

Die Regionaldirektorin	REGIONALVERBAND RUHR 
Drucksache Nr.: 13/1347-1	

	09.08.2019
Berichtsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Planungsausschuss	zur Kenntnis	22.05.2019	
Planungsausschuss	zur Kenntnis	18.09.2019	

Betreff: Fahrradverleihsystem metropolradruhr
Hier: Beantwortung der Fragen aus dem Planungsausschuss vom 27.02.2019

Die Antworten werden zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

In der Sitzung des Planungsausschusses am 27.02.2019 hat die Verwaltung mit der Drucksache Nr. 13/1347 zuletzt zum Sachstand im Fahrradverleihsystem metropolradruhr berichtet. Aufbauend auf dem dort vorgelegten Jahresbericht wurde die Verwaltung um eine vertiefende Untersuchung von Fragestellungen gebeten, die in dieser Vorlage aufgegriffen und erläutert werden.

Angemeldete NutzerInnen im metropolradruhr

Mit Stand vom Juni 2019 waren insgesamt 96.514 Nutzerinnen und Nutzer im metropolradruhr angemeldet. Die tatsächliche Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer des metropolradruhr kann deutlich höher liegen, da nach Anmeldung in einem beliebigen Nextbike-Fahrradverleihsystem eine weltweite Nutzung aller Nextbike-Systeme möglich ist.

Ausleihstandorte an Parkhäusern

Die Platzierung von Standorten an Parkhäusern ist grundsätzlich denkbar und möglich. Kommunen oder Parkhausbetreiber müssten dafür die Initiative ergreifen und finanziell für die Herstellung der Infrastruktur und den Betrieb der Stationen aufkommen. Die Platzierung neuer Stationen liegt in der Verantwortung der Kommunen. Oftmals gibt es bereits heute im Umfeld vieler Parkhäuser – insbesondere in verdichteten Innenstadtlagen – Stationen, an denen der Umstieg möglich ist.

Ausdehnung des metropolradruhr auf weitere Kommunen

Die Erweiterung des Fahrradverleihsystems auf weitere Kommunen ist erwünscht und möglich. Zu diesem Thema wurden durch den RVR bereits Gespräche zwischen interessierten Kommunen und dem Betreiber vermittelt. Bislang sind diese jedoch an der Finanzierung gescheitert. Die Kommunen müssten die Infrastruktur für das Fahrradverleihsystem und den Betrieb mitfinanzieren. Dies wird seitens des Betreibers ähnlich gehandhabt wie in den Fahrradverleihsystemen anderer Städte/ Regionen/ Verkehrsunternehmen. Zum Teil fließen dort pro Jahr mehrere Millionen Euro in den Auf- und Ausbau sowie den Unterhalt eines solchen einst ausgeschriebenen Systems.

Das metropolradruhr wurde 2009 zunächst mit einem touristischen Fokus auf das Kulturhauptstadtjahr 2010 aufgebaut und verschob danach seinen Schwerpunkt auf den Alltagsradverkehr. Dies spiegelt sich in der Standortauswahl wieder, die den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs entspricht. Für die Freizeitnutzung stehen insbesondere auch Räder des Revierrads an Radstationen und vielen touristisch interessanten Punkten bereit.

Interesse weiterer Leihradanbieter

In den Jahren 2017 und 2018 stiegen viele neue Leihradanbieter in Deutschland in den Markt ein. Stand 2019 haben sich die meisten bereits wieder zurückgezogen. Diese Entwicklung konnte ebenfalls in der Metropole Ruhr beobachtet werden. Mit BYKE war im Jahr 2018 ein Anbieter in Duisburg, Mülheim an der Ruhr und Essen vertreten. Zu Ende 2018 jedoch wurden die Räder eingesammelt und verschwanden vollständig aus den drei Städten. Die Kommunikation seitens des Anbieters beschränkte sich dabei auf ein Minimum. Ein ähnliches Bild zeigte sich in Bochum mit dem Anbieter BYKE und in Dortmund mit den Anbietern ofo und obike sowie mobike. Auch hier stand man mit den Städten in regem Kontakt und wollte dort Räder aufstellen. Seit diesen Absichtserklärungen zeigten die Anbieter jedoch keine weitere Initiative mehr.

E-Roller / E-Scooter

Technische Funktionsweise

Elektro-Tretroller (E-Roller oder E-Scooter) sind zweirädrige Tretroller, die durch einen batteriebetriebenen Elektromotor angetrieben werden. Die Nutzung erfolgt stehend auf dem bodennahen Trittbrett, das zwischen Vorder- und Hinterrad platziert ist. Über dem Vorderrad befindet sich die meist senkrechte Lenkstange. Ein E-Scooter verfügt über zwei voneinander unabhängige Bremsen; eine elektrische Bremse am Vorderrad und eine mechanische Bremse am Hinterrad. Die Tretroller können bis zu 20 km/h schnell fahren. Die Reichweite der Scooter beginnt bei ca. 15 km, liegt durchschnittlich bei ca. 20 km und kann bis zu 45 km betragen. Der Ladevorgang der Akkus dauert, je nach Kapazität des Akkus, zwischen einer und fünf Stunden. Die hier behandelten Elektro-Tretroller sind abzugrenzen von den größeren und schnelleren Elektro-Motorrollern, die bis zu 45 km/h fahren können und meist mit einem Sitz ausgestattet sind.

E-Scooter im Verleih

Der Betrieb eines Free-Floating Sharing-Systems für E-Scooter erfordert wie beim Free-Floating Bike- oder Carsharing keine stationären Einrichtungen. Die Scooter können innerhalb eines vom Anbieter abgegrenzten Gebiets frei im öffentlichen Raum platziert werden, solange sie keine Behinderung darstellen. Der Betrieb erfordert jedoch eine Wartung und Instandhaltung der Scooter, daher ist mit entsprechendem Personalaufwand zu rechnen. Die Scooter werden in der Regel abends eingesammelt, gereinigt, geladen und gegebenenfalls repariert und morgens wieder im Geschäftsgebiet verteilt. Angestellte der Firma kontrollieren die Fahrzeuge tagsüber im öffentlichen Raum auf ihre Verkehrssicherheit und stellen falsch geparkte Scooter um. Es ist daher eine Lade- und Reparaturinfrastruktur mit entsprechendem personellem, organisatorischem und finanziellem Aufwand einzurichten und zu betreiben. Die Anschaffungskosten eines Scooters (ca. 300 bis 400 Euro) liegen etwa gleichauf mit den Betriebskosten (ca. 3 bis 4

Euro pro Tag), da die durchschnittliche Lebensdauer so eines Rollers im Sharingbetrieb bei ca. drei bis vier Monaten liegt, danach wird das Fahrzeug verschrottet.

Seitdem E-Roller mit der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 15. Juni 2019 zugelassen wurden (zum Inhalt der Verordnung siehe unten), haben Firmen bereits in über 50 größeren Städten in Deutschland ein Sharing-Angebot eingerichtet, kleinere Städte sollen folgen. Firmen wie bspw. Tier, Voi, Bird oder Circ bieten die Ausleihe über ihre App an, für die eine Registrierung und die Volljährigkeit erforderlich sind. Die Gebühren bewegen sich im Preisbereich von 1 Euro für die Freischaltung der Scooter sowie zusätzlich etwa 15 Cent pro gefahrener Minute und werden über die hinterlegte Zahlungsmethode abgerechnet.

Im Ruhrgebiet werden bisher nur in Herne und Dortmund E-Scooter durch die Firma Circ angeboten.

Auch Nextbike wird voraussichtlich in den Verleih von e-Scootern einsteigen. Ein Zeitpunkt dafür wurde noch nicht benannt.

Rechtliche Rahmenbedingungen in Deutschland

Am 15. Juni 2019 trat die sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) des Bundesverkehrsministeriums in Kraft.

Für die Zulassung und den Betrieb von E-Rollern legt die eKFV Folgendes fest:

- Allgemeine Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis muss vorliegen (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 eKFV), Fabrik Schild mit Aufschrift „Elektrokleinstfahrzeug“ muss angebracht sein (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 eKFV)
- Haftpflichtversicherung und Versicherungsplakette erforderlich (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 eKFV)
- Vorder- und Hinterradbremse, Licht, Klingel und weitere Sicherheitseinrichtungen funktionstüchtig (§§ 4-7 eKFV)
- Mindestalter des Fahrers/der FahrerIn: 14 Jahre (§ 3 eKFV)
- Es gibt keine Führerschein- und keine Helmpflicht.

Die zulässigen Verkehrsflächen für E-Roller sind denen für Radfahrende sehr ähnlich, sie werden im § 10 eKFV geregelt. So müssen, soweit vorhanden, baulich angelegte Radwege (allerdings auch, wenn diese für Radfahrende nicht benutzungspflichtig sind), gemeinsame Geh- und Radwege oder Radfahrstreifen benutzt werden. Auch in Fahrradstraßen dürfen E-Roller fahren. Ist keine Radverkehrsanlage vorhanden, so muss die Fahrbahn benutzt werden. Außerorts sind ggf. Seitenstreifen zu befahren. Gehwege und Fußgängerzonen dürfen, entgegen früherer Verlautbarungen aus dem Ministerium, grundsätzlich nicht befahren werden. Die Verordnung ermächtigt jedoch die Straßenverkehrsbehörden, die Benutzung von anderen Verkehrsflächen, also auch von Gehwegen und Fußgängerzonen, per Zusatzzeichen „für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller“ zuzulassen (§ 10 Abs. 3 eKFV).

Darüber hinaus gilt auf allen gemeinsam genutzten Verkehrsflächen § 1 der Straßenverkehrs-Ordnung; gegenseitige Rücksicht und angepasstes Verhalten, sodass kein Anderer geschädigt wird.

Risiken und Gefahren

Die Deutsche Verkehrswacht, ADFC und BUND kritisieren bezüglich der gemeinsamen Führung mit dem Radverkehr, dass der ohnehin zumeist knappe, teils stark frequentierte und oft marode Raum für die Radfahrenden nun zusätzlich beansprucht werde. Investitionen in die Infrastruktur und Umverteilung des Straßenraums werden nun noch dringender. ADFC und FUSS e. V. warnen davor, dass die E-Scooter bei miserablen Radwegqualitäten bzw. nicht vorhandenen Radverkehrsanlagen allzu häufig auf die

Gehwege ausweichen, weil ihnen die Fahrbahn als zu gefährlich erscheine. Dies könnte zu massiven Konflikten mit zu Fuß Gehenden führen. Die Deutsche Verkehrswacht mahnt die Kommunen dazu, von ihrer Möglichkeit, Elektrokleinstfahrzeuge auch auf Gehwegen freizugeben, „nur in notwendigen Einzelfällen“ Gebrauch zu machen und dies dann „kritisch zu beobachten“. Die Stadt Paris, in der bereits 20.000 E-Scooter vorhanden sind und wo es bis zum Jahresende 40.000 werden sollen, verbietet nach schlechten Erfahrungen vollgestellter Gehwege nun ab dem 1. Juli 2019 das Gehwegparken, die Roller sollen auf Mofa- oder Fahrradparkplätzen abgestellt werden.

Zudem ist fraglich, welche Entlastungseffekte die e-Scooter für den MIV bringen. Erste Erfahrungen aus den USA zeigen, dass die Scooter dort vor allem Wege ersetzen, die sonst zu Fuß zurückgelegt worden wären. Möglich ist also, dass die Nutzung der Scooter zulasten des Fuß- und Radverkehrs geht, nicht aber Fahrten mit dem Pkw ersetzt werden und damit eine Entlastung der Straßen nicht erzielt werden kann.

Andernorts wurden die Leih scooter Ziel von Vandalismus und können als solches Hindernisse im öffentlichen Raum darstellen.

Das Fahrradverleihsystem metropolradruhr und insbesondere dessen Möglichkeiten zur Weiterentwicklung werden im Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept berücksichtigt.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Vorgangs-Nr. _____

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2020	2021	2022	2023 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2020	2021	2022	2023 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe					
Abweichungen ¹					

2. Teilfinanzplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Investitions-Nr. _____

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2020	2021	2022	2023 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2020	2021	2022	2023 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen ¹					

¹ Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).
- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.
- Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.

Erläuterungen:

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 43 Abs. 3 GemHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

- Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.
- Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel
Alsdorf, Nina	Wagener, Maria	Bereich III Planung	
Akt.zeichen		Tönnies, Martin	