

Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat
130**

22-19802
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Ausweisung von Abstellstandorten für E- Scooter

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.10.2022

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

01.11.2022

Status

Ö

Beschlussvorschlag:
Beschlussvorschlag:

Das Einrichten von festen Standorten für E-Scooter wird auf die Zone A2 ausgedehnt.

Sachverhalt:

Wir freuen uns, dass das Abstellen von E- Scootern in der Innenstadt - innerhalb der Okerumflut - mit festen Abstellflächen geregelt wird. Aber das Problem endet ja nicht an der Okerumflut und auch in Zone A2 (innerhalb des wilhelminischen Ringes inkl. Bürgerpark) brauchen wir dringend Abstell-Standorte. Denn, wild geparkt, stehen oder liegen diese auf den meist viel zu kleinen Gehwegen rum. Sie stellen damit echte Hürden für seh- und gehbehinderte Menschen, Rollstuhlfahrer*innen, Nutzer*innen von Rollatoren sowie Kinderwagen da. Die Einrichtung der Standorte in der Zone A2 sollte zeitnah nach Auswertung der Erfahrungen, die in der Innenstadt gemacht werden, erfolgen.

Anlagen:

E-Scooter-Qualitätsvereinbarung
E-Tretroller-Zonen

Qualitätsvereinbarung **-Vereinbarung über die Qualität des Angebots von Elektrokleinstfahrzeugen in** **Braunschweig-**

Zwischen

Anbietern von Elektrokleinstfahrzeuge-Verleihsystemen
(im Weiteren Anbieter genannt)

und

Stadt Braunschweig
(im Weiteren Stadt genannt)

- alle gemeinsam nachfolgend „Parteien“ -

Präambel

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) ist am 15. Juni 2019 in Kraft getreten. Dies ermöglicht die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen (im Folgenden auch Fahrzeuge genannt) wie E-Tretrollern, welche den technischen Anforderungen der eKFV entsprechen. Gleichzeitig können Anbieter von Verleihsystemen nach Erhalt einer Versicherungsplakette am Markt tätig werden.

Für die Stadt besteht die Herausforderung, die Nutzung der öffentlichen Flächen zu ordnen und sicherzustellen, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer jederzeit gewährleistet wird. Daneben gilt es, den Übergang zu anderen Verkehrsmitteln effizient zu gestalten. Ebenso ist sicherzustellen, dass öffentliche Flächen nicht durch abgestellte oder zurückgelassene Fahrzeuge blockiert werden.

Mit dieser Qualitätsvereinbarung setzen sich die Parteien für eine rücksichtsvolle Integration der Fahrzeuge in den kommunalen Verkehr ein.

Dennoch kann diese Vereinbarung nicht dahingehend verstanden werden, eine etwa erforderliche Sondernutzungserlaubnis zu ersetzen oder die tatsächliche Grundlage dafür zu bieten, dass für die Tätigkeit des Anbieters eine solche Sondernutzungserlaubnis erforderlich wäre.

Das Aufstellen der Fahrzeuge im Stadtgebiet Braunschweig erfolgt grundsätzlich im gegenseitigen Einverständnis.

Die Stadt legt dabei großen Wert auf einen regelmäßigen, vertrauensvollen und transparenten Austausch mit den Anbietern.

Zur Qualitätswahrung und Akzeptanzsteigerung von Verleihsystemen in Braunschweig sind die folgenden Vorgaben zu berücksichtigen. Die nachfolgenden Regelungen können auf Basis der fortlaufenden Erfahrungen ggf. angepasst werden:

§ 1 Bedarfsermittlung

Um eine unnötige Flächeninanspruchnahme, unrentable Überkapazitäten und eine zu starke Beeinträchtigung des Stadtbilds zu vermeiden, ist eine ortsspezifische Bedarfsermittlung notwendig.

Hierfür ist es erforderlich, dass der Anbieter vor dem Markteintritt in Abstimmung mit der Stadt ermittelt, wie hoch der etwaige Bedarf an Elektrokleinstfahrzeugen ist und welche Anzahl an Fahrzeugen in welchem Stadtgebiet benötigt werden. Die Auslastung der Fahrzeuge ist stets zu prüfen. Ist die Kennzahl von 2-3 Fahrten/Tag pro Fahrzeug dauerhaft (bezogen auf ein Jahr) unterschritten, so ist die Anzahl der Fahrzeuge im Laufe der Geschäftstätigkeit durch den Anbieter anzupassen.

§ 2 Geschäftsgebiet

Elektrokleinstfahrzeuge haben als Teil der Mikro- und Nahmobilität das Potential, als schnelles Fortbewegungsmittel bei kurzen Distanzen für Alltagswege und in Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr als Zubringer („erste/letzte Meile“) das Niveau und die Vielfalt der Mobilität dauerhaft zu verbessern.

Im Rahmen der geltenden Vorschriften (insbesondere der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie der eKFV) können die angebotenen Elektrokleinstfahrzeuge grundsätzlich im gesamten öffentlichen Verkehrsraum genutzt werden.

Als Basis für eine erfolgreiche und insbesondere nachhaltige Erweiterung des Mobilitätsangebots verpflichten sich die Anbieter, das Geschäftsgebiet und ein bedarfs- und nachfrageorientiertes Angebot gemeinsam mit der Stadt zu erarbeiten.

Sofern die Nutzung bzw. das Abstellen in einzelnen Bereichen aufgrund der rechtlichen Vorgaben unzulässig ist (z. B. Fußgängerzone) oder aufgrund von verschiedenen Erwägungen und bestehenden Nutzungsregelungen unerwünscht ist, verpflichtet sich der Anbieter, ein Befahren oder Abstellen in diesen Bereichen durch geeignete organisatorische und zulässige technische Möglichkeiten (z. B. Geofencing, Anreize für Kunden, fortlaufende Sichtkontrollen) auszuschließen.

Die Stadt erstellt eine Übersichtskarte mit Abstell- und Fahrverbotszonen, die anhand der Erfahrungen fortlaufend weiterentwickelt wird und Bestandteil der Selbstverpflichtungserklärung ist.

Die entsprechenden Geo-Koordinaten werden von der Stadt auf den unter § 10 beschriebenen Wegen bereitgestellt.

Grundsätzlich gilt:

- Zone A 1: Ausbringung nur nach vorheriger Abstimmung (maximal 100 Fahrzeuge)
- Zone A 2: Ausbringung nur nach vorheriger Abstimmung

Zonen A 1 und A 2 werden als Mindest-Bediengebiet ab Start des Angebotes vorausgesetzt. Nach Rücksprache mit der Stadt kann das Geschäftsgebiet im Laufe der Geschäftstätigkeit um das restliche Stadtgebiet (Zone B) erweitert werden, hierzu bedarf es einer Änderung der Anlage „Geschäftsgebiete und Parkverbotszonen“.

§ 3 Abstellstandorte

Grundsätzlich gilt: Das Aufstellen erfolgt nach den Regeln der StVO.

Bei Ausbringung oder Umverteilung ist darauf zu achten, maximal fünf Fahrzeuge an einem Standort (Umkreis 100 m) aufzustellen. Darüber hinaus stellt der Anbieter sicher, dass die geparkten Fahrzeuge insbesondere auf Gehwegen und auf öffentlichen Plätzen keine Behinderung und keine Gefährdung darstellen. Grundsätzlich sind Parkverbotszonen auf Grünflächen, in der Nähe von Gewässern, in der Fußgängerzone und zum Teil unmittelbar vor denkmalgeschützten Gebäuden und städtebaulich sensiblen Bereichen. Die konkreten Parkverbotszonen werden von der Stadt in der jeweils aktuellen Fassung auf den unter § 10 beschriebenen Wegen kommuniziert und sind einzuhalten. Anpassungen durch die Stadt sind jederzeit möglich.

Beim Abstellen ist zu gewährleisten, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht behindert werden und insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen keine Einschränkungen erfahren. Der fließende Verkehr (insbesondere Fußgänger) muss zu jederzeit uneingeschränkt ermöglicht werden.

Besondere Aufmerksamkeit ist dabei auf die ungehinderte Erreichbarkeit von Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen sowie den Zugängen von Bus, Straßenbahnen und Fahrradabstellanlagen sowie Geschäften und Hauseingängen zu legen.

Der Anbieter stellt sicher, dass den Kundinnen und Kunden Abstellverbote in geeigneter Weise vermittelt werden und ergreift ausreichende organisatorische und technische Maßnahmen, die zur Beachtung beitragen.

Zur Ordnung der Elektrokleinstfahrzeuge können gekennzeichnete Bereiche oder Verleihstationen an Verkehrsknotenpunkten eingerichtet werden, die beispielsweise den Übergang zu Verkehrsmittel des Umweltverbundes erleichtern. Sind bauliche oder markierungstechnische Maßnahmen im öffentlichen Raum erforderlich, sind diese mit der Stadt abzustimmen und bedürfen einer Genehmigung.

Als Ergänzung zum ÖPNV werden ausgewählte, feste Stationen in den einzelnen Zonen für Elektrokleinstfahrzeuge begrüßt.

Bei Großveranstaltungen (z. B. Karnevalsumzug) hat der Anbieter nach Aufforderung der Stadt oder der Polizei zusätzliche Bereiche temporär freizuhalten und für die Rückgabe zu sperren. Der Anbieter stellt sicher, dass dies den Kundinnen und Kunden in geeigneter Weise vermittelt wird.

Beschwerden über abgestellte Fahrzeuge sind binnen 24 Stunden zu prüfen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen.

§ 4 ÖPNV-Integration

Bereits in der Planungsphase ist sicherzustellen, dass Elektrokleinstfahrzeuge möglichst gleichmäßig im Bediengebiet der Stadt verteilt werden und nicht ausschließlich an touristisch interessanten Punkten.

Um die Fahrzeuge in die Mobilitätskette zu integrieren, sind die Haltepunkte der Elektrokleinstfahrzeuge so zu wählen, dass Haltestellen des ÖPNV berücksichtigt werden. In einem gemeinsamen Gespräch mit der Stadt und der Braunschweiger Verkehrs GmbH werden die Geschäftsgebiete optimiert. Die Wirtschaftlichkeit von Geschäftsgebieten für den Anbieter wird hierbei berücksichtigt.

Das Mitnehmen von Elektrokleinstfahrzeugen in Fahrzeugen des ÖPNV ist in den AGB des Verkehrsverbund Region Braunschweig geregelt.

§ 5 Umverteilung, Wartung, Entsorgung

Fahrzeuge, die so abgestellt sind, dass dies nicht den gesetzlichen sowie den Vorgaben dieser Selbstverpflichtungserklärung entspricht, werden vom Anbieter innerhalb von 24 Stunden umverteilt.

Fahrzeuge, die sich nicht in einem verkehrssicheren Zustand befinden, werden seitens des Anbieters unverzüglich wieder in einen verkehrssicheren Zustand versetzt oder aus dem öffentlichen Raum entfernt.

Sofern ein Fahrzeug an einem Ort nicht genutzt wird bzw. nicht betriebsbereit ist, wird das Fahrzeug in der Regel am 4. Tag der Nichtnutzung versetzt oder aus dem öffentlichen Raum entfernt.

Der Anbieter stellt sicher, dass die Fahrzeuge regelmäßig bzgl. der Verkehrssicherheit und Betriebsbereitschaft sowie der Einhaltung der Vorgaben der eKFV kontrolliert werden. Hierfür setzt der Anbieter feste Mitarbeiter oder professionelle B2B-Dienstleister mit einer zentralisierten Lagerhaltung ein.

Auf nachhaltige und faire Arbeitsbedingungen wird geachtet.

Servicefahrten sowie die Disposition der Elektrokleinstfahrzeuge sind mit umweltfreundlichen Fahrzeugen/Transportern (z. B. E-Fahrzeuge oder Lastenfahrräder) und einer optimierten Routenplanung durchzuführen, um den Gedanken der Verkehrswende zu unterstützen.

In Bezug auf defekte Fahrzeuge sollten die Anbieter eine Handhabung vorweisen, wie die unmittelbare Einsammlung, Reparatur oder ggf. Entsorgung solcher Fahrzeuge erfolgt. Die Kosten für das Einsammeln, Reparieren und Entsorgen defekter Fahrzeuge sind durch den Anbieter zu übernehmen. Ebenso verpflichtet sich der Anbieter, im Falle eines Rückzugs die Rücknahme sämtlicher Fahrzeuge zu übernehmen bzw. die Kosten hierfür zu tragen.

§ 6 Betrieb und Sicherheit

Seitens des Anbieters werden nur den Vorschriften der eKFV entsprechende Fahrzeuge mit einer vorhandenen Betriebserlaubnis und einer Versicherungsplakette angeboten und bereitgestellt. Dies wird vom Anbieter jederzeit gewährleistet. Dasselbe gilt für die Verkehrssicherheit und Betriebsbereitschaft der Fahrzeuge.

§ 7 Bürgerkommunikation, Verkehrssicherheit und Unfallprävention

Der Anbieter stellt sicher, dass eine Hotline während der Betriebszeiten der Verleihsysteme eingerichtet ist, über welche auch Dritte über z. B. falsch abgestellte und defekte Fahrzeuge informieren können. Die Nummer der Hotline ist so zu platzieren, dass Dritte diese ohne großen Aufwand finden.

Der Anbieter stellt während der Geschäftszeiten einen deutschsprachigen Kundenservice sicher.

Der Anbieter informiert Nutzerinnen und Nutzer der Verleihsysteme regelmäßig über die jeweils aktuellen, maßgeblichen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen (insbesondere der StVO), die Nutzungsregeln der Anbieter und getroffene Vereinbarungen mit der Stadt.

Nach eKFV sind zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeuges Personen berechtigt, die mindestens das 14. Lebensjahr vollendet haben, wobei die tatsächliche Altersbegrenzung zur Anmeldung durch den Anbieter bestimmt wird. Für ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr wird eine Erhöhung der Altersgrenze zur Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen, z. B. auf das 18. Lebensjahr, durch die Stadt begrüßt.

Die sichere Nutzung der Elektrokleinstfahrzeuge sowie die hierfür relevante Verkehrserziehung ist in die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort zu integrieren. Dies kann im Zusammenwirken von Polizei, Schulen und den örtlichen Netzwerken für Verkehrssicherheit sowie der Unfallkommission geschehen. Die Anbieter erklären sich bereit, hier mitzuwirken bzw. diese eigenständig anzustoßen.

Die Stadt stimmt sich mit den Anbietern hinsichtlich der Kommunikation der Regeln ab. Gemeinsame Kommunikations- und Aufklärungsmaßnahmen werden insbesondere in der Startphase begrüßt.

§ 8 Kontakt

Die Parteien benennen eine feste Ansprechperson. Eine Erreichbarkeit über Telefon und E-Mail ist sicherzustellen.

Der Anbieter ist aufgefordert, Meldungen von Bürgerinnen und Bürger, welche z. B. über den städtischen Mängelmelder (<https://www.mitreden.braunschweig.de>) eingehen, zu beantworten.

Der Anbieter verpflichtet sich an künftigen Terminen zum Erfahrungsaustausch und der Weiterentwicklung der vorstehenden Regelungen teilzunehmen.

§ 9 Datenschutz

Die Parteien verpflichten sich zu höchsten Standards und der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben in Datenschutz und Datensicherheit. Der Anbieter hat einen Nachweis zu führen, der die Einhaltung der DSGVO sicherstellt.

§ 10 Datenbereitstellung und -auswertung

Daten über alle Fahrzeuge werden der Stadt und ihren Partnern (Partner der Stadt sind Einrichtungen der Wissenschaft, Forschung, Entwicklung und Lehre sowie durch die Stadt beauftragte Dienstleister) gemäß der General Bike Feed Specification (GBFS) und der Mobility Data Specification (MDS), gegebenenfalls ergänzt durch weitere Formate, bereitgestellt.

Die Stadt beabsichtigt in Zukunft eine Schnittstelle, kompatibel zur Mobility Data Specification (MDS), bereitzustellen, über die der Anbieter die in der Spezifikation beschriebenen Daten abliefern und Daten, wie z. B. das Geschäftsgebiet, Parkverbotszonen und ggf. Parkgebotszonen von der Stadt entgegennehmen wird.

Bis zur Bereitstellung der MDS-Schnittstelle werden das Geschäftsgebiet, Parkverbotszonen und ggf. Parkgebotszonen von der Stadt als Geodaten unter einer entsprechenden URL bereitgestellt, welche dem Anbieter rechtzeitig vor Aufnahme seines Betriebs mitgeteilt wird. Eine grafische Darstellung der verschiedenen Zonen befindet sich im Anhang, gültig sind jedoch jederzeit nur die Zonen, die unter der vorgenannten URL oder später über die MDS-Schnittstelle ausgeliefert werden. Die Stadt kann jederzeit Anpassungen der Geodaten vornehmen, um z. B. die unter § 3 genannten Zonen-Anpassungen bei Großveranstaltungen schnell umsetzen zu können.

Die GBFS-Daten (Standorte, Verfügbarkeit der Fahrzeuge) werden der Allgemeinheit ohne jedwede Einschränkungen und mindestens gemäß den Bedingungen der Open Definition zur Verfügung gestellt. Die MDS-Daten werden der Stadt und allen ihren von ihr benannten Partnern zur Verfügung gestellt. Die Stadt und der Anbieter sind sich einig, dass weder die GBFS- noch die MDS-Daten einem wie auch immer gearteten urheberrechtlichen Schutz unterliegen und dass es sich hierbei nicht um Geschäftsgeheimnisse handelt. Die Datenfeeds müssen von beliebigen, mit den jeweiligen Standards kompatiblen Softwaresystemen verarbeitbar sein.

§ 11 Evaluation

Die Stadt behält sich das Recht vor, die unter § 10 genannten sowie weitere zur Verfügung gestellten Daten auch zur Evaluation des Angebots, der Tätigkeit des Anbieters und der tatsächlichen Nutzung sowie zur strategischen (Weiter-)Entwicklung von Sharing-Angeboten in Braunschweig zu verwenden. Dies beinhaltet auch die Weitergabe der Daten an Partner der Stadt zu den genannten Zwecken.

Über die Anforderungen von GBFS und MDS hinaus sind für die Stadt zur Evaluation folgende Informationen wichtig:

- Ausleihquote pro Fahrzeug in Gesamt-Leihdauer pro Tag, durchschnittliche Dauer der Leihvorgänge pro Tag, einsatz- bzw. ausleihbereite Zeit pro Tag, Anzahl Ausleihvorgänge pro Tag, Gesamt-zurückgelegte Strecke pro Tag und durchschnittlich zurückgelegte Strecke pro Leihvorgang und Tag
- Anzahl Störungsmeldungen aufgeschlüsselt nach Art (z. B. Beschwerden wegen falsch abgestellter Fahrzeuge, Beschädigungen, Kollisionen, Unfälle, etc.)
- Anzahl Störungsmeldungen aufgeschlüsselt nach Kontaktart (z. B. Telefon, E-Mail, In-App, Webformular, etc.)
- Klärungszeit nach Anfragen, einschließlich Datum und Uhrzeit der Anfrage/Beschwerde und Datum und Uhrzeit der Problembehebung
- Datum und Uhrzeit sowie Geolokationen von Fahrzeugumsetzungen

- Anzahl aktiver Nutzerinnen und Nutzer pro Tag im Geltungsbereich der Stadt, aufgeschlüsselt nach Nutzungshäufigkeit (neue Nutzerinnen und Nutzer, 1-3 Fahrten, 4-8 Fahrten, 9-15 Fahrten, 16-30 Fahrten, 31-60 Fahrten, mehr als 60 Fahrten)
- Anonymisierte Anzahl von Nutzerinnen und Nutzern aufgeschlüsselt nach Geschlecht (m/w/d) und Altersgruppen (5-17, 18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64, 65 und älter)
- Auswertung der Lagesensoren hinsichtlich der Zeit, die jedes Fahrzeug aufrecht stand bzw. lag in Gesamt-Standzeit pro Tag, Gesamt-Liegezeit pro Tag (beides im unvermieteten Zustand) und Dauer vom Beginn des Liegens bis zum Wiederaufrichten (durchschnittlich und pro Vorgang)
- Heatmap der Orte, an denen in der App nach einem Fahrzeug gesucht wurde aufgeschlüsselt nach Fahrzeugsuchen, die anschließend zu einer Fahrt geführt haben und Fahrzeugsuchen, die anschließend nicht zu einer Fahrt geführt haben

Der Anbieter stellt der Stadt eine Auswertung mit den oben genannten Informationen, sofern diese erhoben werden, mindestens einmal jährlich – z. B. als Excel-Datei – zur Verfügung. Weiterhin erklärt sich der Anbieter bereit, auf Anfrage der Stadt kooperativ an Befragungen zum Nutzungsverhalten unter allen Kundinnen und Kunden, die im jeweiligen Jahr ein Fahrzeug des Anbieters in der Stadt angemietet und bewegt haben, mitzuwirken.

§ 12 Rechtsnatur

Diese Qualitätsvereinbarung fasst die derzeitige Vorstellung der Parteien über die weiteren Schritte zusammen. Die Parteien werden durch diese Vereinbarung nicht zum Abschluss von Verträgen verpflichtet. Die Bestimmungen dieser Vereinbarung sind für keine Partei verbindlich und begründen für keine Partei Rechte oder Pflichten.

Die Parteien handeln bei der Umsetzung dieser Vereinbarung auf eigenes Risiko und auf eigene Kosten.

Durch diese Vereinbarung ist für keine der Parteien die Zusammenarbeit mit anderen Partnern mit gleichen oder ähnlichen Zielen ausgeschlossen.

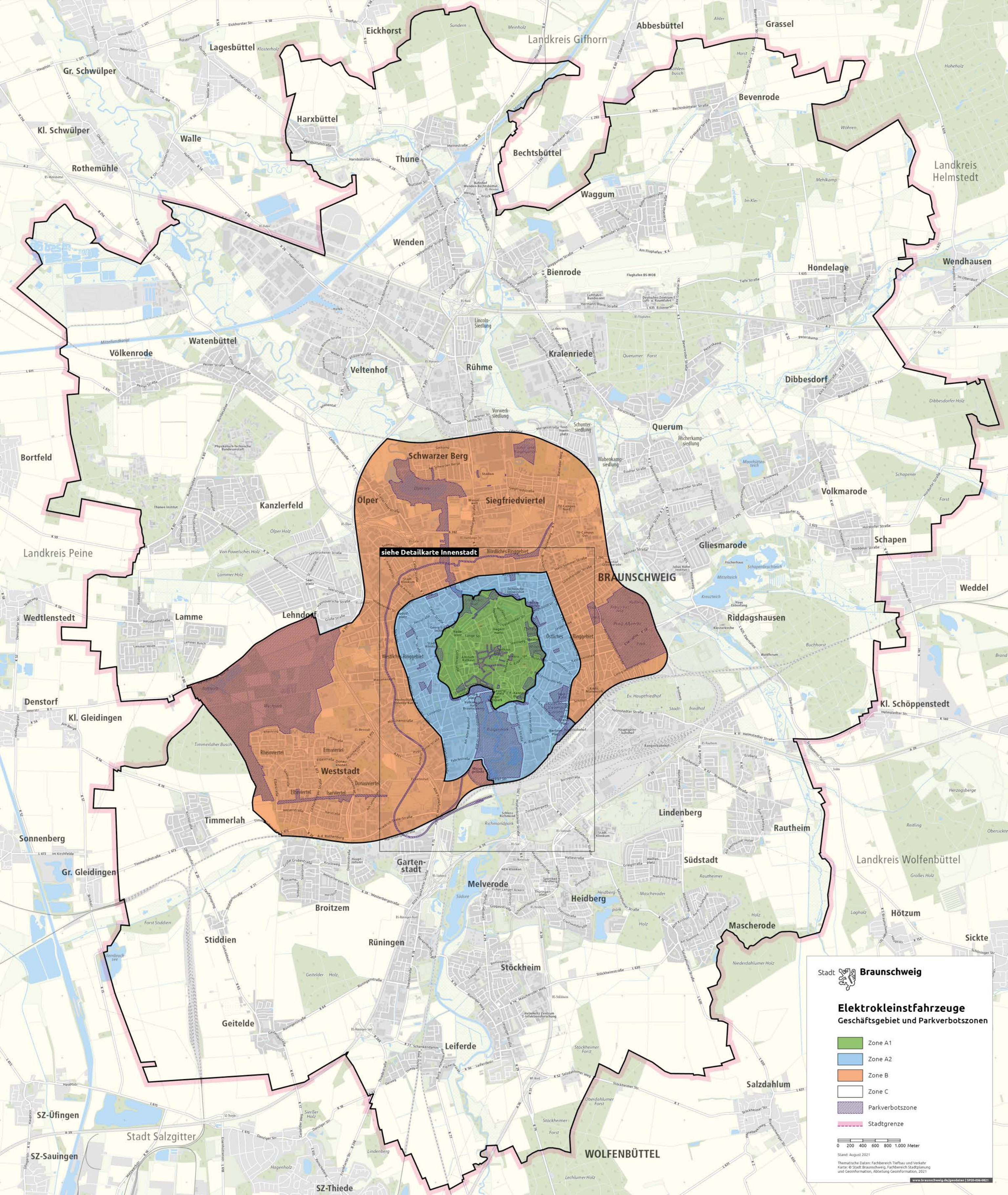
Braunschweig, den _____


X

Stadt Braunschweig

X

Anbieter



**Stadt Braunschweig**

Elektrokleinstfahrzeuge
Geschäftsbereich und Parkverbotszonen

Zone A1

Zone A2

Zone B

Zone C

Parkverbotszone

Stadtgrenze

02004006008001.000

Meter

Stand: August 2021

Thematische Daten: Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Karte: © Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation, Abteilung Geoinformation, 2021www.braunschweig.de/geodaten SPDS-036-0021