

Strategie der Stadt Ludwigshafen am Rhein Vermietsysteme für Fahrräder und Fahrzeuge nach der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Vorbemerkungen | 1 |
| 1. Allgemeine Rahmenbedingungen | 2 |
| 1.1. Gegenstand | 2 |
| 1.2. Ziele..... | 2 |
| 1.3. Rechtsrahmen | 3 |
| 1.4. Datenrechte und -nutzung | 3 |
| 2. Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Tretroller)..... | 4 |
| 2.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung..... | 4 |
| 2.2. Betrieb und Management | 5 |
| 2.3. Gebühren | 8 |
| 2.4. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring..... | 8 |
| 3. Fahrradvermietsysteme | 9 |
| 3.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung..... | 9 |
| 3.2. Grundsätzliche Anforderungen an ein Fahrradvermietsystem | 9 |
| 3.3. Betrieb und Management | 10 |
| 3.4. Gebühren | 11 |
| 3.5. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring..... | 12 |
| 4. Innovative Sharing-Angebote..... | 12 |
| Anlage Hinweise für Abstellflächen im öffentlichen Verkehrsraum..... | 13 |

Vorbemerkungen

Die Anforderungen an eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität stellen Kommunen vor viele Herausforderungen. Intermodale Mobilität bzw. geteilte Mobilitätsangebote und -dienste nehmen in den Städten vermehrt Raum ein. Insbesondere die mietbaren E-Tretroller nach der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (EKF) führten in den letzten Monaten zu Beeinträchtigungen im öffentlichen Raum. Die bisherigen Regelungen über eine sogenannte Selbstverpflichtungserklärung, die auch in Ludwigshafen alle Beteiligten unterzeichnet haben, reichen hier nach derzeitiger, auch juristischer Einschätzung, nicht mehr aus.

Zwischenzeitlich ist davon auszugehen, dass die Nutzung des öffentlichen Straßenraums zur Verfügungstellung von geteilten Mobilitätsangeboten eine Sondernutzung darstellt. Im Rahmen der Sondernutzung sollen einerseits die Sharing-Angebote im Sinne einer Stärkung des Umweltverbundes, einer Schließung von ÖPNV-Angebotslücken und einer flexibleren Mobilität gestärkt werden. Andererseits werden dadurch ein Marktrahmen für private Anbieter geschaffen sowie Vorgaben für einen geordneten Betrieb gemacht, um auch mehr öffentliche Akzeptanz zu schaffen. Dazu wird ein Konzept für Sharingangebote unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit entwickelt, dieses politisch beschlossen und entsprechend angewendet werden.

Dieses Konzept beinhaltet die allgemeinen Rahmenbedingungen für Sharingangebote und darauf aufbauend die Vorgaben für öffentliche und private Mietradsysteme sowie E-Tretroller-Miet-systeme. Ergänzend erfolgt im Rahmen des Konzeptes ein Ausblick auf mögliche andere Sharing-Angebote. Das Thema Carsharing ist über das Carsharinggesetz bzw. die landesrechtlichen Vorgaben derzeit ausreichend geregelt, sodass eine weitere Regelung im Rahmen einer städtischen Strategie derzeit entbehrlich ist.

1. Allgemeine Rahmenbedingungen

1.1. Gegenstand

Mobilität bezeichnet die Optionen, die einem Individuum zur Realisierung einer Ortsveränderung zur Verfügung stehen. Mit der Einführung der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKfV) im Jahr 2019 ist auf Bundesebene der rechtliche Rahmen zur Marktöffnung neuer Mobilitätsformen erweitert worden. Seitdem prägen eine Vielzahl von anbietenden Unternehmen, innovative Fahrzeugkonzepte und eine starke Dynamik den Markt. Diese Mobilitätsangebote erfüllen insbesondere die nachfolgenden Kriterien:

- Vermietung und Inbetriebnahme von Fahrzeugen erfolgt ohne Personenbedienung, d. h. Nutzende benötigen für die Verwendung des Fahrzeuges keine fremde Hilfe,
- Nutzung ist bei entsprechender Verfügbarkeit spontan und/oder mit zeitlich gestaffelter Abrechnung möglich,
- Beginn und Ende der Fahrt finden überwiegend im öffentlichen Verkehrsraum statt,
- Nutzendenkreis ist öffentlich und vorab nicht näher bestimmbar.

Damit beziehen sich die Regelungen im Rahmen dieses Konzeptes insbesondere auf

- Vermietung von Elektrokleinstfahrzeugen (EKfV), z. B. E-Tretroller. und
- Angebote der Fahrradvermietung (Bikesharing).

1.2. Ziele

Geteilte Mobilitätsangebote (sog. Sharingangebote bzw. Sharing Modes) versprechen Nutzeneffizienz, Flexibilität und Intermodalität zur Gestaltung der Verkehrswende. Sie steigern die individuellen Mobilitätsoptionen und verringern Motorisierungsgrade. Konkret verfügen sie bei systemoptimaler Integration in Bestandsservices über die Potentiale, negative Verkehrseffekte zu reduzieren und urbane Räume zurückzugewinnen.

Es wird erwartet, dass sie insbesondere dazu beitragen, intermodale Wege unkomplizierter zurückzulegen und die Unabhängigkeit vom privaten Fahrzeug zu fördern. Sharingangebote bieten neben einer Ergänzung des ÖPNV in räumlicher auch eine Attraktivierung in zeitlicher Hinsicht. Damit zielen geteilte Mobilitätsformen darauf ab, systembedingte Angebotslücken des Umweltverbundes zu schließen und somit ein ganzheitliches Mobilitätsangebot zu generieren.

In gleichem Maße sind negative Eigenschaften von Sharingangeboten zu berücksichtigen. Dabei treten insbesondere stationslose Sharingangebote, auch Free-Floating-Angebote genannt, hervor. Sie können im verdichteten urbanen Raum Nutzungskonflikte verstärken. Erfahrungen zeigen, dass durch Sharingmobilität speziell Zufußgehende sowie Menschen mit Mobilitäts- oder Sinneseinschränkungen in der Nutzung des öffentlichen Raums gefährdet oder eingeschränkt werden. Kommunen stehen daher vor der Herausforderung, den Sharingangeboten eine angemessene Positionierung zu gewährleisten und die Interessen anderer Nutzender des öffentlichen Raums abzuwägen. In diesem Prozess sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aller sicherstellen sowie die Ordnung und das Erscheinungsbild der Kommune gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund werden einige relevante Zusammenhänge formuliert:

- Der Erhalt eines geordneten Stadtbildes sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum sind im Zusammenhang mit geteilten Mobilitätsangeboten von

zentraler Bedeutung. Aus diesem Grund wird als Zielzustand eine Angebotssteuerung mit definierten Standards gewünscht.

- Die Barrierefreiheit ist ein sicherzustellendes Gut. Dies gilt sowohl für gegenwärtige als auch zukünftige Konzeptionen. Sharingangebote sollten in ihrer Ausgestaltung nach Möglichkeit alle Dimensionen von Einschränkungen berücksichtigen.
- Die Integration in das Gesamtverkehrssystem drückt sich z. B. in einer Tarifintegration in die Mobilitätskette bzw. in der verbesserten Verknüpfung der einzelnen Modi durch Mobilstationen aus.
- Vor diesen Hintergründen sind Anreize für die Rückgabe an Stationen bzw. auf Abstellflächen zu schaffen. Wesentlich ist der Kontakt der Anbietenden zu den Kommunen, um aufkommende Problemstellungen zu erkennen und zu beseitigen.

1.3. Rechtsrahmen

Zur Bewertung, Umsetzung und Begriffsabgrenzung der Sharingangebote sind zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Konzeption neben den Vorgaben aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Straßengesetzen sowie dem Konzessionsrecht weitere einschlägige Rechtsprechungen und Rechtsgrundlagen von Bedeutung. Nach aktuellem Stand umfassen diese:

- die Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV),
- den Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 20. November 2020 im Verfahren 11 B 1459/20 (Vermieträder als Sondernutzung),
- das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 11. Januar 2023 in den Verfahren 21 K 4871/22, 21 K 4874/22, 21 K 4923/22, 21 K 5019/22 und 21 L 1439/22 (Bestätigung der Höhe der Sondernutzungsgebühr in Köln),
- die Finanzierungsvereinbarungen der Stadt Ludwigshafen mit dem VRN zum Aufbau und Betrieb eines regionalen Fahrradvermietensystems und
- die Satzung der Stadt Ludwigshafen über Sondernutzungen.

1.4. Datenrechte und -nutzung

Um den Kommunen im VRN-Verbundgebiet bestmöglich den Zugang zu den Mobilitätsdaten der Sharingangebote zu gewährleisten, arbeitet der VRN daran, zeitnah die Datenspeicherung, -verwaltung und -analyse in einem digitalen Datenmanagementtool des Verbundes zu zentralisieren und somit die Daten in dieser Form der Stadt Ludwigshafen zur Verfügung zu stellen.

Primäre Aufgabe des VRN stellt die Datenabfrage zu Evaluations- und Monitoringzwecken in Echtzeit dar. Diese Grundsätze der Datennutzung sollen in Datennutzungsvereinbarungen mit den Anbietern von Sharingangeboten geregelt werden. Bei der Erhebung und Verwendung der Daten stellen diese eine DSGVO-konforme Verwendung der Daten sowie die Wahrung der Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse der Anbietenden sicher. Sensible Geschäftsdaten werden von kommunaler Seite bzw. seitens des Verbundes vertraulich behandelt und nicht weitergegeben, wenn die Daten eine Zuordnung auf einzelne Anbietende zulassen.

Die Betreibenden stellen dem VRN Daten für ein entsprechendes Monitoring zur Verfügung, die dieser für die Stadt Ludwigshafen bündelt und zur Verfügung stellt. Die Datennutzung durch den VRN erfolgt auch zum Zwecke der Qualitätssicherung und Angebotsverbesserung intermodaler Mobilitätsangebote. Im Falle der Sharing-Mobility-Plattform unterstützt der VRN die Stadt Ludwigshafen zusätzlich beim Monitoring der Anbieter, der Geräteflotten und der technischen Überwachung von Vorgaben und Regelwerken.

Eine zentrale Plattform ist die Grundlage für die Durchsetzung von Datenstandards und die kommunalgrenzen-übergreifende Bereitstellung und Analyse von Mobilitätsdaten. Durch diese verbundweite Bearbeitung der Daten durch den VRN und deren Weiterleitung an die Stadt Ludwigshafen werden benötigte Ressourcen geteilt und somit kosteneffizienter eingesetzt.

Die Mobilitätsdatenanbieter sollen dabei angehalten werden, ihre Daten über geeignete Schnittstellen für einen vollständigen Datenzugriff in maschinenlesbarer Form zur Verfügung zu stellen. Die Schnittstellen sind auf Grundlage von IT-Standards hinreichend zu dokumentieren.

2. Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Tretroller)

2.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung

Private Anbietende für die Vermietung von Elektrokleinstfahrzeugen (EKF) nach der eKfV, wie zum Beispiel E-Tretroller, sind im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen frei handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen des geltenden Rechts für das Anbieten ihrer Leistung nutzen. Werden für diese Leistungen öffentliche Flächen in Anspruch genommen, ist eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich.

Diese Sondernutzungserlaubnis wird auf Antrag bei der Stadt zeitlich befristet und für eine bestimmte Zahl an EKF diskriminierungsfrei erteilt, wenn keine sonstigen rechtlichen Gründe oder begründete Zweifel an der Verlässlichkeit der Antragsstellenden entgegenstehen. Die Sondernutzungserlaubnis kann mit Auflagen erlassen werden, die zusätzliche oder abweichende Bestimmungen vorsehen. Diese werden in den Erlaubnisbescheiden formuliert. Die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis steht im pflichtgemäßen Ermessen der Kommunen. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht nicht.

Da im öffentlichen Raum der Stadt Ludwigshafen nicht unbegrenzt Platz für das Anbieten von EKF-Sharingsystemen zur Verfügung steht und die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten ist, wird die maximale Zahl an möglichen EKF im Vorfeld begrenzt. Liegt die Anzahl der EKF bei mehreren Interessenten in der Summe über der Maximalanzahl, werden die Kontingente anteilig auf die Antragstellenden verteilt, wobei einem Anbietenden niemals mehr EKF zugeteilt werden als beantragt. Sollte sich ein Anbieter im Verlauf einer Genehmigungsperiode mit der gesamten oder Teilen der Flotte aus dem Stadtgebiet zurückziehen, können die freiwerdenden Kontingente anderen Anbietenden angeboten werden. Wenn Anbietende hierdurch ihre Anzahl an EKF erhöhen wollen, sind neue Anträge auf Sondernutzungsgenehmigung zu stellen.

Damit hierbei die Chancengleichheit möglicher Anbietender gewährleistet ist, müssen vor Erteilung der Sondernutzungsgenehmigung entsprechende Anträge gestellt werden. Die Anbietenden haben in ihren Anträgen dabei folgende Angaben darzulegen:

- Name und Kontaktdaten des Anbietenden inklusive Rechtssitz,
- Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon, die nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sind und an jedem Betriebstag (inklusive Sonn- und Feiertagen) erreichbar sind,
- Kostenlose Kontaktmöglichkeiten für die Öffentlichkeit per E-Mail und Telefon zur Meldung von Vorkommnissen und behindernd abgestellten Fahrzeugen, die nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sind und an jedem Betriebstag (inklusive Sonn- und Feiertage) erreichbar sind. Diese Kontaktmöglichkeiten sind zusätzlich auf den EKF sichtbar anzubringen. Die Kontaktmöglichkeiten für Beschwerden sind so auszugestalten, dass diese analog und digital möglich sowie barrierefrei sind.
- Name und Beschreibung des angebotenen Dienstes, des Konzeptes unter Berücksichtigung der Vorgaben,
- beantragte Anzahl der eingesetzten Elektrokleinstfahrzeuge.
- Art der Positionsbestimmung und der Lage der angebotenen EKF (stehend, liegend),
- Umgang mit verlorenen EKF und Vandalismus,
- Umgang mit verkehrswidrigem Nutzendenverhalten,
- Gestaltung der Fahrzeuge sowie Nachweis über die straßenrechtliche Zulassung,
- Bereitstellung von Schnittstellen für ein Monitoringsystem.

Anträge können immer nur für das gesamte Gebiet der Stadt Ludwigshafen gestellt werden. Solange im Rahmen einer Sondernutzungsgenehmigung nicht seitens eines Anbietenden auf das eingeräumte Sondernutzungsrecht z. B. durch Rückzug aus dem Markt verbindlich verzichtet wird, sind Sondernutzungsgebühren grundsätzlich über den gesamten Verlauf einer Genehmigungsperiode für die Zahl der genehmigten Fahrzeuge zu entrichten – selbst wenn tatsächlich weniger EKF eingesetzt werden.

Sollten Anbietende planen, saisonal ihre Flottengröße zu reduzieren, so muss dies bereits bei Antragstellung unter Angabe der genauen Höhe der Reduktion sowie dem Zeitraum der Reduktion angegeben werden. Darüber hinaus geplante Veränderungen an der Zahl der genehmigten und damit gebührenpflichtigen EKF sind grundsätzlich nur durch einen neuen Antrag möglich. Überschreitungen der jeweilig an die Anbietenden zugewiesene Kontingente sind nicht zulässig.

Die bestehenden freiwilligen Selbstverpflichtungserklärungen verlieren ihre Gültigkeit, alsbald die Sondernutzungsgenehmigung wirksam erteilt wird.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße können sanktionierende Maßnahmen bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

2.2. Betrieb und Management

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs darf durch den Betrieb der EKF-Sharingsysteme nicht beeinträchtigt werden. Nutzende haben sich so zu verhalten, dass keine anderen Verkehrsteilnehmenden geschädigt oder gefährdet werden (vgl. § 1 StVO). Anbietende sind in der Verantwortung, ihre Angebote und Sharingsysteme so auszugestalten und weiterzuentwickeln, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie die Verkehrssicherheit durch den Betrieb der Sharingsysteme und die Nutzenden nicht gefährdet sind. Ebenso ist die Teilnahme anderer am Straßenverkehr uneingeschränkt zu ermöglichen, insbesondere von Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen wie Kinder, ältere Personen oder Menschen mit Behinderung. Zudem muss ein geordnetes Stadtbild erhalten bleiben. Anbietende haben jederzeit während des Betriebs über eine allgemeine Betriebserlaubnis und eine gültige Versicherungsplakette für jedes EKF zu verfügen. Sie sind dafür verantwortlich, dass nur EKF im öffentlichen Raum zur Ausleihe verfügbar sind, die verkehrssicher sind und den Regelungen der eKfV entsprechen.

Festlegung einer Flottenobergrenze

Die Obergrenze der Flotte orientiert sich an der Einwohnerzahl der Stadt Ludwigshafen und bezieht sich auf das gesamte Stadtgebiet. Aufgrund des Vergleiches mit anderen Kommunen und der derzeit im Stadtgebiet aktiven EKF wird für Ludwigshafen eine maximale Anzahl von einem EKF auf 250 Einwohner bestimmt. Bei der aktuellen Einwohnendenzahl von ca. 175.000 ergibt sich hiermit eine Obergrenze von insgesamt 700 EKF in der Summe aller Anbietenden.

Im Rahmen ihres Antrags geben die Anbietenden ihre maximal beantragte Flottengröße an. Sofern die Summe der beantragten Flottengröße aller Anbietenden die festgelegte Flottenobergrenze überschreitet, wird die Zahl der genehmigten EKF auf alle Anbietenden anteilmäßig verteilt, wobei einem Anbietenden niemals mehr EKF zugeteilt werden als beantragt.

Abstellen und Verteilungsmanagement

Um eine Überlastung verschiedener Stadtbereiche mit EKF zu vermeiden, Kannibalisierungseffekte zum ÖPNV zu reduzieren und ein flächenhaftes Angebot außerhalb der hoch verdichteten Bereiche zu ermöglichen, existieren unterschiedliche Regulierungsmöglichkeiten. Dabei gilt grundsätzlich, dass im Sinne des § 1 der StVO Anbietende und Nutzende EKF nur so im öffentlichen Raum abstellen dürfen, dass keine anderen Personen in der Nutzung des öffentlichen Raums geschädigt bzw. über das unvermeidbare Maß hinaus behindert oder gefährdet werden. Deshalb ist das Abstellen von EKF nur an festen, von der Stadt definierten Flächen möglich.

Das Einhalten dieser Vorgabe zum Abstellen ist durch technische Mittel sowie regelmäßige Inaugenscheinnahme der EKF im öffentlichen Raum durch die Anbietenden sicher zu stellen. Ist ein Fahrzeug nicht betriebsfähig oder verkehrssicher, so ist das EKF durch den Anbietenden automatisch binnen vier Stunden aus dem öffentlichen Raum zu entfernen. Ein besonderes Problem stellen umgekippte bzw. liegende Fahrzeuge dar. Zukünftig sollen Anbietende durch technische Einrichtungen (z. B. Sensoren) automatisch die Lage eines EKF (stehend bzw. liegend) erkennen können, sodass eine umgehende Behebung und Aufstellung erfolgen können. Ebenso

haben Anbietende ihre App so auszugestalten, dass Nutzende verpflichtend ein aussagekräftiges Beweisfoto über das korrekte Abstellen beim Beenden der Ausleihe zu machen haben. Die automatisierte Auswertung der Fotos ist anzustreben.

Abstellverbotszonen und feste Abstellflächen

Außerhalb von definierten Abstellflächen ist das Abstellen von EKF verboten und die Anbietenden müssen dort das Beenden des Mietvorgangs technisch verhindern. Sich dennoch außerhalb der Abstellflächen befindliche Fahrzeuge sind von Anbietenden unverzüglich zu entfernen.

Die Stadt ist jederzeit berechtigt, Änderungen an den Abstellflächen vorzunehmen. Diese sind binnen fünf Werktagen durch Anbietende wirksam umzusetzen. Zusätzlich können auch kurzfristiger temporär befristete Änderungen bekanntgegeben werden, wenn dies zur Sicherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung z. B. bei Versammlungen, Veranstaltungen oder Baumaßnahmen notwendig ist.

Die feste Abstellfläche beschreibt eine Fläche, die im öffentlichen Straßen- bzw. Verkehrsraum idealerweise markiert, respektive beschildert wird. Alternativ können Abstellflächen auch nur virtuell hinterlegt sein. Im Stadtgebiet sind nur neutral gekennzeichnete feste Abstellflächen vorgesehen. Bei der Auswahl geeigneter Abstellflächen sollen existierende Parkstände im Hinblick auf eine Nutzungsänderung in die Prüfung einbezogen werden. Im gesamten Prozess erfolgt eine Abwägung zwischen Belangen der Verkehrssicherheit, öffentlich verfügbarem Raum, Interessen weiterer Verkehrsteilnehmender und den Interessen der Anbietenden.

Die Voraussetzung für die Einrichtung einer festen Abstellfläche ist in der Regel eine verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und eine damit vorausgehende Prüfung der beschriebenen Belange. Bei der Einrichtung einer Abstellfläche sollten insbesondere die Anforderungen regelmäßiger Nutzungen wie z. B. Märkte, Messen, Veranstaltungen oder Gastronomie unberührt bleiben.

Ein Anbietender darf auf einer Abstellfläche im Sinne der wettbewerblichen Gleichbehandlung maximal dieselbe Anzahl von EKF bereitstellen wie seine Wettbewerber. Die Kapazität einer Abstellfläche wird durch die planerische Dimensionierung festgelegt. Je nach Dimensionierung wird die Zahl der EKF pro Abstellfläche pro Anbieter begrenzt.

Aufgrund der definierten Höchstgrenze der Flotte ergibt sich ein Bedarf an mindestens 110 Abstellflächen im Stadtgebiet. Hier wird unterstellt, dass die Abstellflächen durchschnittlich mit 6 EKF belegt sind. Die Größe der einzelnen Abstellflächen erlaubt aber eine größere Anzahl von abgestellten EKF (ca. 10), sodass entsprechende Reserven für das Abstellen der EKF bei den einzelnen Mietvorgängen vorhanden sind.

Entsprechende Abstellflächen werden in allen Stadtteilen des Bediengebietes - orientiert an den Hinweisen in der Anlage - angeboten. Eine erste Abschätzung auf Grundlage der bisherigen Verteilung der Mietvorgänge ergibt folgenden Bedarf für die einzelnen Stadtbereiche:

| | |
|--------------|-----------------------|
| Pfingstweide | ca. 6 Abstellflächen |
| Oppau | ca. 5 Abstellflächen |
| Melm | ca. 4 Abstellflächen |
| Oggersheim | ca. 13 Abstellflächen |
| Friesenheim | ca. 16 Abstellflächen |
| Nord/West | ca. 12 Abstellflächen |
| Gartenstadt | ca. 21 Abstellflächen |
| Mundenheim | ca. 16 Abstellflächen |
| Rheingönheim | ca. 17 Abstellflächen |
| Maudach | ca. 5 Abstellflächen |
| Süd | ca. 17 Abstellflächen |
| Mitte | ca. 19 Abstellflächen |

Die Definition, Planung und Einrichtung solcher Flächen obliegt der Stadt. Die genaue Lage dieser Abstellflächen ist in Abstimmung mit den städtischen Dienststellen und den interessierten Anbietenden im Detail abzustimmen. Die überwiegende Anzahl der Abstellflächen wird zunächst überwiegend als virtuelle Abstellflächen erfolgen oder nur provisorisch eingerichtet werden. Dies ist zum einen den personellen und finanziellen Ressourcen geschuldet. Zum anderen können so leichter Korrekturen vorgenommen werden, wenn sich eine Abstellfläche als nicht geeignet herausstellt. Auch können bei Bedarf im Laufe der Zeit die Zahl der Abstellflächen erweitert werden.

Ungeachtet dessen bleibt es den Anbietenden überlassen, eigeninitiativ zusätzlich Abstellflächen auf privaten Flächen zu suchen.

Flottenverteilung

Um die Überfüllung von Abstellflächen zu vermeiden, sind die Anbietenden verpflichtet, die EKF bedarfsgerecht durch ein entsprechendes Flottenmanagementsystem umzuverteilen. Der Verteilzustand ist täglich zum morgendlichen Betrieb bis 07:00 Uhr herzustellen.

Lärm- und Umweltschutz

Im Hinblick auf Lärmemissionen gelten für Anbietende die Regelungen des BImSchG und der TA Lärm. Anbietende sind dazu verpflichtet, den Betrieb inklusive der Umverteilung, Entfernung, Wartung oder des Ausbringens von EKF so zu gestalten, dass die Nachtruhe grundsätzlich eingehalten wird und tagsüber Lärmbelastigungen geringgehalten werden. Dies betrifft auch akustische Alarm- oder Ortungssignale an Fahrzeugen. Diese Funktionen sind technisch so auszugestalten, dass ein Missbrauch durch Dritte ausgeschlossen ist.

Fahrzeuge und Zubehör sind so auszugestalten, dass diese im Interesse der Umwelt möglichst langlebig sind. Defekte Fahrzeuge und Teile sind durch Anbietende sach- und umweltgerecht zu entsorgen. Für das Umverteilen von EKF, aber auch für das Ausbringen und für Wartungszwecke ist der überwiegende Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge anzustreben.

Beschwerdemanagement, Erreichbarkeit und Kommunikation mit Behörden

Anbietende haben eine ständige Erreichbarkeit während des Betriebs des Sharingsystems sicherzustellen. Einerseits sind Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon zu schaffen. Für alle Verkehrsteilnehmenden sind andererseits davon getrennt kostenlose Kontaktmöglichkeiten per E-Mail und Telefon zur Meldung von Vorkommnissen und behindernd abgestellten Fahrzeugen zu veröffentlichen. Diese Kontaktmöglichkeiten sind zusätzlich auf den Fahrzeugen sichtbar anzubringen. Sämtliche Kontaktadressen, behördliche wie öffentliche, dürfen nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sein (Funktionsmailadressen/Telefonnummern). Eine Erreichbarkeit ist an jedem Betriebstag (inklusive Sonn- und Feiertage) sicherzustellen. Änderungen bzgl. der Erreichbarkeit und der Kontaktdaten sind umgehend mitzuteilen. Die Kontaktmöglichkeiten für Beschwerden sind so auszugestalten, dass diese analog und digital möglich sowie barrierefrei sind.

Auf Beschwerden und behördliche Meldungen haben Anbietende tagsüber zwischen 08:00 und 20:00 Uhr spätestens binnen 4 Stunden zu reagieren. Dies beinhaltet auch das Entfernen oder Umverteilen von Fahrzeugen.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße gegen die vorgegebenen Rahmenbedingungen können sanktionierende Maßnahmen der Kommune bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

Nutzendenmanagement und Fahrsicherheit

Anbietende sind verpflichtet, Nutzende bei Beginn/Ende der Fahrt auf Verkehrsregeln und Regeln zum Abstellen der EKF hinzuweisen und das Bewusstsein für ein sicheres, regelkonformes und rücksichtsvolles Verhalten bei der Nutzung der Dienste im öffentlichen Raum zu fördern. Außerdem haben Anbietende über Mechanismen sicherzustellen, dass eine verkehrswidrige Nutzung der EKF möglichst verhindert oder bei mehrmaligen Verstößen sanktioniert wird. Hierzu gehört u. a.

- Das Abstellen außerhalb definierter Abstellflächen,
- das Fahren auf Gehwegen,
- das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss,
- das Fahren zu zweit oder mit übermäßigem Gepäck sowie
- sonstiges gefährdendes Verhalten.

Um Beschwerden besser nachgehen zu können, ist es ebenso anzuraten, dass die Nutzenden ihren Namen und ihre Adresse bei der Registrierung angeben.

Integration in den ÖPNV

Eine Einbindung von EKF-Sharingsystemen in multimodale Auskunft- und Vertriebsplattformen sowie ÖPNV-Tarife und die Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Betreibern wird angestrebt. Dies erfolgt mit dem Ziel, die Sharingsysteme stärker in den Umweltverbund zu integrieren, insbesondere auch vor dem Hintergrund rechtlicher Regelungen wie z. B. dem § 2 Abs. 4 im Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz, welcher EKF-Sharingsysteme bei einer Tarifintegration als ÖPNV einstuft.

2.3. Gebühren

Im Rahmen der Bewertung von EKF als Sondernutzung des öffentlichen Verkehrsraumes ist die Erhebung einer Sondernutzungsgebühr verbunden. Die Höhe dieser Sondernutzungsgebühr wird im Gebührenverzeichnis der städtischen Satzung über Sondernutzung festgelegt. Als Orientierung für die Gebührenhöhe dienen die Höhe der Gebühren für Anwohnerparkausweise, Car-Sharing Stellplätze oder Verkaufseinrichtungen.

2.4. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring

Für das Monitoring der vereinbarten Regeln sowie die Evaluation und Auswertung der EKF-Sharingsysteme haben Anbietende der Stadt und dem VRN Daten bereitzustellen. Die Anforderungen an die Datenbereitstellung und das Monitoring durch die Kommune sind umfangreicher als bei anderen Sharingangeboten: aufgrund

- der hohen Sensibilität und Beschwerdelage zu der Thematik „Nutzen und Probleme der EKF im öffentlichen Raum“ (in Politik und Zivilgesellschaft),
- der gegenüber anderen Sharingfahrzeugen erhöhten Vandalismusanfälligkeit sowie Beweglichkeit auch außerhalb einer Ausleihe,
- der noch dünnen Datenlage zum Nutzen der EKF in der Mobilitätskette des klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehrs.

Die überlassenen Daten dienen dazu, zum einen die Bedeutung der EKF für eine nachhaltige Mobilität besser einschätzen und zum anderen die vereinbarten Maßnahmen zur Steuerung evaluieren zu können.

Es ist ein Zugang zu einem digitalen Werkzeug in Form eines Dashboards o. Ä. zu gewähren. Primär ist damit sicherzustellen, dass die Positionen aller Fahrzeuge in Echtzeit überprüfbar sind. Zudem haben die im Bericht übermittelten Daten auf dem Dashboard nachvollziehbar und manuell exportierbar zu sein. Seitens der Anbieter ist ein monatlicher Kennzahlenbericht zu erstellen, der digital zu übermitteln ist und mindestens die folgenden Kennzahlen für ein Monitoring bereithält:

- Flottenangebot: Anzahl der angebotenen EKF pro Tag im Betriebsgebiet,
- Nutzungshäufigkeit: durchschnittliche Mietvorgänge im Tagesverlauf/am Wochentag/im Monatsmittel,
- Fahrleistung: Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag, durchschnittliche Fahrtlänge und -dauer pro Tag/pro Mietvorgang,
- Kundenentwicklung: registrierte und aktive Kunden als Mittelwert pro Monat (x Fahrten pro Monat),
- räumliche Analyse von Start- und Endpunkten der Mietvorgänge,

- zeitliche und räumliche Verteilung zur Abbildung von Nachfrageintensitäten (Heat Maps) und Tagesganglinien,

3. Fahrradvermietsysteme

3.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung

Regionales öffentlich mitfinanziertes Fahrradvermietsystem

Seit 2015 gibt es im VRN-Gebiet ein regionales öffentlich mitfinanziertes Fahrradvermietsystem. Als Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung durch den VRN wurde nextbike mit dem Betrieb eines regionalen stationsgebundenen Fahrradvermietsystems beauftragt. Die Stadt Ludwigshafen hat, ebenso wie die anderen Kommunen, mit dem VRN dazu eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Insgesamt stehen Stand Ende 2022 in 22 Kommunen an mehr als 360 Stationen ca. 2.400 Fahrräder zur Verfügung. Das bestehende Vermietsystem läuft zum Jahresende 2025 aus.

Aufgrund der Vorteile eines gemeinsamen Systems streben sowohl der VRN als auch die Stadt Ludwigshafen und weitere Kommunen im VRN-Gebiet auch über das Jahr 2025 hinaus die Fortführung eines gemeinsamen regionalen Fahrradvermietsystems an. Es muss daher frühzeitig vor Ablauf des bestehenden Vertrags beraten und entschieden werden, ob ab 2026 die Teilnahme der Stadt Ludwigshafen an einem solchen regionalen Fahrradvermietsystem weiterhin gewollt ist. Für den Zeitraum nach dem Jahr 2025 wird – sofern entsprechende Gremienbeschlüsse vorliegen – ein regionales öffentlich mitfinanziertes Fahrradvermietsystem durch den VRN diskriminierungsfrei ausgeschrieben. Die Möglichkeit, dass weitere Anbietende eigenwirtschaftlich ein lokales oder regionales Fahrradvermietsystem vorhalten, wird hierdurch nicht eingeschränkt.

Beantragung und Genehmigung eigenwirtschaftlicher Fahrradvermietsystem

Privatwirtschaftliche Anbietende von Fahrradvermietsystemen sind im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen frei handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen des geltenden Rechts für das Anbieten ihrer Leistung (Angebot/Vermietung, Inbetriebnahme und Rückgabe) nutzen.

Für die Abstellflächen im öffentlichen Verkehrsraum oder dessen sonstige wirtschaftliche Nutzung ist eine Sondernutzungserlaubnis der Stadt Ludwigshafen erforderlich.

Diese Erlaubnis wird diskriminierungsfrei erteilt, wenn die gültigen Vorgaben eingehalten werden und dem keine sonstigen rechtlichen Gründe oder begründete Bedenken zur Zuverlässigkeit des Anbietenden entgegenstehen. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht nicht. Ein Antrag dazu ist rechtzeitig, in der Regel ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme, bei den zuständigen Stellen der Stadt Ludwigshafen zu stellen. Die Erlaubnisse werden mit Nebenbestimmungen versehen.

3.2. Grundsätzliche Anforderungen an ein Fahrradvermietsystem

Fahradvermietsysteme können verschiedene Radtypen enthalten: Fahrräder und Lastenräder, jeweils mit und ohne elektrische Unterstützung. Eine Spezialisierung eines Anbietenden auf einen Fahrradtyp ist möglich, ebenso das Angebot verschiedener Fahrradtypen. Für das Angebot eines Fahrradvermietsystems sind seitens des Anbietenden zu folgenden Punkten Aussagen zur Umsetzungsmöglichkeit zu treffen:

- Beschreibung des Konzeptes,
- maximale Anzahl der Fahrräder, auch als Grundlage für eine Gebührenerhebung,
- eingesetzte Fahrradtypen und Nachweis der Eignung für alle Nutzergruppen
- Anteil an Rädern mit Elektrounterstützung,
- Stationsarten- und -größen, Stationsbereiche bzw. Stationskonzept,
- Qualitätskriterien im Service,

- Nachweis der guten Wiedererkennbarkeit des Angebots durch einheitliches Design und eindeutige Identifizierbarkeit der einzelnen Räder,
- Angaben hinsichtlich einer Tarifintegration in den ÖPNV und zu digitalen Apps,
- Nachweis der Möglichkeit der Positionsbestimmung und Lage der Räder,
- Umgang mit rechtswidrigem Nutzungsverhalten,
- Umgang mit verlorenen Rädern und Vandalismus,
- Kontaktdaten des Anbietenden,
- Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon, die nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sind und an jedem Betriebstag (inklusive Sonn- und Feiertagen) erreichbar sind,
- vorgesehene Beschwerdemanagement,
- vorgesehene Monitoring.

3.3. Betrieb und Management

Nutzende haben sich so zu verhalten, dass keine anderen Verkehrsteilnehmenden geschädigt oder gefährdet werden (vgl. §1 StVO). Anbietende sind in der Verantwortung, ihre Angebote und Systeme so auszugestalten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung und die Verkehrssicherheit nicht gefährdet sind sowie ein geordnetes Stadtbild erhalten bleibt. Sie sind dafür verantwortlich, dass nur Fahrräder im öffentlichen Raum zur Vermietung verfügbar sind, die gemäß den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) verkehrssicher sind.

Abstellflächen/Stationen

Das Fahrradvermietsystem soll als stationsgebundenes System ausgebildet werden. Der Beginn und das Ende einer Fahrt können auf privaten Flächen oder definierten Abstellflächen im öffentlichen Verkehrsraum erfolgen, also an:

- sog. Mobilstationen (physische Bündelung verschiedener Sharingangebote),
- festen Stationen (mit Markierung, Stelen o. ä.),
- virtuellen Stationen (festgelegte Station per GPS, aber ohne Markierung/Stelen),
- definierten Straßen, Plätzen oder Zonen im Straßenraum (Abstellflächen).

Die Festlegung von Abstellflächen erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Ludwigshafen. Dabei sind die Bedingungen für feste Stationen entsprechend den Vorgaben der Stadt zu berücksichtigen. Basis des Betriebs sind feste Stationen und Mobilstationen. Virtuelle Stationen ergänzen das Angebot nur in besonderen Situationen, in denen keine Markierung oder Stelen möglich sind. Lastenräder dürfen ausschließlich im Bereich von festen Stationen abgestellt werden.

Sofern gemeinsame Abstellflächen im öffentlichen Straßenraum für alle Anbietenden unterschiedlicher Sharing-Mobilitätssysteme eingerichtet werden, sollen diese auch als Station für das Fahrradvermietsystem genutzt werden. Grundsätzlich können Abstellflächen durch die Stadt oder die Polizei auch kurzfristig oder anlassbezogen (z. B. im Rahmen von Baumaßnahmen, Veranstaltungen oder Versammlungen) gesperrt werden.

Flottenverteilung

Um eine Überlastung des Stadtgebietes mit Fahrrädern zu vermeiden, wird für eigenwirtschaftliche Fahrradvermietsysteme in Ergänzung zu einem öffentlich mitfinanzierten Vermietsystem eine maximale Anzahl von 500 Fahrrädern im Stadtgebiet von Ludwigshafen festgesetzt. In der Summe aller Fahrradvermietsysteme können somit unter Berücksichtigung der Mietfahrräder des öffentlich mitfinanzierten Systems bis zu 700 Mieträder im Stadtgebiet zur Verfügung stehen. Somit ist die Höchstgrenze von EKF und Fahrrädern identisch. Bei mehreren Anbietenden wird diese Anzahl unter den privaten Anbietern anteilig aufgeteilt. Um ein flächenhaftes Angebot auch außerhalb der Kernstadt zu ermöglichen, sollen bei privaten Anbietern feste und virtuelle Stationen auch außerhalb der Kernstadt berücksichtigt werden.

Die einzelnen Fahrräder der genehmigten Fahrzeugflotten sind vom Anbietenden mindestens wöchentlich bzw. bei Bedarf auch in kürzeren Abständen (neu) zu verteilen. Unabhängig davon

sollen die Anbieter nach ihren Möglichkeiten den Überlauf an Stationen vermeiden und wenn nötig kurzfristig beseitigen. Die Kommunen unterstützen dies nach Möglichkeit durch Flächenerweiterungen oder alternative Standorte.

Beschwerdemanagement, Erreichbarkeit und Kommunikation mit Behörden

Anbietende haben eine ständige Erreichbarkeit während des Betriebs des Sharingsystems sicherzustellen. Einerseits sind Kontaktmöglichkeiten exklusiv für behördliche Belange per E-Mail und Telefon zu schaffen. Für alle Verkehrsteilnehmenden sind andererseits davon getrennt kostenlose Kontaktmöglichkeiten per E-Mail und Telefon zur Meldung von Vorkommnissen und behindernd abgestellten Fahrzeugen zu veröffentlichen. Diese Kontaktmöglichkeiten sind zusätzlich auf den Fahrzeugen sichtbar anzubringen. Sämtliche Kontaktadressen, behördliche wie öffentliche, dürfen nicht an einzelne Mitarbeitende des Unternehmens gebunden sein (Funktionsmailadressen/Telefonnummern). Eine Erreichbarkeit ist an jedem Betriebstag (inklusive Sonn- und Feiertage) sicherzustellen. Änderungen bzgl. der Erreichbarkeit und der Kontaktdaten sind umgehend der Stadt und dem VRN mitzuteilen. Die Kontaktmöglichkeiten für Beschwerden sind so auszugestalten, dass diese analog und digital möglich sowie barrierefrei sind.

Auf Beschwerden und behördliche Meldungen haben Anbietende innerhalb von 4 Stunden zu reagieren. Dies beinhaltet auch das Entfernen oder Umstellen von Fahrzeugen.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße gegen vereinbarte Regelungen können sanktionierende Maßnahmen der Stadt bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

Integration in den ÖPNV

Eine Einbindung von Fahrradvermietsystemen in multimodale Auskunfts- und Vertriebsplattformen sowie ÖPNV-Tarife und die Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Betreibern wird angestrebt. Dies erfolgt mit dem Ziel, die Sharingsysteme stärker in den Umweltverbund zu integrieren, insbesondere auch vor dem Hintergrund rechtlicher Regelungen wie z. B. dem § 2 Abs. 4 im Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz, welches Fahrradvermietsysteme bei einer Tarifintegration als ÖPNV einstuft.

3.4. Gebühren

Für das öffentliche regionale Fahrradvermietsystem fallen aktuell in Ludwigshafen keine Sondernutzungsgebühren an, da es von den Kommunen im Zuge eines öffentlichen Auftrags beauftragt wurde, den kommunalen Zielen entspricht und von den beteiligten Kommunen finanziell bezuschusst wird. Im Rahmen der derzeitigen Sondernutzungserlaubnis für das regionale Fahrradvermietsystem sind die aktuell bestehenden Stationen in Ludwigshafen kostenfrei gestellt.

Es ist geplant, die Gebührenfreiheit mit Auslaufen der bestehenden Vereinbarungen im Grundsatz zu beenden. Soweit rechtlich möglich, soll eine Gebührenfreiheit für kommunal oder durch den Verbund finanzierte Fahrradvermietsysteme möglich bleiben. Ansonsten wären die Sondernutzungsgebühren für Fahrradvermietsysteme gemäß dem städtischen Gebührenverzeichnis durch die Anbietenden auch bei der Angebotserstellung für ein regionales Fahrradvermietsystem einzubeziehen. Deshalb sind die entsprechenden Gebührentatbestände möglichst frühzeitig in das städtische Gebührenverzeichnis mit aufzunehmen.

Für den Betrieb eines sonstigen eigenwirtschaftlichen Fahrradvermietsystems im öffentlichen Verkehrsraum ist eine Sondernutzungsgebühr je Fahrzeug und Kalendermonat zu entrichten, welche im Gebührenverzeichnis der Sondernutzungssatzung festgelegt ist. Die Berechnungsgrundlage ist die maximale Flottengröße, die in den entsprechenden Kalendermonaten zum Einsatz kommen soll. Die Anzahl der zugelassenen Fahrräder ist Bestandteil der Sondernutzungserlaubnis, Überschreitungen sind nicht zulässig.

3.5. Weitere Rahmenbedingungen und Monitoring

Für das Umverteilen der Fahrräder, aber auch das Ausbringen und für Wartungszwecke sollen bevorzugt CO₂-neutral betriebene Fahrzeuge oder Lastenräder eingesetzt werden.

Die Betreibenden stellen der Stadt Ludwigshafen und dem Verbund Daten für ein entsprechendes Monitoring zur Verfügung wie:

- Anzahl der angebotenen Fahrräder pro Tag und Typ, jeweils Stand tgl. 9:00 Uhr,
- Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag,
- Anzahl aktiver Kunden, differenziert nach Tarifen bzw. Abo-Kunden,
- durchschnittliche Fahrtdauer und ggf. Fahrlänge pro Mietvorgang als Monatsmittel,
- Start- und Endpunkte der Mietvorgänge,
- aggregierte Einschätzung der Beschwerdelage (qualitativ),
- Anzahl, Art und Ort von gemeldeten Unfällen (jährlich),
- Auswertung des Beschwerdemanagements (jährlich).

Die Daten sind in digitaler, tabellarischer Form oder per geeigneter Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Die Datenerhebung, vor allem von Positionsdaten, hat im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu erfolgen und liegt in der Verantwortung der Betreibenden.

4. Innovative Sharing-Angebote

Wenn neuartige und derzeit nicht explizit angesprochene Mobilitätsdienstleistungen in den Markt eintreten, ist es das Ziel, diese in das Gesamtkonzept zu integrieren. Dabei ist zu prüfen, ob das jeweilige Konzept bzw. System als Sharingangebot betrieben wird und die Kriterien erfüllt, welche den Geltungsbereich der vorliegenden Konzeption definieren.

In diesem Prozess ist insbesondere zu prüfen, ob eine Zuordnung charakteristisch einer im bereits aufgeführten Mobilitätsform zuzuordnen ist. Zu bewerten sind die Rahmenbedingungen zu:

- gesetzlicher Grundlage,
- Fahrzeugen inkl. Betriebserlaubnissen,
- Geschwindigkeit,
- Zugangserfordernissen (z. B. Führerschein),
- Zulässigkeit des Abstellens,
- Auswirkungen auf den öffentlichen Raum und
- Angebots- und Betriebsform.

Es wird angestrebt, Systeme mit hohen Analogien zusammenzuführen. Entsprechend der Zuordnung des neuen Angebotes gelten die jeweils dafür verfassten Regelungen.

Anlage Hinweise für Abstellflächen im öffentlichen Verkehrsraum

1. Die Nutzung von festen Stationen bedarf der schriftlichen Erlaubnis der Kommune und wird im Rahmen der Genehmigung erteilt. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung besteht dabei nicht. Feste Stationen sind betriebssicher, einsehbar und behindertenfreundlich zu gestalten.
2. Feste Stationen sind nach Einzelfallprüfung und, sofern verkehrsrechtlich eine Anordnung rechens ist, auch auf Kfz-Stellplätzen möglich. Bei ebenfalls möglichen Stationen am Fahrbahnrand ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr und die tägliche Verkehrsbelastung zu berücksichtigen.
3. Feste Stationen im Gehwegbereich sollten nur in begründeten Ausnahmefällen eingerichtet werden.
4. Zur Berücksichtigung des zeitlichen Umsetzungshorizontes von festen Stationen ist zu empfehlen zunächst temporäre Einrichtungen wie z. B. Baken zum Einsatz zu bringen. Auf diese Weise können Anpassungen durch Evaluation/Monitoring Rechnung getragen werden.
5. Zur Herstellung eines Wiedererkennungswertes wird eine einheitliche optische Gestaltung angestrebt.
6. Einbauten wie z. B. Anlagen zur Aufladung oder dem Systembetrieb sowie Informationsstelen sind im öffentlichen Raum grundsätzlich nicht zulässig. Ausnahmen benötigen der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Kommune oder den Abschluss eines Gestattungsvertrages. Diese Nutzung ist entgeltpflichtig. Es können mit dieser Erlaubnis auch Nebenbestimmungen verbunden sein bezüglich Größe, Farbe, Ausstattung und Gestaltung.
7. Feste Stationen können für weitere Fahrzeuge bzw. Systeme nach verkehrssicherheitsrelevanter und planerischer Prüfung zugelassen werden.