

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0189/2023/IV

Datum:
10.11.2023

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Betreff:

E-Tretroller-Vermietsystem - Sachstand
[ersetzt Drucksache 0044/2021/IV]

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	22.11.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	14.12.2023	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Gemeinderat nehmen die aggregierten Informationen des Amtes für Mobilität zu den Drucksachen 0073/2023/AN und 0044/2021/IV zum Thema E-Tretroller-Vermietungssysteme zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• einmalige Kosten Ergebnishaushalt	2.000 Euro je Abstellfläche, geschätzt
Einnahmen:	
• laufende Einnahmen Ergebnishaushalt	Sondernutzungssumme auf Basis des jährlichen Gebührensatzes
Finanzierung:	
• Deckung aus dem Teilhaushalt des Amtes für Mobilität	2.000 Euro je Abstellfläche, geschätzt
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die vorliegende Informationsvorlage berichtet über den Stand der Erarbeitung zur Behandlung von E-Tretroller-Vermietungssystemen als Sondernutzung. Mit dem Start zur Ausweisung von Abstellflächen für E-Tretroller soll der erste Pfeiler der Sondernutzung voraussichtlich zu Beginn 2024 in einer Pilotphase getestet werden.

Begründung:

1. E-Tretroller-Vermietungssysteme als Sondernutzung

Mit dem Leitfaden zur Sharing-Mobilität hat der Verkehrsverbund Rhein-Neckar den Versuch initiiert, Städten, Gemeinden und Landkreisen Empfehlungen für einen möglichst einheitlichen Rahmen um das Aktionsfeld von geteilten Mobilitätsdienstleistungen auszusprechen. Mit dessen Beschlussfassung liegt eine Orientierung für die Stadtverwaltungen vor, die rechtlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen zu setzen.

Auf Basis dieser Vorarbeiten befindet sich die Stadtverwaltung Heidelberg in der Finalisierung einer E-Tretroller-Konzeption. Die Einstufung des gewerblichen Aufstellens von E-Tretrollern im Sharing-Modell als Sondernutzung im Sinne des Straßengesetzes für Baden-Württemberg bildet die Grundlage. Mangels einschlägiger Rechtsprechung war die straßenrechtliche Einordnung dieses konkreten Geschäftsmodells lange Zeit mit erheblichen Unsicherheiten verbunden, zumal das Bundesverwaltungsgericht das in mancherlei Hinsicht vergleichbare Abstellen von Personenkraftwagen im öffentlichen Verkehrsraum zur Vermietung bislang nicht als Sondernutzung einordnet. Zwar fehlen noch immer verbindliche Entscheidungen zum Straßengesetz für Baden-Württemberg, Anhaltspunkte bieten jedoch die Entwicklungen in anderen Bundesländern. Insbesondere in Nordrhein-Westfalen schufen zwei Beschlüsse des dortigen Oberverwaltungsgerichts die Grundlage für vergleichbare Sondernutzungskonzepte, die mittlerweile unter anderem in Köln, Düsseldorf oder Münster zur Anwendung kommen. Das Gericht betrachtete im Jahre 2020 zunächst das Abstellen von Mietfahrrädern als Sondernutzung, da der gewerbliche Zweck im Vordergrund stehe, nicht etwa die Teilnahme am ruhenden Verkehr; im Jahre 2023 übertrug es diese Sichtweise auf das Abstellen von E-Tretrollern zur Vermietung. Auch wenn sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehen lässt, ob sich die Verwaltungsgerichte in Baden-Württemberg dieser Auffassung anschließen werden, besteht nunmehr für die Stadtverwaltung Heidelberg eine ausreichende Rechtssicherheit für die Umsetzung einer derartigen E-Tretroller-Konzeption. Die erforderlichen Sondernutzungserlaubnisse sollen künftig über ein Bekundungsverfahren an alle interessierten Anbietenden ausgegeben werden. Die Einbringung in die städtischen Ausschüsse und Gremien wird zum frühestmöglichen Zeitpunkt angestrebt.

Konzeptionell lassen sich drei Säulen definieren:

- Den Hauptbestandteil bildet ein Zonenkonzept. Demnach wird die städtische Gemarkungsgrenze in eine Kern- und eine Außenzone geteilt. In Ersterer wird das System als stationsbasierter Betrieb, analog zum regionalen Radvermietungssystem, zugelassen. Die Umsetzung erfolgt in Kombination von Technik und physischen Abstellflächen (siehe Punkt 2). Die Außenzone wird punktuell mit Flächen versehen, um die ein Sperrradius implementiert wird. Insgesamt wird so von einem hybriden System gesprochen.

- Die zweite Säule wird die Erhebung einer Gebühr darstellen. Dessen Höhe soll im Rahmen der Ausschüsse auf Basis eines Vorschlages aus der Verwaltung diskutiert und anschließend beschlossen werden. Die Grundlage des Gebührensatzes bildet der Bezug Fahrzeug pro Kalenderjahr. Die gebotene Änderung der Sondernutzungsgebührensatzung wird in die Gremien eingebracht.
- Die dritte Säule stützt sich auf eine Reduzierung der städtischen Gesamtflotte, gemessen zum Status Quo. Deren Höhe soll ebenfalls durch die Ausschüsse beraten und im Gemeinderat festgesetzt werden. Im Zusammenspiel mit Zone und Gebühren soll eine zielorientierte Verteilung der Fahrzeuge im Stadtraum erzielt werden.

Strategisch zielt die Steuerung von E-Tretroller-Vermietungssystemen auf die Förderung von inter- beziehungsweise multimodalem Verkehrsverhalten und die Resilienzsteigerung des urbanen Mobilitätssystems ab. Dabei wird dem angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen aller Betroffenen hoher Wert beigemessen. Dies schließt sowohl das Interesse der Stadt Heidelberg und ihrer Anwohnerschaft an einem sicheren, integrativen und klimafreundlichen Mobilitätskonzept als auch die wirtschaftlichen Interessen der Anbietenden ein.

2. Abstellflächen für E-Tretroller

Im Zuge der Abkehr vom Free-Floating-Betrieb in der Kernzone und der punktuellen Abdeckung in der Außenzone ist die Einrichtung von Abstellflächen als Infrastrukturangebot beabsichtigt. Im Spannungsfeld weiterer verkehrlicher Planungen und städtebaulicher Belange erfolgt die Positionierung dieser Flächen auf Basis verschiedener verkehrsplanerischer Kriterien. Eines dieser Kriterien ist die Vermeidung von Planungen im Seitenraum.

Prozessual sollen die Abstellflächen gemäß des Prinzips „von innen nach außen“ umgesetzt werden. So werden die sensibelsten Bereiche des öffentlichen Raumes priorisiert. In der ersten Stufe soll diese Netzabdeckung abgeschlossen werden, bevor die Stadtteilkern der Außenzone bedient werden. Die in Punkt 1 genannte Kernzone wird die Stadtteile Altstadt, Weststadt, Bergheim, Neuenheim und die Bahnstadt ganz oder partiell umfassen.

Nach der mündlichen Information an den Bezirksbeirat Altstadt in der Sitzung des 19.07.2023 werden die ersten Abstellflächen zu Beginn des kommenden Jahres eingerichtet. Dessen Erkenntnisse werden für die weitere Planung einbezogen. Primäres Ziel wird die Verstetigung unter der Prämisse einer adäquaten Verdichtung des Netzes darstellen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat für Menschen mit Behinderungen wird zu der erarbeiteten E-Tretroller-Konzeption und deren Regelungen zum Schutz mobilitätseingeschränkter Menschen eingebunden. Zusätzlich werden die Planungen von Abstellflächen in gebündelter Form abgestimmt.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Fortbewegung von E-Tretrollern erfolgt lokal emissionsfrei. Betriebliche Abläufe werden sukzessive auf umweltfreundliche Energiequellen und Fortbewegungsmittel umstrukturiert.
M04	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Mit der Errichtung von Abstellflächen für E-Tretroller wird die vorhandenen Verkehrsinfrastruktur um ein Mobilitätsangebot erweitert.

2. Kritische Abwägung/ Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität (Nur digital verfügbar)