



Abbildung 38 Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung (Nobis und Köhler 2018)

4.2. Handlungsempfehlungen

Im Folgenden sind Handlungsempfehlungen für den Umgang mit stationslosen Sharing-E-Kleinfahrzeugen in Mittelstädten am Beispiel Ludwigsburg dargestellt. Diese geben Hinweise für die Planungs- und Regulierungspraxis von stationslosen, geteilten

Mikromobilitätsangeboten. Sie beruhen auf den Erkenntnissen aus dem durchgeführten Experteninterview sowie den Ergebnissen der Literaturrecherchen und der Bürgerumfrage.

Zwar stellt eine Einführung stationsloser Verleihmodelle die städtischen Experten vor viele Herausforderungen, allerdings kann diesen durch eine frühzeitige Integration in die städtischen Mobilitätskonzepte sowie durch innovative Regulierungsmethoden begegnet werden.

Berücksichtigung stationsloser Verleihmodelle in den städtischen Mobilitätskonzepten

Wesentlicher Erfolgsfaktor bei der Gestaltung zukünftiger, nachhaltiger Mobilität wird u.a. der gesellschaftliche Bewusstseins- und Veränderungsprozess („Mind Change“) sein, welcher derzeit bereits in unterschiedlichen Formaten und Erscheinungen zu Tage tritt – beispielsweise beim Lebensmitteleinkauf. Sollen Städte lebenswerter werden, ist es unumgänglich, dass sich die Menschen vermehrt gegen den Besitz eines privaten Fahrzeugs entscheiden und sich nur bei Bedarf ein für den jeweiligen Zweck passendes Fahrzeug ausleihen. Vor allem in Städten können Sharing-Fahrzeuge mit wenig Aufwand eine umweltgerechte Mobilität bieten. Sie garantieren eine bessere Auslastung der vorhandenen Kapazitäten und reduzieren den Anspruch an Infrastrukturen für den ruhenden Verkehr.

Es ist entscheidend, dass die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger durch den Veränderungsprozess nicht eingeschränkt wird. Vor allem stationslose Verleihmodelle bieten einen unmittelbaren Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten und können flächendeckend mit geringen finanziellen Aufwendungen umgesetzt werden.

Die Ergebnisse der Bürgerumfrage zeigen, dass jederzeit verfügbare, geteilte E-Tretroller bzw. verschiedene E-Kleinfahrzeuge ein hohes Substitutionspotential von MIV-Fahrten aufweisen (vgl. Absatz 3.2.3). Zukünftig ist damit zu rechnen, dass sich die Modellpalette im Bereich stationsloser Mikromobilitätsdienstleistungen und somit auch das Substitutionspotential erweitern wird. Um dieses Potential zu erschließen, sind Konzepte und Rahmenbedingungen zu entwickeln, die sich in die gesamtstädtische Mobilitätspolitik einordnen. Dadurch kann eine bloße Verlagerung innerhalb des Umweltverbundes vermieden und die Stadt langfristig auf stationslose, geteilte Mobilitätsformen vorbereitet werden. Gleichzeitig müssen die politischen Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass sich der verkehrspolitische Fokus weg vom privat genutzten Pkw verschiebt.

Die Konzepte sollten vor allem die folgenden Aspekte berücksichtigen:

- Darstellung der Entwicklungspotentiale (z.B. Größe des Geschäftsgebiets, Fahrzeuganzahl, Kooperationsmöglichkeiten)
- Entwicklung spezifischer Anforderungen (z.B. Geofencing-Zonen, spezielle Abstellflächen)
- Erarbeitung von Anforderungen für die Verknüpfung mit dem ÖPNV (z.B. tarifliche Integration)
- Festlegung von Verantwortlichkeiten und Definition der Rollen innerhalb der Verwaltung

Rechtliche Einordnung stationsloser Sharing-Modelle

Im Regelfall wird die Nutzung des öffentlichen Raumes in Deutschland von den Sharing-Anbietern als „zweckmäßiger Gemeingebrauch“ angesehen und erfordert somit keine ausdrückliche Genehmigung der Stadt. Grundsätzlich besteht jedoch die Möglichkeit, eine „Sondernutzungspflicht“ für stationslose Leihfahrzeugmodelle festzusetzen. Solange das geltende Bundesrecht nicht dementsprechend angepasst wird, kann von den Bundesländern eine Sondernutzungspflicht in ihre Landesgesetze integriert oder von den Städten die jeweilige Sondernutzungssatzung angepasst werden (vgl. Absatz 3.1.2.2).

Die Einordnung als „Sondernutzung“ ist zu empfehlen und hätte sowohl für die Städte als auch für die Anbieter Vorteile. Die Städte könnten im Bedarfsfall schneller und gezielter einschreiten und Vorschriften erstellen, an welche sich die Sharing-Anbieter verbindlich halten müssen. Außerdem könnten Verwaltungs- und Sondernutzungsgebühren erhoben werden. Die Anbieter profitieren von klaren gesetzlichen Rahmenbedingungen und einer hohen Akzeptanz der angebotenen Dienstleistung.

Den Anbietern sollte deutlich gemacht werden, dass es sich bei der „Sondernutzung“ um verbindliche Regelungen in beiderseitigem Interesse handelt. Im Vordergrund sollten nicht die möglichen Einnahmen, sondern die Förderung eines vorteilhaften Mobilitätsangebotes stehen.

Kommunikation und Abstimmung

Sobald ein Sharing-Anbieter Interesse an der Bereitstellung seiner Dienstleistung bekundet, sollten Kommunen und Anbieter offen kommunizieren und sich abstimmen. Dafür ist es notwendig, dass zuvor Verantwortlichkeiten innerhalb der Stadtverwaltung

festgelegt wurden. Klare Zuständigkeiten und direkte Kommunikationswege sind sowohl auf Seiten der Anbieter als auch bei den Kommunen eine wichtige Grundvoraussetzung.

Zur Abstimmung der Kooperation sind alle notwendigen Akteure miteinzubeziehen (z.B. Öffentliche Nahverkehrsbetriebe, politische Gremien, Versicherungsunternehmen, Interessensverbände). Gemeinsam sollte eine geeignete Vorgehensweise erarbeitet sowie die Umsetzbarkeit der im jeweiligen Mobilitätskonzept festgelegten Anforderungen geprüft werden.

Kommt eine Kooperation zustande, sind zudem die Bürgerinnen und Bürger miteinzubeziehen („Nutzerpartizipation“). Die Verleihmodelle können sich nur als fester Bestandteil etablieren, wenn sie von der Öffentlichkeit angenommen und akzeptiert werden. Gemeinsam können nicht nur ein Verständnis für die neuen Fahrzeuge geschaffen und Anregungen gesammelt, sondern auch das Risiko für Vandalismus gemindert werden.

Um die Verkehrssicherheit zu stärken, sollte frühzeitig über die geltenden gesetzlichen Regelungen informiert sowie Sicherheitstrainings oder Testparcours auf kommunalen Veranstaltungen angeboten werden. Die Bürgerumfrage hat gezeigt, dass vor allem junge Personen nicht ausreichend über die Vorschriften der eKfV informiert sind (vgl. Absatz 3.2.3).

Entwicklung eines Anforderungskataloges an die Sharing-Anbieter

Vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklungen der Mobilitätsdienstleister sollte von den Städten ein Anforderungskatalog vorbereitet werden, um im Bedarfsfall kurzfristig reagieren zu können. Dieser sollte klare Vorgaben an die Anbieter enthalten, um die stadtpolitische Verträglichkeit der Sharing-Angebote sicherzustellen. Die Ergebnisse aus der Kommunikation und Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren sind zu ergänzen. Je nachdem, wie stationslose Sharing-Modelle rechtlich eingeordnet wurden, sind die Inhalte der Vereinbarung entweder freiwillig oder verpflichtend von den Anbietern einzuhalten.

Im Folgenden sind die Inhalte des Anforderungskataloges dargestellt, die vom Autor als unbedingt notwendig für einen stadtverträglichen, geordneten und für beide Seiten vorteilhaften Betrieb gesehen werden.

Dabei wurden beispielsweise verschiedene Methoden zur Sicherstellung eines hohen Umweltnutzens integriert. Sowohl von den städtischen Experten als auch von den Umfrageteilnehmern wurde der Klima- und Umweltverträglichkeit der Sharing-Modelle ein hoher Stellenwert beigemessen (vgl. Absatz 3.2.2 und 3.2.3).

- **Nutzungs- und Geschäftsgebiet**
 - Einhaltung der definierten Geofencing-Zonen
(z.B. Sperrgebiete, Geschwindigkeitsbegrenzung, bevorzugte Aufstellstandorte)
 - Bereitstellung von Fahrzeugen an bestimmten Standorten
(z.B. Verknüpfung mit ÖPNV-Haltepunkten)
 - Einbindung peripherer Stadtgebiete bzw. im Sinne von Mobilitätsdienstleistungen benachteiligter Stadtgebiete
- **Größe und Art der Fahrzeugflotte**
 - Dynamische Entwicklung der Flottengröße
(garantiert eine bestimmte Auslastung, verhindert ein Überangebot und stärkt die Akzeptanz (vgl. Absatz 3.1.2.1))
- **Anforderungen an die angebotene Dienstleistung**
 - Erfüllung der Sicherheitsstandards und rechtlichen Vorschriften der eKFV
 - Gleichmäßige Verteilung in der Stadt (keine Ansammlungen)
 - Wechselbare Akkumulatoren
 - Umverteilung der Fahrzeuge mit E-Lastenfahrrädern
 - Ladung mit Ökostrom
 - (Evtl. Bereitstellung einer Lebenszyklusanalyse der Fahrzeuge)
- **Service**
 - Entfernung falsch geparkter/beschädigter Fahrzeuge innerhalb eines bestimmten Zeitraums
 - Sicherstellung korrekt geparkter Fahrzeuge
(z.B. durch Arbeiterteams, Softwarelösungen, monetäre Anreize)
 - Kooperationen mit anderen Mobilitätsanbietern der Stadt fördern
 - Sofortige Entfernung aller Fahrzeuge, falls die Dienstleistung eingestellt wird
- **Kundeninformation / Kommunikation zur Erhöhung der Sicherheit und Akzeptanz**
 - Einrichtung einer 24 h Hotline
(Information, Beschwerden, Notfälle)
 - Abbildung der Kontaktinformationen auf den Fahrzeugen

- Abbildung von Sicherheitshinweisen auf den Fahrzeugen
- Sicherheits- und Nutzungshinweise vor jeder Miete in der App
- Durchführung regelmäßiger Informationsveranstaltungen
- **Kontakt zur Stadt**
 - Bereitstellung eines direkten Ansprechpartners
 - Regelmäßige Treffen zwischen Anbieter und Stadt
 - Information über geplante Flottenveränderungen
- **Datenüberlassung und Evaluation**
 - Einheitliche Bereitstellung anonymisierter Daten mittels der MDS (ermöglicht einen Informations- und Datenaustausch in Echtzeit, die Integration in Mobilitätsplattformen und die Auswertung/Visualisierung von Nutzungsdaten (vgl. Absatz 3.1.2.1))
 - Monatliche/Vierteljährige Berichterstattung über bestimmte Daten (z.B. Auslastung/Nutzung zur Überprüfung der dynamischen Flottenobergrenze)
 - Regelmäßige Durchführung von Umfragen über die App
- **Darstellung der erhobenen Gebühren (bei Sondernutzung) z.B.**
 - für die Nutzung des öffentlichen Raumes
 - zum Ausbau der Infrastruktur (z.B. Stellplätze)
 - zum Ausgleich der Verwaltungskosten

Sanierung und Ausbau der städtischen Fahrradinfrastruktur

Durch ein stationsloses Verleihmodell von E-Kleinfahrzeugen steigt die ohnehin bestehende Notwendigkeit, die Infrastruktur für den Fahrradverkehr hinsichtlich des Umfangs, der Qualität und Sicherheit stark auszubauen.

Um ein geordnetes Stadtbild sicherzustellen und Blockaden von Gehwegen zu vermeiden, sollten außerdem flächendeckend ausgewiesene Parkmöglichkeiten für E-Kleinfahrzeuge und Fahrräder geschaffen werden. Deren Nutzung könnte durch monetäre Anreize seitens der Sharing-Anbieter gefördert werden. Auch wäre es denkbar, eine Beendigung der Miete nur auf den ausgewiesenen Parkflächen zu ermöglichen (vgl. Absatz 3.1.2.1).

Sowohl der Ausbau der Fahrradinfrastruktur als auch die Schaffung ausgewiesener Parkflächen muss unter Inanspruchnahme von bisher dem Kfz-Verkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen geschehen.

Laut den Angaben der Umfrageteilnehmer würde das Umsteigepotential auf E-Kleinfahrzeuge weiter steigen, sollten sicherheitsrelevante Maßnahmen getroffen und die Fahrradinfrastruktur ausgebaut werden (vgl. Absatz 3.2.3).

Wirkungsanalyse und Identifikation von Verbesserungsmöglichkeiten

Bereits während der Implementierung der stationslosen Verleihmodelle sollten die tatsächlichen Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung untersucht und Verbesserungsmöglichkeiten identifiziert werden.

Die Analyse der Auswirkungen kann aufgrund der Datenbereitstellung mittels der MDS auch von der Kommune selbst übernommen werden. Für den Abruf und die Auswertung der Daten stehen bereits einige Open-Source-Lösungen zu Verfügung (Radforschung 2019). Sollten nicht die notwendigen Kapazitäten bestehen, können die Rohdaten zunächst auch nur gesammelt und zu einem späteren Zeitpunkt von der eigenen IT ausgewertet werden. Alternativ könnte ein externer Dienstleister beauftragt werden.