖV-Abonnenten (Gutscheinlösung, ÖPNV-Abo Nummer zum Gutschein-Code bzw. ÖV-Partner beteiligt sich am Angebot zu vorher festgelegten Bedingungen)

› Verknüpfte Außenbezirke

- Physische Bonusparkzonen in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs dienen als Mobilitätspunkte/ -stationen der ersten und letzten Meile für Pendler.
- Mobilitätspunkte / -stationen stellen die Verfügbarkeit und das ordnungsgemäße Abstellen von E-Scootern sicher.
- Verstärkter intermodaler Verkehr (d.h. Bus, Bahn + Mikromobilität).

Vorteile für die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel:

-  Verbesserte Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs in Außenbezirken.
-  Klimaneutrale Mikromobilität als "Shuttles" zum ÖPNV.
-  Verbesserte Anbindung in Stadtzentren.



eTretroller – Parkzonen → Mobilitätspunkte

eTretroller Anbieter werben offen für Parkzonen, jedoch für Städte in der Häufigkeit nicht immer machbar

Parkzonen für verlässliche Verfügbarkeit...

- Parkzonen werden in der App oder physisch (mit Linien und Schildern) markiert.
- Parkverbotszonen verhindern, dass Nutzer ihre Fahrten an sensiblen Orten beenden.
- Anreiz zum Parken: Fahrer erhalten Freiminuten, wenn sie ihre Fahrt an Anreiz-Parkplätzen beenden

Vorteile für ÖV-Anbieter

- Konnektivität: Knotenpunkte werden an stark frequentierten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eingerichtet.
- Intermodalität: E-Mobilität als erste und letzte Meile zum öffentlichen Verkehr
- Incentivierung: durch Freiminuten
- Ordnung: Verbesserung der Parksituation in der Stadt und weniger Kundenbeschwerden

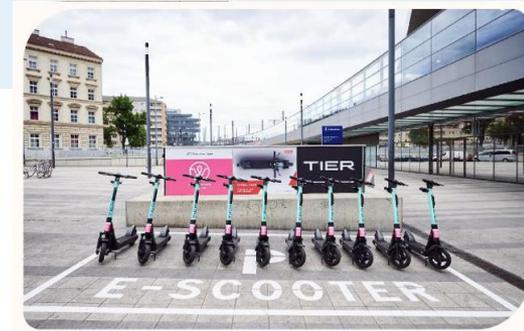
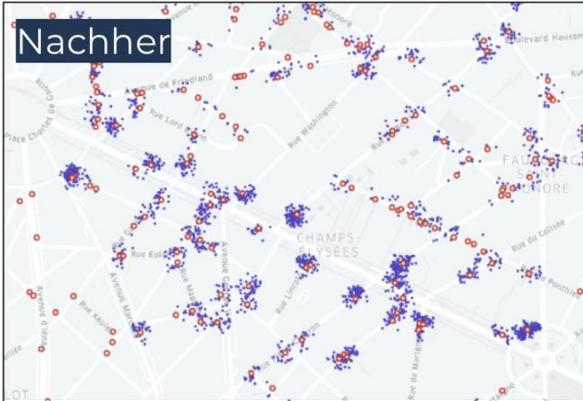
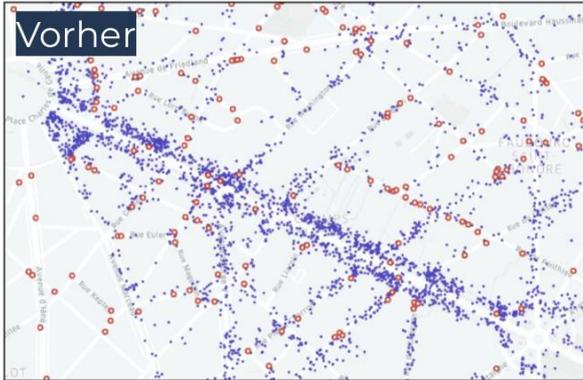
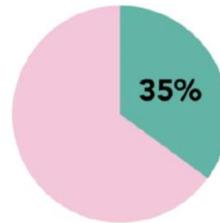


Bild: BVG

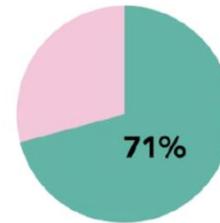
Veränderung durch eTretroller – Parkzonen



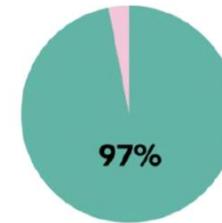
Paris hat 2.500 Parkplätze zu Parkzonen umgewidmet



Spring 2019



Autumn 2019



Autumn 2020*

-  Share of users who did not park on the footway at the end of their last e-scooter trip in Paris
-  Share of users who parked on the footway at the end of their last e-scooter trip in Paris

conclusio



VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Gemeinsames / regionales Handeln

motiviert durch

Impuls
für nachhaltige
Mobilität durch
einheitliches Angebot

Stärkung der
Integrierten
Verkehrspolitik

Spielraum für
Stadtgestaltung
(Parken /
Verknüpfungsstationen)

ermöglicht

Integration der
Mobilitätsdienstleistungen
unter einem Dach

Entlastungseffekte

gleicher Ablauf →
komprimierter
Aufwand durch
Projektkümmerner

einheitliches
qualitätsvolles
Angebot für
größeren Raum

Einheitliche
Vermarktung /
regionale Marke

Erfolgsfaktoren

Klares Bekenntnis
der Politik zur
Finanzierung der
nötigen Maßnahmen

Hohe
Kundenzufriedenheit

Wiedererkennungseffekte

Projektkümmerner

Verkehrliche
Verflechtung in
Stadt und Umland

Kooperationspartner

Verbundcharakter
ermöglicht Einbeziehung
Mittelzentren /kleinerer
Kommunen

gesetzliche
Abdeckung der
Vorhaben (NVG, etc.)



Fahren Sie doch was Sie wollen!

Mietrad und eTretroller sind dabei 😊

anzustreben an Mobilitätspunkten / -stationen



Veranstaltungshinweise



DECOMM – 11. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement

„Mobilitätsmanagement in Stadt und Region“

mit Session C4 Multimodale Angebote – Basis für Mobilitätsmanagement?!

12/13. September 2022, München → [Link DECOMM - 2022 - DEPOMM](#)

Hochschule RheinMain & DEPOMM AK multimodale Angebote

„Mietrad & Co - mit Mikromobilität zur Verkehrswende!??“

26/27. September 2022, Ginsheim-Gustavsburg / Wiesbaden



Vielen Dank!

Noch Fragen?

Frieder Zappe

Tel: (+49) 0621 10770-501 / E-Mail: f.zappe@vrn.de

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Abteilung Planung und Angebot

Teamleiter Innovative Mobilitätsdienstleistungen

Sprecher des

DEPOMM Arbeitskreis multimodale Angebote