

Alle Anbietenden haben ihr Interesse an der Einrichtung eines stationslosen Angebots auf Gladbecker Stadtgebiet ausgesprochen. Mieten dürfen bei allen erst Personen ab 18 Jahren. Die Anbietenden streben jeweils Kooperationsvereinbarungen mit der Stadt Gladbeck an.

Dieses für Gladbeck neue Verkehrsmittel würde Auswirkungen haben; sowohl für den Bereich Mobilitätsverhalten aber auch für die Nutzung(-skonkurrenz) im öffentlichen (Verkehrs)raum.

Mit der Einführung einer neuen Form der Mobilität besteht die Möglichkeit, diese zu lenken und eine zeitgemäße und standortangepasste Aufstellung und Regelung zu erreichen.

Abwägungsgrundlage

In den vergangenen Jahren ist das Verkehrsaufkommen in Deutschland stetig gestiegen. Insgesamt 3.214 Mrd. km wurden im Jahr 2017 zurückgelegt. Die durchschnittliche Fahrdistanz beträgt 12 km. Das häufigste Verkehrsmittel ist der Pkw. In Gladbeck waren zum 31.12.2019 mehr als 40.000 Pkw angemeldet, was einer Zunahme innerhalb von zehn Jahren um etwa 5.000 Pkw entspricht. Mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens, sowie der Neuzulassungen von privaten Pkw geht eine Verknappung von öffentlichen Flächen, Verschlechterung der Luftqualität, sowie Zunahme von Stauzeiten einher. Der Pkw als zentrales Vehikel der individuellen Mobilität stellt für die Lebensqualität unserer Städte ein zunehmendes Problem dar.

Zurzeit ist bereits bei einer Distanz von 1,5 km das Auto das meistverwendete Verkehrsmittel. Gerade auf dieser Distanz überwiegen die Vorteile anderer Mobilitätsformen deutlich. Auf einer Strecke von bis zu 5 km ist das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel. Bei einer Distanz von bis zu 8,5 km liegen E-Scooter und Pedelecs vorne. Das entspricht etwa der Distanz vom nördlichsten Siedlungsbereich zum südlichsten Siedlungsbereich in Gladbeck (per Luftlinie). Die übliche Fahrdistanz von E-Scootern liegt zwischen 1,5 und 2 km. Diese Distanz liegt zwischen der durchschnittlichen Distanz, die zu Fuß (0,9 km) oder mit dem Fahrrad (3,4 km) zurückgelegt wird. E-Scooter im Sinne der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung sind damit ein neuer Bestandteil eines multimodalen Mobilitätsangebots, der sich auf dem Markt zusehends durchsetzt.

Das Fahrrad sowie zu Fuß gehen stellen mit Abstand die umweltfreundlichsten Formen von Mobilität dar. Bei einem Fahrrad oder Pedelec liegen die CO₂-Werte zwischen 20-25 gr pro Kilometer. Fahrräder schneiden hierbei etwas besser ab als Pedelecs. Grund hierfür ist die schlechte Klimabilanz von Rohstoffen, die im Akku verwendet werden. Dennoch schneidet das Pedelec deutlich besser ab als der E-Scooter. Der CO₂-Verbrauch pro gefahrenen Kilometer liegt hier aktuell noch bei 88-126 gr. Hauptursache ist die kurze Lebenszeit der E-Scooter von ca. 2 Jahren. Nach Angaben der Anbietenden von entsprechenden Verleihsystemen wird allerdings daran gearbeitet, die Mobilitätsform emissionsfrei zu gestalten. Bis zu diesem Zeitpunkt gleichen die meisten Anbietenden die Emissionen durch CO₂-Zertifikate aus.

Dennoch kann der E-Scooter als Teil einer Mobilitätsstrategie zu mehr nachhaltiger Mobilität beitragen. Mit der Schaffung eines Angebots für kurze Wegestrecken kann Bürgerinnen und Bürgern der Umstieg auf eine ressourcenschonendere Mobilitätsform erleichtert werden. Die Zahl der Umstiege vom Pkw auf den E-Scooter hängt dabei u.a. von der Siedlungsstruktur, aber auch den Angeboten des ÖPNV ab. So sind nach einer Nutzerumfrage in Paris (Frankreich) nur 8% der Nutzerinnen und Nutzer vom PKW umgestiegen, laut einer Untersuchung in Wellington (Neuseeland) ersetzen hingegen 21% der E-Scooter-Fahrten die Fahrt per Pkw.

Nicht alle Umstiege auf den E-Scooter erfolgen vom Pkw, sondern auch von den umweltfreundlichen Fortbewegungsarten Rad-/ Fußverkehr. Anzunehmen ist, dass Maßnahmen, die den Umstieg vom Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsarten erleichtern, auch dazu beitragen können, dass Menschen verstärkt vom Pkw auf den E-Scooter wechseln. Zu diesen Maßnahmen zählen seitens der Kommunen Parkraummanagement inklusive Abstellbereiche für E-Scooter, eine gerechtere Flächenverteilung zugunsten der nachhaltigen Mobilität wie beispielsweise die Umwidmung von Pkw-Stellflächen zu Stellplätzen für Fahrräder und E-Scooter, sowie eine insgesamt rad-, fuß- und roller-verkehrsfriendliche Infrastruktur. Hier können Synergieeffekte alle nachhaltigen Mobilitätsformen begünstigen.

Vergleich mit Fahrradleihsystemen

Vorteile, die durch ein E-Scooter-Verleihsystem erreicht werden können, sind teilweise deckungsgleich mit der Schaffung eines Leih-Fahrrad-Systems. Das häufigste Fahrradleihsystem im Ruhrgebiet ist das „Metropolrad“ vom Anbietenden Nextbike GmbH.

„Metropolrad“ operiert mit festen Abstellstationen, worin ein entscheidender Nachteil zu den Free-Floating-Systemen liegt. Aufgrund der hohen Umwegeempfindlichkeit beim zu Fuß Gehen wird das Angebot schnell unattraktiv, da ein flächendeckendes Angebot gerade in Wohngebieten nur schwer aufzubauen ist. Hieraus resultieren auch wirtschaftliche Probleme, die dazu führen, dass das Angebot häufig nicht ohne (indirekte) öffentliche Subventionen auskommt (im Gegensatz zu E-Scooter-Verleihsystemen). Im Gegensatz zu E-Scootern ist das System „Metropolrad“ für Kommunen daher kostenpflichtig: die Einrichtung eines Abstellorts mit 8 Fahrrädern kostet einmalig ca. 6.000 € / Standort zzgl. 6.000 € laufende Kosten pro Jahr. Insgesamt würden in der Stadt Gladbeck ca. 10 Stationen benötigt werden (vgl. Beratung zu TOP 7 der Sitzung des Umweltausschusses am 23.04.2018).

Vorteil des festen Systems ist das strukturierte Abstellen der Fahrräder. Allerdings ist die Beendigung der Fahrt nur an einem der festen Abstellorte möglich. Hierdurch wird die Nutzung des Fahrrades für die „letzte Meile“ weniger geeignet. Die E-Roller-Verleihsysteme operieren im Free-Floating-System. Hier bestehen keine festen Abstellorte. Gleichzeitig können Abstellbereiche markiert werden und Parkverbotszonen festgelegt werden. Fehlverhalten von Nutzenden beim Abstellen lassen sich hierdurch nicht vollständig vermeiden. Gleichzeitig ermöglicht das Free-Floating die Nutzung auf der „letzten Meile“ bzw. bis zur Haustür. Angesichts der hohen Investitions- und laufenden Kosten, bei gleichzeitig sehr geringen Auslastungszahlen in den Nachbarstädten hatte der Umweltausschuss am 23.04.2018 eine Einführung von „Metropolrad“ zuletzt abgelehnt.

Sowohl bei den festen Mobilstationen als auch im Free-Floating ergeben sich Orte mit höherem Fahrzeugaufkommen. Die Umverteilung findet in beiden Fällen per Kleintransporter statt (auch bei Metropolrad). Beide Systeme kommen in der Logistik nicht ohne weitere Fahrzeuge aus.

Neben Problemen mit dem Falschparken von E-Scootern stellt das Fehlverhalten von Nutzenden im Straßenverkehr einen zentralen Kritikpunkt dar. Hier wird unterstellt, dass das Fahrrad als bekanntes Verkehrsmittel weniger Fehlverhalten hervorruft als E-Scooter. Gleichzeitig nutzen vorrangig Menschen ohne privates Fahrrad Leihradsysteme. Hier handelt es sich in der Regel um ungeübte Radfahrende. Fehlverhalten wie „Gehwegradeln“ kann somit auch hier ein Problem darstellen.

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass verkehrswidriges Verhalten durch alle Verkehrsteilnehmenden vorkommt, unabhängig des Verkehrsmittels.

Neben der Nutzung im Bereich Nahmobilität spielt im Ruhrgebiet auch die städteübergreifende Nutzung eine Rolle. „Metropolrad“ ist unter anderem in Gelsenkirchen, Bottrop, Essen und Herne vertreten. Das Angebot von E-Scootern in den Nachbarstädten variiert zwischen den Anbietenden. Alle Anbietenden sind in Gelsenkirchen vertreten, manche sind u. a. in einigen der o. g. Städte vertreten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Stärke des Fahrradverleihsystems in der Verknüpfung von Städten liegt, wobei der Schwerpunkt der E-Scooter-Verleihsysteme die innerstädtische Mobilität ist. Neben dem Angebot der Nachbarstädte ist hier unter anderem der Unterschied zwischen Free-Floating und stationsbasiertem-Verleih.

Erfahrungen aus anderen Städten

In der Nachbarstadt Gelsenkirchen sind alle E-Scooter Unternehmen aktiv, die auch an der Stadt Gladbeck Interesse bekundet haben. Gemeinsam mit den Akteuren wurde eine Kooperationsvereinbarung inkl. Verbotsflächen erstellt. Die Verbotsflächen wurden von allen Anbietenden vollständig übernommen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten und erhöhtem Beschwerdevolumen aus der Bürgerschaft wird das Angebot nun gut angenommen und die Beschwerden sind zurückgegangen. Die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung wird positiv beschrieben. Die Anzahl der E-Scooter wurde schrittweise auf die maximale Anzahl erhöht.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist einen anderen Weg gegangen als die meisten Kommunen. Die Stadt hat eine Sondernutzungsvereinbarung mit den Unternehmen geschlossen. Auch hier wurden Verbotszonen festgelegt. Ergänzend hierzu wurde im Innenstadtbereich das Free-Floating-System (freies Parken von E-Scootern) abgeschafft und auf feste Flächen verlagert. Der höhere Aufwand für diese Lösung hat sich nach Einschätzung der Stadtverwaltung gelohnt. Das Beenden einer Nutzung ist nur im direkten Bereich der Abstellfläche möglich. Ist der Nutzende zu weit vom Abstellort entfernt, läuft die Nutzung und somit die Kosten weiter. Bei der Einführung der E-Scooter war ein erhöhtes Beschwerdevolumen gegeben. Mittlerweile hat auch hier sich die Situation entspannt. Sowohl die Nutzung von festen Parkflächen in der Innenstadt, als auch die Zusammenarbeit mit den Unternehmen wird positiv beschrieben. Die Anzahl der E-Scooter wurde schrittweise auf die jetzige Anzahl erhöht.

Die Stadt Essen war einer der ersten Standorte von E-Scootern. Hier agieren drei Anbietende mit bis zu 1.500 Fahrzeugen insgesamt. Die Flottenstärke wird bedarfsgerecht angepasst und variiert somit. Die Zusammenarbeit mit den Anbietenden gestaltet sich insgesamt zufriedenstellend. Zwischen der Verkehrsbehörde und den Verleihenden finden regelmäßige Gesprächsrunden statt, an denen auch Polizei und Ordnungsamt teilnehmen. Die Beschwerdesituation ist trotz gleichbleibender, maximaler Anzahl an Fahrzeugen gleich geblieben.

In Herne läuft ein Pilotprojekt zur emissionsfreien Logistik von E-Scootern. Im Stadtgebiet von Herne ist zurzeit ein Anbietender mit insgesamt 185 E-Scootern aktiv. Weitere Anbietende führen zurzeit Verhandlungsgespräche mit der Stadtverwaltung. Insgesamt soll in diesem Rahmen die Anzahl der E-Scooter auf ein Maximum von 400 gesteigert werden. Insgesamt fügen sich die E-Scooter gut in das städtische Mobilitätskonzept. Es gibt laut Anbietendem kaum Probleme mit

Vandalismus. Einzige Herausforderung stellt das Befahren der Fußgängerzone dar. Hier ist der KOD nun verstärkt im Einsatz. Es wird an einer anderen Lösung für dieses Problem gearbeitet. Grundsätzlich ist die Anzahl der Beschwerden aufgrund von E-Scootern eher gering. Bei den E-Scootern in Herne sind austauschbare/abnehmbare Akkus verbaut. Somit muss für den Ladevorgang nicht der E-Scooter eingesammelt werden, sondern lediglich der Akku getauscht werden. Das Laden der Akkus geschieht in zwei Ladestationen im Stadtgebiet. Der Transport erfolgt per E-Lastenrad. Es wird nur Öko-Strom verwendet. Die ökologische Belastung wird hiermit reduziert.

Anmerkungen aus dem Runden Tisch Nachhaltige Mobilität

Das Thema E-Scooter wurde bereits im Runden Tisch Nachhaltige Mobilität vorgestellt. In einer offenen Diskussionsrunde wurden vorrangig die befürchteten Konfliktpunkte Fehlverhalten beim Parken und Fahren angesprochen. Diese Punkte werden somit vorrangig in der Vertragsverhandlung mitgeführt und erhalten ein besonderes Augenmerk bei der Regulierung.

- Regulierung von verkehrsgefährdendem / falschem Abstellen von E-Scootern
- Regulierung von verkehrsgefährdendem Verhalten, insbesondere gegenüber zu Fuß Gehenden
- Empfehlung, das Umfeld von Wasserflächen und Parks/Grünanlagen etc. als Verbotszonen (Parken und Fahren) einzurichten
- Empfehlung, die Innenstadt (Fokus Fußgängerzone) als Verbotszone (Parken und Fahren) besonders zu schützen

Nachteile wurden neben den oben genannten Bedenken zur Nutzung / Abstellen u.a. in fehlenden Transportmöglichkeiten mit E-Scootern gesehen. Vorteile hingegen in der Bereicherung des Mobilitätsangebots für Gladbeck. Auch intermodale Mobilität – also die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln auf einem Weg – wird durch das zusätzliche Angebot ermöglicht (z.B. E-Scooter / ÖPNV). Gleichzeitig sieht der Runde Tisch Potenzial für Fahrrad-Verleih-Systeme.

Möglichkeiten zur Regulierung

Bei der Etablierung eines neuen Mobilitätsangebots kann die Stadt Gladbeck aus den positiven und negativen Vorerfahrungen anderer Kommunen lernen. Gleichzeitig hat sich die Herangehensweise der Anbietenden geändert. Insgesamt zeigt sich, dass aus der Kooperation zwischen Kommunen und Anbietenden positive Mobilitätsangebote entstehen können und die negativen Auswirkungen minimiert werden können.

Das Ausbringen von E-Scootern in Form eines Verleihsystems kann als Sondernutzung eingeordnet werden. Mit dem Aufstellen der E-Scooter wird nicht nur der Zweck des Parkens verfolgt wie bspw. bei privaten Rollern, sondern das Anbieten einer gewerblichen Leistung. Da durch die Anzahl und Abstellvarianten der E-Scooter eine verkehrsbeeinträchtigende und über den Gemeingebrauch hinausgehende Handlung entstehen kann, eignet sich die Sondernutzung, um diese Verhalten stärker zu reglementieren.

Bei der Integration einer weiteren Mobilitätsform sind daher unterschiedliche Faktoren zu beachten. Einerseits ist die Einführung so zu gestalten, dass Konflikte vermieden werden. Unter anderem

durch das Festlegen von Verbotszonen. Diese dienen dem Schutz anderer Nutzenden von öffentlichen Flächen sowie der Natur. Die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (z. B. Kinder, Personen mit Behinderungen) müssen geschützt werden. Die E-Scooter Nutzenden unterliegen den gleichen Rechten und Pflichten wie Rad Fahrende. Gleichzeitig ist die Verknüpfung von E-Scootern und anderen Angeboten wie dem ÖPNV anzustreben.

Im Rahmen des Vertrags sollten mindestens die folgenden Punkte geregelt werden:

- Im Stadtgebiet sind grundsätzlich nur E-Scooter auszubringen, die den Vorgaben zur Verkehrstauglichkeit entsprechen. Die Fahrzeuge dürfen nur betrieben werden, wenn eine Versicherung vorliegt. Die Nutzenden sind auf die grundlegenden Verkehrsregeln, korrektes Verhalten etc. durch die Anbietenden hinzuweisen.
- Zum Schutz anderer Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raums sind Sperrgebiete einzurichten. Hierzu sollten neben der zentralen Innenstadt (Fokus Fußgängerzone), Grünanlagen, Uferzonen und ähnliche sensible Bereiche zählen. Neben den Sperrgebieten sind feste Abstellorte in der Nähe von Sperrflächen wie der Innenstadt einzurichten. Die Flächen werden von der Stadt festgelegt und können nach Bedarf angepasst werden.
- Gerade in der Einführungsphase von Verleihsystemen gab es viele negative Schlagzeilen wegen der Arbeitsverhältnisse im E-Scooter Sektor. Die Arbeitnehmenden sollten vor derartigen Arbeitsverhältnissen geschützt werden. Feste Anstellungen sowie die Auszahlung eines Mindestlohns sind wesentliche Punkte hierfür.
- Die Klimabilanz der E-Scooter bietet Potenzial zur Optimierung. Neben der grundsätzlichen Nutzung von Ökostrom sind die Anbietenden dazu zu verpflichten, die Einführung eines Systems wie in Herten (Austausch des Akkus für den Ladevorgang, Transport mit E-Lastenrad) auch für Gladbeck vorzusehen. Übergangsphasen hierfür sind aufgrund von Engpässen im E-Scooter-Sektor einzuräumen.
- Die E-Scooter sollten zudem möglichst häufig repariert werden, um die Nutzungszeit zu optimieren. E-Scooter ohne festverbaute Akkus etc. sind daher zu bevorzugen.
- In anderen Städten mit E-Scooter-Verleihsystemen stehen im Schnitt ca. 0,004 E-Scooter pro Einwohnerin und Einwohner zur Verfügung. Für die Stadt Gladbeck würde dies eine Flottengröße von ca. 300 E-Scootern bedeuten.
- Die Anbietenden erheben Daten zum Nutzungsverhalten. Diese Daten sind der Stadt in anonymisierter Form zur Verfügung zu stellen. Unter anderem kann auf Basis der Daten eine Evaluation erfolgen, um die dauerhafte Einführung dieser Mobilitätsform datenbasiert abzuwägen.

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, mit den interessierten Anbietenden in die Verhandlungen zum Abschluss einer Kooperationsvereinbarung einzusteigen. Die Chancen, die sich aus einem erweiterten Mobilitätsangebot durch das Verleihsystem für E-Scooter für die Stadt Gladbeck ergeben, sollten genutzt werden. Gerade das Free-Floating-System bietet eine hohe Flexibilität für die Nutzenden in der Punkt zu Punkt Verbindung, gerade auch zu Zeiten eines ausgedünnten ÖPNV-Angebots.

In der Gesamtabwägung erscheint es auf jeden Fall nicht verhältnismäßig, zu versuchen, den ausschließlich privatwirtschaftlich getragenen Unternehmen einen Zugang zum Gladbecker Markt zu verwehren. Damit würde nicht nur die wirtschaftliche Betätigung von Unternehmen bewusst ver-

hindert, sondern auch der Gladbecker Bevölkerung ein modernes und zunehmend beliebtes Mobilitätsangebot gezielt vorenthalten. Gründe für eine solche Schlechterstellung des E-Scooters gegenüber anderen Verkehrsmitteln sind nicht erkennbar und können auch nicht durch das Fehlverhalten Einzelner begründet werden, die es auch bei der Nutzung von Pkw oder Fahrrad gibt.

Die Bedenken um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Raum sollen durch die bereits aufgeführten Regulierungsansätze in der Kooperationsvereinbarung aufgefangen werden. Die Erfahrung aus anderen Städten zeigt, dass Regulierungen nicht nur vereinbart, sondern auch wirksam sind. Zusätzlich wird empfohlen, die tatsächliche Nutzung in einer einjährigen Testphase zu beobachten. Auch hier zeigt die Erfahrung aus anderen Städten, dass sich die neue Mobilitätsform, befördert durch die Verleihsysteme, nach einer Eingewöhnungszeit in das Verkehrsgeschehen integriert.

Als weiteres Vorgehen schlägt die Verwaltung daher folgende Schritte vor:

Herbst 2021: Vertragsverhandlungen mit den Anbietenden

Winter 2021: Abschluss von Sondernutzungsvereinbarungen mit den Anbietenden für einen Probezeitraum von einem Jahr. Diskussion und Festlegung von Kriterien, die bei einer Testphase zur Evaluation eingesetzt werden sollen

Frühjahr 2022: Beginn des Probejahrs

Frühjahr 2023: Auswertung der Erfahrungen aus dem Probejahr

Sommer 2023: ggfs. Einführung eines festen Angebots im Stadtgebiet

Anlagen

Steckbriefe der Anbieter „Bird Rides Germany“, „Spin Mobility GmbH“ und „LimeBike Germany GmbH“

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Wesentliche klimarelevante Auswirkungen:

keine

folgende

Die Auswirkungen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau abzuschätzen. Es ist eine Verlagerung von Pkw-Fahrten zu E-Scootern zu erwarten, die mit deutlichen Entlastungen einhergehen, dem entgegenstehen Verlagerungen von Fuß und Rad zum E-Scooter, die aktuell tendenziell noch mit Belastungen einhergehen. Hier ist auf eine Minimierung der Klimabelastungen im Rahmen der Kooperationsverträge hinzuwirken.

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität empfiehlt der Verwaltung, in die Verhandlung über eine Kooperationsvereinbarung mit interessierten Anbietern für E-Scooter-Verleihsysteme einzusteigen.
2. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beauftragt die Verwaltung, bei Abschluss einer Kooperationsvereinbarung eine einjährige Testphase zu berücksichtigen.
3. Die Verwaltung wird nach Abschluss der einjährigen Testphase dem Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität berichten und über eine dauerhafte Fortführung des Angebots beraten lassen.

Die Bürgermeisterin
i.V.



Dr. Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: