



<b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b>  SPD-Gemeinderatsfraktion  vom: 12.03.2019	Vorlage Nr.:	<b>2019/0240</b>
	Verantwortlich:	<b>Dez. 4</b>
<b>Elektromobilität mit e-Roller-Sharing Angeboten fördern</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Gemeinderat</b>	<b>09.04.2019</b>	<b>32</b>	<b>x</b>	

**Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die bereits etablierten Mobilitätskonzepte, wie Car-Sharing oder Fächerrad, um ein e-Roller-Sharing Angebot zu erweitern?**

**E-Roller-Sharing**

Ende letzten Jahres hat sich die Ausgründung der Stadtwerke Karlsruhe GmbH, die SWK-NOVATEC GmbH, mit dem Thema beschäftigt und Kontakt mit verschiedenen Anbietern sowie der Stadtmobil CarSharing GmbH & Co. KG aufgenommen. Nach deren Feedback und zusammen mit dem Branchen-Dienstleister share2move hat die SWK-NOVATEC GmbH einen ersten Anwendungsfall erarbeitet und diesen unter dem Gesichtspunkt eines möglichen Geschäftsmodells betrachtet.

Zu diesem Zeitpunkt gab es nur dann eine staatliche Förderung, wenn die e-Roller dauerhaft an Haltestellen des ÖPNV vorzufinden wären. Dies kollidiert jedoch mit dem gängigen „free-floating“-Modell, bei dem die Kunden die e-Roller frei in einem festgelegten großen Gebiet abstellen dürfen. Vorteile des „free-floating“ sind unter anderem, dass keine Parkplätze ersetzt beziehungsweise geschaffen werden müssen und die Nutzerakzeptanz steigt, da direkt am Fahrzielort geparkt werden darf. Des Weiteren ist es bei diesem Modell nicht notwendig, die e-Roller einzusammeln und erneut auf die Stationen zu verteilen (z. B. bei leerem Akku). Im Rahmen eines „free-floating“-Modells werden die Akkus regelmäßig durch das Wartungspersonal getauscht, welches daneben auch den Zustand der Fahrzeuge kontrolliert. Zudem hat sich herausgestellt, dass sich die e-Roller selbst optimal durch die Nutzung der Kunden für eine schnelle Zugänglichkeit im Stadtgebiet verteilen. Der Kunde hat üblicherweise die Möglichkeit, den Roller abzustellen und dabei weiter angemeldet zu bleiben, so dass er ihm bei Wiederaufnahme der Fahrt noch garantiert zur Verfügung steht. Dies sollte kostenpflichtig sein, um eine Ausnutzung der „Reservierung“ zu verhindern, meist jedoch zu einem geringeren Preis als im Fahrtbetrieb. Will der Kunde die Buchung dann endgültig beenden, muss der Roller sich in einem dafür zugelassenen Gebiet befinden. Mittels der Festlegung dieses Gebietes lassen sich etwaige Verkehrsbehinderungen sowie die Verteilung der Roller steuern (z. B. gewisse Bereiche in der Innenstadt dauerhaft sperren oder auch nur zu gewissen Zeiten / Tagen). Eine enge Abstimmung etwa mit dem Ordnungsamt und der Polizei ist dabei sehr hilfreich, zumal dabei auch mit diesen Akteuren Vereinbarungen getroffen werden können, wie bei Verstößen vorgegangen wird.

Das Fazit der ersten Analyse der SWK-NOVATEC GmbH war, dass e-Roller-Sharing in anderen Städten gut angenommen wird, es die Angebotspalette bezüglich Alternativen zum Auto erweitert und den Wandel zur bewussteren Transportwahl unterstützt. Es lässt sich jedoch kein rentables Geschäftsmodell verwirklichen.

Die SWK-NOVATEC GmbH merkt an, dass etwa Coup (ein Anbieter des e-Roller-Sharings) sich in Zukunft nur noch auf Metropolen konzentrieren will. Von der Stadtmobil CarSharing GmbH & Co. KG wurde zurückgemeldet, dass das Unternehmen das Konzept zwar bereits seit längerem aufmerksam verfolgt, jedoch derzeit den Fokus auf andere Themen legt.

Sollte von Seiten der Stadt Karlsruhe eine Umsetzung eines e-Roller-Sharing Angebotes angestrebt werden, besteht die Bereitschaft der SWK-NOVATEC GmbH, sich an diesem Projekt zu beteiligen.

Von Seiten der Stadtverwaltung wird die Möglichkeit, ein e-Roller-Sharing Angebot in die etablierten Mobilitätsangebote zu integrieren, auf Grund der Nachhaltigkeit und der begrenzten öffentlichen Flächen (konkurrierende Nutzungen) und des doch erheblichen Raumbedarfes eines Rollers (die Größe entspricht einem Motorradstellplatz) kritisch gesehen. Andererseits ist der Raumbedarf eines e-Rollers viel geringer als der eines PKWs. Auch sind e-Roller im Vergleich zu PKWs als deutlich emissionsärmer und klimafreundlicher einzustufen. Dies ist hinsichtlich der Notwendigkeit, unsere Mobilität mittelfristig klimaneutral zu gestalten, mit zu berücksichtigen.

### **E-Scooter-Sharing (E-Tretroller)**

In Bezug auf die Einführung eines e-Scooter/e-Tretroller-Sharing Modells befindet sich die Stadtverwaltung zusammen mit dem KVV in der Phase der Marktanalyse beziehungsweise Sondierungsphase. Erste Gespräche mit den gängigen Anbietern haben stattgefunden. Dabei handelt es sich um privatwirtschaftliche Modelle, die keiner Förderung durch die Stadt bedürfen. Die Anbieter mit ihren Systemen sind sehr vielfältig und nur zum Teil nachhaltig, so dass hier sorgfältig geprüft werden muss. Ziel der Stadt Karlsruhe gemäß Verkehrsentwicklungsplan und Klimaschutzkonzept ist die Förderung der nachhaltigen Mobilität.

Im Zusammenhang mit dem Projekt Regiomove sollte ein solches System bei einer möglichen Kooperation mit der Stadt Karlsruhe in die entsprechenden Mobilitätsportale integrierbar sein.

Zunächst muss jedoch abgewartet werden, wie der Bundesrat und die Europäische Kommission über die jüngst von Bundesverkehrsminister Scheuer unterzeichnete Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung abstimmen. Eine Entscheidung wird für Mai/Juni 2019 erwartet. Der Gemeinderat wird zu gegebener Zeit von der Stadtverwaltung über die dann bestehende Rechtslage und das damit verbundene weitere Vorgehen von Stadtverwaltung und KVV informiert.