

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur

F0065/20 Fraktion GRÜNE/future! Stadträtin Linke

Bezeichnung

E-Scooter-Sharing in Magdeburg

Verteiler

Tag

Der Oberbürgermeister

21.04.2020

Stadtamt

Amt 61

Stellungnahme-Nr.

S0124/20

Datum

09.04.2020

In der Sitzung des Stadtrates am 20.02.2020 wurde die Anfrage gestellt.

Die Verwaltung nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

1. *Werden derzeit Gespräche von Seiten der Landeshauptstadt Magdeburg mit möglichen E-Scooter-Dienstleistern geführt?*

Im IV. Quartal 2019 fand das erste Gespräch mit Vertretern eines E-Scooter-Verleihsystems als Anbieter und Betreiber eines E-Scooter-Verleihsystems im Dezernat VI statt. Neben einer kurzen Vorstellung des Unternehmens wurde auch die Möglichkeit der Ausbringung und Betrieb (Betriebsmodell, Nachhaltigkeit usw.) innerhalb der Landeshauptstadt Magdeburg dargestellt. Seitens des Anbieters ist das Ziel, ein Komplettpaket für die Stadt zu schnüren und eine enge Verzahnung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr einzugehen. Laut Aussage des Anbieters fanden erste Gespräche mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben GmbH & Co.KG (MVB) und dem Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego) statt.

2. *Wenn ja, mit welchen Anbietern?*

Mit Blick auf die Gespräche und den Datenschutz gegenüber Wettbewerbern ist die Nennung derzeit nicht möglich. Der Stadtrat wird bei Konkretisierung des Sachverhaltes umgehend informiert.

3. *Wenn ja, auf welcher Grundlage werden diese Gespräche geführt?*

Die Basis bildet die von der Agora Verkehrswende herausgegebene „Handlungsempfehlung für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Verleihsystemen“ zu E-Tretroller im Straßenverkehr sowie das Memorandum of Understanding "Nahmobilität gemeinsam stärken", welches vom Deutschen Städtetag, vom Deutschen Städte- und Gemeindebund und vier Anbietern von E-Tretroller-Sharingsystemen unterzeichnet wurde. Darin formuliert sind der Handlungs- und der Abstimmungsbedarf für eine Integration von Leihsystemen mit Elektrokleinstfahrzeugen in Kommunen. Empfohlen wird dabei die Definition von festen Ausbringzonen und Parkzonen sowie Sperrzonen.

4. *Sehen Sie im Masterplan 100% Klimaschutz oder im Verkehrsentwicklungsplan 2030+ Ansätze für eine Grundlage zu etwaigen Gesprächen?*

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat sich mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2030plus das Ziel (vgl. SR-Beschluss 207-007(VI)14 – Ziele (Baustein 2)) gestellt, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Szenario I) (vgl. SR-Beschluss 2524-069(VI)19 – Szenarien (Baustein 3)) zu fördern und insbesondere die städtische Mobilität ohne Kfz

zu verbessern. Gemäß dem *Oberziel 2 die Verkehrsentwicklung durch Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems* mit seinem *Unterziel 2.3 Angebotsverbesserung im ÖPNV bei Steigerung der Produktivität und Wirtschaftlichkeit* sowie *Oberziel 3 Verkehrsentwicklung mit einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – „Stadt der kurzen Wege“* *Unterziel 3.15 Stärkung der Nahmobilität* liegt der Fokus auf die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Im Masterplan 100% Klimaschutz (vgl. SR-Beschluss 1770-050(VI)18) wird der Mobilität im Stadtgebiet eine besondere Rolle zugeschrieben, die sich daraus ergebenden Probleme und Ziele werden wie folgt definiert. *„Der Verkehrssektor steht beim Klimaschutz vor besonders großen Herausforderungen, da er bisher noch weitestgehend seine Energie durch die Verbrennung von Mineralölprodukten bezieht. Zur Verminderung des Energieverbrauchs im Verkehr sind vielfältige Anstrengungen und eine Kombination mehrerer Strategien erforderlich. Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplan 2030+ (VEP 2030+) wurden im Trendszenario berücksichtigt. Einen ganz wesentlichen Beitrag stellt die Umstellung des Pkw-Verkehrs von fossilen Kraftstoffen auf Elektromobilität dar. Da diese Systemumstellung aber auch einen hohen Kostenaufwand mit sich bringt, ist es besonders wichtig, nur den notwendigen Motorisierten Individualverkehr (MIV) diesem Umstellungsprozess zu unterziehen. Die Maßnahmen der Verkehrsvermeidung durch das Ermöglichen kurzer Wege sowie die Verlagerung von Pkw-Verkehr auf nichtmotorisierte oder effizientere Verkehrsmittel haben daher eine hohe Priorität.“*

Dazu könnten auch privat betriebene Sharingsysteme und damit auch elektrische Tretroller („E-Scooter“) einen Beitrag leisten. Allerdings zeigen die gegenwärtig in vielen Städten bereits etablierten Nutzungen dieser Fahrzeuge, dass kein Ersatz energieaufwändigerer Fortbewegungsarten erfolgt, sondern lediglich das Zu-Fuß-Gehen ersetzt wird. Damit ist dieses Verkehrsmittel neben seiner fragwürdigen Umweltbilanz (siehe auch Frage 10.) in Herstellung und Entsorgung kein Beitrag zum Klimaschutz. Insbesondere müssen die Sharingsysteme der E-Scooter, im Übrigen auch andere Sharingsysteme (z.B. Bike- und Carsharingsysteme), daher eng mit dem öffentlichen Personennahverkehr verzahnt werden. Hierbei sollte der Grundsatz gelten, je nahtloser die E-Scooter in den ÖPNV integriert werden, desto eher besteht die Chance, dass ÖPNV-Kunden diese als neue Option auf der ersten und letzten Meile wahrnehmen. Dies ist wie gesagt in anderen Städten bisher nicht gelungen.

Um es für den Nahverkehrsanbieter der Landeshauptstadt Magdeburg wirtschaftlich zu gestalten und die Kannibalisierungseffekte gering zu halten, könnten die Sharingsysteme der E-Scooter in ein ABO-Modell des ÖPNV integriert werden. Als Beispiel kann dabei das Modell für die ABO-Kunden von marego dienen. Diese Kunden sparen beim Carsharing Anbieter teilAuto für die Nutzung den Startpreis von 25,00 Euro. Auch die monatlichen 9,00 Euro Grundpreis und die 100,00 Euro Kautions entfallen für diesen Personenkreis. Eine ähnliche Integration gab es für einen Bikesharinganbieter in der Landeshauptstadt Magdeburg bis zu seinem Rückzug.

5. *Glauben Sie, es lässt sich die Maßnahme C 3.3 aus dem Masterplan 100% Klimaschutz „Ausbau des Fahrradverleihsystems“ damit vereinbaren bzw. glauben Sie, dass die Maßnahme noch realisierbar ist, wenn sich ein E-Scooter-Dienstleister etabliert hat?*

Für eine repräsentative Online-Umfrage hat der Marktforscher Innofact im Auftrag von The Nunatak Group im September 2019 insgesamt 1250 Deutsche in den fünf mit zahlreichen E-Scootern versorgten Städten Berlin, Frankfurt, Hamburg, München und Köln befragt. Obwohl E-Scooter auf dem Vormarsch sind, liegt bei Mobilitätsservices – also Angeboten von Dritten, nicht Fortbewegungsmittel in Eigenbesitz – weiterhin der öffentliche Nahverkehr in Großstädten vorn. 93 Prozent der Befragten nutzen ihn

derzeit. Allerdings holen neue Angebote wie Bike-, Car-, E-Scooter- und Roller-Sharing auf: 30 Prozent der Befragten nutzen derzeit Car-Sharing, 21 Prozent Bike-Sharing. Die Angebote der E-Scooter-Anbieter werden wie erwähnt zurzeit von 18 Prozent genutzt.

6. *Haben Sie vor, öffentliche Flächen entgeltfrei zur Verfügung zu stellen?*

Mit Blick auf die Gespräche ist die Beantwortung derzeit nicht möglich.

7. *Welche Auflagen werden an ein Free-Floating-System erteilt?*

Mit Blick auf die Gespräche ist die Beantwortung derzeit nicht möglich.

8. *Wie wird sichergestellt das Geh- und Radwege nicht von herumliegenden E-Scootern blockiert werden?*

Besonders Konflikte mit Fußgängern und eine übermäßige Nutzung öffentlicher und sensibler Flächen sollen vermieden werden. Um dies innerhalb bestehender gesetzlicher Regelungen soweit wie möglich zu gewährleisten, könnten die Landeshauptstadt Magdeburg sowie die Anbieter der privat betriebenen Sharingsysteme eine Kooperationsvereinbarung als freiwillige Selbstverpflichtung abschließen. Die Landeshauptstadt Magdeburg erklärt sich im Zuge der Selbstverpflichtung dazu bereit, mit allen Anbietern in Magdeburg einen aktiven Kooperationsprozess zu gestalten und dabei gleichwertige Bedingungen für alle kooperierenden Anbieter zu gewährleisten.

Die Nutzer werden seitens der Anbieter eines Sharingsystems durch push up notifications (Benachrichtigung auf der App) auf das ordnungsgemäße Abstellen der E-Scooters hingewiesen, Sensoren messen die Neigung des E-Scooters und informieren den für Magdeburg zuständigen Operations Manager des Anbieters im Bedarfsfall über den liegenden E-Scooters. Zusätzlich könnten Teams des Anbieters in der Stadt unterwegs sein, die die Batterien tauschen und E-Scooters umparken. Diese Teams des Anbieters werden dazu angehalten, widerrechtlich geparkte E-Scooters ordnungsgemäß abzustellen, um das Stadtbild nicht negativ zu beeinflussen.

9. *Wie wird sichergestellt, dass E-Scooter nicht in der Elbe landen?*

Das Gebiet um die Elbe herum könnte mit einer großzügig ausgelegten Parkverbotszone belegt werden, um so das Risiko zu minimieren das E-Scooters in die Elbe geworfen werden.

10 *Wie schätzen Sie die Umweltauswirkungen eines E-Scooters im Sinn einer Produkt-Lebenszyklusanalyse ein?*

Gemäß der bereits genannten Handlungsempfehlung der Agora Verkehrswende beginnen auch die E-Scooter ihren Lebenszyklus wie alle anderen Fahrzeuge mit einem „ökologischen Rucksack“. Hinzu kommen die „nicht vernachlässigbaren“ Treibhausgasemissionen, die auf die Herstellung der Fahrzeugteile aus Aluminium zurückzuführen sind.

Für den Betrieb gilt, je höher der Anteil an grünem Strom im Netz ist (z.Zt. in Magdeburg 60%), desto klimafreundlicher sind E-Scooter unterwegs. Wegen ihres verhältnismäßig geringen Energieverbrauchs könne auch geringes Ersetzen von PKW-Fahrten bereits zu deutlichem CO₂ – Einsparungen in der Gesamtbilanz führen.

Die E-Scooter der Anbieter eines Sharingsystems könnten mit wechselbaren Batterien ausgestattet werden, sodass eine Verkürzung des Produktlebenszyklus aufgrund der Akkulaufzeit nicht zu befürchten sein soll. Des Weiteren könnten alle Komponenten des

E-Scooter so konstruiert sein, dass defekte Bauteile durch geschultes Personal von Anbietern eines Verleihsystems ausgetauscht werden können.

Des Weiteren haben sich die Anbieter eines Sharingsystems als Unternehmensziel gesetzt, so klimaneutral wie möglich zu arbeiten. Dazu zählt auch eine rein elektrifizierte Flotte von Nutzfahrzeugen für den operativen Betrieb. Seitens der Verhandlungspartner für ein Verleihsystem in Magdeburg soll daher eine rein elektrifizierte Flotte von Nutzfahrzeugen den operativen Betrieb gewährleisten.

11 *Halten Sie E-Scooter für einen Baustein von nachhaltiger Mobilität oder als Element der Mobilitätswende?*

Das strategische Ziel, das verfolgt werden soll, ist die Vermeidung von innerstädtischen Autofahrten zu Gunsten von multimodalen Angeboten, zu denen auch das E-Scooter-Sharing gehören kann. Bei aller Aufmerksamkeit, die das Thema der E-Scooter aktuell erzielt, sollte nicht vergessen werden, dass das Hauptproblem bei der Verkehrswende und der Lebensqualität in den Städten, die hohe Zahl privater Pkw ist. In der Ökobilanz sind die E-Scooter deutlich besser als der Pkw. Die E-Scooter sind aber gegenüber dem Fahrrad die deutlich umweltschädlichere Variante.

Ob sich die E-Scooter als ernst zu nehmende Mobilitätsoption erweisen, hängt schlussendlich davon ab, wie die Anbieter eines Sharingsystems gemeinsam mit der Stadt eine Handlungsbasis für die geordnete Integration (z.B. eine Kooperationsvereinbarung als freiwillige Selbstverpflichtung) der Sharingangebote in den Stadtverkehr finden.

12. *Welche Zielgruppen würde ein etwaiger E-Scooter-Dienstleister in Magdeburg bedienen?*

Im Hinblick auf die Vertragsabschlüsse bei Verleihvorgängen müssen die Nutzer nachweislich 18 Jahre alt und älter sein. Eine bestimmte Zielgruppe kann nicht definiert werden, da das Angebot jedem Nutzer zur Verfügung steht.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr