

Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	10.02.2022		
Geschäftszeichen	VG/VO-Ack *23		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 21.06.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 073/22
Betreff:	Sondernutzungskonzept Mikromobilität - Beschluss -		
Anlagen:	Aktuelle Selbstverpflichtungserklärung		digital (Anlage 1)

Antrag:

1. Der Vergabe von Sondernutzungsrechten sowie der Festlegung der Sondernutzungsgebühr für E-Tretroller, Pedelecs im Verleihangebot in Höhe von 30 € pro Jahr und pro Fahrzeug wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergänzung der Sondernutzungssatzung um Sharing-Angebote (E-Tretroller, Pedelecs, CarSharing und Verleihräder) zum nächstmöglichen Zeitpunkt vorzunehmen.
3. Alle bisherigen Anträge zu diesem Thema als erledigt zu betrachten.

Jung

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BD, BM 1, BM 3, C 3, LI, OB, RPA, ZSD/HF	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: Projekt / Investitionsauftrag:		PRC: 5470-750 750761	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	15.000 €
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	0 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	- 15.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2022</u>		<u>2022 ff.</u>	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2023 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlusslage

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 16.07.2019, GD 279/19, Umgang mit Elektro-Tretroller - Bericht
- Gemeinderat am 23.06.2021, GD 172/21, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität

2. Anträge

- SPD-Antrag Nr. 6/2022 vom 26.01.2022 "Geofencing"

3. Erfahrungen

Im Jahr 2020 haben die ersten drei Verleihanbieter (ZEUS, TIER, BIRD) den Betrieb von E-Tretrollern im Freefloating-System (ohne feste Stationen) in Ulm/Neu-Ulm aufgenommen. Die Ulmer Bürger*innen mussten sich zunächst daran gewöhnen, dass neuerdings E-Tretroller im öffentlichen Raum zum Verleih angeboten werden. Zu Beginn gingen einige Beschwerden bei der Verwaltung über behindernd abgestellte E-Tretroller oder gefährliches Fahrverhalten durch Nutzer*innen ein. Doch bereits nach einem halben Jahr erreichte die Verwaltung kaum mehr eine Reklamation bzgl. der neuen Angebote. Dies hing zum einen damit zusammen, dass die von der Verwaltung festgelegten Regeln von den Anbietern immer besser umgesetzt wurden und zum anderen daran, dass sich die Bürger*innen an das neue Mobilitätsangebot gewöhnt haben. Dies zeigt sich auch in den Nutzungszahlen: So haben in den Monaten Februar bis April 2022 zwischen 3.000 und 4.500 Nutzer*innen die E-Tretroller als Fortbewegung gewählt und dabei zwischen 12.000 und 15.000 Fahrten monatlich zurückgelegt. Die durchschnittliche Fahrstrecke betrug dabei zwischen einem und zwei Kilometer. Eine durchschnittliche Fahrt dauerte zwischen sieben und acht Minuten. Die größte Nachfrage nach E-Tretrollern entstand im Kernstadtbereich und rund um den Hauptbahnhof. Bis auf diese Hotspots werden die E-Tretroller im gesamten Stadtgebiet in etwa gleichermaßen genutzt.

Trotz der insgesamt verhältnismäßig guten Nutzung hat sich der Anbieter ZEUS aus der Doppelstadt zurückgezogen. Die Firma möchte sich künftig, nach eigenen Angaben auf kleinere Städte konzentrieren. BIRD hat das Gebiet Ulm/Neu-Ulm im Februar 2022 verlassen. Als Grund gab die Firma eine geringe Nutzungsintensität sowie den hohen Konkurrenzdruck an.

Seit Anfang Mai 2022 bietet die Fa. TIER in der Doppelstadt nun auch 120 Pedelects im Freefloating-Verleih an. Das neue Mobilitätsangebot soll die E-Tretroller ergänzen und ist insbesondere für längere Strecken gedacht.

4. Rechtlicher Hintergrund

Der Gemeinderat hat am 23.06.2021 im Gemeinderat das kommunale Handlungsprogramm Mobilität beschlossen. Ein Baustein dieses Handlungsprogramms sind Sharing-Angebote. Sharing-Dienstleistungen von Mikromobilitätsangeboten oder Fahrradverleihsystemen sind aus dem Mobilitätsportfolio der deutschen Städte nicht mehr wegzudenken und erfahren zunehmend eine stärkere Nachfrage.

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) regelt die Verwendung von Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. E-Tretroller) auf öffentlichen Straßen in Deutschland. Jedoch stellt die eKFV kein Instrument dar, um die neuen Sharing-Dienstleistungen zu steuern. Seitens des Gesetzgebers wurde den Kommunen bislang kein Instrument an die Hand gegeben, um den Markt für solche Sharing-Dienstleistungen zu gestalten wie dies zum Beispiel beim CarSharing der Fall ist. Hier regelt das CarSharing-Gesetz (gilt an Bundesstraßen) oder das Straßengesetz in Baden-Württemberg (gilt an Landesstraßen oder Kommunalen Straßen) die Vergabemöglichkeiten via Sondernutzungserlaubnis.

Aufgrund eines Urteils des Oberverwaltungsgerichts in Hamburg aus dem Jahre 2009 (Urteil von 31.03.2009 - 4 K 2027/08) wurde das Anbieten von Verleihrädern im öffentlichen Raum bisher unter den Gemeingebrauch gefasst. D.h., die Verleihräder können im öffentlichen Raum überall abgestellt werden. Dieses Urteil erschwerte es den Kommunen, die neuen Mobilitätsangebote rechtssicher im Interesse der Kommunen zu steuern. Viele Anbieter haben jedoch erkannt, dass eine Kooperation mit den Kommunen grundsätzlich zu einer positiven Wahrnehmung und

Akzeptanz führt als ohne Ankündigung und nach eigenen Spielregeln große Mengen von Verleihfahrzeugen gegen ein Entgelt im öffentlichen Raum anzubieten. Daher haben sich viele Anbieter auf sogenannte Selbstverpflichtungserklärungen eingelassen, in denen in Zusammenarbeit mit den Kommunen sozusagen die "Spielregeln" festgelegt werden. Beispielsweise wird dort das sogenannte "Geofencing" oder das Geschäftsgebiet der Anbieter bestimmt. Bei Geofencing können die Sharing-Anbieter bestimmte Bereiche festlegen in denen das Ausloggen aus dem Zahlungssystem nicht möglich ist, sodass die Nutzer*innen gezwungen sind, das Fahrzeug dort abzugeben, wo sie aus dem Zahlssystem der Anbieter wieder auswählen können.

In Ulm und Neu-Ulm wird bereits mit Auftakt des ersten Anbieters im Juli 2020 mit diesem Instrument *Selbstverpflichtungserklärung* gearbeitet. Grundsätzlich wurden mit der Vereinbarung gute Erfahrungen gemacht. Dennoch ist die Stadt Ulm auf dieser Basis nicht in der Lage den Markt entsprechend der Anforderungen der Verwaltung (s. Punkt 6) sowie mit einer ausreichenden Rechtssicherheit zu steuern, denn im vergangenen Jahr haben weitere Anbieter mit Nachdruck ihr Interesse bekundet, zusätzliche E-Tretroller in Ulm und Neu-Ulm anbieten zu wollen. Eine rechtliche Handhabe, das Ausbringen von E-Tretrollern oder Verleihrädern zu regulieren, ist aus der bisherigen Selbstverpflichtungs-erklärung nicht abzuleiten. Dem Gleichbehandlungsgrundsatz folgend können beide Städte weiteren Anbietern das Bereitstellen der E-Tretroller oder auch Verleihräder nicht untersagen.

Das Oberverwaltungsgericht in NRW urteilte in 2020 anders als das Oberverwaltungsgericht in Hamburg im Jahre 2009 (Aktenzeichen: [11 B 1459/20](#) (I. Instanz: VG Düsseldorf 16 L 1774/20)). In diesem Verfahren hat die Stadt Düsseldorf gegen einen Anbieter von Verleihrädern geklagt, da das stationsunabhängige Aufstellen der Fahrräder im öffentlichen Straßenraum zur Vermietung einer Sondernutzungserlaubnis unterliege, wofür der Anbieter nicht die erforderliche Erlaubnis hatte. Die Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch das Abstellen der Fahrräder sei in der Auffassung der Stadt Düsseldorf kein Gemeingebrauch. Denn die Straße werde hier nicht vorwiegend zum Verkehr genutzt; insbesondere seien die Mieträder nicht nur zum Parken abgestellt. Nach dem Geschäftsmodell des Anbieters stünden die Verleihräder zwar auch zwecks späterer Wiederinbetriebnahme im Straßenraum. Im Vordergrund stehe aber der gewerbliche Zweck, mit Hilfe des abgestellten Fahrrads den Abschluss eines Mietvertrags zu bewirken. Die Nutzung der Straße unterscheide sich insofern nicht von sonstigem Straßenhandel, der regelmäßig als Sondernutzung zu qualifizieren sei.

Diesem Urteil nach gibt es nun eine gänzlich neue Rechtsauffassung, die zwar nur für Verleihräder gilt, im Grundsatz auch für E-Tretroller o.ä. Sharing-Angebote im Freefloating-System im öffentlichen Raum angewandt werden kann. Düsseldorf, Bremen, Ludwigsburg oder Lindau sind beispielsweise Städte die bisher eine Sondernutzungserlaubnis i.V.m. einer Sondernutzungsgebühr erteilen.

5. Zielsetzung, Vorgehen und Umsetzung

Aus den vorgenannten Gründen setzt sich die Verwaltung das Ziel, das Verleihen von Angeboten der Mikromobilität (Verleihräder, E-Tretroller, Pedelecs etc.) im Freefloating-Modell aktiver mit Hilfe einer Sondernutzung zu gestalten. Dazu ist ein transparentes Verwaltungshandeln sowie die Aufnahme der Sharing-Angebote in die Sondernutzungssatzung der Stadt Ulm notwendig. In diesem Zuge können auch Verleihräder und CarSharing-Angebot in die Sondernutzungssatzung mitaufgenommen werden. Mit der Vergabe der Sondernutzungsrechte von E-Tretroller und Pedelecs wird zum nächstmöglichen Zeitpunkt begonnen.

6. Anforderungen an die Anbieter

An den Anforderungen aus der bisherigen, aktualisierten Selbstverpflichtungserklärung (Anlage 1) soll grundsätzlich festgehalten werden. Aufgrund der deutlich abgenommenen Beschwerdelage soll das Geofencing (Ausschlussgebiete für das Abstellen der Fahrzeuge) vorläufig nicht ausgeweitet werden. Im weiteren Verfahren sollen aber neben den Mobilitätsstationen im öffentlichen Bereich definierte Bereiche festgelegt und für das vorrangige Abstellen der Fahrzeuge vorgesehen werden.

Sofern bestimmte Anforderungen nicht über die Sondernutzungserlaubnis gestellt werden können, wird mit den Anbietern eine zusätzliche Selbstverpflichtungserklärung geschlossen.

7. Finanzierung

Die aktuell vorherrschenden Sharing-Dienstleistungen (E-Tretroller, Pedelecs) werden eigenwirtschaftlich, d.h. ohne städtische Zuschüsse, erbracht.

Für die Einrichtung von Stellplätzen für Sharing-Angebote werden Kosten für Bodenmarkierung oder Beschilderungen anfallen. Der Bedarf mit Umfang solcher Stellplätze muss allerdings erst noch ermittelt werden. Bei den Mobilitätsstationen werden die Sharing-Angebote als fester Bestandteil eingeplant. Um die Einrichtung künftiger Mobilitätsstationen oder Stellplätze für Sharing-Dienstleistungen zu finanzieren, ist die Verwaltung der Auffassung, dass das Erheben einer Sondernutzungsgebühr gerechtfertigt ist.

Bei der Bestimmung der Höhe der Sondernutzungsgebühr orientiert sich die Verwaltung an anderen Städten. Beispielsweise hat die Stadt Düsseldorf in 2021 die Sondernutzungsgebühr von 20 € auf 50 € pro Fahrzeug und Jahr angehoben. In Bremen werden aktuell 0,5 € pro Woche und E-Tretroller verlangt.

Die Verwaltung schlägt eine Sondernutzungsgebühr in Höhe von 30 € pro Fahrzeug p.a. (E-Tretroller und Pedelec) vor. Bei Betrachtung der aktuellen Fahrzeugbestände (380 E-Tretroller + 120 Pedelecs der Fa. TIER) entspricht dies einer Sondernutzungsgebühr in Höhe von 15.000 € p.a.

Die Erhebung und Höhe dieser Sondernutzungsgebühr wird dem Gemeinderat mit einer gesonderten Gemeindedrucksache als Satzung zur Änderung der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Einnahmen aus der Sondernutzungsgebühr sollen für die Einrichtung weiterer Stellplätze für Sharing-Dienstleistungen oder Mobilitätsstationen verwendet werden.

8. Ausblick

Die Verwaltung möchte die Sharing-Dienstleistungen künftig noch besser in das städtische Mobilitätsportfolio einbinden. Dazu ist es notwendig die Sharing-Angebote in die Mobilitätsplattformen des DING und der SWU zu integrieren. Letztere sind bereits in Gesprächen mit der Firma TIER, um die Sharing-Angebote in der SWU-App auffindbar und ggf. auch buchbar zu machen.

Des Weiteren bilden die Mobilitätsstationen optimale Verknüpfungspunkte für die neuen Mobilitätsangebote. Die nächste Mobilitätsstation wird im neuen Wohnquartier am Weinberg errichtet. Weitere sollen in nächster Zeit im neuen Wohnquartier am Egginger Weg, Bahnhofsplatz Süd, Safranberg, Dichterviertel und in der Wengengasse folgen. Zudem sollen die Sharing-Angebote auch bei den E-Quartiershubs integriert werden.

Künftig möchte die Verwaltung auch eine tarifliche Verknüpfung zum ÖPNV prüfen.