

Shared eScooter in österreichischen Städten und Gemeinden

Handlungsoptionen zur Einführung innovativer
Mobilitätslösungen



© Shutterstock

In Kooperation mit:



Impressum

Herausgeber: AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für
technologienpolitische Maßnahmen GmbH |
Raimundgasse 1/6 | A-1020 Wien

T: +43 1 26 33 444 | F: +43 1 26 33 444-10 |
office@austriatech.at | www.austriatech.at

AutorInnen: DDI Gerhard Gruber & Mag. Doris Wiederwald

In Kooperation mit dem Österreichischen Städtebund erstellt.

Redaktion: Stabstelle Kommunikation & Public Affairs

Cover: © Shutterstock

In Kooperation mit: Österreichischer Städtebund |
Rathaus, Stiege 5, Hochparterre | A-1082 Wien

T: +43 1 4000-89980 F: +43 1 4000 99 89980
post@staedtebund.gv.at | www.staedtebund.gv.at

Die AustriaTech steht im 100%igen Eigentum des Bundes.

Generell wurde in dieser Broschüre die gendergerechte
Schreibweise berücksichtigt. Bei der Bezeichnung von Ämtern, Organisationen oder
Institutionen sind sämtliche Bezeichnungen geschlechtsneutral
zu verstehen.

AustriaTech übernimmt keine Haftung für Druckfehler und Änderungen.
Die Publikation wird laufend aktualisiert.

Stand: August 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Der Shared eScooter Markt	5
2.1	Der Shared eScooter Markt – Global.....	5
2.2	Der Shared eScooter Markt in Österreich (Stand August 2019).....	6
3	Chancen für die Städte und Gemeinde.....	7
4	Herausforderungen für die Städte und Gemeinden	8
5	Allgemeine Empfehlungen.....	9
6	Rechtliche Aspekte – Ansätze österreichischer Städte.....	11
7	Konkrete Empfehlungen für Kooperationsvereinbarungen	13
7.1	Einführung/Rechtliches	13
7.2	Öffentlicher Raum	14
7.3	Fahrzeuge und Service.....	15
7.4	Daten	16
8	Das Thema Sicherheit	18
9	Das Thema Gebühren	19
9.1	Weitere Faktoren für das Thema Gebühren	19
9.2	Eine soziale bzw. regionale Preisstaffelung.....	19
10	Aktuelle Forschungsprojekte in Österreich zu Shared Scootern	20
10.1	e-Walk (Verkehrssicherheit und Unfallforschung)	20
10.2	Programm „Mobilität der Zukunft“ – aktuelle Forschungsprojekte.....	20
11	Verzeichnis.....	21
11.1	Abbildungen und Tabellen.....	21
11.2	Bestehende internationale Regelungen und Vereinbarungen	21
12	Anhänge	22
12.1	Firmen für Ladestationen und -infrastruktur	22
12.2	Wien – Eine ortspolizeiliche Verordnung samt Akkreditierungsregeln ¹⁴	23
12.3	Graz – Der Gestattungsvertrag	27
12.4	Innsbruck – Der Akkreditierungskatalog	29
12.6	Klagenfurt – Die Akkreditierungsvereinbarung	30
13	Endnoten.....	32

1 Einleitung

Seit 2017 wächst der Shared eScooter Markt auf internationaler Ebene rasant. In diesem jungen und dynamischen Markt tritt aktuell eine größer werdende Anzahl an Anbietern von Shared eScooter Services an die österreichischen Städte heran um Kooperationen zu etablieren. Im Jahr 2018 startete der erste Anbieter in Wien und weitere Städte folgten.

„Eine Entwicklung wie diese, die uns förmlich mit hunderttausenden NutzerInnen einer neuen Mobilitätsform überschwemmt, stellt besonders Städte vor verschiedene Herausforderungen. Daher ist es wichtig, das positive Potenzial von diesen neuen Mikromobilitätstools zu erkennen und zu nutzen. Wir bei AustriaTech wollen einen sinnvollen Einsatz unterstützen und verfolgen die laufende Entwicklung durch ein kontinuierliches Monitoring.“

Martin Russ, Geschäftsführer AustriaTech

Durch aktive Mitgestaltung der Shared eScooter Services können diese das städtische Angebot im Bereich der Mikromobilität erweitern und den öffentlichen Verkehr (ÖV) sinnvoll ergänzen.

„Das Thema Sicherheit war für uns von Anfang an wichtig. Deshalb hat der Städtebund sich dafür eingesetzt, dass eScooter auf Radverkehrsinfrastruktur oder Straßen nutzen müssen und nicht auf Gehwegen fahren dürfen. Die Städte möchten Shared eScooter aktiv in ihr Mikromobilitätsangebot integrieren. Mit dem vorliegenden Leitfaden, wollen wir aufzeigen, wie diese neue Form der Mobilität optimal eingesetzt werden kann und somit die Lernzyklen für die Städte verkürzen kann.“

Stephanie Schwer, Österreichischer Städtebund

Dieses Dokument entstand in Zusammenarbeit des österreichischen Städtebundes mit der AustriaTech GmbH und soll die österreichischen Städte und Gemeinden bei der aktiven Mitgestaltung, nutzbringenden Implementierung und Steuerung des Shared eScooter Angebots unterstützen.

2 Der Shared eScooter Markt

Der Shared eScooter Markt ist ein sehr junger und volatiler Markt und birgt als solcher

Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten aber auch Unsicherheiten, die es zu klären gilt.

2.1 Der Shared eScooter Markt – Global

Seit 2017 entstanden weltweit verstärkt eine Vielzahl an neuen Shared eScooter Services. Dies ging einher mit einer ständigen Weiterentwicklung der Angebote, Fahrzeuge sowie der Geschäftsmodelle inklusive einer hohen Attraktivität für Investoren.

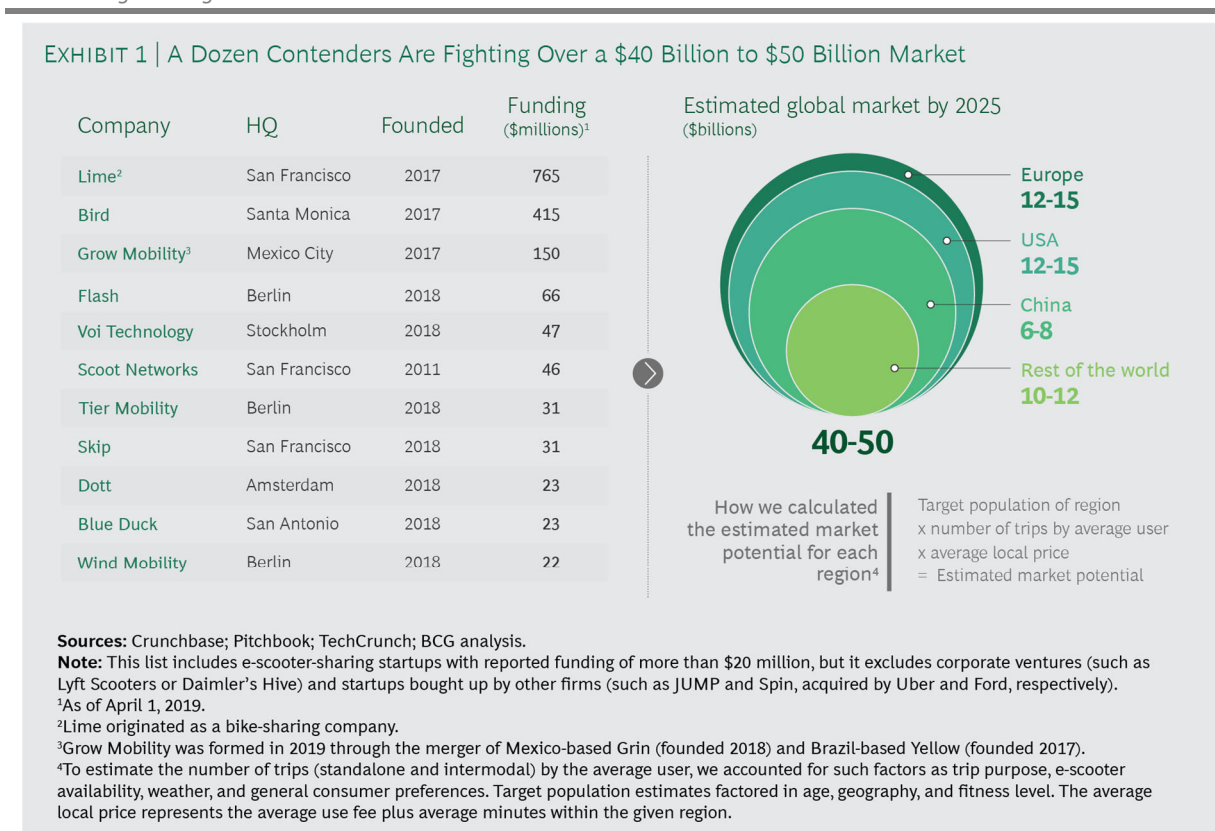
Entsprechend einer Studie von Boston Consulting¹ wird der eScooter Markt weiter rasant wachsen und das Interesse von Investoren auf sich ziehen. Schätzungsweise soll der Markt bis 2025 auf 40 bis 50 Milliarden Dollar anwachsen.

Der europäische Anteil davon wird mit rund 12 bis 15 Milliarden Dollar bewertet¹. Aktuell aktive Anbieter in Wien konnten beispielsweise bereits zweistellige Millionenbeträge an Investitionen lukrieren (siehe dazu Abbildung 1).

Der folgende Artikel fasst den aktuellen Stand bezüglich Shared eScooter Services in Deutschland sehr gut zusammen und wird laut Redaktion auch kontinuierlich aktualisiert:

<https://www.electrive.net/2019/06/19/berlin-lime-und-circ-starten-mit-ersten-e-tretrollern/>²

♥ Abbildung 1: Das globale Marktvolumen von Shared eScooter Services bis 2025¹



2.2 Der Shared eScooter Markt in Österreich (Stand August 2019)

In Österreich sind aktuell elf Anbieter am Markt. Tabelle 1 gibt einen Überblick zum gegenwärtigen Stand.

♥ Tabelle 1: Am Markt agierende Shared eScooter Anbieter in Österreich (Stand August 2019)

Anbieter	Firmensitz	Gründung	Am Markt	Website
Arolla, AMV Networks	Oberösterreich	2019	Wels	https://www.arolla.io/
Bird	USA, Santa Monica	2017	Wien	https://www.bird.co/
Circ	BRD, Berlin	2018	Wien, Linz	https://goflash.com/
Hive	BRD,	2018	Wien	https://www.ridehive.com/helpgerman
KIWIRide	VAE, Dubai	2019	Wien	https://kiwiride.at/de
Lime	USA, San Francisco	2017	Wien, Linz	https://www.li.me/de/
Rollmi	Österreich, Vorarlberg	2019	Dornbirn	https://holmi.at/
Scoota	Österreich, Steiermark	2019	Wels, Klagenfurt	https://www.scoota.online/
Tier	BRD, Berlin	2018	Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Klagenfurt	https://www.tier.app/de/
Voi	Schweden, Stockholm	2018	Linz	https://www.voiscooters.com/de/fuer-staedte/
Wind	BRD, Berlin	2018	Wien, Linz	https://www.wind.co/austria

Das Ausrollen der Angebote durch die Shared eScooter Services-Anbieter verlief rasch. Binnen weniger Monate waren die eScooter, ausgehend von Wien, in mehreren österreichischen Städten für die NutzerInnen verfügbar. Mittlerweile sind zehn Anbieter in sieben österreichischen Städten aktiv. Diese Entwicklung dürfte sich in den nächsten Monaten fortsetzen; weitere Städte könnten folgen. In Zukunft könnten Shared eScooter Services auch für Städte unter 50.000

EinwohnerInnen interessant werden. Es gibt bereits Überlegungen diverser Anbieter in diese Richtung. So arbeitet zum Beispiel die Firma Circ an neuen Angebotsmodellen für kleinere Städte, zu Beginn auch in Form von zeitlich und örtlich begrenzten Kooperationsmöglichkeiten. Näheres dazu unter 7.1.1 Testphasen.

3 Chancen für Städte und Gemeinden

Durch das aktive Mitgestalten von Shared eScooter Angeboten können Städte und Gemeinden einerseits Innovation im Bereich neuer Mobility Services fördern und andererseits das Erreichen ihrer verkehrspolitischen Ziele ermöglichen. Unterstützend kann sich hierbei die aktuelle Situation auswirken, dass Shared eScooter Services-Anbieter bereits teils millionenschwere Investitionen lukrieren konnten und so finanziell umfassend ausgestattet sind¹. Diesen Vorteil gilt es sinnvoll einzusetzen und die Angebote entsprechend der Bedarfe und Ziele der Stadt mitzugestalten.

Vor einer möglichen Kooperation mit einem oder mehreren Anbietern kann die Reflexion folgender Fragen aus Sicht der jeweiligen Stadt oder Gemeinde bei der Ausgestaltung des Angebots helfen:

Welche planerischen und verkehrspolitischen Ziele können durch den Einsatz von eScooter erreicht werden?

- Lokal emissionsfreie Mikromobilität
- Ergänzung zu bestehenden Angeboten im Sinne einer Sektorkopplung
- Schließen von Lücken im Mobilitätssystem – als Unterstützung zum ÖV
- Schaffung eines methodischen und strategischen Rahmens zur Einbettung neuer Mobilitätsangebote in das Verkehrssystem
- Reduktion des KFZ-Anteils im Modal Split

Welche Chancen bzw. Vorteile können aus dieser Zusammenarbeit für die Stadt oder die Gemeinde entstehen?

- Verbesserung der Luftqualität
- Beitrag zur Stauvermeidung
- Erlernen neuer Kooperationsmöglichkeiten für Mobilitätsmodelle der Zukunft
- Strukturelles Lernen als gesamte Verwaltungseinheit im Zeitalter von Digitalisierung und Daten
- Positionierung als moderne und innovationsfreundliche Stadt

Welche weiteren Möglichkeiten können sich durch das Angebot von Shared eScooter Services für die Stadt bzw. die Gemeinde bieten?

- Nutzung für die erste und letzte Meile
- Unterstützung für weniger ÖV-bediente Gebiete, zum Beispiel durch eine mit den Anbietern vereinbarte räumliche Preisstaffelung gemäß einer entsprechenden ÖV-Erschließungsqualität;
- Anknüpfung an den zeitlichen und geografischen Rändern des ÖV
- Effizientere Angebotssteuerung basierend auf Nachfrage
- Evaluierung und Monitoring
- Messbarkeit von Wirkungen durch gesetzte Maßnahmen aufgrund der generierten Daten
- Erreichen von neuen Bevölkerungsgruppen
- Zusätzliches Wissen und besseres Verständnis des NutzerInnenverhaltens
- Internationale und nationale Vernetzung im Bereich Mikromobilität stärken
- Testen als Transportmittel für VerwaltungsmitarbeiterInnen („Dienst-eScooter“)

4 Herausforderungen für Städte und Gemeinden

Das Angebot von Shared eScooter Services ist noch sehr jung. Die meisten Firmen (Start-ups) in diesem Geschäftsfeld sind erst seit frühestens 2017 am Markt. Diese Services entstanden disruptiv, global betrachtet. Dementsprechend gibt es neben den möglichen Chancen erfahrungsgemäß auch einige Herausforderungen, welche es für die österreichischen Städte und Gemeinden zu bewältigen gilt.

Rechtssicherheit

- Klärung der relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen
- Zivilrechtliche Verträge, Gewerbeberechtigung und Akkreditierung der eScooter

Verkehrssicherheit

- Unfälle durch unsachgemäßes Verwenden, Fehlen von Risikobewusstsein und erhöhte Geschwindigkeit
- Durch die 31. Novelle der StVO eine verstärkte Nutzung von Radwegen

Übernutzung des öffentlichen Raumes

- Unsachgemäßes Abstellen der eScooter (Gehsteige, Verkehrsbehinderung, Kreuzungsbereiche, Übernutzung von Fahrradabstellanlagen)
- Entsorgung kaputt abgestellter eScooter

Verkehrspolitischer Bereich (Laufendes Monitoring, Sperrgebiete, Re-Lokalisation)

- Aufwand der öffentlichen Hand bei der Akkreditierung/Markierung der Fahrzeuge

- Gebührenermittlung (Anträge, Pilotgenehmigungen, pro eScooter/pro Fahrt-Gebühr)
- StVO § 88b. („Ausnahme durch Verordnung“) – möglicher Mehraufwand für die Verwaltung

Dynamische Marktberreinigung

- Volatiler, junger Markt mit hohen Investitionssummen
- Rückzug von Firmen möglich

Datenverarbeitung

- Art der Bereitstellung und Übermittlung, Validierung sowie Auswertung
- Programmierschnittstellen (APIs)
- Datenqualität und Standards

Geofencing und Geodaten

- Kompatibilität mit bestehender Soft- und Hardwarearchitektur bei Ausweisungen von Gebieten für eScooter, wie zum Beispiel mit bereits in Verwendung befindlicher GIS

Haltbarkeit der eScooter

- Aktuell kurze Lebensspanne, daraus resultieren Fragen bezüglich der Umweltverträglichkeit, wie Recycling der Akkus
- Vandalismus und Diebstahl der eScooter

5 Allgemeine Empfehlungen

Der urbanen und kommunalen Handlungsebene kommt mit disruptiven technologischen Entwicklungen in der Mobilität und der Digitalisierung aller Lebensbereiche eine besondere und herausfordernde Rolle zu. Städte sind die Fokuspunkte von Innovation und die Transformation der Mobilität mit neuen Mobilitätstechnologien und -services findet vorwiegend in urbanen Räumen statt. Aufgrund der zunehmenden funktionellen räumlichen Verflechtung des Verkehrsgeschehens gewinnt zusätzlich eine, nicht durch vordefinierte Verwaltungsstrukturen gekennzeichnete, (stadt-)regionale Handlungsebene an Bedeutung.

Städte wie auch Stadtregionen stehen dabei vor der Aufgabe, bewährte Elemente bestehender Systeme im Mobilitätsbereich sicherzustellen und sich zugleich neuen Möglichkeiten der digitalen Transformation, Technologien und Innovationsgestaltung zu öffnen, um effizientere, effektivere und nachhaltigere Verkehrssysteme zu entwickeln. Zugleich gilt es in jeder Stadt und Stadtregion aus der Summe der Innovationen und bestehenden Funktionalitäten ein neues, emergentes System zu schaffen, Silos aufzubrechen, Wertschöpfung zu ermöglichen und neue Kooperationsformen zu finden. Ein Nicht-Handeln der öffentlichen Hand kann zur (weiteren) Desintegration des Mobilitätssystems führen und Potenziale für eine Weiterentwicklung des Mobilitätssystems entlang verkehrs-, sozial-, wirtschafts- und umweltpolitischer Zielsetzungen bleiben ungenutzt.

So können, wie auch schon zu Beginn des Kapitels 3 beschrieben, durch eine aktive Mitgestaltung des Angebots, verkehrs-, umwelt-, sozial- und wirtschaftspolitische Zielsetzungen der Stadt erreicht und Kosten des Nicht-Handelns vermieden werden. Eine innovationsfreundliche und aktive Haltung kann Mobilitätsinnovationen, wie sie die Shared

eScooter Services aktuell darstellen, ermöglichen und dabei unterstützen die definierten Mobilitätsziele zu erreichen.

Optionen für das Mitgestalten und dem Ermöglichen von Mobilitätsinnovationen können sein:

Agilität und Flexibilität beim Start von Angeboten und Services durch

- Frühzeitige Klärung interner Zuständigkeiten und Verantwortung
- Unkomplizierte sowie zeitlich und räumlich beschränkte Testbetriebe (siehe Infobox unten)
- Kooperationsverträge
- Datenvereinbarungen

Bewusstsein für die Notwendigkeit eines gegenseitigen Datenaustauschs entwickeln: „Daten als Währung“

- Open-Source bei Software, Datenschnittstellen, Datenformaten und Standards
- Transparenz und Fairness als Basis für eine offene Kommunikation
- Anbieter als Partner betrachten
- Gemeinsames Lernen sowie Ausprobieren neuer individueller Angebotsmodelle
- Balance im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten suchen
- Vernetzung: Austausch mit anderen nationalen und internationalen Städten, Regionen und Gemeinden

INFOBOX „eScooter Pilot Program“ in Portland, Oregon, USA³

- 650.000 Einwohner
- Zeitlich begrenzte Testphase als proaktiver Ansatz anstelle von Verboten wie in anderen amerikanischen Städten
- Dauer der ersten Testphase: 120 Tage von Juli bis November 2018
- Einführung entsprechend der Ziele der Stadt:
 - Verringerung der Verkehrsüberlastung durch Verlagerung von Fahrten weg von der Nutzung privater Fahrzeuge
 - Verhinderung von Todesfällen und schweren Verletzungen auf den Straßen
 - Steigerung des Zugangs zu Mobilitätsmöglichkeiten für dahingehend unterversorgte EinwohnerInnen
- Reduktion der lokalen Emissionen im Sinne des Klimaschutzes
- Ausschreibung: Vergabe von Genehmigungen gebunden an Zugang zu Echtzeit-Nutzerdaten
- Antragsgebühr: \$ 250,-
- Pilotgenehmigung: \$ 5.000,-
- 2. Phase des Programms: für die Dauer eines Jahres (26. April 2019 bis 26. April 2020)

Weitere Informationen

<https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/709719>

<https://www.portlandoregon.gov/transportation/77294>

INFOBOX Soft Regulation als Kooperationsansatz, Lissabon, Portugal⁴

- Nationales Gesetz als Rahmen für Shared Mobility (Road Code, Law 47/2018)
- Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) der Anbieter
- Schaffung und Pflege einer eng verbundenen kooperativen Sharing-Community durch regelmäßige Treffen aller Anbieter mit der Stadt alle zwei Wochen, formeller Austausch bezüglich Parken, Daten und Veranstaltungen, sowie informeller Kontakte auf einer täglichen Basis
- #PartilhaLisboa: alle Sharing-Anbieter arbeiten gemeinsam an einer Reduktion des privaten Kraftfahrzeuges im Modal Split
- Aktuell elf Mikromobilitätsanbieter in Lissabon (eScooter und Fahrräder)
- Ausbau von Parkmöglichkeiten für eScooter und Fahrräder bei gleichzeitiger Reduktion von Stellplätzen für Autos im Stadtgebiet
- Bestimmte Fläche werden als rote Zonen ausgewiesen, als absolute non-parking-zones, zum Beispiel um Flucht- und Zufahrtswege oder historische Viertel frei zu halten
- Zusammenarbeit mit diversen Partnerinstitutionen, wie zum Beispiel Blind people associations und dem Konsumentenschutzverband

Weitere Informationen

https://www.eltis.org/sites/default/files/sump2019_c1_machado_pedro_lisbon.pdf

<https://www.partilhalisboa.pt/>

6 Rechtliche Aspekte – Ansätze österreichischer Städte

Mit der 31. Novelle der StVO wurde auf nationaler Ebene der zunehmenden Nutzung von Mikromobilitätsangeboten Rechnung getragen. Mit Inkrafttreten am 1. Juni 2019 werden mit §88b. Rollerfahren und eScooter den Fahrrädern rechtlich gleichgestellt.

§ 88b. Rollerfahren

(1) Das Fahren mit Klein- und Minirollern mit elektrischem Antrieb (elektrisch betriebene Klein- und Miniroller) ist auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen verboten. Ausgenommen von diesem Verbot sind Gehsteige und Gehwege, auf denen durch Verordnung der Behörde das Fahren mit elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h erlaubt wurde. Das Fahren ist ferner mit elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h auf Fahrbahnen, auf denen das Radfahren erlaubt ist, zulässig.

(2) Bei der Benutzung von elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern sind alle für Radfahrer geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten; insbesondere gilt die Benützungspflicht für Radfahranlagen (§ 68 Abs. 1) sinngemäß. Bei der Benutzung von Radfahranlagen haben Rollerfahrer die gemäß § 8a vorgeschriebene Fahrtrichtung einzuhalten.

(3) Benutzer von elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern haben sich so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden; insbesondere haben sie auf Gehsteigen und Gehwegen Schrittgeschwindigkeit einzuhalten sowie die Geschwindigkeit in Fußgängerzonen, in Wohnstraßen und in Begegnungszonen dem Fußgängerverkehr anzupassen.

(4) Kinder unter 12 Jahren dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, außer in Wohnstraßen, nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, mit elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern fahren, wenn sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises gemäß § 65 sind.

(5) Elektrisch betriebene Klein- und Miniroller sind mit einer wirksamen Bremsvorrichtung, mit Rückstrahlern oder Rückstrahlfolien, die nach

vorne in weiß, nach hinten in rot und zur Seite in gelb wirken sowie bei Dunkelheit und schlechter Sicht mit weißem Licht nach vorne und rotem Rücklicht auszurüsten.

Zur Unterstützung des Wissens- und Erfahrungstransfers zum Thema Implementierung von Shared eScooter Service-Angeboten hat der Städtebund im Mai 2019 die österreichischen Städte um Ansätze und Einschätzungen zu Möglichkeiten für öffentlich-rechtliche Regelungen zur Angebotsgestaltung gebeten. Es handelt sich hierbei um eine Aufnahme des aktuellen Standes, welcher sich möglicherweise noch weiterentwickelt und im Kontext der jeweiligen Landesgesetze sowie den städtischen Gestaltungsmöglichkeiten gesehen werden muss.

Grundsätzlich erscheinen aktuell und im Zusammenhang mit Shared eScooter Service-Anbietern zivilrechtliche Vereinbarungen als zweckmäßig. Städte können allerdings in Aussicht stellen, dass von ortspolizeilichen Verordnungen Gebrauch gemacht werden kann, falls keine geeignete zivilrechtliche Vereinbarung zustande kommt.

Dementsprechend kann die Wahl des Ansatzes einer Stadt von einer losen und freiwilligen Zusammenarbeit, über den Ansatz einer zivilrechtlichen Vereinbarung (freiwillig bis gesetzlich vorgeschrieben) bis hin zu einem „ortspolizeilichen Ansatz“ reichen.

Nachfolgend werden die aktuellen Ansätze zu Regelungsmöglichkeiten jener Städte präsentiert, welche dankenswerterweise ihre Ausführungen zur Verfügung gestellt haben.

Wien

- Regelung mittels ortspolizeilicher Verordnung (wurde vor kurzer Zeit an die 31. Novelle der StVO angepasst); siehe dazu 14.1 Wien - Eine ortspolizeiliche Verordnung samt Akkreditierungsregeln
- Rechtsgrundlage dafür sind §§ 76 und 108 der Wiener Stadtverfassung
- Akkreditierung der eScooter (Kosten der Markierung der eScooter: 3,- Euro/eScooter)
- Die aktuellen Anbieter in Wien haben einen neuen Verhaltenskodex beziehungsweise eine Deklaration unterschrieben und

verpflichten sich damit zu einer umfassenden Aufklärung der NutzerInnen hinsichtlich Fragen zu Sicherheit und rechtlichen Aspekten⁵

- Die Entwicklungen werden nun den Sommer über beobachtet und evaluiert. Basierend auf den Ergebnissen dieser Evaluierung wird anschließend möglicherweise eine neue Verordnung erarbeitet.

St. Pölten (Niederösterreich)

- Inanspruchnahme öffentlichen Straßenraums
- Sondernutzung (Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung von öffentlichen Straßen ist eine Sondernutzung und bedarf der Zustimmung der Straßenverwaltung/Bewilligung nach § 82 StVO)
- Eine schriftliche Vereinbarung (Sondernutzungsvereinbarung) ist erforderlich
- Die rechtliche Grundlage in Niederösterreich ist hier § 18 Abs 1 NÖ Straßengesetz
- Kooperationsvertrag mit der Stadt (Festlegung von Fahrtstrecken und Abstellbeschränkungen sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Option der einseitigen Erweiterung durch die Stadt unter Berücksichtigung von § 88b StVO)
- „Repressive“ Maßnahmen mittels straßenpolizeilicher Vorschriften sind denkbar (Halteverbote, Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen), eventuell auch ortspolizeiliche Verordnungen
- Es sind bereits Beschränkungen aufgrund § 88b StVO vorhanden

Graz

- Inanspruchnahme öffentlichen Gutes
- Sondernutzung
- Zivilrechtlicher Gestattungsvertrag, siehe dazu 14.2 Graz – Der Gestattungsvertrag (dieser wird aktuell auf eScooter angepasst)
- Die gesetzliche Grundlage ist hier §54 des Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 – LStVG 1964 – Besondere Inanspruchnahme

Innsbruck

- Die Akkreditierungsvereinbarung (freiwillig), welche von den Anbietern unterschrieben wird. Siehe dazu Kapitel 14.3 Innsbruck – Der Akkreditierungskatalog.

Salzburg

- Kooperationsvereinbarungen mit den eScooter-Betreibern
- Bei absehbaren Missständen besteht die Möglichkeit einer ortspolizeilichen Verordnung

Linz

- Einführungs- und Testphasen
- Kontrolle durch Polizei entsprechend der StVO-Regelungen
- Bodenmarkierungen für eScooter-Stellplätze
- In Zukunft möglicherweise zivilrechtliche Vereinbarungen, eine ortspolizeiliche Verordnung (gemäß Artikel 118 Abs 6 B-VG) sowie Gestattungsverträge

Klagenfurt

- Eine Akkreditierungsvereinbarung, welche von den Anbietern unterschrieben wird. Siehe dazu Kapitel 14.4 Klagenfurt – Die Akkreditierungsvereinbarung

7 Konkrete Empfehlungen für Kooperationsvereinbarungen

Dieses Kapitel beschreibt welche Kriterien für eine Vereinbarung mit Shared eScooter Services-Anbietern relevant sein können.

7.1 Einführung/Rechtliches

Shared eScooter werden aktuell von diversen internationalen Städten als mögliche Ergänzung für den öffentlichen Personennahverkehr auf der letzten Meile angesehen. Wie im bereits dargestellten Beispiel Portland, Oregon, USA können Testphasen die Einführung beschleunigen, transparent gestalten und die Kommunikation mit allen Beteiligten erleichtern.

7.1.1 Testphasen

Vor der eigentlichen Einführung eines Angebots wird oftmals in einer Testphase überprüft, ob die Vorgaben und Ziele der Stadt erreicht werden. Mögliche Probleme, Gefahren und Schwierigkeiten können in dieser Testphase sichtbar und durch Anpassungen entschärft werden. Darüber hinaus bieten zeitlich und örtlich begrenzte Testphasen die Möglichkeit des gemeinsamen und iterativen Lernens. So arbeitet die Firma Circ an neuen Angeboten für kleinere Städte unter 50.000 EinwohnerInnen. Eine Zusammenarbeit zwischen dem Anbieter und einer Stadt oder einem ansässigen Betrieb kann auf Kooperationsbasis erfolgen, wenn die Stadt oder der Betrieb ein gewisses monatliches Grundentgelt beziehungsweise Leistungen (wie Abstellflächen) übernehmen.

7.1.2 Laufzeit von Lizenzen

Die Vergabe von zeitlich begrenzten Lizenzen, erhöhen die Flexibilität, um auf mögliche Veränderungen, die beispielsweise den Rechtsrahmen betreffen, besser reagieren zu können. Die fortlaufend gemachten Erfahrungen können dabei helfen, den Rechtsrahmen weiterzuentwickeln. Durch eine klar definierte Bindungsdauer kann nach Ablauf der Laufzeit eine Evaluierung vorgenommen und bei beiderseitigem Einverständnis eine weitere Laufzeit vereinbart werden.

7.1.3 Gebühren

Mögliche Lizenzgebühren oder Gebühren bezüglich einer Akkreditierung der eScooter können vorab festgelegt werden. Auch eine räumliche oder zeitliche Staffelung ist denkbar. Durch eine vereinbarte Preisstaffelung gemäß einer entsprechenden ÖV-Erschließungsqualität kann eine Unterstützung für weniger ÖV-bediente Gebiete geschaffen werden.

7.1.4 Einschulungen und Informationstage

Vor allem zum Start eines eScooter Services, aber auch in regelmäßigen Abständen während des Normalbetriebes, können Einschulungen und Informationstage für neue NutzerInnen die Verkehrssicherheit erhöhen und ein stärkeres Bewusstsein für mögliche Gefahren, wie zum Beispiel überhöhte Geschwindigkeit, schaffen. Dieser Punkt kann vom Anbieter übernommen werden.

7.1.5 Versicherungen

NutzerInnen der eScooter, zum Beispiel der Firma Voi in Linz, sind während der Fahrt automatisch Haftpflicht versichert. Eine solche automatische Versicherung der NutzerInnen erhöht die Rechtssicherheit und kann bei der Akzeptanzsteigerung von Shared eScooter Services helfen.

7.1.6 Serviceausfälle von Anbietern

Hard- und Software bedingte Serviceausfälle von Shared eScootern können die Akzeptanz und Anwendungsintensität verringern. Maßnahmen zur Abfederung, wie ein garantiertes Mindestangebot bei der Flottengröße, können zwischen Stadt und Anbieter vereinbart werden.

7.1.7 Geodaten und GIS

Bei der Zusammenarbeit zwischen der Stadt und den Anbietern ist, im Bereich eines möglichen Datenaustausches, das Überprüfen der Kompatibilität mit bestehender Soft- und Hardwarearchitektur (wie GIS in den Städten) zu beachten. Möglicherweise kann beim Erstellen und dem Austausch von Service-Gebieten mit den Anbietern (beispielsweise Geschäftsgebiete, Parkverbote und Fahrverbote), auf die bestehende GIS-Infrastruktur zurückgegriffen werden.

7.1.8 Weitere Kooperationen

In Zukunft können sich auch weitere Möglichkeiten zur Kooperation mit Shared eScooter Service-Anbietern entwickeln, wie zum Beispiel mit städtischen oder regionalen Verkehrsbetrieben oder Drittleistern (wie im Freizeit- und Tourismusbereich).

7.2 Öffentlicher Raum

Shared eScooter Services betreffen den öffentlichen Raum einer Stadt. Deshalb kann es sinnvoll sein, folgende Punkte zu berücksichtigen, um eine ausgewogene Angebotssteuerung durchführen zu können und so eScooter als Bereicherung für das Mobilitätssystem einer Stadt zu entwickeln.

7.2.1 Anzahl der Anbieter und Flottengrößen

Das Definieren einer Mindest- sowie einer Maximalzahl an Fahrzeugen der eScooter-Flotte eines Anbieters hilft dabei, den öffentlichen Raum nicht zu übernutzen und zugleich ein Mindestmaß an verfügbaren, sich im Einsatz befindlichen eScootern sicher zu stellen. Das Gleiche gilt für die Anzahl von Anbietern. Echtzeitdaten ermöglichen hier auch anbieterübergreifend ein Monitoring: wie viele eScooter aktuell im Einsatz sind oder wie viele gewartet werden.

7.2.2 Geschäftsgebiete und Betriebszeiten

Das Definieren von Geschäftsgebieten und Betriebszeiten kann folgende Bereiche betreffen:

- Parken innerhalb, sowie die Nutzung auch außerhalb von definierten Geschäftsgebieten
- Service vor und nach ÖV-Zeiten als Ergänzung des bestehenden ÖV-Angebots
- Dauerhafte, temporäre oder periodische Nutzung bestimmter Teile des öffentlichen Raumes, wie in Testphasen, lokal definierte Fahr- und Parkverbote und Fahrgebote
- Abstellmöglichkeiten für eScooter, auch hinsichtlich der täglichen Re-Lokalisation und Redistribution abends und morgens
- Differenzierung der Dauer des Angebots: beispielsweise saisonal Frühling bis Herbst; bei Schlechtwetter könnte sich der Anbieter möglicherweise das Recht vorbehalten das Service einzustellen

7.2.3 Konsequenzen für unsachgemäßes Abstellen

Festgelegte Fristen, innerhalb derer die Anbieter eScooter einsammeln müssen, wirken einer Übernutzung des öffentlichen Raums entgegen. Darüber hinaus können auch Konsequenzen für das wiederholte und unsachgemäße Abstellen von eScootern definiert werden.

Gleiches gilt für den Umgang mit nicht-funktionstüchtigen eScootern. Diese dürfen ebenfalls nicht zu einer Übernutzung des öffentlichen Raums beitragen.

7.2.4 Das Erstellen von Service-Gebieten mittels Geodaten

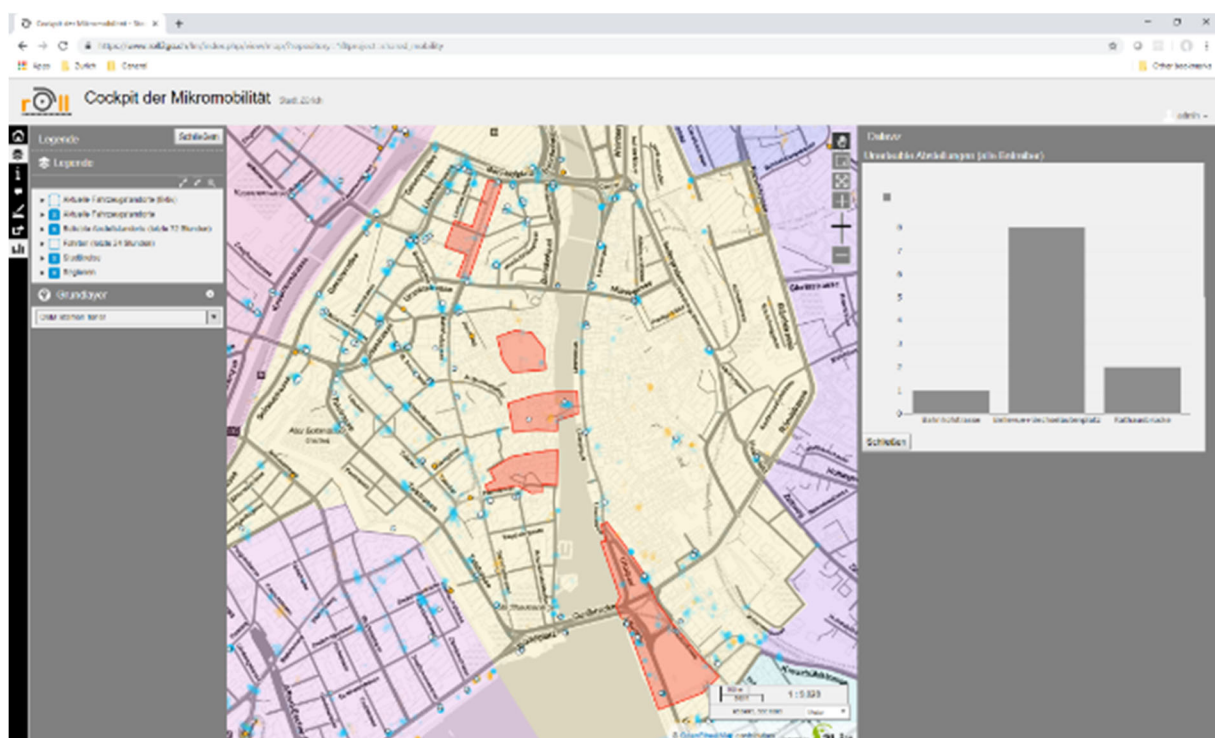
Eine Definition und Darstellung von zeitlichen und/oder räumlichen Service-Gebieten, basierend auf statischen und Echtzeitdaten der Anbieter sowie einer Stadt kann helfen bei:

- Definition von Zonen wie Geschäftsgebieten, Parken der eScooter sowie Nutzungsverbote
- Geschwindigkeitsbegrenzungen für definierte Gebiete, wie in Fußgängerzonen, Begegnungszonen oder Wohnstraßen

- Definition von Indikatoren zur Zielerreichung und deren Überprüfung, zum Beispiel 20 Prozent aller Fahrten müssen in einem bestimmten Gebiet durchgeführt werden
- Grafische Darstellung von Abschnitten von Gehsteigen und Gehwegen, für die durch eine Ausnahme-Verordnung durch die Behörde, basierend auf § 88 b. Abs 1 der aktuellen 31. Novelle der StVO, die Erlaubnis erteilt wurde, diese mit eScootern, entsprechend der Ausführungen in § 88 b. Abs 1, zu befahren

Der Vorteil dieses Ansatzes ist die schnelle Reaktionsmöglichkeit auf Veränderungen und diese zu definieren und darzustellen. Somit können kurzfristige aber auch langfristige, sowie dauernde, temporäre oder periodische Vorgaben und Zieldefinitionen adaptiv behandelt werden (siehe Abbildung 2).

♥Abbildung 2: Warning of broken and illegally parked devices⁶



7.3 Fahrzeuge und Service

Die eScooter werden als Fahrzeuge laufend weiterentwickelt. Neue Modelle weisen eine größere Stabilität und Qualität auf. Dies erhöht ebenfalls die Lebensdauer, BenutzerInnen-freundlichkeit und Verkehrssicherheit der Geräte. eScooter sind der sichtbare Teil der Services der Anbieter im öffentlichen Raum und können viel zur Akzeptanz und Sicherheit von Shared eScooter Services beitragen.

7.3.1 Akkreditierung

Die Kennzeichnung der eScooter durch die städtische Verwaltung stellt einen erheblichen

Aufwand dar. Die frühzeitige Klärung von Zuständigkeiten und internen Abläufen hilft bei der technischen Umsetzung dieser Akkreditierungen.

7.3.2 Verkehrstauglichkeit

Der Anbieter muss eine möglichst hohe Verkehrstauglichkeit entsprechend der gesetzlichen Vorgaben gewährleisten. Das regelmäßige Warten der eScooter durch den Anbieter muss ebenfalls gegeben sein.

7.3.3 Verkehrssicherheit

Sämtliche Maßnahmen welche die Verkehrssicherheit der Shared eScooter Services erhöhen, sollten in Betracht gezogen und durch den Anbieter unterstützt werden:

- Einschulungen für neue NutzerInnen
- Kontinuierliche Bewusstseinsbildung bei NutzerInnen bezüglich der Hauptrisiken Selbstüberschätzung, Geschwindigkeit und fehlende Schutzausrüstung
- Gewährleistung eines reaktionsschnellen Service- bzw. Helpdesk vor Ort. So arbeiten

Unternehmen wie Lime, Flash und Hive laut eigenen Angaben in Österreich mit einem fixangestellten Team, welches dementsprechend schnelle Unterstützung anbieten kann

- Schutz vor Cyberattacken auf die eScooter

7.3.4 Ökostrom

Eine Ladung der eScooter mit Ökostrom verbessert die Ökobilanz der Shared eScooter.

7.4 Daten

Der Datenaustausch zwischen den Anbietern von Shared eScooter Services und der Stadt bildet die Grundlage für das zielgerichtete Planen, Analysieren und Steuern des bedarfsgerechten Angebots. Dieser Austausch kann die Stadt auch dabei unterstützen, ein besseres Verständnis für das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu erlangen. Der hohe Stellenwert des Datenaustauschs kann mittels einer Datentransfervereinbarung untermauert werden, wodurch ein Datentransfer in beide Richtungen gewährleistet wird. Eine solche Vereinbarung kann auch als eine mögliche Bedingung für eine Kooperation zwischen der Stadt und einem Anbieter dienen. Der Anbieter und die Nutzung der Services sollen jedenfalls keine Blackbox für die Städte darstellen. Transparenz zwischen Anbieter, der Stadt und der Öffentlichkeit erhöht die Akzeptanz von Shared eScooter Services.

7.4.1 Statische und dynamische Daten

Die Anbieter von Shared eScooter Services ermitteln eine Vielzahl von Daten. Einige davon können auch für die Städte hinsichtlich der Planung von Mobilitätsangeboten hilfreich sein. Dabei handelt sich sowohl um statische als auch um dynamische Daten (Echtzeitdaten).

Um den Austausch von diesen Daten gewährleisten zu können müssen auch die dazwischenliegenden Schnittstellen, sogenannte APIs (Application Programming Interface oder auf Deutsch Programmierschnittstelle), die Kompatibilität gewährleisten. Es ist jedenfalls

auf eine DSGVO konforme Verarbeitung und Speicherung der Daten zu achten.

7.4.2 Nutzerbefragungen

Regelmäßige Nutzerbefragungen können als flankierende Maßnahmen eine wichtige Datenquelle neben Daten der Anbieter und etwaigen statistischen Modellen darstellen. Diese Befragungen können entweder online, in der App des Anbieters oder vor Ort durchgeführt werden.

7.4.3 Einbettung in MaaS-Ökosysteme

Im Zuge des derzeit laufenden MaaS Made in Austria -Prozesses der ITS Austria⁷ wird eine Definition von Anforderungen und Funktionalitäten an ein „MaaS made in Austria-System“ sowie daran anknüpfend einer MaaS-Architektur als Basis eines MaaS-Ökosystems erarbeitet. Hinsichtlich der Einbindung von eScootern in MaaS-Systeme sollte daher bereits vorab die Kompatibilität der Schnittstellen (APIs) der eScooter-Betreiber mit anderen Verkehrsanbietern und Service-Providern geklärt werden.

7.4.4 Laufendes Monitoring, Validierung und Evaluierung sowie Reporting

Ein kontinuierlicher Datenaustausch zwischen Anbietern und der Stadt kann die Basis für ein

laufendes Monitoring und eine hochwertige Evaluierung des Angebots und deren Nutzung darstellen. So können KPI (Key Performance Indicators) definiert und regelmäßig auf ihre Zielerfüllung überprüft werden.

Des Weiteren dienen die erhobenen Daten einem umfangreichen und regelmäßigen

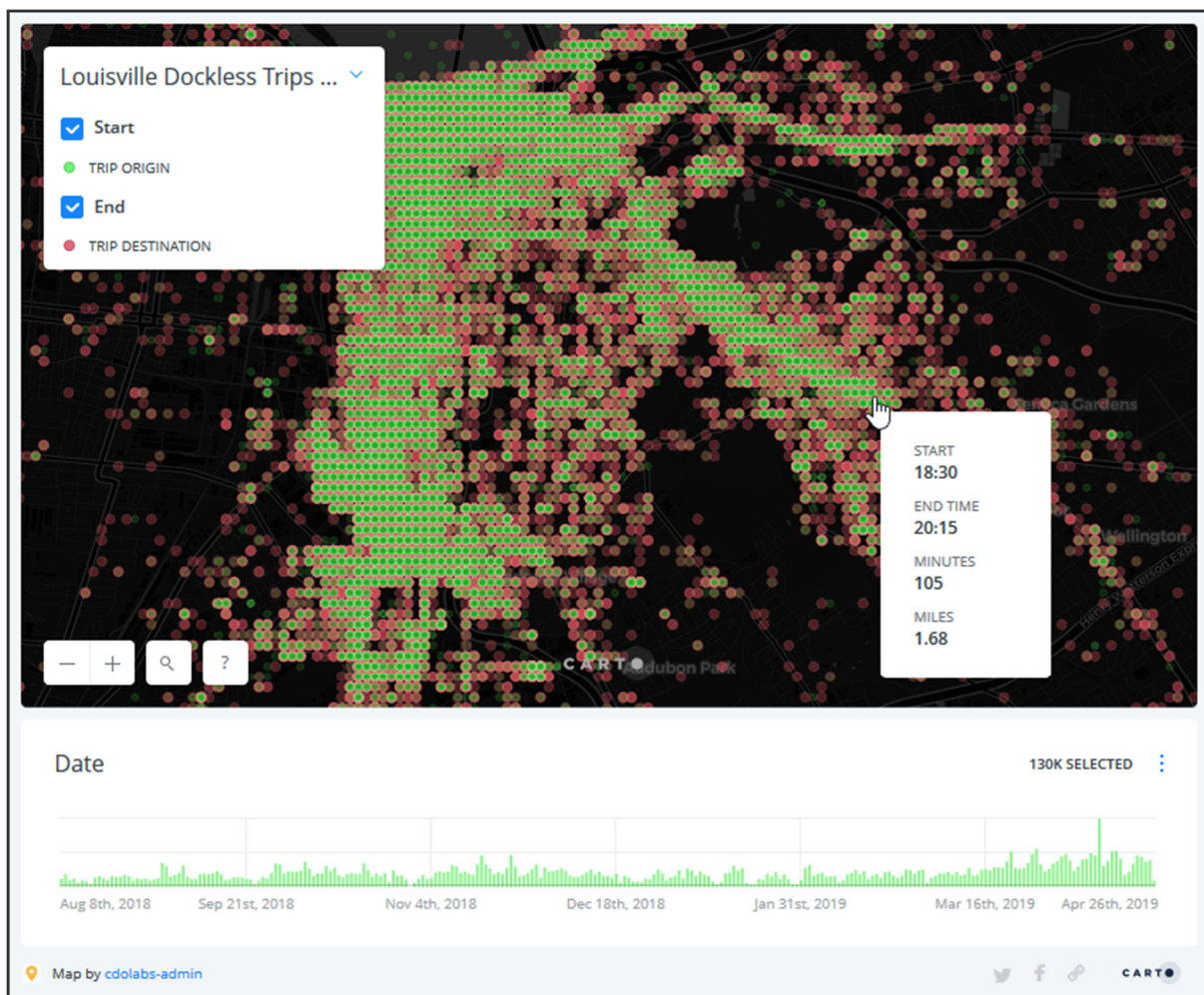
Reporting zwischen dem Anbieter und der Stadt, und/oder zwischen der Stadt und der Öffentlichkeit. Ergebnisse können anonymisierte

Veröffentlichungen wie Heatmaps, sowie Start- und Endpunkte von Trips sein. Diese Darstellungen der Ergebnisse können in die städtische Verkehrsplanung einfließen.

Abbildung 3 zeigt ein Beispiel zur Darstellung von statischen Daten (Startpunkt, Endpunkt, Dauer, Distanz) aus Louisville, USA:

<https://data.louisvilleky.gov/dataset/dockless-vehicles>⁸

▼ Abbildung 3: Anonymisierte Darstellung von eScooter-Fahrten in Louisville, USA⁸



8 Das Thema Sicherheit

Statistische und aussagekräftige Erhebungen zum Thema Verkehrssicherheit sind aufgrund der bisher kurzen Nutzungsperiode noch selten. Nichtsdestotrotz gibt es erste Untersuchungen zum Thema Sicherheit und Shared eScooter, wie jene aus Austin, Texas, USA⁹.

Für Wien ergab eine Analyse des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), dass im letzten Quartal 2018 rund 200 Verletzungen als Folge von Unfällen im Zusammenhang mit eScootern zu verzeichnen waren.¹⁰ Wie auch die Untersuchung aus Austin, Texas, USA⁹ (siehe Infobox weiter unten) zeigt, zählen zu den größten Risikofaktoren:

- Fehlende Erfahrung sowie das Fehlen einer Einschulung
- Fehlende Schutzausrüstung (wie das Tragen eines Helms)
- Zu hohe Geschwindigkeit durch Selbstüberschätzung und fehlendem Risikobewusstsein
- Fehlendes Wissen bezüglich der rechtlichen Situation

Die Anbieter versuchen durch eine ständige Weiterentwicklung der Modelle die

Verkehrssicherheit zu erhöhen. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit umfassen:

- Ausstattung der eScooter entsprechend der gesetzlichen Vorgaben sicherstellen
- Tragen eines Helms
- Altersgerechte Einschulungsmöglichkeiten (wie Testtage mit dem Anbieter)
- Altersgerechte Bedienungsanweisungen am Gerät oder auf der Website
- Fahrsicherheitstrainings⁵ (Angebote durch den Anbieter)
- Helpdesk durch den Anbieter sicherstellen
- Das Laden der eScooter-Akkus muss fachgerecht durchgeführt werden (Brandgefahr durch Überhitzung bei Überbelastung)
- Fluchtwege, auch vor Gebäuden im Freien, müssen ausnahmslos freigehalten werden (wie für den Fall einer Panik) und dürfen nicht von eScootern zugeparkt werden
- Willkürlich abgestellte eScooter können für Menschen mit Sehbehinderungen eine Unfallgefahr darstellen
- Evaluierung, Monitoring vor allem im Anschluss an einen Testbetrieb

INFOBOX eScooter Unfallbericht der Stadt Austin in Texas, USA⁹

- Rund 20 Verletzte pro 100.000
- Untersuchungszeitraum: September bis November 2018
- Weniger als 1% der NutzerInnen haben einen Helm getragen
- 37% der NutzerInnen gaben an, ihre Verletzungen wurden wegen überhöhter oder unangemessener Geschwindigkeit verursacht
- Größter Anteil der Verletzten in der Gruppe der 18 bis 29-Jährigen
- Rund 50% der Verletzungen wurden als ernsthafte Verletzungen eingestuft (Knochenbrüche, Nerven-, Sehnen- oder Bänderverletzungen, schwere Blutungen und anhaltende Organschäden)
- Rund 50% der Verletzungen betrafen den Kopf
- 55% der Verletzungen passierten auf der Straße
- 33% der Verletzungen passierten auf Gehsteigen
- Rund ein Drittel der Unfälle passierte während der ersten Fahrt

Weitere Informationen:

https://www.austintexas.gov/sites/default/files/files/Health/Epidemiology/APH_Dockless_Electric_Scooter_Study_5-2-19.pdf

INFOBOX eScooter Deklaration für mehr Sicherheit⁵

- Eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) gemeinsam mit der Wiener Polizei, der Allgemeinen Unfallversicherung (AUVA) und dem Austrian Institute of Technology (AIT)
- Die Deklaration wurde, im Rahmen eines Aktionstages, auch von den sechs aktuellen Betreibern in Wien unterzeichnet
- Durchführung von präventiven bewusstseinsbildenden Maßnahmen für einen sicheren Umgang mit eScootern durch eine umfassende Aufklärung der NutzerInnen

Weitere Informationen:

<https://infothek.bmvit.gv.at/e-scooter-neue-regeln-deklaration-fuer-mehr-sicherheit/>

9 Das Thema Gebühren

Mehrere Berichte verweisen auf eine aktuell noch kurze Lebensdauer von eScootern. Diese wird im Durchschnitt mit 100 bis 200 Tagen beziffert, teilweise auch wesentlich kürzer¹¹. Eine einmalige Gebühr pro eScooter und Zeiteinheit (zum Beispiel Saison oder Kalenderjahr) ist deshalb effektiv und effizient. Alternativ zu einer solchen einmaligen Anmeldegebühr besteht die Möglichkeit eine anteilige Gebühr pro Fahrt oder gefahrenen Kilometer mit dem Anbieter zu vereinbaren. Beispiele für eine Vergebühung:

- In Paris hebt die Stadtverwaltung pro eScooter einmalig Gebühren in der Höhe von 65,- Euro ein¹².
- Die Stadt Wien hebt aktuell eine Gebühr von 3,- Euro pro eScooter für die Akkreditierung ein (siehe dazu 14.1 Wien – Eine ortspolizeiliche Verordnung samt Akkreditierungsregeln)

9.1 Weitere Faktoren für das Thema Gebühren

Ausnahmen sowie verringerte Gebühren für den Anbieter gegenüber der Stadt können in zeitlich begrenzten Pilotversuchen durchaus sinnvoll sein. Sämtliche von der Stadt ausgearbeitete Regeln – auch hinsichtlich Testphasen oder Pilotversuchen – sollten für alle Anbieter gleich

zur Anwendung kommen. Darüber hinaus sind folgende Faktoren zu bedenken:

- Mögliche Verdrängungstendenzen durch den stark wachsenden Markt (zum Beispiel Marktbereinigung durch den Rückzug von einzelnen Anbietern)
- Mögliche Preiserhöhungen bzw. Veränderungen der Preismodelle durch die Anbieter (zum Beispiel Bird in Wien: von 0,15 Euro pro Minute auf 0,25 Euro pro Minute)
- Neue Geschäftsmodelle (zum Beispiel ein Flatrate Modell bei Bird sowie Auswahl aus angebotenen Diensten; Erweiterung der Flotte auf E-Fahrräder)

9.2 Eine soziale bzw. regionale Preisstaffelung

Eine soziale oder regionale Preisstaffelung wird von Anbietern (unter anderem Lime) in den USA bereits umgesetzt. Finanziell benachteiligte Bevölkerungsgruppen (wie Arbeitslose, chronisch Kranke, Alleinerziehende, PensionistInnen, SchülerInnen / StudentInnen) kommen so in den Genuss von reduzierten Preisen. Dies kann in Kooperation mit den Städten angedacht und umgesetzt werden. Mittels einer dynamischen Preisgestaltung ist zudem ein räumlich oder nach Betriebszeiten gestaffeltes Angebot möglich.

INFOBOX – Pariser Stadtpolizei verhängt Strafen¹²

- NutzerInnen von eScootern auf Gehsteigen erhalten eine Geldstrafe von 135,- Euro
- Geparkte eScooter welche den Fußgängerverkehr behindern, werden ebenfalls mit einer Geldstrafe von 35,- Euro sanktioniert
- Die Stadt Paris plant spezifische Parkflächen für eScooter, welche mit Bodenmarkierungen ausgewiesen werden sollen, einzuführen. Bis Ende 2019 sollen 2.500 Stellplätze zum Abstellen geschaffen werden. Langfristig soll das Abstellen der eScooter in diesen spezifischen Parkflächen obligatorisch werden

10 Aktuelle Forschungsprojekte in Österreich zu Shared Scootern

Shared eScooter Services sind auch im Bereich der Forschung ein relativ junges Thema. Aufgrund der Aktualität des Themas, aber auch aufgrund der möglichen Potenziale bedarf es umfangreicher Forschung, um Antworten auf Fragen bezüglich der Anwendbarkeit von Shared eScooter Services-Angeboten im Kontext von zukünftiger Personenmobilität zu finden. Aktuell gibt es das Projekt e-Walk. Weitere Projekte zum Thema eScooter befinden sich bereits in Vorbereitung. Es ist zu erwarten, dass auch andere Forschungsförderungsprogramme das Thema aufgreifen und dementsprechende Projekte fördern.

10.1 e-Walk (Verkehrssicherheit und Unfallforschung)

Der Projektkoordinator des Forschungsprojektes e-Walk ist das Kuratorium für Verkehrssicherheit. Gemeinsam mit den Projektpartnern Austrian Institute of Technology GmbH (AIT) und HERRY Consult GmbH, untersuchen sie Fragen zu den Themen Verkehrssicherheit und Unfallforschung im Bereich der e-Kleinstfahrzeuge, unter anderem auch eScooter. Weitere Themen sind die erste

und letzte Meile, Elektro-Mobilität, Wirkungsabschätzung und Verlagerungspotenziale. Das Projekt läuft von 2018 bis 2020.¹³ Weitere Informationen: <https://www.ait.ac.at/themen/verkehrssicherheit-und-unfallforschung/projects/e-walk/>

10.2 Programm „Mobilität der Zukunft“ – aktuelle Forschungsprojekte

Mobilität der Zukunft (MdZ), ein Programm der FFG (Österreichische Forschungsgesellschaft), unterstützt Forschungsprojekte, die mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge für mobilitätsrelevante gesellschaftliche Herausforderungen erwarten lassen und durch Innovationen bestehende Märkte befruchten und neue Märkte generieren. Die In-Wert-Setzung und die Nutzbarmachung von Technologien, eine Reduzierung von Emissionen und des Energieverbrauchs, sowie der Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit sind die grundlegenden Ziele dieses Programmes. Projekte zum Thema eScooter befinden sich in Vorbereitung.

11 Verzeichnis

11.1 Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Das globale Marktvolumen von Shared eScooter Services bis 2025. (Quelle: <https://www.bcg.com/de-at/publications/2019/promise-pitfalls-e-scooter-sharing.aspx>)¹

Abbildung 2: Warning of broken and illegally parked devices (Quelle: <https://www.roll2go.ch/index.php/authority/>)⁶

Abbildung 3: Anonymisierte Darstellung von eScooter Fahrten in Louisville, USA (Quelle: <https://data.louisvilleky.gov/dataset/dockless-vehicles>)⁸

Tabelle 1: Aktuell am Markt agierende Shared eScooter Anbieter in Österreich (Stand 30. Juni 2019)

11.2 Bestehende internationale Regelungen und Vereinbarungen

Antwerpen: <https://bit.ly/2lrfIt7>

Dallas („Dockless“ – Fahrräder, eFahrräder, eScooter und andere motorisierte Mobilitäts-Geräte juristisch gesammelt behandelt): <https://bit.ly/2kovofT>

Denver (Dockless Mobility Vehicle Pilot Permit Program Overview): <https://bit.ly/2lzrdhk>

Nashville (Shared Urban Mobility Devices): <https://bit.ly/2kqbzF0>

Oxford: <https://bit.ly/2lWLNbT>

Portland (Permit Application for the Pilot Period): <https://bit.ly/2ltw57W>

San Francisco (Powered Scooter Share Program Permit Application): <https://bit.ly/2kr7xMt>

Santa Monica (Shared Mobility Device Pilot Program): <https://bit.ly/2jWmGFv>

Zürich (gesetzliche Grundlage, temporäre Gewerbenutzungen sowie echtzeitdatenbasiertes Monitoring samt Analyse):

<https://bit.ly/2k18LOW>

<https://bit.ly/1WEB7aV>

<https://bit.ly/2koStyU>

Der letzte Zugriff auf die o.g. Webseiten erfolgte am 31.08.2019

12 Anhänge

12.1 Firmen für Ladestationen und -infrastruktur

Schrack Technik: <https://bit.ly/2ljtgGI>

KEBA: <https://bit.ly/2zyDQfX>

Abl: : <https://www.abl.de/de/>

Mennekes: <https://bit.ly/2jR9SQA>

Webasto: <https://bit.ly/2lGuz2a>

Wallbe: <https://bit.ly/2lTlRON>

ABB: <https://bit.ly/2wKAdSY>

Bike Energy: <https://bit.ly/2kkud0Q>

Der letzte Zugriff auf die o.g. Webseiten erfolgte am
31.08.2019

12.2 Wien – Eine ortspolizeiliche Verordnung samt Akkreditierungsregeln¹⁴

Verordnungen

Verordnung des Magistrats der Stadt Wien, mit der die Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose Mietfahrräder, Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 26/2018, geändert wird

Auf Grund der §§ 76 und 108 der Wiener Stadtverfassung wird verordnet:

Artikel I

Die Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose Mietfahrräder, Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 26/2018, wird wie folgt geändert:

1. Der Titel der Verordnung lautet:

Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose Mietfahrräder und elektrisch betriebene Klein- und Miniroller

2. Die Überschrift zu § 1 lautet:

„Regelung zu stationslosen Mietfahrrädern und stationslosen elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern“

3. In § 1 Abs. 1 wird die Wortfolge „ist das gewerbliche Anbieten von stationslosen Mietfahrrädern verboten“ durch die Wortfolge „ist das gewerbliche Anbieten von stationslosen Mietfahrrädern oder stationslosen elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern verboten“ ersetzt.

4. Dem § 1 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Stationslose elektrisch betriebene Klein- und Miniroller sind vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge mit Lenkstange und Trittbrett, die außerhalb von ortsfesten, ausschließlich für die Vermietung vorgesehenen Entnahme- und Rückgabestationen zur Miete angeboten werden. Nicht als stationslose elektrisch betriebene Klein- und Miniroller gelten Klein- und Miniroller, die von der Vermieterin bzw. vom Vermieter mittels einer natürlichen Person der Mieterin bzw. dem Mieter übergeben werden oder die direkt vor dem Gewerbebetrieb zum Zwecke der Vermietung aufgestellt sind.“

5. § 2 samt Überschrift lautet:

„Voraussetzungen zur Vermietung stationsloser Mietfahrräder oder stationsloser elektrisch betriebener Klein- und Miniroller“

§ 2. Abweichend vom Verbot nach § 1 Abs. 1 darf jede Vermieterin bzw. jeder Vermieter höchstens 1500 stationslose Mietfahrräder oder stationslose elektrisch betriebene Klein- und Miniroller im Wiener Gemeindegebiet gewerblich anbieten, wobei folgende Kriterien erfüllt sein müssen:

- Die Vermieterin bzw. der Vermieter hat ihren bzw. seinen Sitz bzw. weitere Betriebsstätte in Wien und
- eine bestehende aufrechte Gewerbeberechtigung zum Betrieb eines Bike/Roller-Sharing-Unternehmens wird nachgewiesen und

- die Vertragspartnerin bzw. der Vertragspartner gewährleisten den rechtskonformen Umgang mit den Daten der Kundinnen und Kunden (insbesondere in datenschutzrechtlicher Hinsicht).

Auf die Höchstzahl (1500) sind auch jene stationslosen Mietfahrräder oder stationslosen elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller anzurechnen, welche von einem Unternehmen in Umlauf gebracht werden, an dem die Vermieterin bzw. der Vermieter direkt oder indirekt beteiligt ist, ein sonstiges wirtschaftliches Abhängigkeitsverhältnis besteht oder andere finanzielle oder sonstige wirtschaftliche oder organisatorische Maßnahmen gegeben sind, die einer Beteiligung gleichzuhalten sind.“

6. § 3 Abs. 1 lautet:

„Die gemäß § 2 vom Verbot ausgenommenen stationslosen Mietfahrräder und stationslosen elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller sind auf Kosten der Vermieterin bzw. des Vermieters mit einer amtlichen Markierung zu versehen. Die amtliche Markierung kann von der Behörde entweder am Mietfahrrad oder Roller selbst angebracht werden oder aber werden mit der amtlichen Markierung versehene Plättchen von der Behörde an die Vermieterin bzw. den Vermieter ausgegeben und sind diese von der Vermieterin bzw. dem Vermieter selbstständig kraftschlüssig vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar am Mietfahrrad oder am Klein- oder Miniroller anzubringen.“

7. In § 3 Abs. 3 wird die Wortfolge „des stationslosen Mietfahrrades“ durch die Wortfolge „des stationslosen Mietfahrrades oder des stationslosen elektrisch betriebenen Klein- oder Minirollers“ ersetzt.

8. § 4 Abs. 1 lautet:

„Für, auf Grund von technischen Gebrechen etc., nicht mehr einsatzfähige oder entwendete stationslose Mietfahrräder oder elektrisch betriebene Klein- und Miniroller kann die Vermieterin bzw. der Vermieter bei der Behörde eine Ersatzmarkierung mit der entsprechenden betreiberspezifischen Nummer beantragen.“

9. § 4 Abs. 2 lautet:

„Bei nicht mehr einsatzfähigen Mietfahrrädern oder Klein- oder Minirollern ist der Rahmen bzw. der markierte Teil bei der MA 48 zur Verschrottung nachweislich abzugeben. Erst mit der Bestätigung der MA 48 kann ein weiteres Mietfahrrad oder ein weiterer Klein- oder Miniroller angemeldet werden und mit der entsprechenden betreiberspezifischen Nummer markiert werden.“

10. § 5 samt Überschrift lautet:

„Ordnungsgemäßes Abstellen der stationslosen Mietfahrräder und der stationslosen elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller“

§ 5. (1) Stationslose Mietfahrräder oder stationslose elektrisch betriebene Klein- und Miniroller dürfen unbeschadet des § 68 Abs. 4 StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 in der Fassung BGBl. I Nr. 37/2019, und der §§ 68 Abs. 4 iVm 88b Abs. 2 StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 in der Fassung BGBl. I Nr. 37/2019, in folgenden Bereichen nicht abgestellt werden:

1. auf Gehsteigen und Plätzen vor Bauwerken und Einrichtungen, die von kultureller Bedeutung sind, außer in den dort aufgestellten Fahrradständern,
2. in öffentlichen Grünanlagen, außer in den dort aufgestellten Fahrradständern oder auf einem Weg in einer öffentlichen Grünanlage, wenn es sich um einen Weg handelt, welcher mehr als 2,5m breit ist und auf dem das Fahrradfahren zulässig ist.

(2) Die Vermieterin bzw. der Vermieter hat durch entsprechende Nutzungsvereinbarungen mit den Mieterinnen bzw. Mietern auf die

Einhaltung des § 68 Abs. 4 StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 in der Fassung BGBl. I Nr. 37/2019 und der §§ 68 Abs. 4 iVm 88b Abs. 2 StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 in der Fassung BGBl. I Nr. 37/2019, sowie des Abs. 1 Z 1 und 2 hinzuwirken.

(3) Die Vermieterin bzw. der Vermieter hat dafür Sorge zu tragen, dass stationslose Mietfahräder und stationslose elektrisch betriebene Klein- und Miniroller, welche entgegen Abs. 1 abgestellt sind oder durch Vandalismus offenbar unbrauchbar geworden sind, werktags zwischen 6 und 18 Uhr binnen vier Stunden, zu allen anderen Zeiten binnen zwölf Stunden ab behördlicher Verständigung der Vermieterin bzw. des Vermieters entfernt bzw. den gesetzlichen Bestimmungen und dieser Verordnung konform abgestellt werden. Samstage gelten im Sinne dieser Regelung nicht als Werktage.“

11. § 6 samt Überschrift lautet:

„Entfernung von stationslosen Mietfahrrädern und stationslosen elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern durch den Magistrat

§ 6. Stationslose Mietfahräder oder stationslose elektrisch betriebene Klein- und Miniroller, die entgegen dem Verbot des § 1 Abs. 1 oder ohne eine entsprechende Markierung im Sinne der §§ 3 und 4 oder entgegen § 5 Abs. 3 vorgefunden werden, sind vom Magistrat ohne vorausgegangenes Verfahren zu entfernen und acht Wochen lang aufzubewahren. Die Vermieterin bzw. der Vermieter ist aufzufordern, die stationslosen Mietfahräder oder die stationslosen elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller innerhalb dieser Frist zu übernehmen. Nach Ablauf der Frist gilt die unwiderlegliche Vermutung, dass sich die Vermieterin bzw. der Vermieter der nicht übernommenen stationslosen Mietfahräder oder stationslosen Klein- und Miniroller entledigen wollte. Kosten für die Entfernung und Aufbewahrung, die nicht sogleich bezahlt werden, sind der Vermieterin bzw. dem Vermieter mit Bescheid vorzuschreiben.“

12. § 7 samt Überschrift lautet:

„Erklärung zur Verwaltungsübertretung

§ 7. Wer dem Verbot gemäß § 1 Abs. 1 zuwiderhandelt oder ein stationsloses Mietfahrad oder einen stationslosen elektrisch betriebenen Klein- oder Miniroller ohne eine an der vorgesehenen Stelle (§ 3 Abs. 3) angebrachte amtliche Markierung im Sinne der §§ 3 und 4 zur Miete anbietet oder § 5 zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und unterliegt der hierfür im § 108 Abs. 2 Wiener Stadtverfassung – WStV, LGBl. für Wien Nr. 28/1968 in der jeweils geltenden Fassung, vorgesehenen Strafe.“

Artikel II

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.

Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 65

Definition und Akkreditierungsregeln betreffend stationslose Mietfahrräder und stationslose elektrisch betriebene Klein- und Miniroller

1. Definition „stationslose Mietfahrräder“ und „stationslose elektrisch betriebene Klein- und Miniroller“

Die Vermietung stationsloser Mietfahrräder und stationsloser elektrisch betriebener Klein- und Miniroller (in der Folge: E-Klein- und Miniroller) ist ein Sharing-System, für das gemäß § 1 der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose Mietfahrräder vom 28.6.2018, Abl. 26/2018, in der Fassung vom 27.6.2019, Abl. 26/2019, gilt:

Die Fahrräder/E-Klein- und Miniroller werden außerhalb von ortsfesten, ausschließlich für die Vermietung vorgesehenen Entnahme- und Rückgabestationen zur Miete angeboten. Nicht als stationslose Mietfahrräder/E-Klein- und Miniroller gelten Fahrräder/E-Klein- und Miniroller, die von der Vermieterin bzw. vom Vermieter mittels einer natürlichen Person der Mieterin bzw. dem Mieter übergeben werden oder die direkt vor dem Gewerbebetrieb zum Zwecke der Vermietung aufgestellt sind.

2. Akkreditierungsregeln für Vermieterinnen/Vermieter stationsloser Mietfahrräder und stationsloser elektrisch betriebener Klein- und Miniroller

Entsprechend der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose Mietfahrräder vom 28.6.2018, Abl. 26/2018, in der Fassung vom 27.6.2019, Abl. 26/2019, darf jede Vermieterin/jeder Vermieter von stationslosen Mietfahrrädern/E-Klein- und Miniroller diese mit einer Höchststückzahl von 1500 in Umlauf bringen, sofern die Voraussetzungen des § 2 der gegenständlichen Verordnung erfüllt sind. Die stationslosen Mietfahrräder/E-Klein- und Miniroller sind entsprechend § 3 der gegenständlichen Verordnung mit amtlichen Markierungen auf Kosten der Vermieterin/des Vermieters zu versehen. Um eine entsprechende amtliche Markierung zu erhalten, sind gemäß § 2 der gegenständlichen Verordnung folgende Akkreditierungsregeln zu erfüllen:

- Die Vermieterin/der Vermieter hat ihren/seinen Sitz bzw. eine weitere Betriebsstätte in Wien,
- die Vermieterin/der Vermieter verfügt über eine aufrechte Gewerbeberechtigung zum Betrieb eines Bike/Roller-Sharing-Unternehmens,
- die VertragspartnerInnen haben den rechtskonformen Umgang mit den KundInnen Daten (insb. in datenschutzrechtlicher Hinsicht) zu gewährleisten.

Die amtliche Markierung erfolgt durch die Magistratsabteilung 28 mittels eines Nadelmarkiergerätes gemäß § 3 der gegenständlichen Verordnung. Die amtliche Markierung kann entweder am Mietfahrrad/E-Klein- und Miniroller (Rahmen) selbst angebracht werden oder es werden mit der amtlichen Markierung versehene Plättchen von der Magistratsabteilung 28 an die Vermieterin/den Vermieter ausgegeben, welche von der Vermieterin/dem Vermieter selbständig kraftschlüssig vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar am Mietfahrrad/E-Klein- und Miniroller anzubringen ist.

Eine neuerliche Markierung erfolgt ausschließlich nach Vorliegen einer Skartierungsbestätigung der Magistratsabteilung 48 im Sinne des § 4 Abs 2 der gegenständlichen Verordnung. Bei entwendeten Fahrzeugen ist von der Vermieterin/dem Vermieter die Bestätigung der Diebstahlsanzeige vorzulegen. Danach erfolgt wie oben beschrieben eine neuerliche Fahrzeug-Markierung.

Die Festlegung des Ablaufes zur Markierung der Mietfahräder/E-Klein- und Miniroller erfolgt durch die Mobilitätsagentur der Stadt Wien. Die Kosten der Markierung betragen je Mietfahrad/E-Klein- und Miniroller EUR 3,- und sind von der Vermieterin/dem Vermieter zu tragen sowie vor der Markierung zu begleichen.

Stationslose Mietfahräder und stationslose E-Klein- und Miniroller, die entgegen dem Verbot des § 1 Abs 1 oder ohne entsprechende Markierung im Sinne der §§ 3 und 4 oder entgegen § 5 Abs 3 der gegenständlichen Verordnung vorgefunden werden, sind vom Magistrat ohne vorausgegangenes Verfahren zu entfernen und acht Wochen lang aufzubewahren. Die Vermieterin/der Vermieter ist durch den Magistrat aufzufordern, die stationslosen Mietfahräder bzw. stationslosen E-Klein- und Miniroller innerhalb dieser Frist zu übernehmen. Nach Ablauf der Frist gilt die unwiderlegliche Vermutung, dass sich die Vermieterin/der Vermieter der nicht übernommenen stationslosen Mietfahräder bzw. stationslosen E-Klein- und Miniroller entledigen wollte. Kosten für die Entfernung und Aufbewahrung, die nicht sogleich bezahlt werden, sind der Vermieterin/dem Vermieter mit Bescheid vorzuschreiben.

3. Nachweise

Die Nachweispflicht der o.a. Kriterien liegt grundsätzlich bei der Vermieterin/dem Vermieter, wobei – falls oben nicht anders angegeben – Eigenerklärungen zulässig sind. Die Stadt Wien ist jedoch zur Überprüfung der Kriterien berechtigt und kann von der Vermieterin/dem Vermieter entsprechende Nachweise verlangen.

Folgende Nachweise sind beizulegen:

- Nachweis einer bestehenden aufrechten Gewerbeberechtigung zum Betrieb eines Bike/Roller-Sharing-Unternehmens,
- Firmenbuchauszug oder anderer Nachweis, dass die Vermieterin/der Vermieter ihren/seinen Sitz bzw. eine weitere Betriebsstätte in Wien hat,
- Zahlungsbeleg über die o.a. Kosten für die Markierung der Mietfahräder/E-Klein- und Miniroller.

4. Kontaktdaten der Vermieterin/des Vermieters:

Name und Anschrift:

.....

Telefonnummer:

E-Mail-Adresse:

Ort, Datum Firmenmäßige Zeichnung

12.3 Graz – Der Gestattungsvertrag



GZ: A10/1-xxx/2017-000x

Stadtgebiet,

„ „
FIRMA

ADRESSE

Inanspruchnahme öffentlichen Gutes

vergebührt mit:
€

Die Stadt Graz als Verwalterin öffentlichen Gutes, im Folgenden kurz „Stadt“ genannt, erteilt hiermit ihre

ZUSTIMMUNG

zur Sondernutzung bzw. zum Gebrauch öffentlichen Gutes unter der Voraussetzung, dass nachstehender Gestattungsvertrag von der FIRMA, ADRESSE, vertreten durch den Geschäftsführer Österreich Herrn xxx, im Folgenden kurz „Gebrauchsnnehmer“ genannt, anerkannt und durch ordnungsgemäße Fertigung verbindlich angenommen wird.

§ 1

Die Stadt überlässt und übergibt zum Gebrauch und der Gebrauchsnnehmer übernimmt zum Gebrauch Teilflächen des öffentlichen Gutes für das Nutzen von öffentlichen Radabstellplätzen für „ „;“ entsprechend der beiliegenden Standortliste.

§ 2

Wenn im Folgenden von Gegenstandsgegenstand gesprochen wird, so ist darunter die nach § 1 in Anspruch genommene Grundfläche bzw. der nach § 1 in Anspruch genommene, über öffentlichem Gut liegende Luftraum usw. zu verstehen.

§ 3

- Die Überlassung des Gegenstandsgegenstandes erfolgt einzig und allein zu folgenden Zwecken: Die Stadt räumt „ „ das Recht ein, die öffentlichen Radabstellplätze der Stadt Graz entsprechend der Standortliste für das Deponieren und Verleihen ihrer Fahrräder zu nutzen. Insgesamt dürfen im Stadtgebiet von Graz maximal 200 „ „Bikes“ stationiert werden bzw. zum Einsatz kommen.
- Eine allfällige anderweitige Verwendung oder Verwertung des Gegenstandsgegenstandes ist unzulässig.

§ 7

- Nach Beendigung des Gebrauchsverhältnisses - durch Zeitablauf, Widerruf oder aus welchen Gründen immer - hat der Gebrauchsnnehmer die den Gegenstand der Sondernutzung bzw. Gebrauchserlaubnis bildende Tätigkeit sofort einzustellen bzw. den Gegenstandsgegenstand binnen 48 Stunden zu räumen und den vorigen Zustand nach den Weisungen der Stadt (Straßenverwaltung) auf seine Kosten wieder herzustellen.
- Räumt der Gebrauchsnnehmer den Gegenstandsgegenstand innerhalb der vorgesehenen Frist nicht, oder kommt er den Weisungen der Stadt nicht gehörig nach, so kann die Stadt (Straßenverwaltung) die entsprechenden Maßnahmen auf seine Kosten und Gefahr selbst vornehmen, womit sich der Gebrauchsnnehmer ausdrücklich einverstanden erklärt.
- Irgendwelche Ansprüche auf Ersatz stehen dem Gebrauchsnnehmer bei Beendigung des Gebrauchsverhältnisses nicht zu.

§ 8

- Der Gebrauchsnnehmer hat alle Kosten zu tragen, die infolge Herstellung, Bestand, Änderung, Reparatur oder Beseitigung der Anlagen, auf die sich die Gebrauchsnahme nach diesem Vertrag bezieht bzw. die durch seine Tätigkeit auf öffentlichem Gut in dieser Beziehung entstehen oder der Stadt (Straßenverwaltung) etwa erwachsen.
- Tätigkeiten auf öffentlichem Gut sind so vorzunehmen, dass hierdurch weder der Straßenbestand noch der Straßenverkehr beeinträchtigt oder gefährdet wird. Der Gebrauchsnnehmer hat ferner die Kosten der Herstellung und Erhaltung jener Maßnahmen, die zur Sicherung des öffentlichen Gutes oder der darauf befindlichen Bauwerke erforderlich sind, zu tragen.
- Der Gebrauchsnnehmer verpflichtet sich, alle erforderlichen Vorkehrungen und Maßnahmen zu treffen, um Schäden, sei es für die Stadt, sei es für Dritte, zu vermeiden, die sich aus dem Gebrauchsverhältnis ergeben können.
- Der Gebrauchsnnehmer haftet für alle aus diesem Gebrauchsverhältnis der Stadt etwa entstehenden Schäden und verpflichtet sich auch, die Stadt gegenüber allen Ansprüchen Dritter völlig schad- und klaglos zu halten.

§ 9

- Die Stadt leistet keinerlei Gewähr für den Gegenstandsgegenstand. Der Gebrauchsnnehmer erklärt daher, auf die Geltendmachung von Gewährleistungsansprüchen aus diesem Titel ausdrücklich zu verzichten.

- Der vorgenannte Verwendungszweck wird hiermit einvernehmlich und ausdrücklich zur Vertragsbedingung im Sinne des § 901 ABGB erklärt.

§ 4

- Das Gebrauchsverhältnis wird bis „ „ abgeschlossen.
- Die Rechtsverbindlichkeit tritt mit der beiderseitigen Unterfertigung dieses Vertrages ein.

§ 5

- Für alle jene Anlagen auf, unter oder über öffentlichem Gut, für die eine definitive baubehördliche Genehmigung erteilt wird, erlischt das Gebrauchsverhältnis ohne weiteres mit der Abtragung oder Entfernung des Gebäudes oder der betreffenden Bauteile. Dasselbe gilt auch für Rohrkanäle und private Zu- und Ableitungen, sofern sie zur ordnungsgemäßen Nutzung eines definitiv genehmigten Bauwerkes erforderlich sind.
- Das Gebrauchsverhältnis erlischt ohne weiteres im Falle der Auflassung des öffentlichen Gutes, auf das es sich bezieht.
- Aus diesem Gebrauchsverhältnis kann ein Titel für die etwaige Ersitzung eines Rechtes nicht abgeleitet werden.

§ 6

- Für die aus diesem Vertrag eingeräumte Sondernutzung bzw. Gebrauchserlaubnis ist ein wiederkehrendes Entgelt in der jeweiligen Höhe der vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz festgelegten Tarifpost für die Nutzung öffentlichen Gutes zu entrichten, welches derzeit TP 5, Zone A-C, € /Jahr beträgt:
Gesamt TP 5/Jahr Mindestentgelt x 200 Stk. = €
(in Worten EURO) pro Jahr beträgt.
- Dieses Gebrauchsentgelt ist zur ungeteilten Hand, jährlich mit 1. Jänner bei einem vierzehntägigen Respiro zu entrichten und zwar jeweils in der Höhe, wie sie dem am Fälligkeitstag geltenden Tarifstand entspricht.
- Bei verspäteter Zahlung des fälligen Entgeltes sind außer den gesetzlichen Verzugszinsen auch Mahnspesen in der vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz jeweils festgesetzten Höhe zu entrichten.

- Die Stadt haftet keinesfalls für Beeinträchtigungen, die dem Gebrauchsnnehmer durch die sonstige Inanspruchnahme des öffentlichen Gutes oder etwa dadurch entstehen, dass Veränderungen am öffentlichen Gut (Straße) oder Neuherstellung oder Verlegungen von Versorgungsleitungen welcher Art immer oder sonstige öffentliche oder private Bau- und Verkehrsführungen im engeren oder weiteren Bereich des Gegenstandsgegenstandes vorgenommen werden.
- Im Fall von Instandsetzungen, Reparaturen, Umgestaltungen oder überhaupt Veränderungen jedweder Art am öffentlichen Gut, welches an den Gegenstandsgegenstand anschließt oder mit ihm in Beziehung steht, hat der Gebrauchsnnehmer nach den Weisungen der Stadt (Straßenverwaltung) alle zur weiteren vertragsmäßigen Nutzung notwendigen Änderungen und Anpassungen auf seine Kosten und Gefahr vorzunehmen. Kommt er dem nicht nach, ist die Stadt berechtigt, entsprechende Maßnahmen auf seine Kosten und Gefahr zu treffen, womit sich der Gebrauchsnnehmer ausdrücklich einverstanden erklärt.

§ 10

Für Werbung ist eine gesonderte Zustimmung der Stadt erforderlich.

§ 11

Die gänzliche oder teilweise Weitergabe des Gegenstandsgegenstandes, wie überhaupt die Abtretung von Rechten an Dritte, ist nur nach erfolgter vorheriger schriftlicher Zustimmung der Stadt zulässig.

§ 12

Weiters gelten noch die nachfolgenden besonderen Bedingungen, wobei sich die Stadt das Recht vorbehält, bei Nichterfüllung dieser Auflagen den Widerruf der Nutzungsbewilligung vorzunehmen:

- Die StVO 1960 idGF, der RVS idGF und die Fahrradverordnung idGF sind einzuhalten.
- Sämtliche öffentlichen Verkehrsflächen und deren umgebende Verkehrsflächen sind in einem einwandfreien und gefälligen Zustand zu erhalten.
- Die NutzerInnen von „ „ sind anzuhalten („ „ -App), die hiermit genehmigten öffentlichen Radabstellplätze nach Gebrauch zu benutzen.
- Das Nutzungsrecht bezieht sich nur auf Radabstellanlagen auf öffentlichem Gut. Die Rechte für private der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellte Radabstellplätze sind mit den privaten Eigentümern zu regeln.
- Für die Betreuung und Umverteilung vor Ort ist eine ortsansässige Firma oder ein adäquates Unternehmen zu beauftragen. Die beauftragte Firma bzw. das Unternehmen

- ist samt Kontaktdaten des Verantwortlichen der Stadt Graz vor Inbetriebnahme der Nutzung bekannt zu geben.
6. Gemäß ÖNORM B 1600, sind Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung, sowie die generellen Durchgangsbreiten von 150 cm (somit 75 cm von der Achse der Leiteinrichtung), unbedingt freizuhalten.
 7. Die Datenschutzgesetzgebung ist vom Gebrauchnehmer zu beachten.
 8. Die Stadt Graz übernimmt keine Gewähr für die Beschaffenheit und Eignung des öffentlichen Gutes für die vorgesehene Nutzung, insbesondere übernimmt sie keine Gewähr für das Vorhandensein freier Abstellplätze auf öffentlichen Abstellplätzen. Die damit zusammenhängenden Kosten und Risiken trägt der Gebrauchnehmer.
 9. Die Standplätze sind im Geofencing System („-App“) entsprechend der beiliegenden Standortliste zu erfassen und den NutzerInnen mitzuteilen.
 10. Sollte ein „-“ außerhalb der Abstellplätze abgestellt werden, ist dieses vom Gebrauchnehmer innerhalb von 24 Stunden umzustellen und korrekt zu parken. Kommt der Gebrauchnehmer nicht innerhalb von 24 Stunden der Frist nach, sammelt die Stadt diese Fahrräder ein.
 11. Sollte die Verkehrssicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit gefährdet sein, oder aus anderen wichtigen Gründen (z.B. bewilligte Nutzung des öffentlichen Gutes), kann die Stadt die Fahrräder sofort einsammeln. Die STVO ist einzuhalten.
 12. Generell ist für das Entfernen/Einsammeln von Fahrrädern eine Bearbeitungsgebühr von € J je Rad bei einem von der Stadt beauftragtem Abschleppunternehmen zu bezahlen. Für die Lagerung fallen bei der Abschleppfirma für den Gebrauchnehmer zusätzlich Kosten von € je Fahrrad und Tag an. Wird ein Fahrrad nicht innerhalb von 6 Monaten abgeholt, gehen die Fahrräder in das Eigentum der Stadt über.
 13. Die Standplätze sind vom Gebrauchnehmer ständig mit funktionstüchtigen „ aufzufüllen. Die Auslastung der Standplätze mit „ darf die vorgegebene Kapazität des jeweiligen Platzes von 20% nicht übersteigen.
 14. Der Gebrauchnehmer haftet für Schäden an den Standplätzen, welche durch sie oder durch ihre NutzerInnen verursacht werden. „-“
 15. Der Gebrauchnehmer verpflichtet sich, alle erforderlichen Vorkehrungen und Maßnahmen zu treffen, um Schäden, sei es für die Stadt, sei es für Dritte, zu vermeiden, die sich aus dem Gebrauchsverhältnis ergeben können.
 16. Die Aufstellungs- und Bewilligungsrichtlinien für die Benützung von Verkehrsflächen zu verkehrsfremden Zwecken der Stadt Graz sind zu beachten.
 17. Die Stadt hat das Recht jederzeit „ gegen Kostenverrechnung umzustellen bzw. zu entfernen.
 18. Sollten die Plätze, aus welchen Gründen immer (wie Materiallagerungen, Gerüstaufstellungen, Veranstaltungen, Störungsbehebungen, etc.), benötigt werden, so ist gegenständliche Fläche auf Verlangen der Stadt unverzüglich teilweise bzw. gänzlich frei zu machen. Für daraus resultierende Umsatzeinbußen und wie immer geartete Kosten besteht kein Entschädigungsanspruch.
 19. Der Gebrauchnehmer ist verpflichtet ihre Fahrräder nach Beendigung der Bewilligung innerhalb von 48 Stunden zu entfernen. Wird dieser Aufforderung nicht nachgekommen, ist die Stadt Graz berechtigt, die Fahrräder auf Kosten des Gebrauchnehmers

- einzusammeln. Die Herausgabe erfolgt gegen Erstattung anfallender Kosten durch den Gebrauchnehmer.
20. Für den Fall, dass durch Baumaßnahmen u.dgl., die im öffentlichen Interesse gelegen sind, die Standplätze aufzulassen sind, hat der Gebrauchnehmer keinen Anspruch weder auf einen Ersatzstandort noch auf eine Entschädigung.
 21. Die Stadt Graz kann die vorliegende Zustimmung mit sofortiger Wirkung widerrufen, wenn der Gebrauchnehmer gegen Rahmenbedingungen oder Auflagen verstößt.
 22. Änderungen jedweder Art bedürfen der Zustimmung der Stadt und haben ausnahmslos in schriftlicher Form zu erfolgen.
 23. Zur Gewährleistung der Durchführung sämtlicher Abräum-, Reinigungs-, Entsorgungs- oder Instandsetzungsarbeiten bzw. zur Begleichung eines offenen Nutzungsentgeltes oder eventuell zu verhängender Konventionalstrafen ist eine Sicherstellung in Form eines Bankhaftbriefes in der Höhe von € 10.000,- zu hinterlegen. Die Laufzeit dieses Bankhaftbriefes ist auf mindestens 4 Monate ab Ende der Vertrages auszustellen.
 24. Bei Nichteinhaltung von Auflagen und/oder Bedingungen bzw. Bestimmungen aus dieser Zustimmung wird durch die Stadt eine Konventionalstrafe in der Höhe ab € 50,- verhängt. Die Konventionalstrafe ist binnen 2 Wochen ab Verhängung zu begleichen.

§ 13

Durch den Abschluss des gegenständlichen Gestattungsvertrages und durch dessen Bestimmungen wird den nach den bestehenden Vorschriften erforderlichen behördlichen Bewilligungen und Amtshandlungen, insbesondere den bau-, straßen-, lebensmittel- und ortspolizeilichen Vorschriften in keiner Weise vorgegriffen.

§ 14

Sämtliche mit der Errichtung und Unterfertigung dieses Vertrages verbundenen und aus der Gebrauchsnahme bzw. Sondernutzung selbst sich ergebenden Kosten, Abgaben und Gebühren jeder Art gehen zu alleinigen Lasten des Gebrauchnehmers.

§ 15

Für alle aus diesem Vertrag entstehenden Rechtsstreitigkeiten wird gemäß § 104 JN einvernehmlich der Gerichtsstand des sachlich zuständigen Gerichtes in Graz bestimmt.

§ 16

Dieser Vertrag wird in einer Ausfertigung errichtet und verbleibt im Eigentum der Stadt. Der Gebrauchnehmer erhält eine gemeindeamtlich beglaubigte Abschrift dieses Vertrages.

Abb. 1, Standortliste

Abb. 2, Fahrrad

—|—

12.4 Innsbruck – Der Akkreditierungskatalog

11.04.2019 Akkreditierungsvereinbarungen stationslose E-Scooter-Systeme

Der Stadtsenat der Stadt Innsbruck nimmt folgende Eckpunkte für einen freiwilligen Akkreditierungskatalog zwischen den Betreibern von nicht stationsgebundenen E-Scooter-Verleihsystemen zur Kenntnis und beauftragt die zuständigen Ämter mit der Erarbeitung einer Akkreditierungsvereinbarung und allfälliger nötiger behördlicher Begleitmaßnahmen:

- 1) Die Betriebsstätte der VermieterInnen muss nachweislich in Innsbruck sein und der Betreiber muss eine aufrechte Gewerbeberechtigung für den Betrieb eines Scooter-Sharingunternehmens haben.
- 2) Die DSGVO-konforme Verwaltung der KundInnen Daten muss gewährleistet sein
- 3) Das ansässige Personal muss nach österreichischen Kollektivverträgen entlohnt werden. Es muss eine sieben Tage in der Woche in Innsbruck ansässige und zu den Betriebszeiten telefonisch erreichbare Ansprechperson für die Stadt Innsbruck und die Behörden benannt werden.
- 4) Die StVO-konforme Ausstattung der E-Scooter wird vom Betreiber gewährt, geeignete Lade- und Wartungsmöglichkeiten müssen in Innsbruck nachgewiesen werden.
- 5) Die maximale Betriebszeit gilt von 6:00 bis 20:00. Außerhalb dieser Betriebszeiten sind die Miet-Scooter aus dem öffentlichen Raum zu entfernen. Der Betreiber legt den Einsatzbereich der E-Scooter (Stadtteile, Karte) und seine Ausbringungsorte, an denen mehr als drei Fahrzeuge deponiert werden, vor.
- 6) Die Geschwindigkeit der E-Scooter wird im gesamten Stadtgebiet auf 18 km/h gedrosselt. Folgende Zonen unterliegen darüber hinaus einer Geschwindigkeitsreduktion auf 5 km/h: Alle FußgängerInnenzonen, abschnittsweise die Fußwege an der Innpromenade im gesamten Stadtgebiet. Rapoldipark. Fuß- und Radwegunterführung Olympiastraße-Eingang Tivoli-Purtschellerstraße.
- 7) Als Ausbringungsorte ausgeschlossen sind fixe Fahrradabstellanlagen, Bauwerke und Einrichtungen von besonderer kultureller Bedeutung, die erfahrungsgemäß auch von großen TouristInnengruppen besucht werden: Altstadt, Bereich zwischen Kongresshaus - Hofburg – Hofkirche – Haus der Musik – Landestheater. Maria-Theresienstraße zwischen Marktgraben und Anichstraße. Franziskanerplatz. Südtiroler Platz. Parkanlagen und Spielplätze – ausgenommen Wege mit einer Breite von mehr als 2,5 m, die auch mit Fahrrädern legal befahren werden dürfen. Gehsteige mit einer Breite von weniger als 2,5 m. Haltestellenbereiche öffentlicher Verkehrsmittel. Flächen mit taktilen Einrichtungen. Dennoch an diesen Orten abgestellte Fahrzeuge sind nach Meldung beim Betreiber binnen 4 Stunden von jenem zu entfernen und ordnungsgemäß abzustellen.
- 8) Je Betreiber sind bis auf Weiteres max. 150 stationslose E-Scooter pro Unternehmen bzw mit diesem zusammenhängenden Unternehmen gestattet. Es wird eine für den Betreiber kostenpflichtige Markierung durch die Stadt Innsbruck vereinbart.
- 9) Der Transport in öffentlichen Verkehrsmitteln ist untersagt und wird seitens der Verkehrsbetriebe in den Fahrgastbeförderungsbestimmungen geregelt.
- 10) Die Kunden müssen über diese Bestimmungen informiert werden und diesen zustimmen.
- 11)

12.6 Klagenfurt – Die Akkreditierungsvereinbarung

STRASSENBAU UND VERKEHR



Akkreditierungsvereinbarung für das Betreiben stationsloser E-Scooter-Systeme

Stadt Klagenfurt am Wörthersee // *Betreiberfirma* (Stand 28. Juni 2019)

- 1) Die Betriebsstätte der Betreiberfirma muss nachweislich in Klagenfurt am Wörthersee sein. Der Betreiber muss eine aufrechte Gewerbeberechtigung sowie eine Haftpflichtversicherung (Deckungssumme mind. 1 Mio. Euro) für den Betrieb eines Scooter-Sharingunternehmens haben.
- 2) Die DSGVO-konforme Verwaltung der KundInnen Daten muss gewährleistet sein
- 3) Das ansässige Personal muss nach österreichischen Kollektivverträgen entlohnt werden. Es muss eine sieben Tage in der Woche in Klagenfurt am Wörthersee ansässige und zu den Betriebszeiten telefonisch erreichbare Ansprechperson für die Stadt Klagenfurt und die Behörden benannt werden.
- 4) Die StVO-konforme Ausstattung der E-Scooter wird vom Betreiber gewährleistet, geeignete Lade- und Wartungsmöglichkeiten müssen in Klagenfurt am Wörthersee nachgewiesen werden.
- 5) Die Geschwindigkeit der E-Scooter wird im gesamten Stadtgebiet auf 20 km/h und darüber hinaus, wenn technisch möglich, in der zentralen Fußgängerzone (Alter Platz, Wiener Gasse, Kramergasse, Glaser Gasse, Alte-Rathaus-Gasse, Dr. Arthur-Lemisch-Platz, Renngasse, Rennplatz, Geyergasse, Badgasse, Osterwitzgasse, Postgasse) auf 5 km/h gedrosselt.
- 6) Für die regelmäßige Aufstellung und Abholung der E-Scooter ist die Betreiberfirma selbst verantwortlich. Die Aufstellung und Abholung ist von der Betreiberfirma eigenständig oder von geeigneten Logistikpartnern durchzuführen. Eine durch externe Freelancer vollzogene Aufladung und Wartung ist aus Sicherheitsgründen nicht zulässig.
- 7) Die maximale Betriebszeit gilt zwischen 1. April und 30. September von 6:00 bis 23:00 Uhr und zwischen 1. Oktober und 30. März von 6.00 bis 22:00 Uhr. Außerhalb der tatsächlichen Betriebszeiten sind die Miet-Scooter innerhalb eines Zeitraums von 4 Stunden aus dem öffentlichen Raum zu entfernen.
- 8) Der Betreiber legt den Einsatzbereich der E-Scooter in Form eines Übersichtplanes und seine Ausbringungsorte in Form einer Exceldatei (Adresse, Koordinaten, Anzahl E-Scooter, Luftbild-Screenshot) der Stadt Klagenfurt am Wörthersee vor. Die Stadt Klagenfurt am Wörthersee hat das Recht, aus gegebenem Anlass den Einsatzbereich zu verändern sowie einzelne Ausbringungsorte zu verschieben bzw. überhaupt aufzuheben. Der Einsatzbereich sowie die einzelnen Ausbringungsorte können vom Betreiber im Einvernehmen mit der Stadt laufend angepasst werden. Diese einvernehmlichen Adaptierungen sind vom Betreiber im Übersichtsplan und der Exceldatei nachzuführen und der Stadt zu übermitteln.
- 9) Je Betreiber sind max. 5 E-Scooter pro Ausbringungsort gestattet.
- 10) Als Ausbringungs- und Abstellorte ausgeschlossen sind
 - a. Fixe Fahrradabstellanlagen
 - b. Parkanlagen und Spielplätze – ausgenommen Wege mit einer Breite von mehr als 2,5 m, die auch mit Fahrrädern legal befahren werden dürfen



- c. Gehsteige mit einer Breite von weniger als 2,5 m
- d. Haltestellenbereiche öffentlicher Verkehrsmittel (§ 24 Abs. 1 lit. e StVO)
- e. Flächen mit taktilen Einrichtungen
- f. Bereiche vor Bauwerken und Einrichtungen von besonderer kultureller Bedeutung, die erfahrungsgemäß auch von großen Touristinnengruppen besucht werden
- g. Im Bereich Benediktinerplatz – Postgasse – Neuer Platz – Kramergasse – Alter Platz – Wienergasse ist die Ausbringung nur im unmittelbaren Nahbereich bestehender Fahrradabstellanlagen erlaubt

Dennoch an diesen Orten und/oder gegen die Bestimmungen der StVO abgestellte Fahrzeuge sind nach Meldung beim Betreiber binnen 2 Stunden von jenem zu entfernen und ordnungsgemäß abzustellen. Erfolgt die Entfernung der Fahrzeuge nicht innerhalb der vorgesehenen Frist, kann ohne weiteres Verfahren eine Beseitigung durch die Stadt Klagenfurt bzw. ein von ihr beauftragtes Unternehmen erfolgen. Die so entfernten E-Scooter werden gesammelt und können vom Betreiber binnen Monatsfrist an einem Sammelplatz abgeholt werden. Von Seiten der Stadt Klagenfurt erfolgt diesbezüglich eine Information an den Betreiber. Für die Abholung, Sammlung und Verständigung des Betreibers wird eine Abholpauschale von € 150.- pro E-Scooter verrechnet. Erfolgt die Abholung nicht binnen Monatsfrist, gilt die unwiderlegliche Vermutung, dass sich der Betreiber der nicht abgeholt E-Scooter entledigen wollte. In diesem Falle geht der E-Scooter in den Besitz der Stadt Klagenfurt am Wörthersee über, dem Betreiber werden neben der Abholpauschale auch evtl. anfallende Aufbewahrungs- und Entsorgungskosten in Rechnung gestellt.

- 11) Der Betreiber verpflichtet sich, max. 170 stationslose E-Scooter im Gemeindegebiet von Klagenfurt am Wörthersee einzusetzen bzw. auszubringen.
- 12) Der Betreiber verpflichtet sich, offene APIs (Programmierschnittstellen) zur Einbindung des E-Scooter Verleihs in die Klagenfurt Mobil App zur Verfügung zu stellen. Buchungsmöglichkeiten über die Klagenfurt Mobil App werden angestrebt.
- 13) Der Betreiber verpflichtet sich, die Bewegungsdaten der Nutzer (Anfangs-, Endpunkte, wenn möglich auch Routen und zeitlicher Verlauf) in anonymisierter und digitaler Form der Stadt Klagenfurt am Wörthersee zur Verfügung zu stellen.
- 14) Die Kunden müssen über diese Bestimmungen informiert werden und diesen zustimmen.
- 15) Änderungen der Akkreditierungsvereinbarung bedürfen der Schriftform.

Für die Betreiberfirma

Für die Stadt Klagenfurt am Wörthersee
Der Leiter der Abt. Straßenbau und Verkehr

.....

.....
(Dipl.-Ing. Alexander Sadila)

Klagenfurt am Wörthersee, am

13 Endnoten

1 <https://www.bcg.com/de-at/publications/2019/promise-pitfalls-e-scooter-sharing.aspx>

2 <https://www.electrive.net/2019/06/19/berlin-lime-und-circ-starten-mit-ersten-e-tretrollern/>

3 <https://www.portlandoregon.gov/transportation/77294>
<https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/709719>

4 https://www.eltis.org/sites/default/files/sump2019_c1_machado_pedro_lisbon.pdf

<https://www.partilhalisboa.pt/>

5 <https://infothek.bmvit.gv.at/e-scooter-neue-regeln-deklaration-fuer-mehr-sicherheit/>

6 <https://www.roll2go.ch/index.php/authority/>

7 <http://www.smart-mobility.at/its-austria/its-austria-konferenz/>

8 <https://data.louisvilleky.gov/dataset/dockless-vehicles>

9 https://www.austintexas.gov/sites/default/files/files/Health/Epidemiology/APH_Dockless_Electric_Scooter_Study_5-2-19.pdf

10 <https://www.kfv.at/e-scooter-was-wo-wer/>

11 <https://www.bcg.com/de-at/publications/2019/promise-pitfalls-e-scooter-sharing.aspx>

<https://qz.com/1561654/how-long-does-a-scooter-last-less-than-a-month-louisville-data-suggests/>

<https://oversharing.substack.com/p/shared-scooters-dont-last-long>

<https://futurezone.at/b2b/e-scooter-halten-sharing-betrieb-nicht-lange-durch/400422884>

12 <https://www.paris.fr/actualites/paris-renforce-la-regulation-des-trottinettes-electriques-en-libre-service-6647>

13 <https://www.ait.ac.at/themen/verkehrssicherheit-und-unfallforschung/projects/e-walk/>

14 https://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/sites/2/2018/06/20180628_Verordnung-der-Stadt-Wien-zu-stationslosen-Mietraedern.pdf