

Amt für Mobilität und Infrastruktur  
2722/VIII

**Gremium:** Rat der Kreisstadt Siegburg öffentlich  
**Sitzung am:** 30.10.2023

**Elektrotretroller;  
Auswahlverfahren für den Dauerbetrieb**

**Sachverhalt:**

Nachdem am 22.4.2021 durch den Rat der Kreisstadt Siegburg der Beschluss (492/VIII) gefasst wurde, wurde ab Mai 2021 in Siegburg ein Pilotprojekt mit drei E-Tretroller-Anbietern durchgeführt. Aktuell ist noch ein Anbieter im Stadtgebiet tätig. Es soll nun, basierend auf den Erkenntnissen der Pilotphase, ein Auswahlverfahren für den Dauerbetrieb von Elektrotretrollern in Siegburg durchgeführt werden. Im Folgenden werden zunächst relevante Zahlen, Daten und Erkenntnisse aus der Pilotphase vorgestellt und anschließend die Bewertungskriterien sowie Rahmenbedingungen für den Dauerbetrieb erläutert, welche in Abstimmung mit dem Zukunftsnetz NRW, den umliegenden Kommunen und unter Beachtung rechtlicher Neuerungen erarbeitet wurden.

**Sachstand: Fazit Pilotprojekt**

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 13.9.2023 wurde unter TOP 12 die ausführliche Projektauswertung Pilotbetrieb für den Zeitraum Mai 2021 – September 2023 dargestellt. Übersichtlichkeitshalber wird auf die genannten ausführlichen Vorlagen des Mobilitätsausschusses verwiesen.

Es sind grundsätzlich sehr gute Nutzerzahlen festgestellt worden, die auch die Anbieter bestätigen. Die Auswertung der Start- und Abgabepunkte deutet auf eine den ÖPNV ergänzende Nutzung hin. Aus den Daten der Anbieter ist ersichtlich, dass der Bahnhof als auch Bushaltestellen (Hotspots) zu den meistfrequentierten Bereichen zählen. Dies bestätigt die vorliegenden Studien und die Erkenntnisse aus der zeitgemäßen Verkehrspolitik, dass E-Tretroller wichtige Verlagerungspotenziale mit sich bringen. In Siegburg konnten schätzungsweise bislang mindestens 40.300 Pkw-km ersetzt werden. Eine eigene grobe Auswertung der Stadtverwaltung hat ergeben, dass mehr als 85% der E-Tretroller richtig und nicht störend abgestellt wurden.

Die Durchführung des Pilotprojektes ist, vor allem angesichts der hohen Nutzungszahlen, als erfolgreich zu bewerten. Die gewonnenen Erkenntnisse zu den Potenzialen und die detaillierte Auswertung eingegangener Kritik und Beschwerden, welche sich stets auf einem geringen Niveau bewegten, sind in die Aktualisierung und Anpassung der Bewertungskriterien aus dem Testbetrieb (siehe unten) eingegangen. Demnach liefert das Pilotprojekt die Grundlage für ein passgenaues Angebot für Siegburg, welches in Einklang mit den Anforderungen der Nutzenden und den Mobilitätszielen der Stadt steht und möglichst den Umweltverbund ergänzt.

**Auswahlverfahren**

Auf Basis der Erkenntnisse ist beabsichtigt, ein Auswahlverfahren für einen Regelbetrieb durchzuführen. Es ist angedacht, mit Beginn des Kalenderjahres 2024 in den Regelbetrieb zu

starten und für die Dauer von 24 Monaten (mit Option zur Verlängerung um 12 Monate, somit maximal 36 Monate, sofern die neuen Anbieter zustimmen) zwei Anbieter nach Siegburg zu holen. Die maximale Anzahl der E-Tretroller soll weiterhin 300 Fahrzeuge, möglichst verteilt auf zwei Anbieter, betragen. Die erarbeitete Kooperationsvereinbarung sowie die sich in Erarbeitung befindende Datenvereinbarung sind zwingend von den Anbietern zu unterzeichnen.

Im Kontext einer interkommunalen Mobilität basiert die Kooperationsvereinbarung sowie die dort verankerten Regelungen auf zahlreichen Gesprächen und Erfahrungen anderer Kommunen und den Expert:innen für Mikromobilität des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (siehe auch Vortrag von Herrn Resch im MobilA am 22.5.2023). Innerhalb der überarbeiteten Kooperationsvereinbarung werden zahlreiche Regeln formuliert, die die Anbieter einhalten müssen. Viele waren bereits in der Pilotphase enthalten – es wurden jedoch auf Basis der Erfahrungen der letzten Jahre sowohl Änderungen als auch Ergänzungen vorgenommen.

Das Bediengebiet (siehe Abb. 1 unten) als auch die etablierten Verbotszonen (Fußgängerzone, Michaelsberg, usw.) werden beibehalten, können jedoch auch nachträglich angepasst bzw. erweitert werden. Auf öffentlichen Grünflächen (inkl. Straßenbegleitgrün) als auch in Gewässernähe ist die Einrichtung von Verbotszonen durch die Kooperationsvereinbarung verpflichtend und ergänzen die Abbildung.

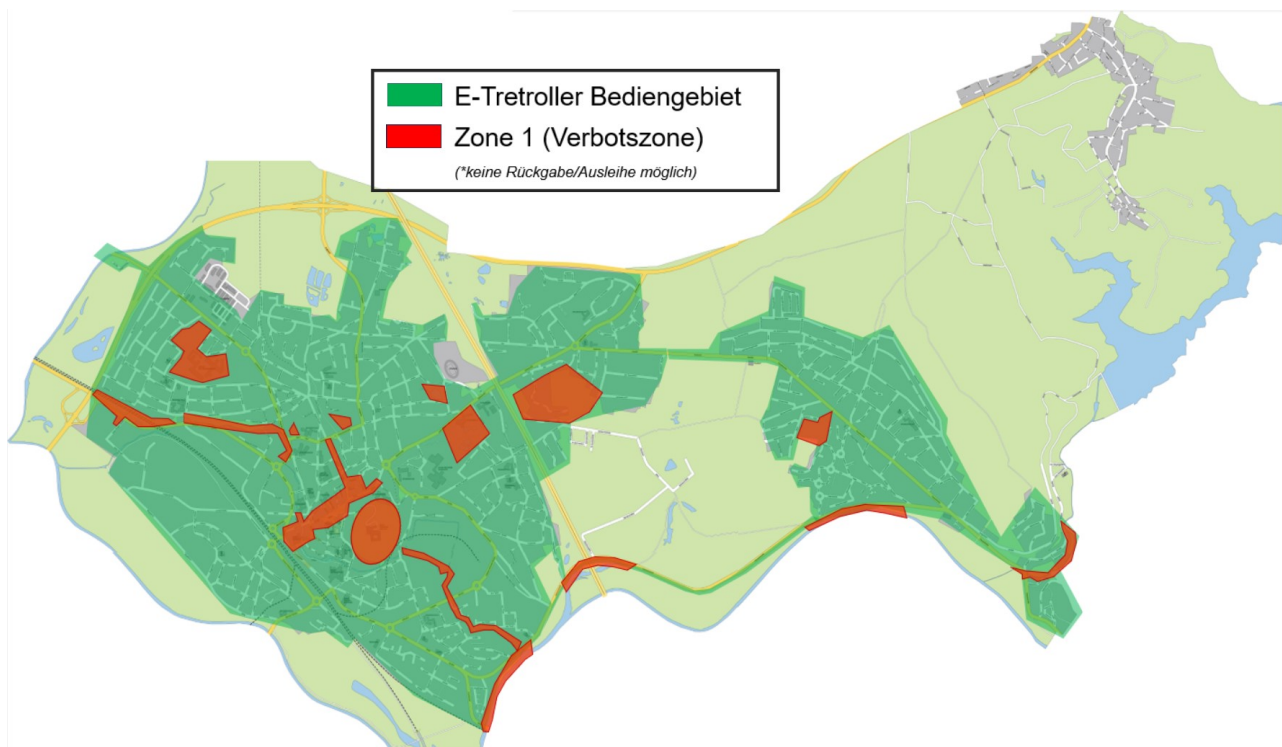


Abb.1.: Bediengebiet und Zone 1, Siegburg

## **Bewertungskriterien des Auswahlverfahrens**

Insbesondere sollen sowohl konkretere Regelungen als auch strukturelle Veränderungen (hybrides Modell, Verbesserungen der Kommunikation) das Angebot im Dauerbetrieb verbessern. Zusatzpunkte in der Bewertung der Anbieter werden für weiterführende Sicherheitsvorkehrungen, die Verbesserung der Barrierefreiheit, eine tiefere Integration in das ÖPNV-Angebot sowie in die interkommunale Mobilität und die Einhaltung weiterer, strengerer Nachhaltigkeitskriterien sowie Regeln (z.B. Verbotszonen) vergeben. Es ist aufgrund der Dynamik des Themenfeldes eine gewisse Flexibilität vonnöten, welche eine schnelle Reaktionsfähigkeit bspw. auf technologische

oder rechtliche Änderungen (z.B. Eingriff in E-Tretroller-Fahrten auf Basis der Ergebnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes) ermöglicht.

Die zentralen Regeln (**Pflichtkriterien**), deren Nichterfüllen zum Ausschluss des Angebots führt, sind:

### **Allgemein**

- Einhaltung der Obergrenze von 150 Fahrzeugen je Anbieter bei max. zwei Anbietern
- Einhaltung der Verbotszonen
- Ermöglichung von und Kooperation in der schrittweisen Einführung von Stationen in geeigneten Bereichen des Bediengebiets
- Einhaltung der Regeln und Obergrenzen für die Ausbringung der Fahrzeuge
- Fahrtende nur in Zone 2 (Free-Floating Bereich) und Zone 3 (feste Station für Elektrotretroller)
- Übernahme etwaiger Bergungskosten durch Anbieter
- Entfernung aller E-Tretroller aus Siegburg bei Rückzug des Anbieters

### **Kommunikation**

- Teilnahme an regelmäßigen Austauschterminen
- Bearbeitung von Beschwerden aus der Bevölkerung und Weiterleitung an die Stadt (zur Kenntnisnahme)
- Erreichbarkeit des Anbieters für Nutzende (24/7 Service-Nummer) und Verwaltung (durchgehende Kontaktmöglichkeit auch bei Personalwechsel)

### **Nachhaltigkeit**

- Ausschließlich regenerativer Strom für die Fahrzeuge (Ausschluss Zertifikatshandel)
- Umverteilung lokal emissionsfrei
- Nachhaltigkeitsmonitoring – regelmäßige Berichterstattung
- Faire Arbeitsbedingungen in allen Geschäftsbereichen

### **Service**

- Umverteilung von falsch abgestellten E-Tretrollern innerhalb von 24 Stunden
- Umverteilung von nicht genutzten (aber korrekt abgestellten) Fahrzeugen innerhalb von vier Tagen
- Einrichtung temporärer Verbotszonen bei Veranstaltungen, Baustellen, etc. und kurzfristige Anpassung des Bediengebiets (innerhalb 24 Stunden)
- Ausbringung tagsüber (zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr)
- Keine Ortung mit Tonsignalen nachts (zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr)
- Regelmäßige Wartung, Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Zusätzlich verpflichten sich die Anbieter dazu, zu Beginn des Regelbetriebes (und bei Bedarf wiederholend) eine Informationskampagne durchzuführen, um für die sachgemäße Nutzung der E-Tretroller mit einem besonderen Augenmerk auf die Freihaltung von Bewegungsflächen für mobilitätseingeschränkte Personen zu sensibilisieren. Hierfür soll eine gemeinsame Veranstaltung der beiden Anbieter und der Stadtverwaltung (unter Einbindung des Ordnungsamtes und der Polizei) durchgeführt werden. Gemeinsam mit den Anbietern und unter Beachtung der aktuellen rechtlichen und technologischen Rahmenbedingungen werden zu Beginn des Dauerbetriebs sowie bei Bedarf Maßnahmen ergriffen, um die Verkehrsregeln sowie die siegburgspezifischen Regelungen (insb. Durchfahrtsverbot Fußgängerzone) besser zu kommunizieren und deren Umsetzung effektiv zu unterstützen. Innovative Lösungsansätze werden im Auswahlverfahren zusätzlich bepunktet.

Die Stadtverwaltung befürwortet zudem folgende Punkte, welche bei der Auswahl der Anbieter positiv berücksichtigt werden sollen, jedoch nicht zum Ausschluss führen (**Zusatzkriterien**):

- Incentivierung (Rabatt, wenn Elektrotretroller an einer hierfür vorgesehenen festen Station abgestellt wird)
- Unterscheidung Privat- und Dienstfahrt in der App
- Tätigkeit in anliegenden Kommunen (für grenzüberschreitende Fahrten)
- Umweltschonende Wartung und Reparatur der Fahrzeuge
- Einsatz von Technologien, die zur Orientierung von Blinden und Sehbehinderten im Straßenverkehr beitragen
- Technische Verfahren zur präzisen Ortung/Abstellung
- Zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen
- Sondertarife für Nutzende mit ÖPNV-Abo zur tieferen Integration des Angebots in den Umweltverbund
- Sondertarife für Betriebe ab einer Größe von 50 Angestellten

Es ist angedacht die letzten beiden Zusatzkriterien aufgrund deren Potenzial zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität als Pflichtkriterien zu übernehmen.

### **Weiterführende Informationen: Hybrides Modell (Station + Free-Floating)**

Es sollen für besonders von Falschabstellen oder Flächenkonflikten betroffenen Gebieten (insb. Innenstadt) sowie für andere hochfrequentierte Punkte im Stadtgebiet feste Abstellflächen in Form von Stationen eingerichtet werden. In weniger frequentierten Gebieten sowie Randgebieten soll die Flexibilität des Verkehrsmittels durch das Free-Floating-System beibehalten werden. Die Kombination aus stationsgebundenen und nicht-stationsgebundenen (Free-Floating) Zonen innerhalb eines Bedienegebiets wird als hybrides Modell bezeichnet.

Ziel der Einrichtung von Stationen ist es, durch deren Verortung den Umweltverbund und den intermodalen Verkehr der Bevölkerung zu stärken, sowie die Beeinträchtigung des Rad- und Fußverkehrs durch E-Tretroller zu verhindern. Es sollen (je nach Eignung) existierende und geplante Mobilstationen, ÖPNV-Haltestellen und Stationen des Leihfahrradsystems (RSVG-Bike) durch das Angebot von Elektrotretrollern ergänzt, sowie Stationen in Bereichen mit einem erhöhten Flächenkonfliktpotenzial (insb. mit dem Fußverkehr) eingerichtet werden. Die Abstellflächen werden je nach Flächenverfügbarkeit und basierend auf Bedarfsdaten der Nutzenden sowie aggregierten Hinweisen aus der Bevölkerung in Kooperation mit den Anbietern und interessierten Unternehmen verortet.

Die Anzahl der Elektrotretroller an einer Station wird anhand der Flächenverfügbarkeit und dem Bedarf der Nutzenden errechnet. In den übrigen Gebieten im Stadtgebiet, in denen keine oder nicht genügend Abstellflächen eingerichtet werden, wird ein Betrieb im Free-Floating-Prinzip beibehalten. Die schrittweise Einrichtung und flexible Anpassung von Abstellflächen sind vorgesehen. Die Durchführung des Auswahlverfahrens ist somit zeitlich unabhängig von der Einrichtung der Stationen.

### **Dynamisches Themenfeld**

Das Fortbewegungsmittel „Elektrotretroller“ ist im Verhältnis zu anderen Verkehrsarten noch immer sehr jung und der organisatorische und juristische Umgang damit nach wie vor nicht klar geregelt. Die Verwaltung verfolgt die sehr dynamische Situation in diesem Themenfeld und wird bei rechtlich verbindlichen Änderungen reagieren. Die Kooperationsvereinbarung beinhaltet eine Kündigungsfrist von vier Wochen, sodass im Zweifel zum Beispiel kurzfristig auf entsprechende Gerichtsurteile reagiert werden kann.

Nach aktueller Rechtslage können die E-Tretroller in Deutschland nicht verboten werden (siehe oben bzw. §30 (3) Fa-NaG). Das Auswahlverfahren wird demnach als **Mittel zur Ordnung von**

**und Einflussnahme** auf das Elektrotretrollerangebot eingesetzt.

### **Zusatzinformationen zur Sondernutzungsgebühr**

In anderen Kommunen wird für die Einführung einer Sondernutzungsgebühr argumentiert, um die Kosten der Stationerrichtung zu decken. Laut aktueller Sondernutzungsgebührensatzung in Siegburg fällt für stationsgebundene Sharingangebote jedoch keine Gebühr an. Da die E-Tretroller in ein hybrides System überführt werden sollen, können die Anbieter bei derzeitiger Sondernutzungsordnung nicht gezwungen werden, für die Free-Floating-Flotte Gebühren zu zahlen, während nach und nach Stationen eingerichtet werden – diese würden dann erst nach Siegburg kommen, wenn flächendeckend Stationen errichtet sind. Dies ist jedoch nicht Ziel des hybriden Systems. Das Angebot soll weiterhin auch in den Randgebieten flexibel zur Verfügung stehen und den ÖPNV und sogenannten „Letzte-Meile-Verkehr“ unterstützen. Eine stadtweite Einführung von Stationen bedürfte eines Netzes von maximal 150 m Distanz zur nächsten Station und somit u.a. einer immensen Flächenumwidmung (und einem enormen Zeit- und Personalaufwand).

Die Nicht-Erhebung einer Gebühr stellt für die Anbieter einen wirtschaftlichen Vorteil dar. Im Umkehrschluss beabsichtigt die Verwaltung die Anbieter dazu zu verpflichten, vergünstigte Tarife für Unternehmen und ÖPNV-Abonnements anzubieten, um das Angebot tiefer in den Umweltverbund zu integrieren und dessen Potenziale der nachhaltigen Mobilität auszuschöpfen. Sollte eine Gebührenerhebung vorgenommen werden, wäre die Forderung dieser beabsichtigten Verpflichtung (als auch weiterer strenger Auswahlkriterien) kaum realistisch forderbar.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Kreisstadt Siegburg beschließt, das Auswahlverfahren mit den aufgeführten Kriterien durchzuführen und anschließend mit den gelisteten Rahmenbedingungen den Dauerbetrieb von Elektrotretrollern für 24 Monate (ggfs. Verlängerung um 12 Monate) mit den zwei im Verfahren bestbewerteten Anbietern einzuführen.

Siegburg, 12.10.2023