

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/327/2025

Sachstandsbericht E-Scooter

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.05.2025	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.05.2025	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

30, 33, Polizei

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Informationen und verkehrliche Einschätzung zur Einführung von elektrischen Tretrollern; Antrag 081/2019 der SPD-Fraktion	613/261/2019	23.07.2019 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Eckpunkte des Kooperationsvertrages mit den Anbietern von Elektrokleinstfahrzeugen	613/302/2020	18.02.2020 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Betriebsstart und erste Erfahrungen E-Scooter-Verleih	613/007/2020	21.07.2020 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Neue Anbieter E-Scooter-Sharing und Ausweitung des Betriebsgebiets	613/097/2021	15.06.2021 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen E-Scooter	613/178/2022	26.07.2022 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Antrag Nr. 128/2022 der ÖDP, Freien Wähler, Klimaliste, Erlanger Linke: Gefährliches Parken von E-Scootern	613/188/2022	20.09.2022 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Verbotzone für E-Scooter während der Erlanger Bergkirchweih	613/228/2023	16.05.2023 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Verwaltungsinternes Dashboard für E-Scooter	613/230/2023	25.07.2023 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Parkverbotzone für E-Scooter während der Erlanger Bergkirchweih 2024	613/289/2024	07.05.2024 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Seit 2019 ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) in Kraft getreten. Seitdem gab es keine abschließende Klärung der rechtlichen Einordnung des E-Scooter-Sharing als Gemeingebrauch oder Sondernutzung (vgl. 613/178/2022). Zur Verbesserung der Situation im öffentlichen Raum sowie zur Prüfung der Einhaltung der vereinbarten Regelungen des Kooperationsvertrags hat die Stadt Erlangen über die Mobilitätsdatenplattform Vianova (de.vianova.io) eine digitale Kontroll- und Verwaltungslösung (vgl. 613/230/2023) getestet, die aufgrund der Haushaltslage nicht verlängert wurde. Die Anzahl der Beschwerden hat seitdem wieder zugenommen.

Die Plattform ermöglicht eine Analyse der zeitlich gestaffelten Start- und Zielpunkte der Ausleihvorgänge von E-Scootern. Zur Gewährleistung des Datenschutzes greift die Plattform Vianova auf die K-Anonymisierung zurück. Hierbei handelt es sich um eine Datenschutztechnik, mit der die Privatsphäre gewahrt wird und gleichzeitig nützliche Informationen gewonnen werden können. Das Ziel der Plattformnutzung war es, für den öffentlichen Raum eine höhere Aufenthaltsqualität zu gewährleisten, indem geprüft werden konnte, inwiefern sich die Anbieter des E-Scooter-Sharing an die Inhalte des Kooperationsvertrages halten. Ohne eine derartige Datengrundlage ist es nicht möglich, geeignete Maßnahmen zu identifizieren. Da bereits verschiedene Städte das Dashboard von Vianova als digitale Kontrolllösung nutzen, hatte auch die Stadt Erlangen dieses im Juli 2023 eingeführt. Über die Datenplattform Cityscope werden die von Anbietern zur Verfügung gestellten Daten dargestellt, um Informationen zur Nutzung und Einhaltung der Regelungen zu erlangen. Die Analyse der Daten bietet Einblicke und lässt Schlussfolgerungen auf das Nutzungsverhalten zu, die nachfolgend vorgestellt werden.

Die Analysen der Daten bezieht sich auf die vier im Stadtgebiet aktiven Anbieter Voi, Dott (ehem. Tier), Bolt und Superpedestrian (Link). Aufgrund der Geschäftsgeheimnisse können die Daten nicht anbieterspezifisch aufgeschlüsselt werden.

Die Heatmap (vgl. Anlage 1, Abb. 1) zeigt, dass die Fahrzeuge über das gesamte Stadtgebiet verteilt stehen, aber insbesondere am Erlanger Bahnhof (1) ein Schwerpunkt liegt. Bei Betrachtung der Teilgebiete lassen sich verschiedene Bereiche erkennen, die keinen einzelnen Punkt in der Heatmap, aber im Vergleich zum Stadtgebiet mehr Fahrzeuge aufweisen. Im Nordosten (2) liegt der Schwerpunkt am Stadtrand, der Stadtteil Frauenaurach (3) liegt ebenfalls am Rand der Betriebsgebiete der Anbieter, die den Stadtteil nicht vollständig umfassen. In Eltersdorf (4) verteilen sich die Fahrzeuge über den gesamten Stadtteil. In Tennenlohe (5) liegt der Schwerpunkt im Industriegebiet.

Bei Betrachtung der Start- und Endpunkte der Fahrten zeigt sich, dass sich die Fahrten auf das Zentrum konzentrieren. Insbesondere bei den Ursprüngen lassen sich die S-Bahnhöfe im Erlanger Stadtgebiet erkennen (vgl. Anlage 1, Abb. 2). Bei den Zielen der Fahrten lassen sich an der Karte Standorte größerer Arbeitgeber und Bildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Nahversorgungszentren und eine hohe Dichte der Wohnbebauung erkennen.

Beim Erlanger Bahnhof sind die auf der West- und Ostseite baulich eingerichteten Parkzonen deutlich zu erkennen. Am südlichen Punkt befinden sich Radabstellanlagen mit einem direkten Zugang zum Gleis 4 des Bahnhofs. Bisher gibt es dort keine ausgewiesene Parkzone (vgl. Anlage 1, Abb. 3).

Die Gesamtanzahl der Fahrten im Zeitraum vom 1. Mai bis 31. August 2024 liegt bei knapp 180.000 Fahrten, dies entspricht etwa 1.500 Fahrten pro Tag. Samstags liegt der Durchschnitt der Fahrten bei knapp 1.400 Fahrten, sonntags bei 1.200 Fahrten. An Wochentagen liegt der Schnitt bei knapp 1.600 Fahrten pro Tag. Bei Betrachtung der Gesamtanzahl der Fahrten lassen sich die Wochenenden, insbesondere Sonntage, durch deutlich weniger Fahrten erkennen (vgl. Anlage 1, Abb. 4). Im Vergleich zu anderen Städten ist die Nachfrage in Erlangen unter Bezug auf eine Einwohnerzahl laut Aussage der Anbieter überdurchschnittlich hoch, d.h. E-Scooter haben sich auch in der Fahrradstadt Erlangen als Sharing-System etabliert.

Die Verfügbarkeit von min. 80 % der ausgebrachten Fahrzeuge wird von den Anbietern weitestgehend eingehalten und liegt im Schnitt bei 88 % der Fahrzeuge, bei denen bspw. nach einer Fahrt die Batterie nicht mehr ausreichend Kapazität aufweist oder einer Routinewartung unterzogen werden muss, fallen in die Kategorie nicht verfügbar (vgl. Anlage 1, Abb. 5).

Im Kooperationsvertrag wurde eine Maximalanzahl für die zulässigen Fahrzeuge im Stadtgebiet festgelegt, die sich wiederum auf drei Teilbereiche beziehen. Im Gebiet Zentrum & Bruck liegt diese bei max. 450 Fahrzeugen (vgl. Anlage 1, Abb. 6), in Alterlangen/Büchenbach/Burgberg bei 300 Fahrzeugen (vgl. Anlage 1, Abb. 7) und in Eltersdorf/Tennenlohe/Frauenaurach bei 225 (vgl. Anlage 1, Abb. 8). Insgesamt zeigt sich in Abb. 9 (vgl. Anlage 1), dass die Anzahl der Fahrzeuge unter der zulässigen Höchstanzahl von 975 liegt. Teilweise wird die Verteilung auf die drei Teilbereiche nicht eingehalten. Nach einem Hinweis seitens der Verwaltung an den dafür verantwortlichen Anbieter wurde die Vorgabe wieder berücksichtigt.

In Abb. 10 (vgl. Anlage 1) wird die Fahrzeugauslastung dargestellt. Durchschnittlich beträgt diese täglich knapp 2 Fahrten pro Fahrzeug, an Wochentagen etwas über 2 und an Wochenenden etwa 1,7. Es zeigt sich, dass sich die Nutzung zwischen Werktagen und Wochenende unterscheidet (Feiertage wurden nicht berücksichtigt).

Um noch ein spezifischeres Bild der Nutzung zu erhalten, wurde die tägliche Nutzung genauer betrachtet, dazu wurden mehrere Tage herausgegriffen. An Samstagen verteilt sich die Nutzung über den Tag vor allem auf die Nachmittags- und Abendstunden (vgl. Anlage 1, Abb. 11). Exemplarisch wurden drei Wochentage herausgegriffen, dabei zeigt sich im Vergleich eine deutliche Verschiebung, in der Nutzung lassen sich die Pendelzeiten erkennen (vgl. Anlage 1, Abb. 12).

Um insbesondere die Wege von und zu S-Bahnhöfen besser einschätzen zu können, wurden anhand von Teilbezirken (vgl. Anlage 1, Abb. 13) die Start- und Zielpunkte genauer betrachtet. In den Abbildungen 14 und 15 sind die Hauptrelationen von und zur S-Bahnstation Paul-Gossen-Straße sowie dem Erlanger Bahnhof dargestellt.

Die Daten lassen verschiedene Rückschlüsse zu. Da sich die Nutzung über das gesamte Stadtgebiet verteilt, die Nutzung an Wochenenden weniger ausgeprägt ist als werktags und unter der Woche die typischen Spitzenstunden ablesbar sind, kann von einer überwiegenden Nutzung für Berufs- und Ausbildungspendelwege ausgegangen werden. Dafür spricht ebenso, dass sich Standorte verschiedener Ausbildungsstätten und Betriebe in der Heatmap ablesen lassen. Auch die Nutzung für tägliche Besorgungen sind durch Schwerpunkte bei Nahversorgungszentren sowie die erste und letzte Meile zu Bahnhöfen anzunehmen. Um diese Annahmen zu belegen, wäre eine qualitative Erhebung notwendig, die derzeit nicht leistbar ist.

Insgesamt zeigt sich, dass E-Scooter in Erlangen gut genutzt werden und die Verwaltung bisher die Situation positiv bewertet. Daher wird weiterhin an der bisherigen Handhabung festgehalten. Der in Erlangen zwischen der Stadt und den Anbietern geschlossene Kooperationsvertrag berücksichtigt bereits Aspekte, die in verschiedenen Publikationen empfohlen werden, wie beispielsweise eine Flottenobergrenze inklusive der Aufteilung auf unterschiedliche Gebiete.

Bei Bedarf werden an einzelnen Stellen weitere Abstellverbotszonen ausgewiesen sowie Sammelstationen eingeführt (z.B. an Mobilitätsstationen). In Anlage 2 ist das aktuell zulässige Betriebsgebiet abgebildet. Den Anbietern der Sharing-Systeme steht es frei, weitere Abstellverbotszonen zu etablieren. Die Wiedereinführung eines Kontrollinstrumentes wie dem Dashboard wird nach Entspannung der Haushaltssituation geprüft, da dies den einzigen Kontrollmechanismus darstellt. Die Verwaltung wird die Entwicklungen bezüglich Elektrokleinstfahrzeuge weiter beobachten.

Anlagen:

Anlage 1 – Datenanalyse

Anlage 2 – Betriebsgebiet

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang