



# Leitlinien für eine geteilte Mobilität in der Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich für Stadtentwicklung,  
Bau, Verkehr und Liegenschaften  
Stand August 2022

Landeshauptstadt Dresden  
Amt für Stadtplanung und  
Mobilität



Dresden.  
Dresdner

# Sharingleitlinien Mobilität der Landeshauptstadt Dresden

Stand: 14. Juli 2022

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Grundsätzliches</b>	<b>4</b>
1.1.	Gegenstand der Leitlinien	4
1.2.	Ziele	5
1.3.	Rechtsrahmen	5
1.4.	Handlungsrahmen	6
1.5.	Anpassungen und Fortschreibung	6
<b>2.</b>	<b>Städtisches Radverleihsystem (MOBibike)</b>	<b>7</b>
2.1.	Vergabe	7
2.2.	Betrieb und Abstellen	7
2.3.	Gebühren	8
2.4.	Weitere Randbedingungen	8
<b>3.</b>	<b>Private Radverleihsysteme</b>	<b>9</b>
3.1.	Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung	9
3.2.	Betrieb, Abstellen und Kontingentierung	10
3.3.	Gebühren	11
3.4.	Weitere Randbedingungen und Monitoring	11
<b>4.</b>	<b>Carsharing</b>	<b>12</b>
4.1.	Marktzugang und Vergabe	12
4.2.	Carsharing an den MOBipunkten	13
4.3.	Carsharing als Station außerhalb von MOBipunkten	14
4.4.	Carsharing-Angebote im stationslosen und kombinierten Betrieb	15
4.5.	Weitere Randbedingungen und Monitoring	16
<b>5.</b>	<b>Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter/ E-Tretroller)</b>	<b>17</b>
5.1.	Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung	17
5.2.	Betrieb und Abstellen	18
5.3.	Gebühren	18
5.4.	Weitere Randbedingungen und Monitoring	19
<b>6.</b>	<b>E-Krafträder (E-Mopeds)</b>	<b>20</b>
6.1.	Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung	20
6.2.	Betrieb und Abstellen	21
6.3.	Gebühren	21
6.4.	Weitere Randbedingungen und Monitoring	22
<b>7.</b>	<b>Weiterentwicklung der intermodalen Mobilitätspunkte</b>	<b>22</b>
<b>8.</b>	<b>Umgang mit neuen Angeboten im Sharingmarkt</b>	<b>24</b>

**Anlagen:**

- Anlage A: Betriebsgebiete  
Anlage B: Rote Zonen  
Anlage C: Vorgaben für das Aufstellen fester Stationen für Fahrräder im Sharingbetrieb im öffentlichen Verkehrsraum  
Anlage D: Vorgaben für das Abstellen außerhalb fester Stationen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge im Sharingbetrieb im öffentlichen Verkehrsraum

## 1. Grundsätzliches

### 1.1. Gegenstand der Leitlinien

Es ist eine Abgrenzung zwischen Sharingangeboten und anderen spontan nutzbaren Mobilitätsangeboten im öffentlichen Straßenraum erforderlich. Die Leitlinien regeln nur Sharingangebote, die den folgenden Kriterien entsprechen:

- Inbetriebnahme und Verleih von Fahrzeugen erfolgen ohne Personenbedienung (Fahrzeug muss auch zur alleinigen Nutzung geeignet sein),
- Das In-Verkehr-Nehmen im öffentlichen Straßenraum ist auch spontan und mit stündlicher Abrechnung oder darunter möglich
- Beginn oder Ende einer Fahrt finden systematisch auch im öffentlichen Straßenraum statt,
- der Nutzendenkreis ist öffentlich und vorab nicht näher bestimmbar.

Damit bezieht sich der Regelungsumfang der Sharingleitlinien auf

- Angebote des stationären und des stationslosen Carsharings,
- Angebote des stationären und des stationslosen Radverleihs (Bikesharing),
- den Verleih von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter, E-Tretroller) und
- den Verleih von Krafträdern (E-Mopeds),

wenn sie den oben genannten Kriterien genügen und den öffentlichen Straßenraum für die Bereitstellung ihrer Angebote nutzen.

Die Sharingleitlinien regeln in Zukunft somit auch die Aktivitäten der in Dresden bereits aktiven Unternehmen:

- das öffentliche Radverleihsystem MOBibike (nach EU-weiter Ausschreibung durch DVB AG im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an nextbike vergeben),
- private Radverleiher wie MIET ON und andere Dienstleistende,
- die Angebote des Carsharings nach Carsharinggesetz von teilAuto (Mobility Center GmbH Halle) und Flinkster (Deutsche Bahn)
- den E-Scooter-Verleih der Firma Lime.

Folgende Angebote sind **kein Sharing und werden hier nicht geregelt**, sind aber nach geltender Rechtsprechung sondernutzungspflichtig, wenn sie im öffentlichen Verkehrsraum Fahrgäste absetzen und/oder aufnehmen:

- touristische Verkehrsmittel wie Kutschen, Rikschas, Segways oder ähnliche Angebote,
- kommerzielle Fahrzeugvermietungen, die systematisch den öffentlichen Straßenraum für ihr Geschäftsmodell nutzen aber nach Carsharinggesetz nicht als Carsharing definiert sind (zum Beispiel die Kleinbusvermietung Carl und Carla) und
- die Vermietung von Conference Bikes und ähnlichen Fahrzeugen.

Die Regelung dieser Angebote erfolgt über spezifische Vorgaben aus der Sondernutzungssatzung und anderen einschlägigen Rechtsgrundlagen.

Folgende Angebote sind weder sondernutzungspflichtig noch Sharingdienstleistungen und werden somit **hier nicht geregelt**:

- Angebote, die im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt sind, wie Öffentlicher Personennahverkehr, Taxi, Stadtrundfahrten, Ridepooling oder On-Demand-Angebote beziehungsweise Linienbedarfsverkehre (insbesondere Angebote nach § 44 und § 50 PBefG),
- alle nicht-kommerziellen und unregelmäßigen Mobilitätsdienstleistungen (zum Beispiel private Mitnahme im Pkw),
- das Bereitstellen oder die Nutzung von Fahrzeugen für betriebliche Zwecke (zum Beispiel Fahrzeuge von Pflegediensten, Bereitstellen von Fahrzeugen durch personenbediente Autovermietungen und ähnliche).

## 1.2. Ziele

Sharingangebote sollen in der Landeshauptstadt Dresden die nachstehenden Ziele verfolgen:

- Ressourcen effektiver nutzen, weniger Platz für Verkehr in Anspruch nehmen und Lärm- und Schadstoffausstoß verringern.
- Die systemimmanenten Angebotslücken des Umweltverbundes bei bestimmten Zwecken, Zielen und Nutzergruppen ergänzen und damit den Umweltverbund als System stärken.
- Die individuelle Motorisierung reduzieren und die Auslastung von Kraftfahrzeugen erhöhen.

## 1.3. Rechtsrahmen

Zur Begriffsabgrenzung, Bewertung und späteren Umsetzung der Sharingdienstleistungen sind neben den Regelungen aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Straßengesetzen, dem Konzessionsrecht sowie den Beschlüssen des Stadtrates auch weitere einschlägige Rechtsgrundlagen und Rechtsprechungen zur Beurteilung wesentlich. Diese sind nach aktuellem Stand:

- Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 20. November 2020 im Verfahren 11 B 1459/20
- das Carsharinggesetz (CsgG) in Verbindung mit dem Sächsischen Straßengesetz (SächsStrg, §18a),
- die Straßenverkehrsordnung (StVO) und deren Novelle vom April 2020 (Beschilderung und Plaketten für Carsharing),
- die Elektrokleinstfahrzeugverordnung (eKFV),
- die Stadtratsbeschlüsse A0715/13 zur Integration von Elektromobilität und Carsharing in den Stadtraum vom 26. September 2013, V2476/13 zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus vom 20. November 2014, V1416/16 zur Einrichtung intermodaler Mobilitätspunkte vom 29. November 2016 und A0031/20 zu Elektrokleinstfahrzeugen vom 15. Oktober 2020,
- der öffentliche Dienstleistungsauftrag durch die Landeshauptstadt Dresden an die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) einschließlich der Errichtung und des Betriebes von intermodalen Mobilitätspunkten (MOBIPunkte) sowie der Koordination der Sharingangebote,
- die Parkgebührenverordnung der Landeshauptstadt Dresden (Parkgebührenverordnung),

- die Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen der öffentlichen Straßen in Dresden (Sondernutzungssatzung),
- die Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen des öffentlichen Parkplatzes Pieschener Allee in Dresden (Sondernutzungssatzung Parkplatz Pieschener Allee),
- die Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt Dresden (StGaFaS) sowie
- die Kooperationsvereinbarungen mit den E-Scooter-Anbietenden.

#### **1.4. Handlungsrahmen**

Der Handlungsrahmen der Leitlinien unterteilt sich in der Art des Sharingangebots (Fahrzeugtyp) und seinem Betriebsregime (stationsbasiert/hybrid/free-floating). Als free-floating wird der Betrieb ohne fester Station bezeichnet (stationsungebunden). Bei dem hybriden Verfahren erfolgt eine Kombination zwischen free-floating und stationsbasierten Betrieb. Der Handlungsrahmen umfasst die folgenden Sachverhalte:

- Betriebsgebiete und Flottengrößen
- Anforderungen und Einschränkungen
- Gebühren und Vergaberegelungen
- Datenschutz und Tracking
- Zuständigkeiten sowie Monitoringverpflichtungen

#### **1.5. Anpassungen und Fortschreibung**

Der Sharingmarkt ist sehr dynamisch. Aus diesem Grund müssen die Leitlinien flexibel sein und bei Bedarf zeitnah durch die Stadtverwaltung angepasst werden können.

Die Sharingleitlinien Mobilität werden durch den zuständigen Fachausschuss des Dresdner Stadtrates, zurzeit den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften, oder den Stadtrat in Kraft gesetzt und bei Bedarf fortgeschrieben. Eine Fortschreibung bedarf zu ihrer Einführung zumindest eines Beschlusses des zuständigen Fachausschusses des Stadtrates. Anpassungen an den beschlossenen Richtwerten und Zielen, die sich aus den Zwängen der momentan sehr dynamischen Praxis ergeben, aber dabei den generellen Intentionen und Grundsätzen der Sharingleitlinien Mobilität nicht entgegenstehen, sind in der Verwaltungspraxis zulässig. Das betrifft auch die Anlagen A bis D zu den Sharingleitlinien Mobilität, insbesondere die Festlegungen der Roten Zonen und der Abstellbereiche.

Zudem müssen die Grundsätze der Sharingleitlinien Mobilität in die Verkehrsentwicklungsplanung und insbesondere den Dresdner Mobilitätsplan 2035+ integriert und dort ggf. weiterentwickelt werden.

## 2. Städtisches Radverleihsystem (MOBIbike)

### 2.1. Vergabe

Die Landeshauptstadt Dresden beauftragte die DVB AG über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) mit der diskriminierungsfreien Vergabe und der betrieblichen Umsetzung eines öffentlichen Bikesharingsystems zur Ergänzung und Verbesserung des Systems ÖPNV entsprechend der Ziele unter Punkt 1.2. Dieses öffentliche Bikesharingsystem muss mindestens alle acht Jahre neu ausgeschrieben werden. Das aktuelle System MOBIbike darf damit bis Ende 2027 betrieben werden. Alle Vorgaben neuer öffentliche Ausschreibungen der Bikesharingservices werden mit der Landeshauptstadt Dresden als Aufgabenträgerin des ÖPNV auf Grundlage der Sharingleitlinien Mobilität abgestimmt. Diese Abstimmung betrifft insbesondere folgende Aspekte:

- maximale Anzahl der Fahrräder je Betriebsgebiet entsprechend Anlage A (Betriebsgebiete),
- Nachweis einer eindeutigen Identifizierung der einzelnen Fahrräder (z. B. sichtbare Nummerierung),
- eingesetzte Radtypen und Nachweis der Eignung für alle Nutzendengruppen,
- Stationen, Straßen, Plätze und Zonen für den Betrieb,
- Qualitätskriterien im Service,
- Gestaltung der Stationen und Fahrräder in einem einheitlichen Design,
- Tarifintegration in den ÖPNV und in digitale Apps,
- Anreizsystemen für die Abstellung in festen Stationen (Bonuszeit o.ä.),
- Art der Positionsbestimmung und der Lage (stehend, liegend) der Fahrräder,
- Umgang mit rechtswidrigem Nutzendenverhalten,
- Umgang mit verlorenen Rädern und Vandalismus sowie
- Absicherung des Monitorings.

### 2.2. Betrieb und Abstellen

Die Inbetriebnahme der Fahrräder kann auf privaten Flächen oder im öffentlichen Straßenraum erfolgen. Insbesondere an:

- Intermodalen Mobilitätspunkten (MOBIpunkte mit Informationsstele und zumeist fester Ab-/Einstellmöglichkeit),
- festen Stationen außerhalb der MOBIpunkte (optional mit Informationsstele und fester Ab-/Einstellmöglichkeit),
- virtuellen Stationen (per GPS-Koordinaten festgelegter Bereich ohne Schild oder Ab-/Einstellmöglichkeit) oder
- bestimmten Straßen, Plätzen oder Zonen im öffentlichen Straßenraum.

Die Festlegung fester Abstellorte im öffentlichen Straßenraum erfolgt in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Dresden und berücksichtigt die Roten Zonen nach Anlage B.

Für die Ausgestaltung der festen Stationen an MOBIpunkten oder festen Stationen außerhalb von MOBIpunkten im öffentlichen Straßenraum gelten die Bedingungen für feste Stationen laut Anlage C. Der Anteil fester Stationen muss im Zuge des Systemhochlaufs mindestens 20 Prozent der gesamten



Flottengröße betragen. Lastenräder im Sharing dürfen nur im Bereich fester Stationen bzw. an MOBIPunkten abgestellt werden.

Für das Abstellen im öffentlichen Straßenraum (außerhalb von MOBIPunkten) gelten die Vorgaben für die Zulässigkeit des Abstellens außerhalb fester Stationen (Anlage D). Ausnahmen können in bestimmten Bereichen anlassbezogen und begründet durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis bzgl. der maximal zulässigen Anzahl Fahrräder gewährt werden.

Gemeinsame Abstellbereiche im öffentlichen Straßenraum für alle Anbietenden von Sharingangeboten aus den Bereichen Fahrrad, Elektrokleinstfahrzeug und E-Moped sollen zukünftig in definierten Bereichen als virtuelle Station vorbehaltlich der straßenrechtlichen Genehmigung möglich sein. Die Kennzeichnung kann dort per anbieterneutraler Beschilderung oder Markierung erfolgen. Die entsprechenden Standorte müssen durch die Landeshauptstadt Dresden definiert, geplant und umgesetzt werden. Die Anbietenden können zu deren Nutzung verpflichtet werden. Die Nutzung kann je Anbietenden auf eine bestimmte Fahrrad-/Fahrzeuganzahl beschränkt werden. Einer Genehmigung dürfen insbesondere regelmäßige Nutzungen wie Märkte u. ä. nicht entgegenstehen.

### **2.3. Gebühren**

Für das öffentlich konzessionierte Bikesharing fallen keine Sondernutzungsgebühren an, da es von der Landeshauptstadt Dresden im Zuge des öffentlichen Dienstleistungsauftrags beauftragt wurde, in besonderem Maß den Zielen der Landeshauptstadt Dresden entsprechen muss und über ein formales und diskriminierungsfreies Ausschreibungsverfahren mit freier Teilnahmemöglichkeit vergeben wurde und auch zukünftig zu vergeben ist. Zudem ist der Betrieb an MOBIPunkten in der Sondernutzungssatzung bereits kostenfrei gestellt.

### **2.4. Weitere Randbedingungen**

Um dem Ziel der Barrierefreiheit und einem aufgeräumten Stadtbild zu entsprechen, sind Anreize für die Rückgabe an Stationen zu setzen. Eine Rückgabe außerhalb der Stationen soll aber im Rahmen bestimmter Auflagen (siehe Anlage D) grundsätzlich möglich sein, um das System attraktiv zu gestalten. Die Belange sehbehinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen sind dabei sensibel zu berücksichtigen. Dazu müssen Anbietende regelmäßig auf die entsprechenden Vertreter und Verbände zugehen, um deren Problemstellungen zu erkennen und mit dem Ziel, die Kriterien aus Anlage D zu erfüllen.

Ein besonderes Problem stellen umgekippte bzw. liegende Fahrräder dar. Zukünftig soll technisch sichergestellt werden, dass die Lage der Fahrräder (stehend oder liegend), beispielsweise mittels eines Sensors, detektiert und diese Information an den Servicebetrieb weitergeleitet wird.

Um Überfüllung des öffentlichen Straßenraums zu vermeiden, sind Anbietende verpflichtet, ein kriterienbasiertes Management zur Aussteuerung der Flotte zu betreiben und bei Erfordernis Fahrräder umzusetzen. Für Wartung, Ausbringen und Umsetzen der Fahrräder müssen ab 2024 überwiegend elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die Betreibenden des öffentlichen Radverleihsystems ermöglichen der Landeshauptstadt Dresden ein Monitoring. Dieses beinhaltet folgende Aspekte, die vertraglich weiter untersetzt werden können:

- Anzahl der angebotenen Fahrräder pro Tag, Typ und Betriebsgebiet jeweils Stand täglich 9 Uhr,
- Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag,
- aktive Kunden, differenziert nach DVB-Abokunden und weiteren Kunden pro Monat,
- durchschnittliche Fahrtdauer und – falls vorhanden - Fahrlänge pro Leihvorgang als Mittelwert des Monats,
- Start- und Endkoordinaten der Ausleihvorgänge
- aggregierte Einschätzung der Beschwerdelage (qualitativ) und
- die Anzahl, die Art und der Ort von gemeldeten Unfällen (jährlich).

Die Daten müssen in digitaler, tabellarischer Form oder per geeigneter digitaler Schnittstelle zur Verfügung gestellt werden. Die Datenerhebung, insbesondere von Positionsdaten, muss im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) erfolgen und liegt in Verantwortung der Betreibenden.

### **3. Private Radverleihsysteme**

#### **3.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung**

Private Anbietende von Radverleihsystemen (Bikesharing) sind in ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen geltenden Rechts für das Anbieten ihrer Leistung (Angebot/Vermietung, Inbetriebnahme und Rückgabe) nutzen. Für feste und virtuelle Stationen im sowie für die sonstige wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Straßenraums (Bikesharing-Angebote) ist eine Sondernutzungserlaubnis seitens der Landeshauptstadt Dresden erforderlich. Diese wird für höchstens 3 Kalenderjahre diskriminierungsfrei erteilt, wenn die Vorgaben der Shangleitlinien eingehalten werden und keine rechtlichen Gründe der Erteilung entgegenstehen. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht nicht. Der Antrag dazu ist bis zum 30. August des dem Nutzungsbeginn vorausgehenden Kalenderjahres beim Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden zu stellen. Er muss folgende Angaben enthalten:

- Kontaktdaten der Anbietenden und Nachweis der Zuverlässigkeit,
- Beschreibung des Konzepts unter Berücksichtigung der Vorgaben aus den Shangleitlinien,
- maximale Anzahl Fahrräder je Gebiet, auch als Grundlage zur Gebührenerhebung,
- Nachweis einer eindeutigen Identifizierung der einzelnen Fahrräder (z.B. sichtbare Nummerierung),
- eingesetzte Radtypen,
- genaue Ortsangabe der Stationen, Straßen, Plätze und Zonen für den Betrieb einschließlich Darstellung in einem bemaßten Lageplan,
- Überblicksfoto vom beantragten Straßenbereich,
- Qualitätskriterien im Service,
- Gestaltung der Stationen und der Fahrräder (Fremdwerbung ist nicht zulässig),
- Anreizsystemen für die Abstellung in festen Stationen (Bonuszeit o.ä.),
- Art der Positionsbestimmung und der Lage (stehend, liegend) der Fahrräder,
- Umgang mit rechtswidrigem Nutzendenverhalten,
- Umgang mit verlorenen Rädern und Vandalismus sowie
- Absicherung des Monitorings.

Die Erlaubnisse werden mit Nebenbestimmungen versehen. Es werden Erlaubnisse an höchstens drei Anbietende erteilt. Bewerben sich mehr als drei Anbietende um die Genehmigung entscheidet das Los.

### **3.2. Betrieb, Abstellen und Kontingentierung**

Um eine Überfrachtung der inneren Stadtbereiche mit Fahrrädern zu vermeiden, Kannibalisierungseffekte für das öffentlich und diskriminierungsfrei ausgeschriebene System MOBIbike zu minimieren und ein flächenhaftes Angebot außerhalb der Innenstadt (Stadtrandbereiche) zu ermöglichen, wird für feste und virtuelle Stationen sowie die Nutzung von Straßen und Plätzen im öffentlichen Straßenraum für private Bikesharing-Angebote eine Bedienquote für die Betriebsgebiete 1 bis 4 vorgegeben. Im gesamten Stadtgebiet Dresdens sind gleichzeitig pro Anbietenden höchstens 1 000 Fahrräder erlaubt, in Summe bei maximal drei zulässigen Anbietenden somit 3 000 Fahrräder. Hierbei sind die folgenden Mindest- und Maximalquoten pro Anbietenden einzuhalten:

Gebiet 1: Maximal 30 % der Fahrradflotte (entspricht maximal 300 Rädern)

Gebiet 2: Maximal 35 % der Fahrradflotte (entspricht maximal 350 Rädern)

Gebiet 3: Mindestens 25 % der Fahrradflotte

Gebiet 4: Mindestens 10 % der Fahrradflotte

Die einzelnen Fahrräder der genehmigten Fahrradflotte sind mindestens jeden zweiten Werktag entsprechend der Bedienquoten auf die Betriebsgebiete 1 bis 4 (neu) zu verteilen. Bei Betrieb eines reinen Lastenradverleihsystems ist die Einhaltung der Bedienquote nicht verpflichtend.

Auf Antrag und nach Ermessen der Landeshauptstadt Dresden können bei weniger als 3 Anträgen – auch zeitlich nur auf das Folgejahr beschränkt - verfügbare Teil-Kontingente auf einen oder zwei Antragstellenden ausgeglichen übertragen werden.

Die Antragsprüfung und die Erlaubniserteilung erfolgt insbesondere nach Maßgabe der Sharingleitlinien Mobilität und der Sondernutzungssatzung.

Für die Gestaltung der festen Stationen gelten die Bedingungen der Anlage C. Lastenräder im Sharing dürfen nur an festen Stationen abgestellt werden.

Für das Abstellen im öffentlichen Straßenraum außerhalb fester Stationen (auch als virtuelle Zonen) gelten die Vorgaben für die Zulässigkeit des Abstellens außerhalb fester Stationen gemäß Anlage D.

Zusätzlich können auf Antrag eines Anbietenden Ausbringezone geprüft und, sofern erlaubnisfähig, zugelassen werden, in denen mehr als 4 Fahrräder in geeigneter Weise ohne feste Einbauten entsprechend den Vorgaben für die festen Stationen (Anlage C) abgestellt werden können.

Gemeinsame Abstellbereiche im öffentlichen Straßenraum für alle Anbietenden von Sharingangeboten (insbesondere Bikesharing, E-Scooter und E-Mopeds) sollen zukünftig in definierten Bereichen als virtuelle Station vorbehaltlich der straßenrechtlichen Genehmigung möglich sein. Die Kennzeichnung kann dort per anbieterneutraler Beschilderung oder Markierung erfolgen. Die entsprechenden Stand-

orte müssen durch die Landeshauptstadt Dresden definiert, geplant und umgesetzt werden. Die Anbietenden können zu deren Nutzung verpflichtet werden. Beispielsweise können in sensiblen Innenstadtbereichen die Rückgabe und In-Betriebnahme von Sharing-Fahrzeugen lediglich an diesen von der Stadt definierten Standorten erwirkt werden. Die Nutzung kann je Anbietenden auf eine bestimmte Fahrrad-/Fahrzeuganzahl beschränkt werden. Einer Genehmigung dürfen insbesondere regelmäßige Nutzungen wie Märkte u. ä. nicht entgegenstehen.

### **3.3. Gebühren**

Für den Betrieb eines privaten Bikesharingsystems im öffentlichen Straßenraum ist eine Sondernutzungsgebühr je Fahrzeug und Kalendermonat zu entrichten, die in der Sondernutzungssatzung festgelegt ist. 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.

### **3.4. Weitere Randbedingungen und Monitoring**

Um dem Ziel der Barrierefreiheit und einem aufgeräumten Stadtbild zu entsprechen, sind Anreize für die Rückgabe an Stationen zu setzen. Die Belange sehbehinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen sind dabei sensibel zu berücksichtigen. Dazu gehen Betreibende regelmäßig auf die entsprechenden Vertretenden der Stadtverwaltung zu, um die Problemstellungen zu erkennen und die der Kriterien aus Anlage B und D einzuhalten. Hierbei ist auch die Teilnahme an geeigneten Projektgruppen erforderlich und abzusichern.

Ein besonderes Problem stellen umgekippte bzw. liegende Fahrräder dar. Zukünftig soll technisch sichergestellt werden, dass die Lage der Fahrräder (stehend oder liegend), beispielsweise mittels eines Sensors, detektiert und diese Information an den Servicebetrieb weitergeleitet wird.

Für Wartung, Ausbringen und Umsetzen der Fahrräder müssen ab 2024 überwiegend elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Anbietenden ermöglichen der Landeshauptstadt Dresden ein Monitoring. Dieses beinhaltet folgende Aspekte, die weiter konkretisiert werden können:

- Anzahl der angebotenen Fahrzeuge pro Tag, Typ und Betriebsgebiet jeweils Stand täglich 9 Uhr
- eingesetzte Fahrzeuge für den Servicebetrieb inklusive Angaben zur Nachhaltigkeit
- Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag
- Aktive Kunden als Mittelwert pro Monat
- Durchschnittliche Fahrtdauer und Fahrtlänge pro Leihvorgang als Mittelwert des Monats
- Aggregierte Einschätzung der Beschwerdelage (qualitativ)
- Die Anzahl, die Art und der Ort von gemeldeten Unfällen (jährlich)

Die Daten müssen in digitaler, tabellarischer Form oder per geeigneter digitaler Schnittstelle zur Verfügung gestellt werden. Die Datenerhebung, insbesondere von Positionsdaten, muss im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) erfolgen und liegt in Verantwortung der Betreibenden. Bei der Feststellung vermehrter Verstöße gegen die in den Sharingleitlinien getroffenen Rahmenbedingungen können sanktionierende Maßnahmen der Stadt bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

## 4. Carsharing

### 4.1. Marktzugang und Vergabe

Private Anbietende von Carsharing sind in ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen geltenden Rechts für das Anbieten ihrer Leistung (Angebot/Vermietung, Inbetriebnahme und Rückgabe) nutzen. Das betrifft auch die Optionen, die mit dem Stellplatzersatz nach der Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung sowie den intermodalen Mobilitätspunkten bereits möglich sind. Diese Möglichkeiten werden dabei in Potenzialermittlungen und Genehmigungen berücksichtigt.

Für feste Stationen im und die sonstige wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Straßenraums für Carsharing-Angebote ist eine Sondernutzungserlaubnis seitens der Landeshauptstadt Dresden erforderlich. Die Sondernutzungserlaubnis ist auf der Grundlage des Paragraphen 18a SächsStrG diskriminierungsfrei zu erteilen. Sie wird im Rahmen einer Konzessionsvergabe, eines Interessensbekundungsverfahrens oder eines sonstigen Antragsverfahrens diskriminierungsfrei für maximal 8 Jahre vergeben. Dafür können von der Landeshauptstadt Dresden auch auf Grundlage einer Carsharingpotenzialanalyse und des Carsharinggesetzes zweckmäßige Pakete, gebietskonkret und unter Berücksichtigung einer Hochlaufphase mit Minimal- und Maximalwerten bei der Fahrzeuganzahl und der gesamtstädtischen Flottenzusammensetzung für stationäre oder hybride Systeme erstellt werden. Diese Verfahren beinhalten dann auch gesondert die Angebote an den Mobilitätspunkten und berücksichtigen dort die Ladeinfrastruktur für das Carsharing mit elektrischen Fahrzeugen.

Eine Teilnahme ist für alle Carsharingunternehmen möglich, die einen Betrieb nach Carsharinggesetz sicherstellen und den Kriterien nach RAL UZ 100 bzw. 100 b („Blauer Engel“) genügen. Eine Erlaubnis oder Konzessionsvergabe kann nur an nach dem Carsharinggesetz agierende Unternehmen erfolgen.

Die Konzessionsvereinbarung oder die Sondernutzungserlaubnis in Verbindung mit einer vertraglichen Regelung legt vor allem folgende Rahmenbedingungen für den Betrieb fest:

- Größe und Zusammensetzung der Flotte nach Segmenten, auch unter umweltbezogenen Gesichtspunkten, mit dem Fokus der Alltagstauglichkeit (Holen/Bringen, Einkauf, Versorgung, Freizeit),
- Gestaltung der Fahrzeuge mit Vorgaben zu Farbe, Einheitlichkeit und Art der Gestaltung (Fremdwerbung ist nicht zulässig),
- eine hohe Servicequalität und den sicheren Betrieb,
- einen Nutzungsfokus der Fahrzeugflotte,
- die Einbindung in geeignete, digitale Apps,
- die möglichst starke Elektrifizierung der Flotte,
- den Anteil an Nutzfahrzeugen,
- Hygienekonzept und Reinigungsturnus der Fahrzeuge,
- die Kooperation und Integration mit bzw. in das System ÖPNV,
- barrierearme Umsetzung und Familienfreundlichkeit sowie
- die Quernutzungsmöglichkeiten zu anderen Carsharing-Anbietenden (Kooperation).

Die Anbietenden müssen dabei im Rahmen des geplanten Hochlaufs im öffentlichen Straßenraum eine 30-Prozent-Quote an Stellplätzen auf privatem Grund im gleichen oder direkt angrenzenden

Stadtteil errichten oder nachweisen. Stellplätze, die im Rahmen der Stellplatz-, Garagen- und Fahrradstellplatzsatzung im Carsharing betrieben werden, werden dafür angerechnet.

Der Prozess der Vergabe und Ausschreibung (Konzessionen, Interessensbekundung) kann durch die Landeshauptstadt Dresden oder durch sie bestellte Verwaltungsgehilfen und einer entsprechenden Beauftragung (zum Beispiel durch öffentlichen Dienstleistungsauftrag) erfolgen. Zudem soll im Vorfeld von Konzessionen oder Vergaben geprüft werden, ob eine öffentliche Förderung für Carsharingangebote in der Phase eines Markthochlaufes bzw. in peripheren Stadtbereichen möglich ist, um die Anbietenden hinsichtlich des unternehmerischen Risikos bei einem dynamischen Markthochlauf zu entlasten und gleichzeitig Innovation und mittelständische Strukturen zu erhalten.

## 4.2. Carsharing an den MOBIPunkten

Die Koordination der Carsharingangebote an den MOBIPunkten obliegt der DVB AG auf der Grundlage des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags und des Rahmenvertrages sowie der Gestattungsverträge. Nach der Sondernutzungssatzung ist Carsharing an den MOBIPunkten sondernutzungsgebührenfrei.

Für die MOBIPunkte gelten aktuell besondere Konditionen für die Carsharing-Anbietenden auf der Grundlage der zwischen der DVB AG und den Carsharing-Anbietenden geschlossenen Verträge, insbesondere:

- Betrieb entsprechend Carsharinggesetz (Zeit- und Entfernungstarife) sowie Einhaltung der Kriterien aus RAL UZ 100 (b) insbesondere zu Segmentierung und Schadstoffausstoß der Flotte,
- kundenfreundliches, zuverlässiges und stabiles System,
- Bereitschaft zur kooperativen gestalterischen und technischen Integration in das MOBI-Konzept der DVB,
- Absicherung einer Single-Sign-On-Buchung und einem leichten Zugang, besonders für DVB-Abo-Kunden,
- Rabatte für ÖPNV-Abo-Kunden,
- Flottenzusammensetzung alltagstauglich und in verschiedenen Größen, insbesondere für die Zwecke Einkauf, Familie und Freizeit,
- mindestens 20 Prozent Elektrofahrzeuge in der gesamten Flotte,
- Ausstattung mit Infostelen (groß/klein), Markierungen, Beschilderung, Ladeinfrastruktur sowie Radbügeln für die Carsharing Nutzenden.

Diese Kriterien werden auch bei zukünftigen öffentlichen Ausschreibungen von Carsharing an MOBIPunkten beibehalten und bzgl. der Quote an Elektrofahrzeugen weiter verschärft. Zukünftig sind bis zum Jahr 2025 mindestens 30 Prozent der Fahrzeuge des Flottenbetreibenden an den MOBIPunkten elektrisch zu betreiben. Alle Vorgaben für öffentliche Ausschreibungen der Carsharingservices werden mit der Landeshauptstadt Dresden als Aufgabenträgerin des ÖPNV auf Grundlage der Sharingleitlinien Mobilität abgestimmt.

Eine Kontrolle berechtigter Carsharingfahrzeuge auf den genehmigten Standorten ist durch die StVO-Novelle (Sinnbild „Zusatzzeichen Carsharing“ und „Zusatzzeichen Name des Carsharing-Unternehmens“) in Verbindung mit Z 314 (Parken) möglich. Eine weitere Voraussetzung ist die Kennzeichnung

mit der in der StVO-Novelle 2020 definierten Carsharing-Plakette. Für die Umsetzung der Beschilderung und die Beschaffung und Anbringung der Plakette sind die Carsharing-Betreibenden zuständig. Eine entsprechende Kontrolle durch den gemeindlichen Vollzugsdienst muss möglich sein und ist im Vorfeld zwischen Anbietenden und der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen.

### **4.3. Carsharing als Station außerhalb von MOBipunkten**

Carsharingstandorte im öffentlichen Straßenraum außerhalb von MOBipunkten werden gemäß Paragraph 5 Carsharinggesetz diskriminierungsfrei für eine Dauer von maximal 8 Jahren vergeben. Auf Basis einer Carsharingpotenzialanalyse werden die Standorte gebietskonkret durch die Landeshauptstadt Dresden definiert. Nach Durchführung eines geeigneten Erlaubnisverfahrens werden mit den jeweiligen Carsharinganbietenden nach einer Vor-Ort-Begehung die konkreten Flächen festgelegt, die für die Einrichtung der Station genutzt werden können. Dafür gelten insbesondere folgende Kriterien:

- Gute Erkennbarkeit, sichere Nutzung und Beschilderung
- Eignung für mindestens zwei und höchstens vier Fahrzeuge
- Eignung für Erreichbarkeit mit Servicefahrzeugen
- Beschaffenheit der Oberflächen und Eignung der Zuwegung
- Sicherheit (Beleuchtung, Gender-Aspekte)
- Barrierearme Erreichbarkeit (Gepäck, Kinderwagen, Gehhilfe, Rollstuhl)

Die Anbietenden sind für die Planung, Errichtung/Einrichtung des Standortes, das Einholen aller erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen und privatrechtlichen Zustimmungen Dritter zuständig. Die verkehrsrechtliche Beschilderung und Kennzeichnung Standorte obliegt den Anbietenden nach Maßgabe der verkehrsrechtlichen Anordnung auf eigene Kosten. Desweiteren ist die Beschilderung während der Dauer der Nutzung zu unterhalten sowie zu erneuern und die Verkehrssicherungspflicht für den genutzten öffentlichen Straßenraum zu tragen. Weitere Pflichten werden im Zusammenhang mit der Sondernutzungserlaubnis und/oder einer vertraglichen Regelung festgehalten. Die Kennzeichnung dieser Standorte erfolgt durch Beschilderung und Markierung, die durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet wurde (keine weiteren baulichen Anlagen, Stelen o.ä.). Die Errichtung von Ladeinfrastruktur für den elektrischen Carsharing-Betrieb kann vorbehaltlich einer Einzelfallprüfung genehmigt werden, ist aber prinzipiell nur möglich, wenn entsprechend der Klimaschutzziele der Stadt eine Nutzung von Strom aus 100% erneuerbaren Energien erfolgt.

Die Einhaltung der Kriterien des Umweltzeichens DE-UZ 100 oder UZ 100 b („Blauer Engel“) sind für alle Fahrzeuge der Carsharingflotte zu erfüllen.

Öffentliche Radbügel dürfen an den Carsharingstationen nach den gestalterischen Vorgaben der Landeshauptstadt Dresden zusätzlich von den Anbietenden mit geplant und eingeordnet werden.

Für den Betrieb eines privaten Carsharingsystems außerhalb der MOBipunkte im öffentlichen Straßenraum ist eine Sondernutzungsgebühr je Fahrzeug und Kalendermonat zu entrichten, die in der Sondernutzungssatzung festgelegt ist.

Eine Einbindung des Sharingangebotes in geeignete Apps ist erforderlich, in ÖPNV-Tarife und die Zusammenarbeit mit dem ÖPNV-Betreibenden wünschenswert und die Einbindung in die lokale multimodale Auskunft- und Vertriebsplattform (MOBI-App) möglich. Diese Kriterien werden bei der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis und/oder einer Vergabe berücksichtigt.

#### **4.4. Carsharing-Angebote im stationslosen und kombinierten Betrieb**

Der Betrieb kombinierter Carsharingsysteme als Mischung aus stationären und stationslosen (sogenanntes freefloating-Carsharing) Angeboten ist in Dresden möglich, da hiermit der Einstieg in das stationäre Carsharing und mithin eine Senkung der privaten Motorisierung möglich ist. Zudem wird eine Entlastung des stationsbasierten Carsharing-Betriebs in den Lastspitzen erreicht und die Zuverlässigkeit des Systems erhöht. Reine freefloating-Systeme im Carsharing sind aufgrund der fehlenden verkehrlichen Zielerreichung hingegen nicht genehmigungsfähig.

Zum Betrieb eines hybriden Systems und hier insbesondere der freefloating-Komponente sind die Carsharingunternehmen auf Antrag zugelassen, die in Dresden entsprechend Definition und Maßgabe der Sharingleitlinien Mobilität als Sharinganbieter agieren und bereits ein stationäres Carsharingsystem betreiben. Zugangskriterien für ein ergänzendes freefloating-Angebot sind:

- Nachweis der Zuverlässigkeit des bestehenden stationären Systems (z. B. mindestens 12 Monate Betrieb eines Carsharingsystems nach Carsharinggesetz im Stadtgebiet Dresdens),
- eine Flotte mit mindestens 200 Fahrzeugen (Jahresmittelwert der Flotte im Vorjahr der Antragstellung) und
- Abdeckung mit dem stationären Angebot von mindestens 30 Prozent der Einwohnerschaft oder 20 Prozent der städtischen Fläche bei einem (Einzugs-)Radius von 500 m je Station.

Je nach Größe des stationären Fahrzeugangebots (Jahresmittelwert) sind folgende maximale Fahrzeugzahlen für die beantragbare freefloating-Flotte pro Anbietenden zulässig:

- Ab 200 stationären Carsharingfahrzeugen: maximal 150 freefloating-Fahrzeuge
- Ab 500 stationären Carsharingfahrzeugen: maximal 250 freefloating-Fahrzeuge
- Ab 1.000 stationären Carsharingfahrzeugen: maximal 350 freefloating-Fahrzeuge

Die Anzahl der Fahrzeuge kann einmal jährlich angepasst werden. Die Genehmigung des Betriebs erfolgt gemäß Carsharinggesetz Paragraf 5 Absatz 2 über eine Sondernutzungserlaubnis mit Nebenbestimmungen für maximal 8 Jahre. Die Einhaltung der Zugangskriterien, insbesondere die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge, ist im Zuge des Antrags prüfbar nachzuweisen.

Nach der Dresdner Parkgebührenverordnung können für Carsharing-Anbietende, die die Kriterien des Umweltzeichens DE-UZ 100 oder UZ 100 b („Blauer Engel“) erfüllen, die Parkgebühren für deren Fahrzeuge als Jahrespauschale erhoben werden (§ 4 Absatz 4 Parkgebührenverordnung). Für die Parkgebührenzonen 2 und 3 (§ 2 Absatz Parkgebührenverordnung) werden 100,20 Euro/Jahr/Fahrzeug beziehungsweise 8,35 Euro/Monat/Fahrzeug erhoben.

Zur Vermeidung der „Kannibalisierung“ des ÖPNV gilt die Jahrespauschale nicht für die Parkgebührenzone 1 (§ 2 Absatz 2a Parkgebührenverordnung).



Erfolgt im free-floating-Betrieb der Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge, kann die öffentliche Ladeinfrastruktur zum Laden genutzt werden. Um ein Belegen der öffentlich zugänglichen Ladesäulen über die Zeit des Ladens zu vermeiden, ist die Beendigung der Ausleihe (also dauerhaftes Abstellen der Fahrzeuge) an öffentlichen Stellplätzen mit entsprechender Ladeinfrastruktur untersagt. Das Parken (und somit Laden) ist folglich an diesen Stellplätzen nur während der Mietdauer erlaubt.

Für den Betrieb eines privaten Carsharingsystems im Free-Floating-System im öffentlichen Straßenraum ist eine Sondernutzungsgebühr je Fahrzeug und Kalenderjahr zu entrichten, die in der Sondernutzungssatzung festgelegt ist.

Das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen im eingeschränkten Haltverbot innerhalb von Bereichen mit Bewohnerparkregelung ist seit der Novellierung der StVO möglich. Auf die flächendeckende Installation von Zusatzzeichen dafür soll aber verzichtet werden.

Für den Betrieb des Carsharing-Systems ist eine gültige Carsharingplakette nach StVO-Novelle 2020 an jedem Fahrzeug erforderlich. Für deren Beschaffung und Anbringung sowie der Abstimmung mit der Landeshauptstadt Dresden sind die Anbietenden zuständig.

Die Tarife für freefloating-Carsharingangebote sind so anzulegen, dass die minimale Buchungsdauer eine Stunde beträgt und die Gesamt-Mindestgebühr über der einer ÖPNV-Einzelfahrt in der Tarifzone Dresden liegt. Bei Tariferhöhungen sind diese spätestens im Folgejahr ebenfalls anzupassen.

#### **4.5. Weitere Randbedingungen und Monitoring**

Für den Systembetrieb und die Wartung müssen ab 2024 überwiegend elektrisch betriebene Fahrzeuge als Servicemobile eingesetzt werden. Die Anbietenden ermöglichen zudem der Landeshauptstadt Dresden ein Monitoring. Dieses beinhaltet folgende Aspekte, die bilateral angepasst bzw. weiter konkretisiert werden können:

- Anzahl der angebotenen Fahrzeuge pro Monat und Fahrzeug-Segment,
- Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag, getrennt nach stationärem und freefloating-Angebot,
- Kundschaft in Dresden als Mittelwert pro Monat, in Summe und getrennt nach stationärem und freefloating-Angebot,
- Anzahl Nutzende über kooperierende Systeme und integrierte Tarife und
- durchschnittliche Fahrdauer und Fahrtlänge pro Leihvorgang als Mittelwert des Monats getrennt nach stationärem und freefloating-Angebot

Die Daten müssen in digitaler, tabellarischer Form oder per geeigneter digitaler Schnittstelle zur Verfügung gestellt werden. Die Datenerhebung, insbesondere von Positionsdaten, muss im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) erfolgen und liegt in Verantwortung der Betreibenden.

## 5. Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter/ E-Tretroller)

### 5.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung

Private Anbietende von Elektrokleinstfahrzeugen nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) sind in ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen geltenden Rechts für das Anbieten ihrer Leistung (Angebot/Vermietung, Inbetriebnahme und Rückgabe) nutzen. Für feste und virtuelle Stationen sowie für die sonstige wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Straßenraums (private Sharing-Angebote) ist eine Sondernutzungserlaubnis seitens der Landeshauptstadt Dresden erforderlich. Diese wird für höchstens drei Kalenderjahre diskriminierungsfrei erteilt, wenn die Vorgaben der Shangleitlinien eingehalten werden und keine rechtlichen Gründe der Erteilung entgegenstehen. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht nicht. Der Antrag dazu ist bis zum 30. August des dem Nutzungsbeginn vorausgehenden Kalenderjahres beim Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden zu stellen. Die Erlaubnisse werden mit Nebenbestimmungen versehen. Es werden Erlaubnisse an höchstens drei Anbietende erteilt. Bewerben sich mehr als drei Anbietende um die Genehmigung, entscheidet das Los.

Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:

- Kontaktdaten der Anbietenden und Nachweis der Zuverlässigkeit,
- Beschreibung des Konzepts unter Berücksichtigung der Vorgaben aus den Shangleitlinien,
- maximale Anzahl der Elektrokleinstfahrzeuge je Gebiet unter Berücksichtigung der Maximalzahlen aus den Shangleitlinien, auch als Grundlage zur Gebührenerhebung,
- genaue Ortsangabe der Stationen, Straßen, Plätze und Zonen für den Betrieb einschließlich Darstellung in einem bemaßten Lageplan,
- Überblicksfoto vom beantragten Straßenbereich,
- Qualitätskriterien im Service und bei der Beräumung falsch abgestellter E-Scooter,
- Art der Positionsbestimmung und der Lage (stehend, liegend) der E-Scooter,
- Umgang mit verlorenen E-Scootern und Vandalismus,
- Umgang mit rechtswidrigem Nutzendenverhalten,
- Absicherung von Kontrollen und Sanktionen,
- Gestaltung der Fahrzeuge (Fremdwerbung ist nicht zulässig) sowie
- Absicherung des Monitorings.

Die Erlaubnisse werden mit Nebenbestimmungen versehen.

Die Sondernutzungserlaubnis enthält weitere Einzelheiten zum Betrieb und zu den Verpflichtungen des Anbietenden, insbesondere zur Beräumung von eigenen behindernden Elektrokleinstfahrzeugen. Betreibenden, die hinsichtlich der Beräumung falsch abgestellter E-Scooter die beste dauerhafte Servicequalität anbieten, kann ein Vorzug eingeräumt werden.

Die bestehenden Kooperationsvereinbarungen werden gekündigt, sobald die Shangleitlinien in Kraft getreten sind.

## 5.2. Betrieb und Abstellen

Um eine Überfrachtung der inneren Stadtbereiche mit E-Scootern zu vermeiden, Kannibalisierungseffekte im ÖPNV zu minimieren und ein flächenhaftes Angebot außerhalb der Innenstadt (Stadtrandbereiche) zu ermöglichen, wird für feste und virtuelle Stationen sowie die Nutzung von Straßen und Plätzen im öffentlichen Straßenraum für E-Scooter-Angebote eine Bedienquote für die Betriebsgebiete 1 bis 4 vorgegeben. Im gesamten Stadtgebiet Dresdens sind gleichzeitig pro Anbietenden höchstens 833 E-Scooter erlaubt, in Summe bei maximal drei zulässigen Anbietenden somit 2 500 E-Scooter. Hierbei sind die folgenden Mindest- und Maximalquoten pro Anbietenden einzuhalten:

Gebiet 1: Maximal 30 % der Flotte (entspricht maximal ca. 250 E-Scootern)

Gebiet 2: Maximal 35 % der Flotte (entspricht maximal ca. 290 E-Scootern)

Gebiet 3: Mindestens 25 % der Flotte

Gebiet 4: Mindestens 10 % der Flotte

Die einzelnen E-Scooter der genehmigten Flotte sind mindestens jeden zweiten Werktag entsprechend der Bedienquoten auf die Betriebsgebiete 1 bis 4 (neu) zu verteilen.

Auf Antrag und nach Ermessen der Landeshauptstadt Dresden können bei weniger als drei Anträgen – auch zeitlich nur auf das Folgejahr beschränkt - verfügbare Teil-Kontingente auf einen oder zwei Antragstellenden ausgeglichen übertragen werden.

Die Einhaltung der Kriterien hinsichtlich der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge ist im Zuge des Antrags prüfbar nachzuweisen. Für das Abstellen im öffentlichen Straßenraum (auch als virtuelle Zonen) gelten die Vorgaben aus der Anlage B zu den roten Zonen sowie die Vorgaben für das Abstellen außerhalb fester Stationen nach Anlage D.

Zusätzlich können auf Antrag des Betreibenden Ausbringezone geprüft und hierfür Sondernutzungserlaubnisse erteilt werden. Dort dürfen dann mehr als vier Elektrokleinstfahrzeuge in geeigneter Weise ohne feste Einbauten entsprechend der Vorgaben für die Betriebsgebiete abgestellt werden.

Gemeinsame Abstellbereiche im öffentlichen Straßenraum für alle Anbietenden von Sharingangeboten (insbes. Bikesharing, E-Scooter, E-Mopeds) sollen zukünftig in definierten Bereichen als virtuelle Station vorbehaltlich der straßenrechtlichen Genehmigung möglich sein. Die Kennzeichnung kann dort per anbieterneutraler Beschilderung oder Markierung erfolgen. Die entsprechenden Standorte müssen durch die Landeshauptstadt Dresden definiert, geplant und umgesetzt werden. Die Anbietenden können zu deren Nutzung verpflichtet werden. Beispielsweise können in sensiblen Innenstadtbereichen die Rückgabe und In-Betriebnahme von Sharing-Fahrzeugen lediglich an diesen von der Stadt definierten Standorten erwirkt werden. Die Nutzung kann je Anbietenden auf eine bestimmte Fahrzeuganzahl beschränkt werden. Einer Einrichtung der Abstellbereiche dürfen insbesondere regelmäßige Nutzungen wie Märkte u. ä. nicht entgegenstehen.

## 5.3. Gebühren

Für den Betrieb eines privaten Sharingsystems (E-Scooter) im öffentlichen Straßenraum ist eine Sondernutzungsgebühr je Fahrzeug und Kalendermonat zu entrichten, die in der Sondernutzungssatzung

festgelegt ist. Berechnungsgrundlage ist die maximale Flottengröße, die in den entsprechenden Kalendermonaten zum Einsatz kommen soll. Die Anzahl der zugelassenen Elektrokleinstfahrzeuge ist Bestandteil der Sondernutzungserlaubnis. Überschreitungen sind nicht zulässig.

#### **5.4. Weitere Randbedingungen und Monitoring**

Die Belange sehbehinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen sind in besonderem Maß beim Betrieb des Systems zu berücksichtigen. Dazu müssen Anbietende regelmäßig auf die entsprechenden Vertreter der Stadtverwaltung zugehen, um deren Problemstellungen zu erkennen und die Kriterien aus Anlage B und D zu erfüllen. Hierbei ist auch die Teilnahme an geeigneten Projektgruppen erforderlich und abzusichern.

Ein besonderes Problem stellen umgekippte bzw. liegende E-Scooter dar. Zukünftig soll technisch sichergestellt werden, dass die Lage der E-Scooter (stehend oder liegend), beispielsweise mittels eines Sensors, detektiert und diese Information an den Servicebetrieb weitergeleitet wird. Des Weiteren ist das Einhalten der Vorgaben zum Abstellen (Anlage B und D) durch geeignete, technische Mittel sicherzustellen.

Für Wartung, Ausbringen und Umsetzen der Elektrokleinstfahrzeuge müssen ab 2024 überwiegend elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die Anbietenden ermöglichen der Landeshauptstadt Dresden ein Monitoring. Dies beinhaltet folgende Aspekte, die weiter konkretisiert werden können:

- Anzahl der angebotenen Fahrzeuge pro Tag, Typ und Betriebsgebiet jeweils Stand täglich 9 Uhr,
- eingesetzte Fahrzeuge für den Servicebetrieb inklusive Angaben zur Nachhaltigkeit
- Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag,
- aktive Kunden als Mittelwert pro Monat,
- durchschnittliche Fahrtdauer und Fahrlänge pro Leihvorgang als Mittelwert des Monats,
- aggregierte Einschätzung der Beschwerdelage (quantitativ und qualitativ) und
- die Anzahl, die Art und der Ort von gemeldeten Unfällen (jährlich).

Die Daten müssen in digitaler, tabellarischer Form oder per geeigneter digitaler Schnittstelle zur Verfügung gestellt werden. Die Datenerhebung, insbesondere von Positionsdaten, muss im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) erfolgen und liegt in Verantwortung der Betreibenden.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße gegen die in den Sharingleitlinien getroffenen Rahmenbedingungen können sanktionierende Maßnahmen der Stadt bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

## 6. E-Krafträder (E-Mopeds)

### 6.1. Genehmigungsfähigkeit und Antragstellung

Anbietende von Krafträdern im Verleih sind in ihrer wirtschaftlichen Freiheit nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen handlungsfähig, sofern sie eigene oder andere private Flächen im Rahmen geltenden Rechts für das Anbieten ihrer Leistung (Angebot/Vermietung, Inbetriebnahme und Rückgabe) nutzen. Für feste und virtuelle Stationen sowie für die sonstige wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Straßenraums (Sharing-Angebote) sind eine Sondernutzungserlaubnis seitens der Landeshauptstadt Dresden erforderlich.

Die Genehmigungen werden für höchstens 3 Kalenderjahre diskriminierungsfrei erteilt, wenn die Vorgaben der Sharingleitlinien eingehalten werden und keine rechtlichen Gründe der Erteilung entgegenstehen. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht nicht.

Der Antrag dazu ist bis zum 30. August des dem Nutzungsbeginn vorausgehenden Kalenderjahres beim Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden zu stellen. Die Erlaubnisse werden mit Nebenbestimmungen versehen. Es werden Erlaubnisse an höchstens drei Anbietende erteilt. Bewerben sich mehr als drei Anbietende um die Genehmigung entscheidet das Los. Es werden ausschließlich elektrisch betriebene Krafträder genehmigt.

Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:

- Kontaktdaten der Anbietenden und Nachweis der Zuverlässigkeit,
- Beschreibung des Konzepts unter Berücksichtigung der Vorgaben aus den Sharingleitlinien Mobilität,
- maximale Anzahl und Antriebsart der Krafträder je Gebiet unter Berücksichtigung der Maximalzahlen aus den Sharingleitlinien,
- Qualitätskriterien im Service und bei der Beräumung falsch abgestellter Krafträder,
- Art der Positionsbestimmung und der Lage (stehend, liegend) der Krafträder,
- Absicherung von Kontrollen und Sanktionen,
- Umgang mit verlorenen Krafträdern und Vandalismus,
- Umgang mit rechtswidrigem Nutzungsverhalten,
- Technische Spezifikationen und Gestaltung der Fahrzeuge (Fremdwerbung ist nicht zulässig) sowie
- Absicherung des Monitorings.

Die Sondernutzungserlaubnis enthält weitere Einzelheiten zum Betrieb und zu den Verpflichtungen des Anbietenden, insbesondere zur Beräumung von eigenen behindernden Krafträdern. Anbietenden, die hinsichtlich der Beräumung falsch abgestellter Krafträder die beste dauerhafte Servicequalität bieten, kann ein Vorzug eingeräumt werden.

Auf Antrag und nach Ermessen der Landeshauptstadt Dresden können bei weniger als drei Anträgen – auch zeitlich nur auf das Folgejahr beschränkt - verfügbare Teil-Kontingente auf einen oder zwei Antragstellende ausgeglichen übertragen werden.

## 6.2. Betrieb und Abstellen

Um eine Überfrachtung der inneren Stadtbereiche mit E-Mopeds zu vermeiden, Kannibalisierungseffekte im ÖPNV zu minimieren und ein flächenhaftes Angebot außerhalb der Innenstadt (Stadtrandbereiche) zu ermöglichen, wird für feste und virtuelle Stationen sowie die Nutzung von Straßen und Plätzen im öffentlichen Straßenraum für E-Moped-Angebote eine Bedienquote für die Betriebsgebiete 1 bis 4 vorgegeben. Im gesamten Stadtgebiet Dresdens sind gleichzeitig pro Anbietenden höchstens 833 E-Mopeds erlaubt, in Summe bei maximal drei zulässigen Anbietenden somit 2 500 E-Mopeds. Hierbei sind die folgenden Mindest- und Maximalquoten pro Anbietenden einzuhalten:

Gebiet 1: Maximal 30 % der Flotte (entspricht maximal ca. 250 E-Mopeds)

Gebiet 2: Maximal 35 % der Flotte (entspricht maximal ca. 290 E-Mopeds)

Gebiet 3: Mindestens 25 % der Flotte

Gebiet 4: Mindestens 10 % der Flotte

Die einzelnen E-Mopeds der genehmigten Flotte sind mindestens jeden zweiten Werktag entsprechend der Bedienquoten auf die Betriebsgebiete 1 bis 4 (neu) zu verteilen.

Auf Antrag und nach Ermessen der Landeshauptstadt Dresden können bei weniger als drei Anträgen – auch zeitlich nur auf das Folgejahr beschränkt - verfügbare Teil-Kontingente auf einen oder zwei Antragstellenden ausgeglichen übertragen werden.

Die Einhaltung der Kriterien hinsichtlich der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge ist im Zuge des Antrags prüfbar nachzuweisen. Für das Abstellen an öffentlichen Straßen oder Plätzen (auch als virtuelle Zonen) gelten die Vorgaben der StVO. Das Abstellen ist nur auf Stellplätzen möglich, die für Kfz oder Krafträder zugelassen sind. Parkgebühren werden für Krafträder nicht fällig. Ein Abstellen im Gehwegbereich ist nicht zugelassen. Die Landeshauptstadt Dresden kann den Anbietenden weitere geeignete Bereiche zuweisen und sie auch zu deren Nutzung verpflichten. Eine Kontrolle des Abstellens findet nur im Rahmen der Vorgaben der StVO statt.

Gemeinsame Abstellbereiche im öffentlichen Straßenraum für Anbietende von Sharingangeboten (insbesondere Bikesharing, E-Scooter, E-Mopeds) sollen zukünftig in definierten Bereichen als virtuelle Station vorbehaltlich der straßenrechtlichen Genehmigung möglich sein. Die Kennzeichnung kann dort per anbieterneutraler Beschilderung oder Markierung erfolgen. Die entsprechenden Standorte müssen durch die Landeshauptstadt Dresden definiert, geplant und umgesetzt werden. Die Anbietenden können zu deren Nutzung verpflichtet werden. Beispielsweise können in sensiblen Innenstadtbereichen die Rückgabe und In-Betriebnahme von Sharing-Fahrzeugen lediglich an diesen von der Stadt definierten Standorten erwirkt werden. Die Nutzung kann je Anbietenden auf eine bestimmte Fahrrad-/Fahrzeuganzahl beschränkt werden. Einer Genehmigung dürfen insbesondere regelmäßige Nutzungen wie Märkte u. ä. nicht entgegenstehen.

## 6.3. Gebühren

Für den Betrieb eines privaten Krafträder-Sharingsystems im öffentlichen Straßenraum ist eine Sondernutzungsgebühr je Fahrzeug und Kalendermonat zu entrichten, die in der Sondernutzungssatzung

festgelegt ist. Berechnungsgrundlage ist die maximale Flottengröße, die in den entsprechenden Kalendermonaten zum Einsatz kommen soll. Die Anzahl der zugelassenen E-Mopeds ist Bestandteil der Sondernutzungs Erlaubnis. Überschreitungen sind nicht zulässig.

#### **6.4. Weitere Randbedingungen und Monitoring**

Die Belange sehbehinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen sind beim Betrieb des Systems sensibel zu berücksichtigen. Dazu müssen Anbietende regelmäßig auf die entsprechenden Vertreter und Verbände zugehen, um deren Problemstellungen zu erkennen und die Kriterien aus Anlage D zu erfüllen.

Für Wartung, Ausbringen und Umsetzen der Krafträder müssen ab 2024 überwiegend elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die Tarife sind so anzulegen, dass die minimale Buchungsdauer 30 Minuten beträgt und die Gesamt-Mindestgebühr über der einer ÖPNV-Einzelfahrt in der Tarifzone Dresden liegt. Bei Tariferhöhungen sind diese spätestens im Folgejahr ebenfalls anzupassen.

Die Anbietenden ermöglichen der Landeshauptstadt Dresden ein Monitoring. Dies beinhaltet folgende Aspekte, die weiter konkretisiert werden können:

- Anzahl der angebotenen Fahrzeuge pro Tag, Typ und Betriebsgebiet jeweils Stand täglich 9 Uhr,
- eingesetzte Fahrzeuge für den Servicebetrieb inklusive Angaben zur Nachhaltigkeit
- Gesamtanzahl der Fahrten pro Tag,
- aktive Kunden als Mittelwert pro Monat,
- durchschnittliche Fahrdauer und Fahrtlänge pro Leihvorgang als Mittelwert des Monats,
- aggregierte Einschätzung der Beschwerdelage (quantitativ und qualitativ) und
- die Anzahl, die Art und der Ort von gemeldeten Unfällen (jährlich).

Die Daten müssen in digitaler, tabellarischer Form oder per geeigneter digitaler Schnittstelle zur Verfügung gestellt werden. Die Datenerhebung, insbesondere von Positionsdaten, muss im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) erfolgen und liegt in Verantwortung der Betreibenden.

Bei der Feststellung vermehrter Verstöße gegen die in den Sharingleitlinien getroffenen Rahmenbedingungen können sanktionierende Maßnahmen der Stadt bis hin zum Entzug der Sondernutzungserlaubnis erforderlich werden.

### **7. Weiterentwicklung der intermodalen Mobilitätspunkte**

Die intermodalen Mobilitätspunkte (MOBIPunkte) werden seit 2018 sukzessive auf Basis des Stadtratsbeschlusses V 1416/16 vom 23. März 2017 umgesetzt. Planung, Bau, Betrieb, Investition, Unterhalt und Koordinierung der intermodalen Angebote obliegen per öffentlichem Dienstleistungsauftrag der DVB AG. Die an den MOBIPunkten integrierte Ladeinfrastruktur wird größtenteils über Fördermittel der Landeshauptstadt Dresden realisiert und durch die SachsenEnergie AG betrieben.

Die enge Einbindung in die ÖPNV-Tarife, die gute Gestaltung in einem angebotsübergreifenden Corporate Design und das effektive Zusammenspiel bei der Umsetzung, sind ein Alleinstellungsmerkmal der Dresdner MOBIPunkte und für deren gute Wirksamkeit verantwortlich. Das Wirkungsprinzip ist weiterhin tragfähig. Die ab 2022 erforderliche Weiterentwicklung umfasst folgende Aufgaben:

- Aktualisierung und Weiterentwicklung des Konzepts der intermodalen Mobilitätspunkte inkl. Prüfung zum Erfordernis eines MOBIPunkts bei allen anstehenden größeren Baumaßnahmen,
- Nachjustierung der MOBIPunkte bei begründetem intermodalem Bedarf und insbesondere an verkehrlichen Schnittstellen und neuen oder sich verdichtenden Stadtentwicklungsgebieten (zum Beispiel Kaditz, Gleisschleife Rossendorfer Straße, S-Bf.-Albertstadt)
- Anpassungen bestehender MOBIPunkte bei Ausstattungsgrad und Anzahl der Plätze für Carsharing, E-Carsharing, MOBIBike und öffentliche Radbügel sowie zusätzlicher öffentlicher Ladeinfrastruktur, Lastenrädern, E-Bikes und öffentlicher Luftpumpen sowie gegebenenfalls weiterer Sharingangebote,
- Strategische Absicherung der Finanzierung und Organisation des Betriebs von MOBIPunkten in der Rolle der Landeshauptstadt Dresden als Aufgabenträger des ÖPNV,
- Berücksichtigung neuer Mobilitätstrends im Sharing, bei Tarifen, digitalen Angeboten oder weiteren Vor-Ort-Services (Delivery, Logistik) und bei der Ausstattung,
- Erweiterung des Konzepts auf privat finanzierte MOBIPunkte in Kombination mit den Instrumenten aus der Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellsatzung Dresdens sowie
- Monitoring, Evaluierung und Messung des kommunalen Nutzens von MOBIPunkten.

Die vorgenannten Aufgaben werden durch die Verwaltung übernommen. Zu den Ergebnissen und Ständen wird regelmäßig dem zuständigen Fachausschuss des Stadtrates berichtet.

Ab dem Jahr 2023 und damit nach Ende der aktuellen Förderperiode sollen die Aufgaben der aktuell arbeitenden Task Force MOBIPunkte schrittweise in bestehende Fachprozesse der Verwaltung integriert werden.



## **8. Umgang mit neuen Angeboten im Sharingmarkt**

Sofern neue und heute noch nicht absehbare Mobilitätsdienstleistungen auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden im öffentlichen Verkehrsraum angeboten und als Sharingdienstleistung betrieben werden sollen, müssen diese in die Sharingleitlinien eingeordnet werden. Dies erfolgt in zwei Schritten. Im ersten Schritt erfolgt die Prüfung entsprechend der Vorgaben aus Punkt 1.1, ob dieses Angebot unter die Begriffsbestimmung „Sharing“ fällt.

Nur mit der Einordnung als Sharingangebot erfolgt dann im zweiten Schritt eine Zuordnung zu einer der hier aufgeführten Mobilitätsformen entsprechend der Mehrheitlich dieser Angebotsform entsprechenden Charakteristik. Beurteilt wird dabei insbesondere:

- Angebots- und Betriebsform
- Fahrzeugart
- Geschwindigkeit
- Zugangserfordernis (Führerschein)
- Zulässigkeit des Abstellens

Entsprechend der Zuordnung gelten dann für das neue Angebot die jeweils dafür geltenden Regeln. Eine Änderung der Sharingleitlinien kann im Einzelfall zwar ebenfalls erforderlich sein, ist aber nicht zwingend.