



© Dolt

E-SCOOTER-VERLEIHSYSTEM LEITFADEN FÜR GEMEINDEN

Das E-Scooter-Pilotprojekt in Niederösterreich wurde von der Radland Niederösterreich GmbH finanziert und vom KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) und TIER Mobility (jetzt Dott) durchgeführt, unter Mitwirkung der Gemeinden Gänserndorf und Kirchberg am Wagram sowie dem Mobilitätsmanagement Niederösterreich der NÖ.Regional.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben in diesem Leitfaden trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung ausgeschlossen ist.



Impressum:

Herausgeber und Medieninhaber:

Radland Niederösterreich GmbH,
Schreinerergasse 2/1, 3100 St. Pölten

Für den Text verantwortlich:

KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit),
Radland Niederösterreich

Autorinnen und Autoren:

Mag. (FH) Ernestine Mayer (KfV), Mag. Raffaella Neustifter (KfV),
DI Annemarie Jäger (KfV), DI Bernd Hildebrandt (Radland NÖ)

Unter Mitwirkung von:

Martin Skerlan (Dott [ehem. TIER Mobility]), Luise Wolfrum BA,
MSc (NÖ.Regional.GmbH), DI Andreas Zbiral (NÖ.Regional.GmbH)

Konzept und Layout:

REICHLUNDPARTNER, Promenade 25b, 4020 Linz

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	4
2. Übersicht	6
3. Erste Einschätzung: Ist meine Gemeinde für ein Leih-E-Scooter-Angebot geeignet?	6
3.1 Ziele und Ressourcen für das Leih-E-Scooter-Angebot	6
3.2 Gemeindegröße und -struktur	7
3.3 Zielgruppe für das Leih-E-Scooter-Angebot	7
3.4 Infrastruktur für E-Scooter-Fahrende	7
4. Vorbereitung eines Leih-E-Scooter-Betriebs	8
4.1 Schritt 1: Politische Befürwortung des Leih-E-Scooter-Betriebs	8
4.2 Schritt 2: Prüfung von Budget- und Personalressourcen	9
4.3 Schritt 3: Festlegung der Organisationsform des Leih-E-Scooter-Betriebs	10
4.4 Schritt 4: Auswahl eines Anbieters	12
4.5 Schritt 5: Vorbereitung des Leih-E-Scooter-Betriebs	14
5. Inbetriebnahme und laufender Betrieb	19
5.1 Kommunikation mit der Bevölkerung	19
5.2 Aufgaben der Gemeinde im laufenden Betrieb	20
5.3 Mögliche Probleme im laufenden Betrieb und Lösungsmöglichkeiten	21
6. Anhang: Rechtssituation für E-Scooter im Überblick	25
7. Anhang: Leih-E-Scooter-Anbieter in Österreich	26
8. Anhang: Sicherheitstipps für E-Scooter-Fahrende	27
9. Anhang: Weiterführende Literatur zu E-Scootern	28

1. EINLEITUNG

E-Scooter erfreuen sich auch in Niederösterreich zunehmender Beliebtheit. Immer mehr niederösterreichische Gemeinden zeigen Interesse, ein E-Scooter-Verleihsystem als ergänzendes Mobilitätsangebot für ihre Bevölkerung anzubieten. Bei den ersten Überlegungen tritt bei den Gemeinden häufig eine Vielzahl an Fragen auf, die – unabhängig von der Gemeindegröße – ident oder zumindest ähnlich sind. Beispielsweise:

- Welche **Rahmenbedingungen** müssen bei der Errichtung eines Leih-E-Scooter-Angebots beachtet werden?
- Welche **Errichtungs- und laufenden Kosten** kommen auf die Gemeinde zu?
- Wie sollen die **Abstellplätze** für Leih-E-Scooter im Gemeindegebiet organisiert sein?
- **Was ist zu beachten**, damit die E-Scooter-Fahrenden, aber auch alle anderen Verkehrsteilnehmenden sicher unterwegs sind?

Für Gemeinden ist es sehr zeit- und ressourcenintensiv, sich mit diesen und weiteren Fragen in der für viele neuen Materie zu beschäftigen.

Dieser Leitfaden soll Sie als Gemeindevertretung deshalb dabei unterstützen, die Idee eines Leih-E-Scooter-Angebots für Ihre Gemeinde zu prüfen bzw. hilfreiche Tipps für die Umsetzung eines derartigen Angebots geben.

Im vorliegenden Leitfaden finden Sie Informationen zu folgenden Schwerpunkten:

- **Erfahrungen zum E-Scooter-Verleihbetrieb** aus den niederösterreichischen Pilotgemeinden Gänserndorf und Kirchberg am Wagram
- **Argumente für/gegen ein Leih-E-Scooter-Angebot** in Ihrer Gemeinde

- **Rahmenbedingungen für die Errichtung** eines Leih-E-Scooter-Angebots
- **Wissenswertes zum laufenden Betrieb** eines Leih-E-Scooter-Angebots
- **Kosten inkl. Möglichkeiten der Kostenreduzierung** für den Betrieb des Leih-E-Scooter-Angebots
- **Rechtssituation und Sicherheitstipps** für E-Scooter-Fahrende in Österreich

Um praktische Erfahrungen im Betrieb eines Leih-E-Scooter-Angebots und Grundlagen für den Leitfaden zu sammeln, hat Radland NÖ, die Agentur für Aktive Mobilität, in Kooperation mit dem KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) im Jahr 2023 ein Pilotprojekt initiiert. Bei diesem Projekt wurde in den NÖ Gemeinden Gänserndorf und Kirchberg am Wagram ein E-Scooter-Verleihsystem angeboten und im Rahmen einer Studie begleitend evaluiert. Anbieter für die Leih-E-Scooter war dabei TIER Mobility (jetzt Dott).

In der Begleitstudie wurden während des Pilotbetriebs die Fahrdaten analysiert, die Erfahrungen und Meinungen der Leih-E-Scooter-Nutzenden und -Nichtnutzenden im Rahmen von Informationsveranstaltungen, Fokusgruppen (Diskussionsrunden mit der Bevölkerung) und quantitativen Befragungen¹ eingeholt. Es wurden außerdem Interviews mit Fachleuten und Stakeholdern geführt.

Einige Eckdaten und Kennzahlen zum Fahrbetrieb, die aus dem Pilotprojekt gewonnen wurden, werden in diesem Kapitel vorgestellt und können ebenfalls als Entscheidungshilfe für ein mögliches Leih-E-Scooter-Angebot in Ihrer Gemeinde dienen. Ergebnisse aus den Befragungen, Fokusgruppen etc. fließen in die anderen Kapitel des Leitfadens ein.

Die NÖ Pilotgemeinden im Überblick²



Kirchberg am Wagram:

- Bevölkerung: 3.800 Personen
- 13 Katastralgemeinden
- Steigungen innerhalb der Gemeinde

Gänserndorf:

- Bevölkerung: 12.000 Personen
- 1 Katastralgemeinde
- Keine Steigungen

Beide Gemeinden:

- Viele Pendelnde
- Hochrangige Bahnverbindung
- Kein nextbike Fahrradverleihsystem

¹ Die quantitative Befragung wurde zusätzlich in den Gemeinden Korneuburg und Mödling durchgeführt, die beide ein E-Scooter-Verleihsystem von Dott (ehem. TIER Mobility) haben. Durch die Befragung in diesen beiden Gemeinden konnte die Grundgesamtheit der Befragten (und damit die Aussagekraft der Ergebnisse) erhöht und das Angebot nextbike, das es sowohl in Korneuburg als auch in Mödling gibt, abgefragt werden.

² Bildquelle Umriss NÖ: © iStock/rbiederermann

Kennzahlen zur E-Scooter-Nutzung in den NÖ Pilotgemeinden

Kennzahl	Kirchberg am Wagram (Verleih: Juni 2023 - August 2024)	Gänserndorf (Verleih: Juli 2023 - Juli 2024)
Anzahl E-Scooter im Verleih	30 E-Scooter	45 E-Scooter
Anzahl E-Scooter- Abstellplätze	35 Abstellplätze	45 Abstellplätze
Anzahl E-Scooter- Nutzende	367 Nutzende (60 % regelmäßige Nutzende)	1.240 Nutzende (50 % regelmäßige Nutzende)
Fahrten gesamt	2.434 Fahrten	12.325 Fahrten
Gefahrene Minuten gesamt	24.921 Minuten	111.147 Minuten
Fahrtdauer (Ø min/Fahrt)	~10 min/Fahrt	~9 min/Fahrt
Gefahrene Kilometer gesamt	4.569 Kilometer	20.377 Kilometer
Fahrtlänge (Ø km/Fahrt)	~2,0 km/Fahrt	~1,7 km/Fahrt

Tabelle 1: Kennzahlen zur E-Scooter-Nutzung in den Pilotgemeinden Kirchberg am Wagram und Gänserndorf

2. ÜBERSICHT

Die nachfolgende Grafik gibt einen groben Überblick über die notwendigen Schritte bis zum Betrieb der Leih-E-Scooter in Ihrer Gemeinde sowie über Aufgaben der Gemeinde im laufenden Betrieb:



3. ERSTE EINSCHÄTZUNG: IST MEINE GEMEINDE FÜR EIN LEIH-E-SCOOTER-ANGEBOT GEEIGNET?

Die nachfolgende Fragensammlung gibt Ihnen einen ersten Einblick in die Themen, die Sie sich im Vorfeld der Entscheidung für oder gegen ein Leih-E-Scooter-Angebot überlegen sollten. Detailinformationen sind in den nachfolgenden Kapiteln angeführt.

3.1 ZIELE UND RESSOURCEN FÜR DAS LEIH-E-SCOOTER-ANGEBOT

- Welche Ziele sollen mit der Errichtung eines Leih-E-Scooter-Angebots in Ihrer Gemeinde erreicht werden?
- Sollen die Leih-E-Scooter als Alternative für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen?
- Sollen die Leih-E-Scooter das Angebot für Pendelnde verbessern?
- Gibt es ein Mobilitätsproblem, das mit der Einführung

- von Leih-E-Scootern gelöst werden könnte?
- Sollen die Leih-E-Scooter ein attraktives Angebot für Gäste bzw. Reisende sein?
- Haben Sie in Ihrer Gemeinde die Personalkapazitäten für die Errichtung und laufende Betreuung eines Leih-E-Scooter-Angebots? Wenn nein, wäre es für Sie denkbar, diese Leistungen auszulagern/zuzukaufen?
- Ist es für Ihre Gemeinde finanziell möglich, ein Budget für den Betrieb eines Leih-E-Scooter-Angebots bereitzustellen? Wie hoch ist das Budget?

i Hinweis: Leih-E-Scooter-Systeme werden von den Anbietern i. d. R. nur in größeren Gemeinden ohne Finanzierung durch die Gemeinde betrieben. Für Leih-E-Scooter-Angebote in kleineren bzw. mittleren Gemeinden muss die Gemeinde eine anteilige Finanzierung bereitstellen.

3.2 GEMEINDEGRÖSSE UND -STRUKTUR

- Wie groß ist die Bevölkerung Ihrer Gemeinde?

i Hinweis: Bei sehr kleinen Gemeinden ist die Auslastung eines Leih-E-Scooter-Angebots i. d. R. zu gering. Für diese Gemeinden wird ein Leih-E-Scooter-Angebot nicht empfohlen.

- Gibt es ausreichend Zielpunkte innerhalb des Gemeindegebiets, für deren Erreichbarkeit ein E-Scooter genutzt werden könnte (z. B. Nahversorger, Gewerbe- und Industriebetriebe, Bahnhof, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, Ausflugsziele)?
- Wie ist die Topografie in Ihrer Gemeinde? Spricht dies bezüglich etwas gegen ein Leih-E-Scooter-System?

i Hinweis: Starke Steigungen bzw. starkes Gefälle sind für das E-Scooter-Fahren nur bedingt geeignet.

- Gibt es einen größeren, dichter besiedelten Ortsteil, wo die meisten Ziele auf kurzen Wegen zu erreichen sind?

i Hinweis: Mit Leih-E-Scootern werden großteils nur kurze Wegstrecken < 2 km zurückgelegt. Die Anbindung weiter entfernter Ortsteile ist zumeist nicht sinnvoll möglich.

3.3 ZIELGRUPPE FÜR DAS LEIH-E-SCOOTER-ANGEBOT

- Gibt es eine Zielgruppe für das Leih-E-Scooter-Angebot in Ihrer Gemeinde?
 - Wie setzt sich die Zielgruppe möglicherweise zusammen? Wer sind potenzielle Nutzende?

i Hinweis: E-Scooter werden besonders häufig von jüngeren Personen genutzt. Leih-E-Scooter-Anbieter erlauben die Nutzung i. d. R. erst ab 18 Jahren.

- Gibt es in Ihrer Gemeinde Pendelnde, die Leih-E-Scooter für die Anbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz nutzen könnten?
- Gibt es in Ihrer Gemeinde Gäste, die Leih-E-Scooter nutzen könnten?
- Für den Fall, dass das Leih-E-Scooter-Angebot nur für einen kleineren Teil der Bevölkerung interessant ist: Ist es für Sie als Gemeinde passend, ein Service für einen kleinen Anteil der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen?

💡 Tipp: Wenn die Zielgruppe nicht ausreichend bekannt ist, könnten Sie als Entscheidungsgrundlage eine Befragung in der Bevölkerung durchführen, um herauszufinden, wer Interesse an der Nutzung eines Leih-E-Scooter-Angebots hat.

3.4 INFRASTRUKTUR FÜR E-SCOOTER-FAHRENDE

- Haben Sie in Ihrer Gemeinde eine passende Infrastruktur für E-Scooter-Fahrende?
 - Haben Sie in Ihrer Gemeinde beispielsweise eigene Radfahranlagen (z. B. Radweg)?
 - Gibt es in Ihrer Gemeinde verkehrsberuhigte bzw. geschwindigkeitsreduzierte Bereiche (z. B. Tempo-30-Zonen)?

i Hinweis: Verkehrsberuhigte bzw. geschwindigkeitsreduzierte Bereiche sind für den Mischverkehr von E-Scooter- und KFZ-Verkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit dem Mischverkehr bei Tempo 50 vorzuziehen.

- Gibt es in Ihrer Gemeinde Straßen mit Kopfsteinpflaster? Wenn ja, gibt es Alternativrouten für E-Scooter-Fahrende?

i Hinweis: Für E-Scooter-Fahrten auf Kopfsteinpflaster gilt eine erhöhte Sturzgefahr (Bodenunebenheiten). Zusätzlich kann das Fahrgefühl für E-Scooter-Fahrende aufgrund erhöhter Fahrvibrationen unangenehm sein. Außerdem ist die mechanische Belastung der E-Scooter höher und kann zu einem erhöhten Reparaturaufwand führen.

- Gibt es in Ihrer Gemeinde Gefahrenbereiche oder Straßen, auf denen E-Scooter-Fahrende vermutlich risikoreich unterwegs sind (z. B. Landesstraßen mit einem Limit über 50 km/h ohne eigener Radinfrastruktur, hoher LKW-Anteil)?

i Hinweis: Prüfen Sie, ob es alternative Routen gibt, auf denen E-Scooter-Fahren empfohlen werden kann.

- Gibt es Katastralgemeinden, die ebenfalls angeschlossen werden sollten? Gibt es zwischen den Katastralgemeinden z. B. eine eigene Radinfrastruktur oder befestigte Güter- und Begleitwege, auf denen E-Scooter-Fahrende abseits des KFZ-Hauptverkehrs fahren könnten?

i Hinweis: Freilandfahrten, bei denen die E-Scooter-Fahrenden auf Landesstraßen mit einem Geschwindigkeitslimit > 50 km/h im Mischverkehr mit dem KFZ-Verkehr geführt werden, sind für E-Scooter-Fahrende mit einer erhöhten Unfallgefahr

bzw. Unfallschwere verbunden. Die Anbindung von zu weit entfernten Ortsteilen ist nicht sinnvoll, da mit den Leih-E-Scootern zumeist keine langen Distanzen zurückgelegt werden (siehe Richtwerte aus dem Pilotprojekt, Kapitel 1).



Allgemeine Tipps:

- Probieren Sie als Vertretung in Ihrer Gemeinde doch einmal einen Leih-E-Scooter aus. Wenn Sie das Gefühl des E-Scooter-Fahrens kennen, können Sie bestimmte Situationen leichter beurteilen.
- Fragen Sie NÖ Gemeinden mit einem Leih-E-Scooter-System nach deren Erfahrungen. Folgende NÖ Gemeinden haben bzw. hatten ein Leih-E-Scooter-Angebot (Stand Oktober 2024): Baden, Gänserndorf, Guntramsdorf, Kirchberg am Wagram, Korneuburg, Mödling, Waidhofen an der Ybbs, Wr. Neustadt.

4. VORBEREITUNG EINES LEIH-E-SCOOTER-BETRIEBS

Von der ersten Idee, ein Leih-E-Scooter-Angebot in Ihrer Gemeinde einzuführen, bis zur tatsächlichen Inbetriebnahme sind folgende Schritte erforderlich:

- **Schritt 1:**
Grundsätzliche Befürwortung des Leih-E-Scooter-Betriebs durch die Gemeindevertretung
- **Schritt 2:**
Prüfung von Budget- und Personalressourcen
- **Schritt 3:**
Festlegung der Organisationsform des Leih-E-Scooter-Angebots
- **Schritt 4:**
Ausschreibung (falls erforderlich) und Auswahl eines Anbieters
- **Schritt 5:**
Vorbereitung des Leih-E-Scooter-Betriebs

Zu den einzelnen Schritten werden nachfolgend wesentliche Hintergrundinformationen, Entscheidungsmöglichkeiten, Hinweise und Tipps angeführt.

i Hinweis: Die Länge des Prozesses zur Errichtung eines Leih-E-Scooter-Angebots variiert von Gemeinde zu Gemeinde und hängt auch davon ab, wie viele Ressourcen zur Abwicklung der Vorbereitung in der Gemeinde bereitstehen. Als Richtwert gilt ein halbes Jahr.

4.1 SCHRITT 1: POLITISCHE BEFÜRWORDUNG DES LEIH-E-SCOOTER-BETRIEBS

Es gibt viele Gründe, die für, aber auch gegen die Errichtung eines Leih-E-Scooter-Angebots in einer Gemeinde vorgebracht werden. Die nachfolgende exemplarische Auflistung macht Sie auf mögliche Argumente für beide Seiten aufmerksam. Die Gewichtung der genannten Argumente bzw. ggf. deren Ergänzung obliegt Ihnen als Gemeindevertretung unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten.

Argumente FÜR ein Leih-E-Scooter-Angebot in Ihrer Gemeinde:

- **Zusätzliches Mobilitätsangebot für kurze Wege** innerhalb der Gemeinde
- **Zusätzliches Mobilitätsangebot für die Wege von/ zu Haltestellen** des öffentlichen Verkehrs (Verbesserung des Angebots für Pendelnde)
- **Alternatives Verkehrsmittel für den motorisierten Individualverkehr** mit einem PKW bzw. Moped/Motorrad
- **Alternatives Verkehrsmittel für den öffentlichen Verkehr** bei schlechter Taktung bzw. langer Wartezeit auf öffentliche Verkehrsmittel
- **Attraktivierung/Erleichterung von Mitfahrgelegenheiten:** ergänzendes Mobilitätsangebot für Personen, die ein Verkehrsmittel nur für eine Fahrtrichtung benötigen (z. B. in der Früh Mitfahrt mit dem PKW, am Nachmittag/Abend unabhängige Nutzung des E-Scooters nach Hause)

- **Angebot für Reisende bzw. Gäste** Ihrer Gemeinde
- **„Moderner Touch“ für Ihre Gemeinde**
- Wenn der E-Scooter statt des PKW verwendet wird: **Verbesserung der Parkplatzsituation** in Ihrer Gemeinde (geringerer Parkdruck, alternative Verwendung freiwerdender Parkflächen)

Mögliche Argumente, die GEGEN ein Leih-E-Scooter-Angebot in Ihrer Gemeinde vorgebracht werden könnten:

- E-Scooter werden auch als **Ersatz für aktive Mobilität** (Zufußgehen, Radfahren) bzw. öffentliche Verkehrsmittel genutzt.
- **Mögliche Beschwerden der Bevölkerung** (v. a. von Nicht-Nutzenden des Leih-E-Scooter-Angebots) über E-Scooter-Fahrende bzw. im öffentlichen Straßenraum geparkte E-Scooter
- **Mögliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit** in Ihrer Gemeinde:
 - Leih-E-Scooter-Betrieb bringt ev. **zusätzliches Unfallgeschehen** in Ihrer Gemeinde mit sich (hoher Anteil an Alleinunfällen bei E-Scooter-Fahrenden).
 - Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden können entstehen (vor allem mit Zufußgehenden und Radfahrenden).
- **Zusätzliche Kosten** und zusätzlicher Personalaufwand für die Gemeinde
- Leih-E-Scooter werden **nur von einem Teil der Bevölkerung genutzt**.
- **Ökologische Bedenken** der Bevölkerung zu E-Mobilität im Allgemeinen

Leih-Fahrräder in der Gemeinde

Gemeinden mit einem Leih-Fahrrad-System (z. B. nextbike) stellen sich vielleicht die Frage, ob das (zusätzliche) Angebot von Leih-E-Scootern (negative) Auswirkungen auf die Nutzung der Leih-Fahrräder haben kann. Die Ergebnisse der Befragung in Korneuburg und Mödling zeigen tendenziell, dass ein Großteil der Befragten nextbike nach Einführung des E-Scooter-Verleihsystems gleich häufig nutzt wie vorher, es aber auch Personen gibt, die seitdem weniger mit nextbike fahren.

Factbox zur Befragung von Leih-E-Scooter-Nutzenden in NÖ Gemeinden

Ohne Leih-E-Scooter würden die Befragten ihre Wege

- zu Fuß (77 %)
- mit dem Fahrrad (49 %)
- mit öffentlichen Verkehrsmitteln (32 %)
- mit dem PKW (29 %)
- mit dem privaten E-Scooter (13 %) zurücklegen.

Befragung im Rahmen des Pilotprojektes in den Gemeinden Gänserndorf, Kirchberg am Wagram, Korneuburg, Mödling, 2023, n = 256 (Mehrfachantworten möglich)



Tipp: Die Einführung und der Betrieb von Bike-Sharing sind für Gemeinden in der Regel kostengünstiger als E-Scooter-Sharing. Die Förderung aktiver Mobilität bringt für Gemeinden außerdem zahlreiche positive Nebeneffekte (z. B. Auswirkungen auf die Gesundheit).



Tipps:

- Halten Sie die positiven und negativen Argumente zur Errichtung eines Leih-E-Scooter-Angebots in Ihrer Gemeinde schriftlich fest.
- Fragen Sie die Bevölkerung bzw. Stakeholder, um deren Meinung vorab einzuholen.
- Für den Erfolg eines Leih-E-Scooter-Systems ist es wesentlich, dass die Gemeinde hinter dem Projekt steht und dies auch positiv nach außen kommuniziert.

Entscheidung:

Soll die Idee „Leih-E-Scooter-System für Ihre Gemeinde“ weiterverfolgt werden?

4.2 SCHRITT 2: PRÜFUNG VON BUDGET- UND PERSONALRESSOURCEN

4.2.1 Budget

Leih-E-Scooter-Betreiber bieten, wenn das System aufgrund der Größe der Gemeinde und der möglichen Flottengröße nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, ihre Leistung im Normalfall nur an, wenn über die Gemeinde eine Förderung bezogen wird. Für kleinere und mittlere Gemeinden heißt das, dass sie i. d. R. für den Leih-E-Scooter-Betrieb bezahlen müssen. Die Höhe der Kosten hängt von verschiedenen Faktoren ab – wie der Flottengröße, der Gemeindegröße, der Entfernung der Gemeinde zum nächstgelegenen Lager des Leih-E-Scooter-Anbieters etc.

Für eine Gemeinde ist es daher wichtig, sich im Vorfeld einen budgetären Rahmen zu überlegen: Wie hoch ist das Budget, das die Gemeinde für den Betrieb eines Leih-E-Scooter-Angebots pro Jahr zur Verfügung stellen möchte/kann?



Hinweis: Derzeit gibt es für die Errichtung eines Leih-E-Scooter-Angebots in Gemeinden bzw. allgemein für E-Scooter keine Förderungen auf Bundes- oder Landesebene (Stand: Februar 2025).

4.2.2 Personal

Zusätzlich zu den externen Kosten entsteht v. a. im Rahmen der Vorbereitung des E-Scooter-Verleihs ein erhöhter Personalaufwand in der Gemeinde, insbesondere dann, wenn der Leih-E-Scooter-Betrieb ausgeschrieben werden muss. Für Sie ist es daher wesentlich zu wissen, ob bzw. wie viele Zeitressourcen bei Gemeindemitarbeitenden (der Verwaltung) zur Verfügung stehen.

Personalaufwand in der Vorbereitungsphase entsteht durch folgende Aufgaben:

- **Vorbereitung von internen Besprechungen**, Sitzungen und Abstimmungen für die grundsätzliche Entscheidung für/gegen ein Leih-E-Scooter-System (siehe Kapitel 4.1)
- **Auswahl des Leih-E-Scooter-Anbieters**: ev. Vorbereitung und Durchführung einer Ausschreibung, Verhandlungen mit potenziellen Auftragnehmern, Vertragsgestaltung (ggf. Teile an externe Dienstleistungsunternehmen auslagern)
- **Gestaltung und Vorbereitung des Betriebs**: Festlegung des Geschäftsgebiets, Auswahl von Standorten für die Abstellplätze (bei stationsbasiertem oder Mischsystem, siehe Kapitel 4.5.3), Auswahl von Bereichen mit Geschwindigkeitsreduktion (siehe Kapitel 4.5.1) bzw. Sperrzonen (siehe Kapitel 4.5.2), Kommunikation mit der Bevölkerung (siehe Kapitel 5.1)
- **Mitarbeitende des Bauhofs für Markierungsarbeiten** für die E-Scooter-Abstellplätze (bei stationsbasiertem bzw. Mischsystem)

 **Hinweis:** Für den laufenden Betrieb sind ebenfalls Personalressourcen einzuplanen, z. B. ggf. für eine Änderung der Örtlichkeit bei den E-Scooter-Abstellplätzen oder eine erforderliche Nach-Markierung. Der Aufwand im laufenden Betrieb ist i. d. R. geringer als in der Vorbereitung und hängt auch von der vereinbarten Aufgabenverteilung zwischen der Gemeinde und dem Leih-E-Scooter-Anbieter ab. Für genauere Informationen siehe Kapitel 5.2.

Welche und wie viele Personen für die Vorbereitung und Umsetzung eines Leih-E-Scooter-Angebots benötigt werden, hängt von der Gemeindegröße und der jeweiligen Organisation der Gemeindeverwaltung sowie des E-Scooter-Leihsystems ab. Jedenfalls notwendig sind Bürgermeisterin bzw. Bürgermeister, Gemeinderat, eine prozessverantwortliche Person und – je nach Organisationsform des E-Scooter-Verleihsystems – weitere Gemeindemitarbeitende.

 **Tipp:** Bestimmen Sie eine konkrete Ansprechperson (prozessverantwortliche Person) in Ihrer Gemeinde, die für das Thema E-Scooter zuständig ist. Diese Person sollte das Thema „immer mitdenken“, z. B. bei Bürgerforen oder Mobilitätstagen. Wenn es niemanden in der Gemeinde gibt, der sich explizit um das Projekt kümmert, wird es kein Erfolg werden!

Entscheidung:

Soll die Idee „Leih-E-Scooter-System für Ihre Gemeinde“ weiterverfolgt werden?

Wenn Sie nach Ihren Überlegungen zu den Schritten 1 und 2 zu dem Entschluss gekommen sind, ein E-Scooter-Verleih-Angebot errichten zu wollen, dann gilt es in weiterer Folge, sich über die Auswahl des E-Scooter-Anbieters, die Organisationsform und sicherheitsrelevante Fragestellungen Gedanken zu machen (siehe nachfolgend beschriebene Schritte 3 bis 5).

4.3 SCHRITT 3: FESTLEGUNG DER ORGANISATIONSFORM DES LEIH-E-SCOOTER-BETRIEBS

Es gibt verschiedene Organisationsformen, wie Leih-E-Scooter den Nutzenden zur Verfügung gestellt werden können.

- **Free-floating-Betrieb**
(keine eigenen E-Scooter-Abstellplätze)
- **Stationsbasierter Betrieb**
(eigene E-Scooter-Abstellplätze)
- **Mischsystem:** In bestimmten Gebieten der Gemeinde werden E-Scooter im Free-floating-System angeboten, in anderen Bereichen der Gemeinde nur stationsbasiert.

Jede dieser Organisationsformen hat Vor- und Nachteile und nicht jedes System passt für jede Gemeinde. Die Entscheidung, ob ein stationsbasiertes, ein Free-floating- oder ein Mischsystem gewählt wird, muss im Zuge eines Erstgespräches geklärt werden. Hierbei spielt vor allem die Fläche des Geschäftsgebietes und die Verteilung der E-Scooter, aber auch die Bereitschaft zur Bereitstellung von Parkmöglichkeiten durch die Stadt, die Gemeinde bzw. durch Private eine große Rolle. Nachfolgend werden die Vor- und Nachteile der einzelnen Systeme angeführt.

4.3.1 Free-floating Leih-E-Scooter-Betrieb

Beim Free-floating-Leihsystem gibt es keine eigens markierten E-Scooter-Abstellplätze im Gemeindegebiet, sondern es gelten – sofern die Gemeinde im Vertrag mit dem Betreiber keine strengeren Regelungen erlässt – die Abstellregeln laut StVO (siehe Kapitel 6). Vereinfacht gesagt heißt das, dass jeder E-Scooter dort steht, wo der oder die letzte Nutzende ihn abgestellt hat. E-Scooter-Fahrende können über die Handy-App des Anbieters sehen, wo sich frei verfügbare E-Scooter befinden.

Beim Free-floating-System haben Sie dennoch die Möglichkeit, bestimmte Bereiche Ihrer Gemeinde zu definieren, an denen E-Scooter nicht abgestellt werden können (z. B. Spielplätze, Parks). Die Rückgabe des E-Scooters ist an diesen Orten dann durch eine technische Lösung nicht möglich und die Fahrtkosten werden weiter verrechnet,

wenn für die Rückgabe des E-Scooters kein zulässiger Abstellort gewählt wird.

Vorteile Free-floating-Leihsystem:

- **Für Leih-E-Scooter-Nutzende:** Wege von/zu E-Scooter-Abstellplätzen entfallen; direkte Quell-Ziel-Verbindungen sind mit dem E-Scooter möglich; flexiblere Verwendbarkeit
- **Für Gemeinden:** Entfall aller Arbeiten im Zusammenhang mit fixen E-Scooter-Abstellplätzen (z. B. Standortplanung und -markierung, ggf. Standortänderungen während des Betriebs)
- **Für Leih-E-Scooter-Anbieter:** Ggf. mehr Fahrten, weil E-Scooter näher bei den Nutzenden sind.

Nachteile Free-floating-Leihsystem:

- **Für die Bevölkerung:** E-Scooter stehen ev. ungeordnet und verstreut im Straßenraum – höhere Gefahr von E-Scootern als Stolperfallen.
- **Für Leih-E-Scooter-Nutzende:** Sie müssen sich immer vorab in der App ansehen, wo der nächste E-Scooter steht, da es keine fixen Stationen gibt.
- **Für den Leih-E-Scooter-Anbieter bzw. die Gemeinden** (falls sie die Tätigkeit vom Leih-E-Scooter-Anbieter übernehmen): Servicierung der E-Scooter (z. B. Akkutausch) ist aufwendiger als beim stationsbasierten System.

4.3.2 Stationsbasierter Leih-E-Scooter-Betrieb

Beim stationsbasierten Leihsystem gibt es eigene E-Scooter-Abstellplätze im Gemeindegebiet. Die E-Scooter können nur von dort ausgeliehen bzw. an diesen Standorten zurückgegeben werden. Ein Abstellen irgendwo auf der freien Strecke bzw. bei nicht-gekennzeichneten Abstellplätzen ist nicht möglich. E-Scooter-Fahrende können über die Handy-App des Anbieters sehen, wo es Abstellplätze gibt und wie viele freie E-Scooter an den jeweiligen Standorten stehen. Erfahrungen des Leih-E-Scooter-Anbieters zeigen: Je engermaschiger das System an Abstellplätzen, desto besser wird das stationsbasierte System von den E-Scooter-Fahrenden angenommen.



Tipp: Bei kleinen Gemeinden und einer geringen Anzahl an Leih-E-Scootern ist nur das stationsbasierte System empfehlenswert.

Vorteile stationsbasiertes Leihsystem:

- **Für die Bevölkerung:** Geordnetes Abstellen der E-Scooter möglich – geringere Gefahr von E-Scootern als Stolperfallen.
- **Für den Leih-E-Scooter-Anbieter bzw. die Gemeinden** (falls sie die Tätigkeit vom Leih-E-Scooter-Anbieter übernehmen): Servicierung der E-Scooter (Akkutausch, ggf. Umverteilung der E-Scooter etc.) ist schneller/effizienter möglich als beim Free-floating-System.

Nachteile stationsbasiertes Leihsystem:

- **Für Leih-E-Scooter-Nutzende:** Fußwege zum/vom Abstellplatz sind notwendig.
- **Manche Wunschverbindungen sind vielleicht nicht möglich,** wenn sich in der Nähe kein Abstellplatz befindet.
- **Für Gemeinden:** Erhöhter Planungs- und Organisationsaufwand notwendig
 - Genaue Planung der E-Scooter-Abstellplätze
 - Die Erst-Festlegung der Abstellplätze stimmt mit dem tatsächlichen Bedarf in manchen Fällen nicht überein, weil man im Vorfeld nicht genau weiß, wo überall ein Bedarf besteht.
 - Markierung der Abstellplätze
 - Ggf. Änderungen bei den Standorten im laufenden Betrieb notwendig
 - Mögliche Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung, wenn PKW-Parkplätze für E-Scooter-Abstellflächen verwendet werden
- Ggf. geringere Auslastung der Leih-E-Scooter für Anbieter: Fußwege zum/vom Abstellplatz sind notwendig – das hält potenzielle Nutzende vielleicht davon ab, einen E-Scooter zu verwenden.



Hinweis: Es gibt auch Leih-E-Scooter-Anbieter, die ein stationsbasiertes Leihsystem mit Dockingstationen bereitstellen. Bei dieser Variante werden die E-Scooter vor Ort bei der Station aufgeladen, wodurch der Aufwand für den laufenden Akkuwechsel im Betrieb entfällt. Der Aufwand für die Errichtung der Stationen ist jedoch deutlich höher, da hier auch ein Stromanschluss benötigt wird. Außerdem sind Stationsverlegungen bei diesem System deutlich aufwendiger.

4.3.3 Mischsystem aus Free-floating- und stationsbasiertem Leih-E-Scooter-Betrieb

Bei einem Mischsystem werden die beiden eben beschriebenen Systeme kombiniert angeboten. Das heißt, es gibt in bestimmten Gebieten der Gemeinde fixe E-Scooter-Abstellflächen (stationsbasiert), in anderen Bereichen der Gemeinde gibt es keine fixen Abstellplätze (Free-floating).

Infobox zum Pilotprojekt:

Im **Pilotprojekt** wurde ausschließlich der **stationsbasierte E-Scooter-Verleih getestet**. Dies war das bevorzugte Modell der Gemeinden, aber auch der Leih-E-Scooter-Anbieter hat dieses Modell aufgrund der Gemeindegrößen und -strukturen als am sinnvollsten erachtet. Die Teilnehmenden der Fokusgruppen und Informationsveranstaltungen haben sich ebenfalls mehrheitlich für das stationsbasierte Modell ausgesprochen, beim Free-floating-System wurden Probleme mit falsch abgestellten E-Scootern befürchtet.

Sowohl beim Free-floating- als auch beim stationsbasierten Leih-E-Scooter-Angebot kann es erforderlich sein, dass der Akku der E-Scooter auf Grund von hoher Nutzungshäufigkeit und anderen Faktoren (z. B. niedrigen Temperaturen, Steigungen) mehrmals pro Woche getauscht werden muss. Bei Bedarf werden die E-Scooter dann auch neu im Gemeindegebiet verteilt.

 **Hinweis:** Der Akkutausch bzw. die Umverteilung kann auch von der Gemeinde übernommen werden (siehe Kapitel 5.2.5).

4.4 SCHRITT 4: AUSWAHL EINES ANBIETERS

Um Leih-E-Scooter in der Gemeinde zur Verfügung stellen zu können, muss ein entsprechender Anbieter ausgewählt werden. In Österreich gibt es **verschiedene Leih-E-Scooter-Anbieter** auf dem Markt. Eine Übersicht zu Anbietern in Österreich (Stand: Juni 2024) ist im Anhang enthalten (siehe Kapitel 7).

Für Sie als Gemeinde ist es wichtig, dass Sie Ihre **Anforderungen an den Leih-E-Scooter-Anbieter** festlegen und klar kommunizieren. Es ist empfehlenswert, die nachfolgenden Themen zu klären und in einer ggf. erforderlichen Ausschreibung anzuführen bzw. vertraglich festzuhalten.

4.4.1 Größe der E-Scooter-Flotte

Bei der Größe der E-Scooter-Flotte muss auf unterschiedliche Faktoren Rücksicht genommen werden. Um eine vernünftige Verfügbarkeit für die Nutzenden bieten zu können, macht es in den meisten Fällen wenig Sinn, eine Flottengröße von unter 50 E-Scootern bereitzustellen. Die gewünschte Flottengröße sollte vor Beauftragung eines Leih-E-Scooter-Anbieters festgelegt werden, kann aber, soweit vertraglich zulässig, im laufenden Betrieb angepasst werden.

4.4.2 Abrechnung und Kosten

Die **Bedingungen für die Abrechnung** müssen vorab möglichst klar definiert werden. Eine Möglichkeit ist zum Beispiel die Abrechnung nach aktiven Fahrzeugtagen. Damit wird verhindert, dass der Gemeinde Kosten für E-Scooter verrechnet werden, die gar nicht nutzbar waren (z. B. auf Grund eines Defekts oder leerer Akkus).

Um die Kosten für das Leih-E-Scooter-Angebot auf Seiten der Gemeinde zu reduzieren, können folgende Punkte angedacht werden:

- **Die Gemeinde übernimmt den Akkutausch und/oder das Rebalancing⁴** (siehe Kapitel 5.2.5).
- **Die Gemeinde sucht sich regionale Partnerbetriebe** (z. B. Werkstätten, Fahrradhandel), die den Akkutausch und die Umverteilung übernehmen. Zusatzvorteil bei dieser Variante: Regionale Partnerbetriebe können das Angebot stärken, da die Bevölkerung Vertrauen in das

System gewinnt, wenn bekannte und anerkannte Unternehmen beteiligt sind.

- **Die Gemeinde kann zur Kostenreduktion eine Winterpause mit dem Leih-E-Scooter Anbieter vereinbaren**, so dass die Leih-E-Scooter nur in der warmen Jahreszeit angeboten werden.

Die Gemeinde kann durch eine Zuzahlung den Tarif für die Leih-E-Scooter Nutzenden reduzieren, falls das Verleihsystem attraktiviert und gefördert werden soll. Es können beispielsweise die **Freischaltgebühren** von der Gemeinde übernommen werden, die üblicherweise nutzerseitig bei jeder Ausleihe zu zahlen sind. Es kann auch eine **reduzierte Nutzungsgebühr** vereinbart werden, wenn die Gemeinde Teile der Kosten hierfür übernimmt. Hierbei ist zu beachten, dass die zusätzlich anfallenden Kosten für die Gemeinde vor Beauftragung möglichst transparent und genau definiert werden sollten. Um unerwartet hohe Nachzahlungen zu vermeiden, kann die **Vereinbarung einer Pauschale** von Vorteil sein.

Außerdem kann vertraglich vereinbart werden, dass **unterschiedliche Preispakete** für die Nutzenden angeboten werden sollen (z. B. spezielle Angebote für Vielfahrende).

4.4.3 Kommunikationsabläufe

Die Kommunikationsabläufe zwischen der Gemeinde und dem Leih-E-Scooter-Anbieter bzw. mit der Bevölkerung sollten im Idealfall vor Beauftragung vertraglich festgelegt werden.

- **Vereinbarung konkreter Ansprechpersonen** auf Seiten der Gemeinde und des Anbieters und Hinterlegung von Notfallnummern für beide Vertragsseiten
- **Festlegung regelmäßiger Austauschtreffen** zwischen Gemeinde und dem Anbieter
- **Festlegung der Abläufe** für ein organisiertes Beschwerdemanagement
- Wird die **Bevölkerung** über das neue Leih-E-Scooter-Angebot **seitens des Anbieters informiert?** Wenn ja, was ist wann geplant?
- Ist seitens der Gemeinde gewünscht, dass es vor Inbetriebnahme des Leih-E-Scooter-Angebots eine **Informationsveranstaltung des Anbieters** gibt? Mögliche Inhalte: Erklärung des Leih-E-Scooter-Systems, Testmöglichkeit für die Bevölkerung



Tipps (aufgrund der Erfahrungen im Pilotprojekt):

- Fordern Sie vom Leih-E-Scooter-Anbieter eine **konkrete Ansprechperson** (abseits der allgemeinen Hotline) ein, die sich um die Anliegen der Gemeinde kümmert und im Bedarfsfall rasch reagiert.
- Testen Sie zu Beginn des Betriebs, ob der Kontakt über die allgemeine Mailadresse bzw. Hotline des Leih-E-Scooter-Anbieters funktioniert und sich der Probleme angenommen wird.

⁴ Unter „Rebalancing“ versteht man die Umverteilung von E-Scootern durch den Betreiber, die Gemeinde o. ä., um die Fahrzeuge der Nachfrage entsprechend besser auf dem Geschäftsgebiet zu verteilen.

4.4.4 Reporting

Die **Vereinbarung eines standardisierten Reportings** zum Leihbetrieb ist empfehlenswert, um das Ausleihverhalten bzw. dessen Veränderungen sichtbar zu machen, positive Entwicklungen zu verstärken und bei negativen Entwicklungen rechtzeitig reagieren zu können:

- **Welche Daten** möchte die Gemeinde grundsätzlich zur Verfügung haben (z. B. Anzahl der Nutzenden und Fahrten, durchschnittliche Fahrdauer, Bewegungslinien zwischen den Ziel- und Quellpunkten)?
- **Wie häufig** sollen die Daten vom Anbieter an die Gemeinden berichtet werden (z. B. monatliche Statistik)?
- **In welcher Art und Weise** werden die Daten der Gemeinde zur Verfügung gestellt?

4.4.5 Service-Level-Agreement

Die **Vereinbarung eines Service-Level-Agreements (SLA)** mit dem Betreiber wird empfohlen. Eine solche Vereinbarung kann beispielsweise die Serviceintervalle regeln und u. a. folgende Punkte enthalten:

- **Festlegung des Serviceintervalls** für die Sicherstellung der Verkehrstauglichkeit/Verkehrssicherheit, Wartung und Reinigung der Leih-E-Scooter, Akkuwechsel
- **Rebalancing-Intervall:** Welche Maßnahmen setzt der Betreiber, wenn die automatische Umverteilung der E-Scooter durch die Nutzenden im Geschäftsgebiet nicht ausreichend funktioniert und in welchem Intervall (z. B. mindestens alle 48 Stunden)? Etwa, wenn überwiegend nur Fahrten VOM Bahnhof, aber keine Fahrten ZUM Bahnhof stattfinden und deshalb dort zu wenige E-Scooter stehen.
- **Zeitlimit für den Austausch** von schadhafte Fahrzeugen
- **Zeitlimit für das Entfernen von E-Scootern** aus nicht erlaubten Abstellzonen
- **Zeitlimit für die Reaktion** auf Kundenbeschwerden
- **Definition von Pönalregelungen und Strafen**
- **Regelung von Haftungsfragen, Zahlungsmodalitäten etc.**

4.4.6 Festlegung des Geschäftsgebiets

Das **Geschäftsgebiet** für den Leih-E-Scooter-Betrieb sollte im Vorfeld einer Beauftragung festgelegt werden. Es ist zu überlegen, ob das gesamte (bebaute) Ortsgebiet als Geschäftsgebiet deklariert wird oder nur Teile davon. Anpassungen des Geschäftsgebiets sind auch im laufenden Betrieb in Abstimmung mit dem Leih-E-Scooter-Anbieter möglich.

Außerdem sollte geklärt werden, welche **technischen Möglichkeiten** der Anbieter nutzt, damit E-Scooter nicht außerhalb des Geschäftsgebiets gefahren oder abgestellt werden können (z. B. E-Scooter kann außerhalb des Geschäftsgebiets nicht zurückgegeben werden).



Hinweis:

- Die Geschäftsgebietsgrenze ist wegen der **GPS-Ungenauigkeit** nicht metergenau umsetzbar!
- Straßen mit einem Fahrverbot für Radfahrende (und somit auch E-Scooter-Fahrende) wie z. B. Autobahnen und Schnellstraßen können von Beginn an aus dem Geschäftsgebiet ausgeschlossen werden. Auch hier ist die GPS-Ungenauigkeit zu beachten.
- Es ist zu überlegen, alle wenig bis nicht bewohnten Gebiete (Wälder, Berge,...) aus dem Geschäftsgebiet auszuschließen, wobei darauf zu achten ist, dass Felder zw. den Orten nicht automatisch ausgeschlossen werden, wenn es sich um Verbindungen zw. Katastralgemeinden handelt.

4.4.7 E-Scooter in den Katastralgemeinden

Hat eine Gemeinde auch **Katastralgemeinden**, ist zu entscheiden, ob die Leih-E-Scooter auch in diesen angeboten werden sollen. Die Entscheidung hängt von verschiedenen Faktoren ab, einige werden nachfolgend exemplarisch aufgezählt:

- **Größe der Katastralgemeinden:** Wie viele potenzielle E-Scooter-Nutzende gibt es hier?
- **Gibt es seitens der Bevölkerung bzw. der Gemeindevertretung den Wunsch**, die Katastralgemeinden anzubinden?



Hinweis: Erfahrungen aus den Pilotgemeinden haben gezeigt, dass seitens der Bevölkerung der Wunsch besteht, das Angebot in allen Katastralgemeinden anzubieten.

- **Wie weit** sind die Katastralgemeinden **entfernt**?



Hinweis: Mit E-Scootern werden zumeist kurze Fahrten < 2 km unternommen. Das Potenzial für die Anbindung von weit entfernten Katastralgemeinden ist daher als gering einzuschätzen. Das hängt auch damit zusammen, dass E-Scooter-Fahrten zumeist nach Minuten abgerechnet werden und längere Fahrten dadurch preislich unattraktiv werden können.

- **Ist es realistisch**, dass E-Scooter voraussichtlich auch für Fahrten zwischen den Katastralgemeinden genutzt werden? Wenn ja, welche Infrastruktur steht für die Fahrten zwischen den Gemeinden zur Verfügung? Welche Straßen werden vmtl. genutzt werden? Wie sicher sind die Wege im Winter zu befahren (Stichwort: Winterdienst auf der Radinfrastruktur im Freiland)?
- **Welche (Zusatz-)Kosten** entstehen der Gemeinde für die Bereitstellung von Leih-E-Scootern in den Katastralgemeinden?
Beispiele: Mehrkosten für die höhere Anzahl an E-Scootern, die zur Verfügung gestellt werden müssen; Aufwand für die Markierung von E-Scooter-Abstellflächen (bei stationsbasiertem System oder Mischsys-

tem); höherer Aufwand, wenn die Gemeinde den Akkutausch und/oder das Rebalancing übernimmt.

Infobox: Freilandfahrten mit dem E-Scooter: Was ist rechtlich erlaubt?

- Laut Straßenverkehrsordnung gelten für E-Scooter-Fahrende die gleichen Vorschriften wie für Radfahrende.
- E-Scooter-Fahrende dürfen somit auf allen Freilandstraßen ausgenommen Autobahnen und Schnellstraßen sowie Straßen mit Fahrverbot für Radfahrende unterwegs sein.
- E-Scooter-Fahrten auf Freilandstraßen mit mehr als 50 km/h ohne eigene Radfahranlage sind grundsätzlich nicht verboten, aber laut RVS 03.02.13 Radverkehr nicht empfehlenswert.

Infobox: Freilandfahrten mit dem E-Scooter: Wie ist die Verkehrssicherheit zu beurteilen?

Erhöhte Unfallgefahr bzw. Unfallschwere für E-Scooter-Fahrende im Freiland – Gründe:

- Schlechte Sichtbarkeit aufgrund schmaler Silhouette und großteils unbewegter Fahrhaltung der/des E-Scooter-Fahrenden, tief angebrachtes Rücklicht am E-Scooter selbst
- Erhöhte Sturzgefahr bei Fahrbahnschäden, Bodenunebenheiten, Verunreinigungen auf der Fahrbahn (Kies, Laub, ...) etc. aufgrund der kleinen Räder am E-Scooter
- Hohe Verletzungsschwere durch eine hohe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen E-Scooter und KFZ
- Vielfach mangelnder Überholabstand von KFZ-Lenkenden

Freilandfahrten mit dem E-Scooter – Empfehlung für Gemeinden:

- Diese sind rechtlich möglich, aber aus Sicht der Verkehrssicherheit werden E-Scooter-Fahrten auf Freilandstraßen bei Geschwindigkeiten > 50 km/h ohne eigene Radfahranlage nicht empfohlen.

- Prüfen Sie, welche Verbindungen E-Scooter-Fahrenden für ihre Freilandfahrten zwischen Gemeindegebieten (z. B. Katastralgemeinden) zur Verfügung stehen:
 - **Bevorzugte/beste Variante:** Von der Fahrbahn getrennte Radwege oder gemischte Geh- und Radwege
 - **Alternative Variante:** Ein regionales Straßennetz (z. B. Gemeindestraßen, Güter- und Begleitwege) mit staubfreier Befestigung, einem Geschwindigkeitsniveau bis max. 50 km/h und geringer Verkehrsstärke
 - **Nicht empfohlen:** Unbefestigte Güterwege (Schotter-/Wiesenweg) und Landesstraßen mit einem Geschwindigkeitsniveau > 50 km/h ohne eigene Radinfrastruktur. Stehen für E-Scooter-Fahrten zwischen den Gemeinden nur derartige Straßen zur Verfügung, ist es empfehlenswert, zuerst die entsprechende Infrastruktur für E-Scooter-Fahrende (und Radfahrende) zu schaffen und erst dann die Katastralgemeinde(n) anzubinden.

i Hinweis: Da mit E-Scootern zumeist kurze Fahrten unternommen werden, ist das Potenzial für die Anbindung von weit entfernten Katastralgemeinden als eher gering einzuschätzen. Das hängt auch damit zusammen, dass E-Scooter-Fahrten zumeist nach Minuten abgerechnet werden und längere Fahrten dadurch preislich unattraktiv werden können. Für die Gemeinde steigen die Kosten für den Betrieb möglicherweise deutlich, da der Aufwand für das Serviceteam durch weitere Wege zunimmt.

4.4.8 Ausstiegsmöglichkeiten

Allgemein wird die Festlegung von Ausstiegsmöglichkeiten für beide Vertragsparteien empfohlen. Zu überlegen wäre z. B. die Vereinbarung eines Probetriebs für 1 Jahr.

4.5 SCHRITT 5: VORBEREITUNG DES LEIH-E-SCOOTER-BETRIEBS

Nach der Auswahl des Leih-E-Scooter-Anbieters ist der Betrieb in Abstimmung zwischen der Gemeinde und dem Anbieter zu planen und vorzubereiten. Welche Arbeiten die Gemeinde übernimmt und wie umfangreich diese sind, hängt von der vertraglichen Vereinbarung und vom gewählten Organisationssystem ab (siehe Kapitel 4.3 und 4.4).

4.5.1 Festlegung von Geschwindigkeitsreduktionen

In manchen Gebieten ergibt es Sinn, die mögliche **Höchstgeschwindigkeit der Leih-E-Scooter** zu reduzieren (z. B. von den erlaubten 25 km/h auf 15 oder 20 km/h), um die Verkehrssicherheit für die Fahrenden selbst, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende zu erhöhen. Derartige Geschwindigkeitsreduktionen können z. B. für Geschäftsstraßen, vor Schulen/Kindergärten, in Begegnungs- und Fußgängerzonen, am Marktplatz, ev. vor Freizeiteinrichtungen (z. B. Hallenbad/Freibad, Sportplatz) oder auf Grund der Beschaffenheit der Verkehrsfläche sinnvoll sein. Ob die Umsetzung von Zonen mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit technisch möglich ist, muss vorab mit dem

Leih-E-Scooter-Anbieter geklärt werden. Die E-Scooter-Nutzenden sollten sich über die Lage der Geschwindigkeitsreduktionen informieren können (z. B. auf der Karte in der App des Leih-E-Scooter-Anbieters).

4.5.2 Festlegung von Sperrzonen

Manche Bereiche innerhalb des Geschäftsgebiets können als **Sperrzone** festgelegt werden: Das Befahren mit dem E-Scooter wird dann durch technische Maßnahmen des Leih-E-Scooter-Anbieters verhindert. Sperrzonen sind z. B. für Spielplätze, Parks, Gewässer oder auch Straßen mit Fahrverboten für Radfahrende (z. B. Autobahnen und Schnellstraßen) sowie Landesstraßen im Freiland ohne eigene Radinfrastruktur in Erwägung zu ziehen. Die festgelegten Sperrzonen sollten für die E-Scooter-Nutzenden sichtbar gemacht werden.

4.5.3 Auswahl der Standorte für Leih-E-Scooter-Abstellplätze

Dieser Punkt ist nur für jene Gemeinden relevant, die sich für ein **stationsbasiertes Leihsystem** oder ein **Mischsystem** entschieden haben (siehe Kapitel 4.3).

Bei der Auswahl der Standorte für Leih-E-Scooter Abstellplätze bei stationsbasierten bzw. Mischsystemen gibt es zwei Möglichkeiten für die Standortfestlegung:

- 1) **Erst-Vorschlag** für die Standorte wird **von der Gemeinde** erstellt, der **Leih-E-Scooter-Anbieter überarbeitet** den Vorschlag.
- 2) **Erst-Vorschlag** für die Standorte wird **vom Leih-E-Scooter-Anbieter** erstellt, die **Gemeinde überarbeitet** diesen Vorschlag.

Beide Varianten sind gleichwertig, die Entscheidung für eine Variante hängt auch mit den Ressourcen der Gemeinde zusammen. Grundsätzlich wird seitens der Betreiber meist ein Vorschlag der Gemeinden zu den Standorten begrüßt, da diese die lokalen Gegebenheiten am besten kennen und einschätzen können. Wird seitens der Gemeinde ein Standortvorschlag entworfen, wird der Betreiber in einem nächsten Schritt daraus ein zusammenhängendes „Standort-Netz“ erstellen, in dem die richtigen Abstände zum nächsten E-Scooter-Abstellplatz, die Anzahl der Standorte am Ortsrand und weitere aus Sicht des Betreibers wichtige Punkte beachtet werden. Dieser Vorschlag seitens des Betreibers geht zur Begutachtung zurück an die Gemeinde. Das Prozedere wird so lange wiederholt, bis die Standorte für den Start fixiert sind.

Standortänderungen im laufenden Betrieb sind in Absprache zwischen Gemeinde und Betreiber möglich. Die Praxiserfahrungen zeigen, dass kleinere Änderungen in den meisten Fällen notwendig sind.

Hinweise für die Grobplanung von Leih-E-Scooter-Abstellplätzen:

- **Bedürfnisse der Bevölkerung:** Wo wünscht sich die Bevölkerung Abstellplätze für Leih-E-Scooter?

- **Wichtige Quell- und Zielpunkte:** Welche Quell- und Zielpunkte sollen mit Leih-E-Scootern erreichbar sein? Welche Wege, für die sich Leih-E-Scooter eignen, werden in der Gemeinde häufig zurückgelegt? Wichtige Zielpunkte sind z. B. ÖV-Knotenpunkte, Bildungseinrichtungen, wichtige öffentliche Gebäude, Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren oder größere Arbeitgeber. Reine Wohngebiete sind für Leih-E-Scooter-Standorte nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn diese dicht besiedelt sind (z. B. Wohnhausanlagen). Die Anbindung von dünner besiedelten Gebieten mit vorwiegend Einfamilienhäusern ist in der Regel nicht sinnvoll.
- **Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel:** Die Planung von Abstellplätzen bei ÖV-Haltestellen (Bus, Bahn) ist eine wichtige Grundlage, damit E-Scooter auch für die First/Last Mile genutzt werden.
- **Ein engmaschiges Netz an Abstellplätzen** ist für die häufige Nutzung und für die Annahme des Angebots seitens der Bevölkerung wesentlich.

 **Hinweis:** Aus Sicht des Betreibers der Leih-E-Scooter im Pilotprojekt sollten die E-Scooter-Stationen im zentralen Bereich ländlicher Gemeinden maximal 150 Meter voneinander entfernt sein, um einen guten Nutzen für die Kunden darzustellen.

- Die **Verwendung einer gemeinsamen digital bearbeitbaren Karte** durch die Gemeinde und den Betreiber vereinfacht die exakte Standortplanung und ermöglicht die Reduktion von Abweichungen zwischen den physischen Flächen und den App-Angaben zu den Abstellplätzen.

 **Tip:** Die Gemeinde setzt in der digital bearbeitbaren Karte eine Markierung, wo der Standort ist und der Betreiber übernimmt dann genau diese Angabe in die App. Eine Begehung der vorgeschlagenen Abstellplätze durch Vertretende der Gemeinde und des Leih-E-Scooter-Anbieters ist für die Fixierung der Abstellplätze hilfreich.

Factbox zu Abstellplätzen:

Bei der Befragung im Rahmen des Pilotprojektes nannten die Befragten als wichtige Standorte für Leih-E-Scooter-Abstellplätze vor allem Bushaltestellen, Bahnhöfe sowie Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen.

Bei der **Detailauswahl** geeigneter Standorte für Leih-E-Scooter-Abstellplätze sind folgende Aspekte wesentlich:

- **Eigentumsverhältnisse:** Errichten Sie E-Scooter-Abstellplätze möglichst auf Gemeindegrund. Für E-Scooter-Abstellplätze auf Privatgrund (Privatpersonen oder Unternehmen) bzw. Grund von ÖV-Anbietern (z. B. ÖBB) sind eigene Vereinbarungen mit den jeweiligen

Personen/Organisationen zu treffen (z. B. bzgl. Markierung oder anderweitige Kennzeichnung des Abstellplatzes, Räumung im Winter, Versicherung); detailliertere Informationen zu Standorten auf ÖBB-Grund siehe Kapitel 4.5.4.

- **Bestehende Radabstellanlagen:** Gibt es bestehende Radabstellanlagen, bei denen auch E-Scooter abgestellt werden können/sollen?
- **KFZ-Parkflächen statt Infrastruktur für Fußverkehr:** Können E-Scooter-Abstellplätze auf einer KFZ-Parkfläche errichtet werden? Abstellplätze auf der Infrastruktur für den Fußverkehr (z. B. Gehsteig) sollten vermieden werden.
- **Barrierefrei erreichbar:** Der Abstellplatz sollte fahrend erreichbar sein, ohne dass dafür der E-Scooter über eine Stufe/Bordsteinkante gehoben werden muss.
- **Sichtbeziehungen bei Kreuzungen** können zwischen querenden Zufußgehenden/Radfahrenden/E-Scooter-Fahrenden und sich annähernden KFZ verbessert werden, wenn statt des letzten Parkplatzes vor der Kreuzung ein E-Scooter- (und Rad-) Abstellplatz errichtet wird.
- **Konfliktpunkte in der Gemeinde:** Kritische Stellen bzw. Konfliktpunkte im öffentlichen Straßenraum sollten nach Möglichkeit nicht für Stellplätze herangezogen werden.
- **Untergrund:** E-Scooter-Abstellplätze auf asphaltiertem/betoniertem Untergrund sind zu bevorzugen. Sie ermöglichen jede Art der Markierung und gewährleisten eine bessere Standfestigkeit der E-Scooter. Abstellplätze auf nicht befestigtem Untergrund sind dennoch möglich: Die Kennzeichnung kann alternativ mittels Tafeln erfolgen. Es ist vorab zu prüfen, ob die Leih-E-Scooter auf dem jeweiligen Untergrund standfest abgestellt werden können.
- **Größe des Abstellplatzes:** Die Dimensionierung der Abstellplätze sollte in Abhängigkeit der Nutzungsfrequenz erfolgen. Eine Fläche von 2,4 Metern mal 1,5 Metern bietet Platz für bis zu 6 E-Scooter. Auf der Fläche eines PKW-Stellplatzes können bis zu 12 E-Scooter abgestellt werden. Sind E-Scooter-Abstellplätze zu klein dimensioniert (z. B. nur eine Nische mit Platz für 1–2 E-Scooter), ist es sehr wahrscheinlich, dass die E-Scooter auch außerhalb des Abstellplatzes abgestellt werden.

i Hinweis: Diese Erfahrung wurde auch im Pilotprojekt gemacht.

- **Winterdienst:** Bei der Auswahl der Standorte für die Leih-E-Scooter-Abstellplätze ist zu beachten, dass diese bei winterlichen Verhältnissen ebenfalls nutzbar sind.

4.5.4 E-Scooter-Abstellplatz auf ÖBB-Grund

Die Errichtung eines Leih-E-Scooter-Abstellplatzes auf ÖBB-Grund (bei Bahnhöfen) kann nur über die ÖBB erfolgen. Dabei gilt es, folgende Vorgehensweise einzuhalten:

- **Schritt 1: Die Gemeinde oder der E-Scooter-Betreiber muss eine Anfrage an sharing.bahnhof@oebb.at stellen.**

Inhalte der Anfrage:

- Thema: Errichtung eines E-Scooter-Abstellplatzes
- Genaue Benennung des Bahnhofs, auf dem der E-Scooter-Abstellplatz errichtet werden soll.
- Angabe einer Ansprechperson inkl. Kontaktdaten seitens des Antragsstellenden
- Optional: Spezifizierung der Anforderungen, z. B. Anzahl Stellplätze, Wünsche zur Situierung
- **Schritt 2: Prüfung der Anfrage durch die ÖBB** und Rückmeldung an den Antragsstellenden (bei positiver Prüfung folgen Schritt 3 und 4)

i Hinweis: Falls die ÖBB einen E-Scooter-Abstellplatz auf dem Bahnhofsgelände ablehnen (z. B. aus Platzgründen), kann die Gemeinde als Alternative prüfen, ob in Bahnhofsnähe Gemeindeflächen für einen E-Scooter-Abstellplatz zur Verfügung stehen.

- **Schritt 3: Vertragsvereinbarungen zum E-Scooter-Standort auf ÖBB-Grund:** Es gibt als Vorlage einen Standardvertrag seitens der ÖBB, der mit dem E-Scooter-Betreiber abgeschlossen wird (der Vertragsabschluss erfolgt nicht mit der Gemeinde).
- **Schritt 4: Markierung und Kennzeichnung des E-Scooter-Abstellplatzes:** Diese erfolgt ausschließlich durch die ÖBB, die Gemeinde darf die Markierung nicht selbst vornehmen. Die Gestaltung des E-Scooter-Abstellplatzes erfolgt nach den Richtlinien der ÖBB, die ein österreichweit einheitliches Design sicherstellen.



Abbildung 1: Beispielfoto E-Scooter-Abstellplatz auf ÖBB-Grund (© ÖBB)

i Hinweise für E-Scooter-Abstellplätze auf ÖBB-Grund:

- Die Zufahrt zum E-Scooter-Abstellplatz sollte barrierefrei möglich sein (Achtung: Gehsteigkanten stellen eine Unfallgefahr dar.).
- Die Zufahrt zum Bahnhof sollte auf einer eigenen Radfahranlage möglich sein oder – wenn diese nicht vorhanden ist – sollte die Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs im Bereich des Abstellplatzes unter 50 km/h liegen (z. B. Tempo-30-Zone).
- Bisherige Erfahrungswerte seitens der ÖBB zeigen, dass eine ausreichende Vorlaufzeit vom Erstkontakt mit den ÖBB bis zum markierten E-Scooter-Abstellplatz eingeplant werden muss (witterungsbedingte Verzögerungen sind möglich). Generell sollten die ÖBB so früh wie möglich über das Vorhaben informiert werden.

4.5.5 Kennzeichnung der Leih-E-Scooter-Abstellplätze

Dieser Punkt ist nur für jene Gemeinden relevant, die sich für ein stationsbasiertes Leihsystem oder ein Mischsystem entschieden haben (siehe Kapitel 4.3).

Die Kennzeichnung der Abstellplätze erfolgt durch die Gemeinde. Die rechtlichen Rahmenbedingungen, die dabei zu beachten sind, sind sehr umfassend und situationsabhängig (z. B. befindet sich der E-Scooter-Abstellplatz auf einem öffentlichen oder privaten Grund), aber sehr oft helfen **§§ 44 und 55 StVO** oder die **Bodenmarkierungsverordnung** weiter. Es gibt viele unterschiedliche Möglichkeiten, wie E-Scooter-Abstellplätze gekennzeichnet werden. Einige werden hier aufgezählt:

i **Tipp:** Der E-Scooter-Anbieter kann ev. Tafeln für die Kennzeichnung bzw. Schablonen für die Markierung von E-Scooter Abstellflächen zur Verfügung stellen.

4.5.5.1 Kennzeichnung durch eine Tafel

Die Tafel ist eine einfache Möglichkeit, um einen E-Scooter-Abstellplatz zu kennzeichnen, bei dem eine Bodenmarkierung aufgrund eines nicht asphaltierten/betonierten Untergrunds nicht möglich ist oder um einen E-Scooter-Abstellplatz auch aus der Entfernung besser sichtbar zu machen (zusätzlich zur sonstigen Markierung).



Abbildung 2: Mit einer Tafel gekennzeichnete E-Scooter-Abstellplätze in Gänserndorf (© Thomas Busch)

4.5.5.2 Kennzeichnung durch ein E-Scooter-Piktogramm

Die alleinige Kennzeichnung durch ein E-Scooter-Piktogramm ist die einfachste Art der Bodenmarkierung für einen E-Scooter-Abstellplatz und stellt die Minimalvariante der Bodenmarkierungsarten dar.

Vorteile:

- Geringer Farbbedarf (kostengünstig)
- Geringer Aufwand für die Entfernung des Symbols, sollte der Standort wieder aufgelassen werden
- Keine konkrete Festlegung der Größe des E-Scooter-Abstellplatzes erforderlich

Nachteile:

- Auf Verkehrsteilnehmende wirkt das E-Scooter-Piktogramm ev. weniger verbindlich im Vergleich zu zusätzlichen Umrangungslinien: Wahrscheinlichkeit der (un)bewussten „Verparkung“ durch KFZ bzw. das schlechtere Abstellverhalten bei E-Scooter-Nutzenden höher.
- Ggf. zu wenig Platz vorhanden, wenn mehrere E-Scooter gleichzeitig abgestellt werden.

i **Hinweis:** Erfahrungen aus den Pilotgemeinden haben gezeigt, dass für die Markierungsarbeiten die Standardfarbe der Gemeinde verwendet werden kann. Der Ankauf einer Spezialfarbe, die dann ggf. leichter entfernt werden kann, hat sich im Pilotprojekt nicht bewährt. (Diese war nur kurzfristig nach dem Aufbringen leicht entfernbar. Nach ein paar

Monaten war diese Farbe auch nicht leichter zu entfernen als die Standardfarbe, die die Gemeinde verwendet.)



Tip: Standorte, die aus Sicht der Gemeinde langfristig nicht sicher beibehalten werden, könnten zu Beginn nur mit einem E-Scooter-Piktogramm gekennzeichnet und dann bei langfristiger Fixierung zusätzlich mit einer Linie umrandet werden (siehe Kapitel 4.5.5.3).



Abbildung 3: Mit einem E-Scooter-Piktogramm gekennzeichnete E-Scooter-Abstellplätze in Kirchberg am Wagram (© Bild oben: KFV/Ernestine Mayer, © Bild unten: Stephan März)



Hinweis: Es gibt keine fixen Größenabmessungen für einen E-Scooter-Abstellplatz. Die erforderliche Größe hängt von verschiedenen Einflussfaktoren ab, wie z. B. der Anzahl der E-Scooter im Gemeindegebiet. Besprechen Sie die Größe des Abstellplatzes mit Ihrem Anbieter.

4.5.5.3 Kennzeichnung durch ein E-Scooter-Piktogramm und eine Umrandungslinie

Die Kennzeichnung mit einem E-Scooter-Piktogramm und zusätzlichen Markierungslinien ist nach Einschätzung der Autorinnen und Autoren die gängigste Variante zur Kennzeichnung eines E-Scooter-Abstellplatzes. Sie bringt den Vorteil mit sich, dass der E-Scooter-Abstellplatz für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig erkennbar ist und den E-Scooter-Nutzenden eindeutig anzeigt, wo der E-Scooter abgestellt werden soll. Der Markierungsaufwand ist jedoch höher und die Entfernung der Markierung bei Auflassung des Standortes aufwendiger als bei der ausschließlichen Kennzeichnung durch das E-Scooter-Symbol.



Tip: Die Verwendung einer anderen Farbe als Weiß unterscheidet die Parkflächen auch optisch von jenen für KFZ.



Abbildung 4: Mit einem E-Scooter-Piktogramm und einer Umrandungslinie gekennzeichnete E-Scooter-Abstellplatz in Korneuburg (© Johannes Mayer)

4.5.5.4 Kennzeichnung mittels E-Scooter-Piktogramm, Umrandungslinie und Radbügel

E-Scooter-Abstellflächen, die wiederholt von einem KFZ verstellt werden, können zusätzlich zur Markierung mit einem Radbügel abgegrenzt werden.



Abbildung 5: Mit einem E-Scooter-Piktogramm, einer Umrandungslinie und Radbügel gekennzeichnete E-Scooter-Abstellplatz in Wien (© KFV/Sheila Burger)

**Tipps:**

- Besprechen Sie die unterschiedlichen Varianten der Markierung von E-Scooter-Abstellplätzen und diesbezügliche Erfahrungen mit Ihrem Leih-E-Scooter-Anbieter.
- Die Kennzeichnungsvariante kann von Standort zu Standort variieren.
- Der Leih-E-Scooter-Anbieter kann Ihnen ev. auch Schablonen für die Markierung bereitstellen.
- Prüfen Sie, ob bestehende Radabstellanlagen auch für E-Scooter genutzt werden können.

5. INBETRIEBNAHME UND LAUFENDER BETRIEB

5.1 KOMMUNIKATION MIT DER BEVÖLKERUNG

Die Kommunikation mit der Bevölkerung ist besonders vor, aber auch während des E-Scooter-Leihbetriebs von großer Bedeutung. Dabei ist es wesentlich, sowohl potenzielle Nutzende des Leih-E-Scooter-Angebots zu erreichen als auch mögliche Gegenstimmen zu berücksichtigen.

5.1.1 Wie kann die Gemeinde der Bevölkerung das Leih-E-Scooter-Angebot näherbringen?

- **Art der Einbindung der Bevölkerung:** Die Art und Weise der Kommunikation mit der Bevölkerung unterscheidet sich von Gemeinde zu Gemeinde. Dabei ist z. B. zu beachten wie (bürgernah) die Gemeinde generell kommuniziert oder welche Erfahrungen zu den unterschiedlichen Kanälen (u. a. Social Media) gemacht wurden.
- **Unterschiedliche Kommunikationswege:** Es ist wichtig, unterschiedliche Kommunikationswege zu nutzen, um möglichst alle Bevölkerungsgruppen zu erreichen (online und offline, z. B. Gemeindezeitung, Postwurfsendungen, Gemeinde-Webseite, Gemeinde-App, Social Media, Informationsveranstaltungen).



Hinweis: In den Fokusgruppen in den Pilotgemeinden wurde darauf hingewiesen, dass es wichtig ist, Informationen auf unterschiedlichen Kanälen zu verbreiten (v. a. auch Postwurfsendungen, Gemeindezeitung), damit möglichst viele Personen erreicht werden. Die alleinige Bewerbung des Angebots auf der Homepage der Gemeinde erscheint den Teilnehmenden zu wenig.

- Eine **Informationsveranstaltung** vor Inbetriebnahme des Leih-E-Scooter-Angebots, bei der die Bevölkerung auch die Möglichkeit hat, die Leih-E-Scooter auszuprobieren (Testparcours in einem abgegrenzten, verkehrsfreien Bereich), wird empfohlen. Die Planung und Bewerbung erfolgt i. d. R. durch die Gemeinde. Der E-Scooter-Anbieter sollte die Testfahrten vor Ort betreuen. Die Einbettung in bereits geplante Veranstaltungen, z. B. Märkte, führt zu einer höheren Teilnehmerszahl.

5.1.2 Was sollte die Gemeinde der Bevölkerung über das Leih-E-Scooter-Angebot näherbringen?

- **Allgemeine Informationen zum Leihsystem:** Grund für die Entscheidung für ein Leih-E-Scooter-Angebot, Anbieter, Startpunkt des Verleihs, Organisationsform, E-Scooter-Standorte (falls stationsbasiert oder Mischsystem, siehe Kapitel 4.5.3)



Tip: Veröffentlichen Sie einen Plan mit allen E-Scooter-Abstellflächen auf dem Gemeindegebiet (z. B. an der Gemeindeanschlagtafel, auf der Gemeinde-Webseite, als Beilage in der Gemeindezeitung). Der Plan dient der gesamten Bevölkerung als Information und sorgt für Transparenz. Leih-E-Scooter-Nutzende selbst sehen die E-Scooter-Abstellplätze (auch) in der App des Verleih-Anbieters.

- **Allgemeine Informationen zum Ausborgen des E-Scooters** (Registrierung, E-Scooter finden und entsperren, E-Scooter abstellen und Fahrt beenden)
- **Verhaltensvorschriften für das E-Scooter-Fahren** (rechtliche Regeln und KFV-E-Scooter-Film, siehe Anhang)
- **Sicherheitstipps** (siehe Kapitel 8)



Tip: Der Helm schützt vor schweren Kopfverletzungen! Transportieren Sie das Thema „Helm“ daher bei der Kommunikation (insbes. bei Fotos) immer mit! Gemeindemitarbeitende haben eine besondere Vorbildfunktion und sollten auf dem E-Scooter mit Helm unterwegs sein!



Allgemeine Tipps:

- Legen Sie in der Gemeinde eine konkrete Ansprechperson fest, die sich um allgemeine Anfragen und Rückmeldungen der Bevölkerung in Bezug auf das E-Scooter-Verleihsystem kümmert. Kommunizieren Sie die Ansprechperson inkl. Kontaktdaten an die Bevölkerung. Wichtig ist, dass diese Person die Beschwerden im Zuständigkeitsbereich des Betreibers rasch an ihn weiterleitet.
- Richten Sie für Rückfragen und Beschwerden zu den E-Scootern selbst (z. B. App-Bedienung, Probleme beim Entsperren oder Zurückgeben des

E-Scooter) gemeinsam mit dem Leih-Anbieter eine Beschwerdestelle ein und kommunizieren Sie diese über unterschiedliche Kanäle (z. B. in der App, am E-Scooter selbst). Wesentlich ist, der Bevölkerung klar zu kommunizieren, dass sie sich mit Themen zum Betrieb selbst direkt an den Leih-E-Scooter-Anbieter wendet (und nicht an die Gemeinde).

5.1.3 Wann soll die Bevölkerung über das E-Scooter-Verleihsystem informiert werden?

Das Leih-E-Scooter-Angebot sollte sowohl vor Beginn des Verleih-Starts als auch zu Beginn des Betriebs beworben werden, damit das E-Scooter-Verleihsystem ausreichend bekannt ist. Bei unzureichender Information der Bevölkerung besteht die Gefahr, dass das Angebot nicht (ausreichend) genutzt wird.

5.2 AUFGABEN DER GEMEINDE IM LAUFENDEN BETRIEB

5.2.1 Anfragen der Bevölkerung

Im laufenden Betrieb kann es zu Anfragen der Bevölkerung kommen (z. B. Meldung von Problemen, Wünsche nach weiteren Stationen). Deshalb ist es wesentlich, dass klar kommuniziert wird, an wen man sich wenden kann, wenn man etwas melden möchte (Ansprechperson, Mailadresse, ev. Telefonnummer; siehe auch Tipps für Gemeinden bzgl. Ansprechperson in Kapitel 5.1). Mögliche Beschwerden und Probleme sollten möglichst unverzüglich an den Betreiber weitergeleitet werden, damit sie schnell behoben werden können.

5.2.2 Regelmäßiger Austausch mit dem Leih-E-Scooter-Anbieter

Ein regelmäßiger Austausch zwischen der Gemeinde als Auftraggeber und dem Leih-E-Scooter-Anbieter inkl. Evaluierungsgesprächen ist sehr wichtig, um das Angebot laufend zu verbessern und bei Bedarf an die jeweiligen Gegebenheiten anzupassen.

5.2.3 Evaluierung des Leih-E-Scooter-Angebots

Eine regelmäßige Evaluierung des Leih-E-Scooter-Betriebs ist wesentlich, um Daten über die Nutzung des Angebots zu erhalten und auf mögliche Sicherheitsprobleme, geänderte Rahmenbedingungen bzw. Wünsche aus der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen. Eine Evaluierung ist ein Mehrwert für die Gemeinde und eine gute Basis für die Weiterentwicklung des Systems, aber keine Voraussetzung für einen funktionierenden Betrieb.

Falls die Gemeinde eine Evaluierung durchführen möchte, stehen dazu z. B. folgende Methoden zur Verfügung:

- **Evaluierung durch Befragung der Bevölkerung und/oder Stakeholder:** Mögliche Themen: Zufriedenheit der (Nicht-)Nutzenden, mögliche Sicherheitsprobleme oder Konflikte mit den Leih-E-Scootern bzw. den Leih-E-Scooter-Nutzenden, Veränderungswünsche etc. Die Befragung kann z. B. mittels eines beigefügten Fragebogens in der Gemeindezeitung oder online auf der Gemeinde-Webseite durchgeführt werden. Eine erste Befragung ist erst dann sinnvoll, wenn sich der Leih-Betrieb „eingespielt“ hat.
- **Evaluierung durch Analyse der Betriebsdaten:** Die Gemeinde sollte sich eine regelmäßige Auswertung der Betriebsdaten zum Leih-E-Scooter-Angebot vertraglich vom Betreiber zusichern lassen (siehe Kapitel 4.4.4). Die wesentlichen Kennzahlen (z. B. Anzahl Nutzende und Kilometer bzw. Fahrten) können an die Bevölkerung kommuniziert werden und so auch der Bewerbung des Leih-E-Scooter-Angebots dienen. Andererseits erlauben diese Daten auch ein rechtzeitiges Eingreifen und Setzen von Maßnahmen, wenn das Leih-E-Scooter-Angebot nicht ausreichend genutzt wird.

Hauptgründe für die Nicht-Nutzung des Leih-E-Scooter-Angebots

lt. Befragung im Pilotprojekt:

- E-Scooter-Handling selbst ist zu unsicher/gefährlich bzw. Unwohlfühlen beim E-Scooter-Fahren im Straßenverkehr.
- Verfügbarkeit der E-Scooter nicht ausreichend/zu geringes Angebot
- Die Wege werden anders zurückgelegt.
- E-Scooter im Straßenverkehr werden grundsätzlich abgelehnt.
- Fehlende sichere Transportmöglichkeit

Befragung im Rahmen des Pilotprojektes in Gänserndorf, Kirchberg am Wagram, Korneuburg, Mödling, 2023, n = 539 (Mehrfachantworten möglich)

5.2.4 E-Scooter-Betrieb im Winter

Denken Sie an die Räumung von Radfahranlagen und E-Scooter-Abstellplätzen, um einen reibungslosen und sicheren Ablauf der E-Scooter-Nutzung auch im Winter zu ermöglichen.

- **Hinweis:** Der Anbieter kann bei winterlichen und schlechten Straßenverhältnissen (Schneefall, vereiste Straßen, Unwetter) das System kurz- oder längerfristig sperren. Die Kunden bekommen dann über die App die Information, dass die E-Scooter nicht genutzt werden können.

5.2.5 Akkutausch und Rebalancing durch die Gemeinde

Die Gemeinde kann den Akkutausch und/oder das Rebalancing der E-Scooter übernehmen und dadurch die Kosten reduzieren, die sie an den Leih-E-Scooter-Anbieter zahlt. Die Übernahme der Tätigkeiten führt jedoch zu einem höheren internen Personalaufwand für die Gemeinde und verursacht zusätzliche Sachkosten (z. B. Stromkosten für das Laden, Fahrtkosten). Die konkrete Vorgehensweise ist mit dem ausgewählten E-Scooter-Anbieter abzustimmen.

Hinweise:

- Die Übernahme bestimmter Tätigkeiten durch die Gemeinde funktioniert nur, wenn alle beteiligten Stellen der Gemeinde dafür sind und dementsprechend der Wirtschaftshof/Bauhof der Gemeinde bereit ist, den Akkutausch bzw. das Rebalancing zu übernehmen.
- Erfahrungen aus den Pilotgemeinden zeigen, dass
 - die Akkutausch- und Rebalancing-Übernahme durch die Gemeinde grundsätzlich sinnvoll sind, da die Kosten insgesamt reduziert werden und Probleme schnell selbst behoben werden können.
 - ein geeignetes Fahrzeug/Anhängers mit einer niedrigen Ladefläche sinnvoll ist, damit Akkutausch und Rebalancing in einem Schritt erledigt werden können (z. B. Lieferwagen). Leih-E-Scooter sind schwer zu heben. Falls ein Pritschenwagen verwendet wird, sind jedenfalls zwei Personen erforderlich.
 - ein Tool wichtig ist, das den Akkustand pro E-Scooter für die Gemeinde anzeigt (der Akkutausch kann dadurch effizienter vorgenommen werden).
 - ein beheizter Raum für das Laden der Akkus benötigt wird.
- Bei kalten Temperaturen ist mit einem häufigeren Akkutausch zu rechnen.
- Der Aufwand für die Gemeinde für den Akkutausch und das Rebalancing ist sehr von der Nutzungshäufigkeit abhängig.

Infobox: Erfahrung aus dem Pilotbetrieb - Vorgehensweise bei der Durchführung des Akkutauschs durch eine Gemeinde/ einen regionalen Partnerbetrieb beim Leih-E-Scooter-Anbieter TIER

- 1) Zurverfügungstellung von Laderegalen durch TIER (bessere Ordnung und erhöhte Sicherheit beim Laden)
- 2) Einschulung der Gemeindemitarbeitenden/der Mitarbeitenden des Partnerbetriebs durch TIER
- 3) Zurverfügungstellung einer Anleitung, in der die einzelnen Schritte bei den jeweiligen Aufgaben nachzulesen sind und Einschulung vor Ort
- 4) In Abhängigkeit des Aufwands für die Gemeinde/den Partnerbetrieb: Zurverfügungstellung von Softwarelösungen und Apps, um die Aufgaben automatisiert und einfach abarbeiten zu können

5.3 MÖGLICHE PROBLEME IM LAUFENDEN BETRIEB UND LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN

Trotz sorgfältiger Planung des E-Scooter-Betriebs können im laufenden Betrieb, vor allem zu Beginn, Probleme auftreten. Nachfolgend werden auf Basis der Erfahrungen im Pilotprojekt mögliche Probleme im E-Scooter-Betrieb, deren mögliche Gründe sowie Lösungsvorschläge aufgezeigt.

5.3.1 E-Scooter-Abstellplätze

Problem	Mögliche Gründe	Mögliche Lösungen
E-Scooter stehen nicht am Abstellplatz, sondern daneben oder auf der gegenüberliegenden Straßenseite.	Betreiberseitig: 1) Zu großes GPS-Fenster für den Abstellplatz 2) Schlechte Darstellung der Abstellplätze in der App	Besprechung mit dem Betreiber (z. B. Anpassung des GPS-Fensters)
	Nutzerseitig: Bewusstes Ausnutzen der Grenzen der ungenauen GPS-Verortung	Bewusstseinsbildung bei den E-Scooter-Nutzenden, Verwarnung oder Strafen
	Gemeindeseitig: 1) Unzureichende Kennzeichnung/ Markierung der Abstellplätze (z. B. nur E-Scooter-Symbol) 2) Schlechte Sichtbarkeit des Abstellplatzes (z. B. hinter einer Hausecke)	1) Prüfung, ob die Kennzeichnung/ Markierung noch deutlicher gestaltet werden kann 2) Prüfung, ob der Stellplatz besser sichtbar gemacht werden kann oder ggf. verlegt werden sollte
Mehrspurige KFZ verstellen den Abstellplatz.	Nutzerseitig: Fehlendes Bewusstsein bei den KFZ-Lenkenden	Bewusstseinsbildung bei den KFZ-Lenkenden
	Gemeindeseitig: Unzureichende Kennzeichnung/ Markierung der Abstellplätze (z. B. nur E-Scooter-Symbol).	Prüfung, ob die Kennzeichnung/ Markierung noch deutlicher gestaltet werden kann (z. B. zusätzliches Aufstellen einer Tafel, Radbügel als Begrenzung)
Umgestürzte E-Scooter	1) Starker Wind 2) Unpassender Untergrund des Stellplatzes (z. B. uneben, nicht befestigt)	1) Kontrollrunde und Aufstellen der E-Scooter 2) Befestigung oder Verlegung des Stellplatzes (falls möglich)
Markierung ist nicht mehr gut sichtbar.	Abnützung (z. B. durch Befahrung, Witterung)	Markierung nachziehen, ggf. länger haltbare Markierungsfarbe verwenden
Ungleiche Verteilung der E-Scooter auf den Abstellplätzen	Automatisches Rebalancing durch die E-Scooter-Nutzenden funktioniert nicht (z. B. E-Scooter-Fahrten nur in eine Richtung).	1) Händisches Umstellen der E-Scooter durch Gemeindefachpersonal oder Betreiber 2) Maßnahmen seitens Betreiber (z. B. Aktionen für bestimmte Fahrten) 3) Maßnahmen seitens Gemeinde (z. B. Bewerbung Gemeindezeitung für bestimmte Fahrten)

Tabelle 2: Mögliche Probleme und deren Gründe sowie Lösungsvorschläge zum Thema E-Scooter-Abstellplätze

5.3.2 Rechtswidriges Fahrverhalten

Problem	Mögliche Gründe	Mögliche Lösungen
E-Scooter-Fahrten auf dem Gehsteig	1) Mangelnde Regelkenntnis 2) Bewusstes Ausweichen auf den Gehsteig (z. B. Unsicherheitsgefühl auf der Fahrbahn)	1+2) Bewusstseinsbildung bei E-Scooter-Nutzenden (z. B. über die Gemeindezeitung) 2) Prüfung, auf welchen Straßenabschnitten auf den Gehsteig ausgewichen wird und Überlegung von straßenabschnittsbezogenen Maßnahmen (z. B. Kontrollen durch die Exekutive, Verbesserung der Situation auf der Fahrbahn [z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung])
E-Scooter-Fahrten zu zweit	1) Mangelnde Regelkenntnis 2) Bewusste Regelmissachtung	Bewusstseinsbildung bei den E-Scooter-Nutzenden
E-Scooter-Fahrten unter Alkoholeinfluss	1) Mangelnde Regelkenntnis 2) Bewusste Regelmissachtung	Gemeindeseitig: Bewusstseinsbildung bei den E-Scooter-Nutzenden Betreiberseitig: Geschwindigkeitsreduktion oder E-Scooter-Sperren zu bestimmten Zeiten und/oder in bestimmten Bereichen (je nach Ort und Häufigkeit der Alkoholfahrten) Kontrolle durch die Exekutive

Tabelle 3: Mögliche rechtswidrige Fahrverhaltensweisen, deren mögliche Gründe und Lösungsvorschläge

5.3.3 Konflikte zwischen E-Scooter-Fahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden

Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden treten im Straßenverkehr leider tagtäglich auf – gerade der E-Scooter polarisiert seit Beginn des E-Scooter-Booms 2019. Die Befragungsergebnisse im Rahmen des Pilotprojektes zeigen, dass sowohl E-Scooter-Fahrende als auch die anderen Verkehrsteilnehmenden (Zufußgehende, Radfahrende, PKW-Fahrende) von Fehlverhalten der jeweils anderen Gruppen berichten. Das heißt, Bewusstseinsbildung für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr und zum regelkonformen Verhalten ist für alle Verkehrsteilnehmenden wesentlich.

Factbox: Folgende Verhaltensweisen bei verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden laut Befragung in den Pilotgemeinden immer wieder erlebt und führen zu Konflikten:

- E-Scooter-Fahrten auf nicht zulässiger Infrastruktur (insbes. Gehsteig)
- Zu knappes Überholen/Abdrängen von Zufußgehenden durch E-Scooter-Fahrende, aber auch von E-Scooter-Fahrenden durch Radfahrende oder KFZ-Lenkende
- Unaufmerksamkeit der E-Scooter-Fahrenden, aber auch der Zufußgehenden
- Vorrang nehmen: E-Scooter-Fahrende gegenüber Zufußgehenden/Radfahrenden/KFZ-Lenkenden bzw. vice versa
- Abrupte/unerwartete Verhaltensweisen (z. B. Autotür öffnen, plötzliche Spurwechsel, plötzliches Queren, gespannte Hundeleine)
- Falsch abgestellte E-Scooter

Befragung im Rahmen des Pilotprojektes in den Gemeinden Gänserndorf, Kirchberg am Wagram, Korneuburg, Mödling, 2023, n = 211 E-Scooter-Fahrende, n = 699 Zufußgehende, n = 509 Radfahrende, n = 543 PKW-Lenkende

Konflikte sind oft auch ein Symptom von suboptimaler Infrastruktur (z. B. zu wenig Platz für Zufußgehende und Radfahrende, Barrieren). Daher müssen Konfliktursachen von den Gemeinden immer genau untersucht werden, um gegebenenfalls Maßnahmen in ihrem Wirkungsbereich selbst ergreifen zu können oder diese bei anderen Stellen anzustoßen.

Beispiele für Maßnahmen:

- **Verbesserung der Infrastruktur** für Zufußgehende, Rad- und E-Scooter-Fahrende
- **Geschwindigkeitsreduktion** an neuralgischen Stellen
- **Schwerpunktkontrollen** durch die Exekutive können helfen, Regelmissachtungen insgesamt zu reduzieren.
- Eine klare **Regelung für das richtige Abstellen** von Leih-E-Scootern und Verwarnungen bzw. Strafen für falsches Verhalten für Nutzende können helfen, das Abstellverhalten zu verbessern.
- **Pönalen für Verleih-Anbieter** können angedacht werden, wenn falsch abgestellte Leih-E-Scooter nicht rechtzeitig entfernt werden.

6. ANHANG: RECHTSSITUATION FÜR E-SCOOTER IN ÖSTERREICH IM ÜBERBLICK

Gesetzliche Bezeichnung	Klein- und Miniroller mit elektrischem Antrieb
Kategorisierung	Fahrzeug, aber kein Fahrrad
Ausstattungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Max. 25 km/h Bauartgeschwindigkeit • Max. 600 Watt höchste zulässige Leistung • Keine Sitzvorrichtung • Lenkstange • Trittbrett • Äußerer Felgendurchmesser max. 300 mm
Ausrüstungspflichten	<ul style="list-style-type: none"> • Zumindest eine wirksame Bremsvorrichtung • Rückstrahler oder Rückstrahlfolien, nach vorne weiß, nach hinten rot, zur Seite gelb • Bei Dunkelheit bzw. schlechter Sicht vorne weißes Licht und hinten rotes Rücklicht
Verhaltenspflichten	<p>Wie für Radfahrende, insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Benützungspflicht der Radfahranlagen • Telefonieren nur mit Freisprecheinrichtung • Max. 0,8 ‰ Alkohol
Erlaubte Flächen	Wie für Radfahrende: Radfahranlagen bzw. Fahrbahnen
Verbotene Flächen	Schutzwege, Gehsteige, Gehwege, Fußgängerzonen
Mindestalter	12 Jahre (darunter nur mit Radfahrausweis oder einer mind. 16-jährigen Aufsichtsperson)
Kennzeichenpflicht	Nein
Versicherungspflicht	Nein
Helmpflicht	Bis 12 Jahre – aber für jedes Alter empfehlenswert
Alkoholgrenze	Max. 0,8 ‰
Parken	<p>Gemäß den Grundprinzipien für das Abstellen von Fahrrädern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Am Fahrbahnrand ohne Unfallgefahr oder Verkehrsbehinderung • Auf Gehsteigen ab Mindestbreite von 2,5 m, platzsparend, ohne Behinderung oder Beschädigung von Sachen • Nicht in Haltestellenbereichen öffentlicher Verkehrsmittel <p>Sonderregeln für Leih-E-Scooter beachten!</p>

Tabelle 4: Übersichtstabelle rechtliche Regelungen für E-Scooter-Nutzende

Quelle: Riccabona-Zecha C., Mayer E., Salamon B., Potocnik M.: Fortbewegungsmittel E-Scooter, in Kaltenecker (Hrsg.), E-Scooter (2024), S. 15 f.

**Hinweise:**

- Die Nutzung eines Leih-E-Scooters ist aufgrund der AGB der Leih-Anbieter i. d. R. erst ab 18 Jahren erlaubt.
- Sie können für Ihre Gemeinde bzgl. des Parkens Sonderregeln festlegen.

- Bei der Nutzung eines E-Scooters am Arbeitsweg besteht unter bestimmten Bedingungen kein Versicherungsschutz der Unfallversicherung.

7. ANHANG: LEIH-E-SCOOTER-ANBIETER IN ÖSTERREICH

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über Leih-E-Scooter-Anbieter inkl. Kontaktdaten (Stand: Juni 2024).



Hinweis: Der Markt der E-Scooter-Anbieter ändert sich erfahrungsgemäß rasch. Prüfen Sie daher ggf. vor der Kontaktaufnahme, ob das E-Scooter-Unternehmen noch auf dem österreichischen Markt aktiv ist.

Leih-E-Scooter-Anbieter (in alphabet. Reihenfolge)	Kontaktdaten	Webseite
Bird	E-Mail: hello@bird.co Bird Rides Austria GmbH Kohlmarkt 8-10, 1010 Wien	https://www.bird.co/
Dott (ehem. TIER Mobility)	E-Mail: austria@ridedott.com Telefon: +43 (0) 664 38 78 025 Dott - TIER Mobility Austria GmbH Mariahilfer Straße 36/6, 1070 Wien	https://www.ridedott.com
knot powered by Wiener Lokalbahnen	E-Mail: wlb.office@wlb.at Telefon: +43 (0) 1 90 444 Wiener Lokalbahnen Purkytgasse 1B, 1230 Wien	https://knot.wlb.at/
Lime	E-Mail: support@li.me Telefon: +43 (0) 720 778499 Lime GmbH, c/o Garger Spallinger Rechtsanwälte GmbH Biberstraße 22, 1010 Wien	https://www.li.me/de-at/
Max Mobility	E-Mail: office@maxmobility.app Telefon: +43 (0) 699 17 2009 17 MAX by MAX Mobility G.m.b.H. Hauptplatz 13, 8280 Fürstenfeld	https://www.maxmobility.app/de
Superpedestrian (Link)	E-Mail: support@superpedestrian.com Superpedestrian Europe B.V. Opernring 1/R 745-748, 1010 Wien	https://superpedestrian.com/
Voi	E-Mail: support@voiapp.io Telefon: +43 (0) 720 080507 Voi Technology GmbH Jordangasse 7/12, 1010 Wien	https://www.voi.com/de

Tabelle 5: Leih-E-Scooter-Anbieter in Österreich inkl. Kontaktdaten (Stand: Juni 2024)

8. ANHANG: SICHERHEITSTIPPS FÜR E-SCOOTER-FAHRENDE

Nachfolgend sind wichtige Sicherheitstipps für E-Scooter-Fahrende aufgelistet. Diese können Sie für die Kommunikation zum Thema Sicherheit beim E-Scooter-Fahren verwenden (z. B. in Gemeindezeitungen, für Folder).

Die Tipps gelten sowohl für Leih-E-Scooter- als auch Privat-E-Scooter-Fahrende:

- Üben Sie den Umgang mit dem E-Scooter im verkehrsfreien Raum. Vor der ersten Fahrt im Straßenverkehr sollten Sie das Bremsen, das Geben von Handzeichen, das Abbiegen, das Gleichgewicht-Halten und das Ausweichen vor Hindernissen trainieren.
- Schützen Sie Ihren Kopf mit einem Helm!
- Fahren Sie stets rücksichtsvoll und gefährden Sie andere Verkehrsteilnehmende nicht.
- Halten Sie sich an die Verkehrsregeln und fahren Sie nicht alkoholisiert.
- Fahren Sie nicht auf Gehwegen und Gehsteigen.
- Seien Sie besonders aufmerksam im Kreuzungsbereich: Nähern Sie sich langsam der Kreuzung und seien Sie sich möglicher Gefahren durch abbiegende Fahrzeuge bewusst (Gefahr des „toten Winkels“).
- Vermeiden Sie Ablenkungen, verzichten Sie beim Fahren auf Musikhören.
- Halten Sie Ihr Handy während der Fahrt nicht in der Hand.
- Machen Sie sich sichtbar! Helle Kleidung und Reflektoren auf der Kleidung und am E-Scooter helfen Ihnen, besser gesehen zu werden. Schalten Sie bei Dunkelheit und schlechter Sicht das Licht Ihres E-Scooters rechtzeitig ein. Auch am Tag sind Lichtfahrende sichtbarer.
- Fahren Sie niemals zu zweit auf dem E-Scooter.
- Fahren Sie besonders vorsichtig bei Bodenunebenheiten, Schienen und nassem Untergrund.
- Überprüfen Sie Leihgeräte vor deren Nutzung auf Verkehrstüchtigkeit und Bremsleistung.

Praxisbeispiel: Sicherheitstipps kurz formuliert (Auszug aus dem Folder für Gänserndorf und Kirchberg am Wagram):

- Trage einen Helm!
- Nähere dich Kreuzungen langsam an!
- Passe deine Fahr- und Verhaltensweise immer an die Situation an!
- Mache dich sichtbar! Trage helle und reflektierende Kleidung!
- Vorsicht bei Bodenunebenheiten, Schienen und nassem Untergrund!
- Übe ein paar Runden vor der ersten Fahrt!
- Nimm Rücksicht auf andere!
- Vermeide Ablenkungen (z. B. kein Musikhören während der Fahrt)!

9. ANHANG: WEITERFÜHRENDE LITERATUR ZU E-SCOOTERN

Im Rahmen dieses Kapitels werden einige Links zu weiterführender Literatur zum Thema E-Scooter angeführt.

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

- Rechtliche Hinweise und praktische Tipps zum E-Scooter, Link zum Faktenblatt „Sicher mit dem E-Scooter“: https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/sicherheit/escooter.html

European Transport Safety Council (ETSC)

- Improving the Road Safety of E-scooters (PIN Flash 47): <https://etsc.eu/improving-the-road-safety-of-e-scooters-pin-flash-47/>

Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)

- Ratgeber „E-Scooter. Wissen, Orientierungshilfen, Tipps“: <https://shop.manz.at/shop/products/9783214256609>
Riccabona-Zecha, C., Mayer, E., Salamon, B., Potocnik, M., Supe, F., Stickler, A., Althuber-Griesmayr M., Kapetanovic, I., E-Scooter. Wissen, Orientierungshilfen, Tipps, in Kaltenegger (Hrsg.), E-Scooter (2024).
- Erklärvideo „Dos und don'ts beim E-Scooter-Fahren“: KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit: <https://www.kfv.at/dos-und-donts-beim-e-scooterfahren/>
- „Alarmierende Dynamik bei E-Scootern: viele Alkoholunfälle und eine Verfünffachung der Verletzten“: <https://www.kfv.at/alarmierende-dynamik-bei-e-scootern-viele-alkoholunfaelle-und-eine-verfuenffachung-der-verletzten/>
- Häufige Fehler beim E-Scooter-Fahren – und was man daraus lernen kann: <https://www.kfv.at/haeufige-fehler-beim-e-scooter-fahren-und-was-man-daraus-lernen-kann/>

- Studie „Mikromobilität und die Brandgefahr“: <https://www.kfv.at/mikromobilitaet-und-brandrisiko/>
- Infoblatt „richtig laden“: <https://www.kfv.at/akkus-richtig-laden/>
- Unterrichtsmaterialien zur Verkehrs- und Mobilitätsbildung: <https://risi-und-ko.at/>
- Informationen und Tipps zu Schlössern für E-Scooter: <https://www.kfv.at/mehr-als-3-000-e-scooter-gestohlen-manche-schloesser-sind-kinderleicht-zu-knacken/>
- Mayer/Breuss/Robatsch/Salamon/Senitschnig/Zuser/Kräutler/Jäger/Soteropoulos: KFV – Sicher Leben, Band 24 (Wien 2020), E-Scooter im Straßenverkehr – Unfallzahlen, Risikoeinschätzung, Wissensstand und Verhalten von E-Scooter-Fahrern im Straßenverkehr.
- Mayer/Breuss/Robatsch/Salamon/Soteropoulos: E-Scooter: Was bedeutet das neue Fortbewegungsmittel für die Verkehrssicherheit? ZVS 2020, 153.
- Mayer/Breuss/Robatsch/Zuser/Kaltenegger: E-Scooter: Auswirkungen des Trends auf die Verkehrssicherheit, ZVR 2019/221.
- Mayer/Neustifter/Robatsch/Soteropoulos: Parkende E-Scooter als Stolperfalle: Sind E-Scooter-Abstellplätze die Lösung des Problems? ZVS 2022, 201.
- Mayer/Neustifter/Wannenmacher/Robatsch: Stolperfalle E-Scooter, ZVR 2022/83.

Plattform oesterreich.gv.at

- Elektro-Scooter: <https://www.oesterreich.gv.at/de/themen/mobilitaet/Elektro-Scooter%2C-Quads-und-Co/Seite.610110>

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Kennzahlen zur E-Scooter-Nutzung in den Pilotgemeinden Kirchberg am Wagram und Gänserndorf	5
Tabelle 2: Mögliche Probleme und deren Gründe sowie Lösungsvorschläge zum Thema E-Scooter-Abstellplätze	22
Tabelle 3: Mögliche rechtswidrige Fahrverhaltensweisen, deren mögliche Gründe und Lösungsvorschläge	23
Tabelle 4: Übersichtstabelle rechtliche Regelungen für E-Scooter-Nutzende	25
Tabelle 5: Leih-E-Scooter-Anbieter in Österreich inkl. Kontaktdaten (Stand: Juni 2024)	26

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Beispielfoto E-Scooter-Abstellplatz auf ÖBB-Grund (© ÖBB)	16
Abbildung 2: Mit einer Tafel gekennzeichnete E-Scooter-Abstellplätze in Gänserndorf (© Ing. Thomas Busch)	17
Abbildung 3: Mit einem E-Scooter-Piktogramm gekennzeichnete E-Scooter-Abstellplätze in Kirchberg am Wagram (Bild oben: © KFV/Mag. (FH) Ernestine Mayer, Bild unten: © Stephan März, LL.M., B.Sc.).....	18
Abbildung 4: Mit einem E-Scooter-Piktogramm und einer Umrandungslinie gekennzeichneteter E-Scooter-Abstellplatz in Korneuburg (© Dipl.-Ing. (FH) Johannes Mayer).....	18
Abbildung 5: Mit einem E-Scooter-Piktogramm, einer Umrandungslinie und Radbügel gekennzeichneteter E-Scooter-Abstellplatz in Wien (© KFV/DI Sheila Burger).....	18

Sie haben noch Fragen zur Einführung von E-Scootern?

Wir begleiten Sie auf dem Weg zu einer erfolgreichen Umsetzung. Für weiterführende Informationen und individuelle Beratung stehen wir gerne zur Verfügung. Kontaktieren Sie uns unter office@radland.at.