

*Betreff:***Elektrokleinstfahrzeuge, im Besonderen E-Tretroller, in Braunschweig***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

29.01.2020

*Beratungsfolge*

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

*Sitzungstermin*

05.02.2020

*Status*

Ö

**Beschluss:**

„Die Verwaltung wird beauftragt, mit Betreibern von E-Tretroller-Verleihsystemen ein freiwilliges „Qualitätsagreement - Vereinbarung über die Qualität des Angebots von Elektrokleinstfahrzeugen -“ abzuschließen.“

**Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. g der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung zum Umgang mit neuen Mobilitätsformen wie E-Tretroller-Verleihsystemen um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der Planungs- und Umweltausschuss zuständig ist.

Anlass:

E-Tretroller-Verleihsysteme werden zurzeit in vielen Großstädten etabliert. Die Kommunen haben keine Möglichkeit, die Nutzung im öffentlichen Straßenraum über die bestehenden bundesrechtlichen Regelungen hinausgehend verbindlich zu steuern. Die Erfahrungen anderer Städte zeigen, dass durchaus Regelungsbedarf sowohl für das Fahren als auch für das Abstellen besteht. Solche Regelungen können lediglich auf freiwilliger Basis getroffen werden.

In der DS 19-10761 und der DS 19-12004-01 wurde Stellung zu den Entwicklungen der Elektrokleinstfahrzeuge genommen. Die angekündigten Produktgespräche mit potentiellen Verleihern von Elektrokleinstfahrzeugen wurden abgeschlossen.

Obwohl Kommunen keinen rechtlichen Einfluss auf die Geschäftsmodelle der Verleiher von Elektrokleinstfahrzeugen ausüben können, hat die Verwaltung auf Basis der gültigen eKFV (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung) Gespräche mit potentiellen Sharing-Anbietern geführt, um einvernehmlich Möglichkeiten der Ausführung des Sharing-Systems für Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere E-Tretroller, in Braunschweig zu erörtern.

Der Einsatz von E-Tretrollern im Sharing-Betrieb kann eine gute und sinnvolle Ergänzung in Städten sein, aber er birgt auch Risiken. Um diesen Risiken entgegenzuwirken und die Chancen zu nutzen, hat die Verwaltung in einem Qualitätsagreement ein entsprechendes Konzept erarbeitet und Verhaltensregeln formuliert.

Erste Eindrücke aus den Produktgesprächen signalisieren, dass die Bereitschaft ein gemeinsames Qualitätsagreement zu unterzeichnen, besteht.

#### Sachstand:

Die Marktbeobachtungen zeigen, dass in zahlreichen Städten ein umfangreiches Angebot von E-Tretrollern zur Verfügung steht. Für einen regulierten Ablauf hat der Deutsche Städtetag mit den Anbietern von E-Tretroller-Verleihsystemen ein Memorandum of Understanding (MoU) erarbeitet. Dieses wurde von den Anbietern Circ, Lime, Tier und Voi gezeichnet. Mit dem MoU setzen sich die Vertragsparteien für eine erfolgreiche Integration von Elektrokleinstfahrzeugen, im Besonderen E-Tretrollern, in den kommunalen Verkehr ein. Gleichzeitig ist das MoU ein Leitfaden für Kommunen zur Erstellung eines städtespezifischen Qualitätsagreements, für eine rücksichtsvolle Integration von Elektrokleinstfahrzeugen in den jeweiligen Städten.

Für einen besseren Überblick hat die Verwaltung mit den hier bekannten vier E-Tretroller-Verleihanbietern (Sharing-Anbieter) gesprochen, wovon zwei sich aktiv um ein Gespräch beworben hatten.

In den Gesprächen haben die E-Tretrolleranbieter überwiegend als Wunsch-Starttermin zur Marktetablierung in Braunschweig Frühjahr 2020 genannt. Abweichend kam ein Anbieter auf die Verwaltung zu, mit dem Wunsch noch im Oktober 2019 aktiv in Braunschweig werden zu können.

Die Verwaltung hat die potentiellen Anbieter gebeten, von einem Markteintritt in 2019 abzusehen, um die Politik einbinden zu können, was mit dieser Drucksache erfolgt.

Folgende Chancen und Risiken sprechen für einen Markteintritt von E-Tretrollern in Braunschweig:

	<b>Chance Markteintritt</b>	<b>Risiken Markteintritt</b>
<b>Neue Technologie: E-Tretroller sind neben anderen Elektrokleinstfahrzeugen ein Teil der Mikromobilität</b>	Teil des wachsenden Marktes sein (Mikromobilität wird als ein Baustein zur Verkehrswende gesehen)	Geringe Nachfrage  Elektroschrott  Neue Verkehrsmittel führen zu Behinderungen im Verkehrsfluss
<b>Zielgruppe</b>	Verkehrsverlagerung vom Motorisierten Individualverkehr auf E-Tretroller	Verkehrsverlagerung vom ÖPNV, Fußgänger, Rad auf E-Tretroller  Häufung von Verkehrsunfällen
<b>Lokale Partnerschaften</b>	Durch lokale Partner eine enge Verzahnung zum ÖPNV (Ergänzung) und zur Wirtschaft (betriebliches Mobilitätsmanagement)	Geringe Nachfrage
<b>Prozessoptimierung und Erschließung weiterer Gebiete</b>	Heute nicht 100 % durch z. B. ÖPNV erschlossene Gebiete mit E-Tretrollern besser anbinden	Konkurrenz zu bestehenden Angeboten, wenn z. B. gut erschlossene ÖPNV-Gebiete mit E-Tretrollern angebunden werden
<b>Kultureller Wandel</b>	Unterstützung neuer Mobilitätsformen und Umdenkprozess hinsichtlich klimaneutraler Mobilität	Negative Reaktion auf das E-Tretroller-Angebot
<b>Klimaschutz</b>	Stärkung klimafreundlicher Mobilität und Elektromobilität	Mehr Verkehr durch Logistik-Prozesse (Service-Fahrten)
<b>Stadtbild</b>	Unterstützt neue Formen der Mobilität (innovativ)	Unordnung durch falsch geparkte E-Tretroller  Unzufriedenheit anderer Verkehrsteilnehmer  Vermüllung

Grundsätzlich kann es schwierig werden, das Parken bei einem stationslosen (free-floating) System zu beeinflussen. Im free-floating-System kann es daher zu Behinderungen im Verkehrsfluss, insbesondere für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen, kommen. Grund hierfür ist, dass in einem stationslosen System die E-Tretroller überall abgestellt werden können. Mit dem Qualitätsagreement, klar definierten Parkverbotszonen und einer engen Zusammenarbeit mit dem Anbieter (z. B. gemeinsame Marketing-Kampagnen) kann dem entgegengewirkt werden.

Die Verwaltung hat, für den Fall einer Marktetablierung, mögliche Einzugsbereiche als auch ein Qualitätsagreement erarbeitet, dass bei tatsächlicher Interessensbekundung als

Verhandlungsgrundlage gelten soll (*Anlage: Qualitätsagreement*). Im Fokus stehen vor allem Parkverbotszonen und Verhaltensregeln.

Ein Qualitätsagreement stellt dabei kein rechtlich verpflichtendes Regelwerk dar. Vielmehr ist es eine einvernehmliche Interessensbekundung aller Parteien für eine rücksichtsvolle Integration neuer Mobilitätsformen in das bestehende Verkehrssystem in Braunschweig.

Leuer

**Anlage/n:**

- Entwurf Qualitätsagreement Stadt Braunschweig
- Entwurf Qualitätsagreement Stadt Braunschweig - Anlage „Geschäftsgebiet und Parkverbotszonen“