

# Kooperationsvereinbarung für E-Tretroller-Sharing in Ulm

Die Kooperationsvereinbarung ist Grundlage für ein kooperatives Verhältnis zwischen Stadt, Sharing-Anbietern und ÖPNV-Betreibern mit dem Ziel ein reibungsloses Miteinander zu ermöglichen und die Mobilität der Ulmer Bürger zu verbessern.

## 1. Grundlegende Anforderungen an die Anbieter:

- Identifikation der Fahrzeuge mit eindeutiger Seriennummer und Name des Betreibers mit Kontaktinformationen, unauslöschlich für EndnutzerInnen sichtbar am Fahrzeug angebracht.
- Die Anbieter haaben Ihre NutzerInnen auf erwünschtes und unerwünschtes Verhalten sowie die rechtlichen Regularien hinzuweisen. Dies beinhaltet insbesondere die in Pkt. 3 definierten Ausschlusszonen sowie die für den unmittelbaren Gebrauch geltenden gesetzlichen Bestimmungen aus StvO und eKFV.
- Defekte oder nicht verkehrssichere Fahrzeuge sollen vom Betreiber binnen 24 Stunden nach Inkenntnissetzung aus dem öffentlichen Raum entfernt und erst nach den erforderlichen Instandsetzungsarbeiten wieder in Verkehr gebracht werden. Kommt der Anbieter dieser Anforderung nicht nach, trägt er die Kosten für die Entfernung des Fahrzeugs durch die Stadt.
- Die Stadt Ulm darf nach eigenem Ermessen und ohne vorherige Ankündigung Fahrzeuge aus dem öffentlichen Raum entfernen oder umsetzen, falls sie dies für dringend geboten hält, beispielsweise aus Gründen der Gefahrenabwehr. Sie wird in solchen Fällen den Anbieter so bald als möglich darüber zu informieren suchen. Hierfür stellen die Anbieter der Stadt Ulm ein Kontingent zur Umverteilung der E-Tretroller bereit.
- Fahrzeuge dürfen nicht ohne die Zustimmung der Stadt Ulm als Werbeträger für Dritte eingesetzt werden.
- Die Anbieter stimmen die geplanten Standorte an denen die Roller verteilt werden sowie die jeweilige Anzahl an Rollern mit der Stadt Ulm ab.

## 2. Daten und Schnittstellen zur Verfügung stellen analog zur Mobility Data Specification:

- Binnen 30 Tagen nach Beginn des Rollouts in Ulm muss der Betreiber eine Datenschnittstelle (API) oder einen vergleichbaren automatisierten Mechanismus betreiben, der die Einbettung des Dienstes in New Mobility Services (NMS) Dritter erlaubt, so dass NutzerInnen den Standort und Zustand der Roller über Dienste Dritter einsehen und darüber Buchungen vornehmen können.
- Daten über alle Fahrzeuge müssen der Stadt Ulm und ihren Partnern gemäß der General Bike Feed Specification (GBFS) und der Mobility Data Specification (MDS), gegebenenfalls ergänzt durch weitere Formate, bereitgestellt werden. Die Stadt Ulm wird eine Übersicht über die verlangten Formate und einen Verweis auf die jeweiligen Spezifikationen auf einer geeigneten Website bereitstellen.

- Ausschluss- und Wunschzonen müssen von den Anbietern über die MDS-Schnittstelle entgegengenommen und unverzüglich in das Softwarebackend übernommen werden (vgl. Pkt. 3)
- Die GBFS-Daten müssen der Allgemeinheit ohne jedwede Einschränkungen und mindestens den Bedingungen der Open Definition<sup>1</sup> zur Verfügung gestellt werden. Die MDS-Daten müssen der Stadt Ulm und allen ihren von ihr benannten Partnern zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt Ulm und die Anbieter sind sich einig, dass weder die GBFS- noch die MDS-Daten einem wie auch immer gearteten urheberrechtlichen Schutz unterliegen und dass es sich hierbei nicht um Geschäftsgeheimnisse handelt. Die Datenfeeds müssen von beliebigen, mit den jeweiligen Standards kompatiblen Softwaresystemen verarbeitbar sein.
- Über die Anforderungen von GBFS und MDS hinaus wünscht die Stadt Ulm Zugang zu den folgenden Informationen:
  - Anzahl an Störungsmeldungen aufgeschlüsselt nach Art (z.B. Beschwerden wegen falsch abgestellter Fahrzeuge, Beschädigungen, Kollisionen, Unfälle, etc.)
  - Anzahl an Störungsmeldungen aufgeschlüsselt nach Kontaktart (Telefon, E-Mail, In-App, Webformular etc)
  - Klärungszeit nach Anfragen, einschließlich Datum und Uhrzeit der Anfrage/Beschwerde und Datum und Uhrzeit der Problembeseitigung
  - Datum und Uhrzeit sowie Geolokationen von Fahrzeugumsetzungen
  - Anzahl Aktiver NutzerInnen pro Tag im Geltungsbereich der Stadt, aufgeschlüsselt nach Nutzungshäufigkeit (Neue NutzerInnen, 1-3 Fahrten, 4-8 Fahrten, 9-15 Fahrten, 16-30 Fahrten, 31-60 Fahrten, mehr als 60 Fahrten)
  - Anonymisierte NutzerInnenzahlen aufgeschlüsselt nach Geschlecht (m/w/d) und Altersgruppen (5-17, 18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64, 65 und älter)
- Am Ende der jeweiligen Evaluationsperioden führen die Anbieter eine Kundenbefragung unter allen KundInnen durch, die in der Evaluationsperiode ein Fahrzeug in Ulm angemietet und bewegt haben. Die zu stellenden Fragen werden von der Stadt Ulm bereitgestellt werden.

---

<sup>1</sup> <https://opendefinition.org>

### **3. Definition von Ausschlusszonen (Beendigung der Miete dort nicht möglich) bzw. Wunschzonen (Abstellen erwünscht) durch Geofencing und Anreizsetzung:**

Die in Anhang 1 rot gekennzeichneten Flächen sind zum Zeitpunkt der Vereinbarungsschließung von der Stadt Ulm als Ausschlusszonen definiert worden. Auf diesen Flächen darf der Mietbeginn und das Mietende technisch nicht möglich sein (Geofencing). Der Betreiber nimmt diese und ggf. später, auch nur zeitweise, durch die Stadt Ulm definierte Flächen zu jeder Zeit von der Stadt Ulm über eine die MDS-Schnittstelle entgegen (vgl. Pkt. 2). Mindestens die folgenden Flächen sind stets auszuschließen:

- Städtische Grünflächen
- Fußgängerzonen

#### **Definition von Wunschzonen**

- Die Stadt Ulm kann Wunschzonen definieren, an denen die Roller bevorzugt abgestellt/in Umlauf gebracht werden sollen und diese den Anbietern über die MDS-Schnittstelle automatisiert mitteilen.
- In Anhang 1 werden Wunschzonen in grüner Farbe gekennzeichnet. Wunschzonen werden seitens der Stadt Ulm mit einem geeigneten Hinweis für die NutzerInnen kenntlich gemacht.
- Die Anbieter können den NutzerInnen einen Anreiz setzen den Roller an den jeweiligen Wunschzonen abzustellen.

#### **4. Zusammenspiel mit ÖPNV:**

- Leichte E-Tretroller (max. 15 Kg und kleiner 115 cm) dürfen in Bus und Bahn mitgenommen werden. Bei Einstieg in den Bus muss dafür gesorgt werden, dass andere Fahrgäste nicht gestört werden. Hierfür ist der E-Tretroller zusammenzuklappen um andere Fahrgäste nicht zu beeinträchtigen. Ein nicht zusammengeklappter Roller wird gemäß den Beförderungsbedingungen des DING wie ein Fahrrad betrachtet und ist somit zu bestimmten Zeiten von der Beförderung ausgeschlossen oder setzt ein zusätzliches Fahrradticket voraus. Die Anbieter haben Ihre NutzerInnen über einen entsprechenden Hinweis auf die Mitnahmebestimmungen in Bus und Bahn hinzuweisen.
- Ob und inwiefern eine Plattform- und Tarifintegration in den DING möglich ist, kann zum Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) und somit zum Erscheinen der E-Tretroller-Verleihsysteme in der Stadt Ulm nicht geregelt werden. Die Themen Plattform- und Tarifintegration werden im Laufe des Betriebs geprüft und ggf. in dieser Vereinbarung ergänzt.

#### **5. Umgang mit anderen Anbietern:**

Um einen reibungslosen Umgang mit den anderen Anbietern sollte eine aggressive Platzierung der E-Tretroller vermieden werden. Das Zustellen der E-Tretroller von anderen Anbietern durch die eigenen ist untersagt.

## 6. Evaluation durch die Stadt Ulm:

Die Stadt Ulm führt 3 Monate nach dem Start der E-Tretrollerverleihsysteme eine eigene Evaluation bezüglich besonderer Vorkommnisse im Stadtgebiet Ulm durch. Hierbei werden Vorkommnisse dokumentiert, fotografiert und bewertet. Die Evaluation hat das Ziel die alltägliche Situation im Stadtgebiet aus Sicht der Stadtverwaltung darzustellen und im Falle von negativen Vorkommnissen diese aufzuzeigen. Die Stadt Ulm wird die Betreiber über die Ergebnisse unterrichten und im Falle von negativen Vorkommnissen gemeinsame Lösungen erarbeiten.

## 7. Entfernen der eigenen Fahrzeuge im Falle eines Rückzuges aus dem Stadtgebiet:

Sofern sich der Anbieter aus der Stadt Ulm zurückzieht (ggf. auch im Insolvenzfall), verpflichtet sich der Anbieter alle Fahrzeuge der eigenen Flotte unverzüglich aus dem Stadtgebiet zu entfernen. Erfolgt dies trotz einmaliger Aufforderung nicht, kann die Entfernung auf Kosten des Anbeiterers durch die Stadt Ulm veranlasst werden.

## 8. Anpassungsregelung:

Diese Kooperationsvereinbarung wächst mit Ihren Anforderungen und wird im gegenseitigen Einvernehmen fortgeschrieben.

## 9. Ansprechpartner

Jeder Anbieter hat eine verantwortliche deutschsprachige Person zu benennen. Diese Person ist mindestens bevollmächtigt über die nachfolgenden Punkte in Abstimmung mit der Stadt Ulm zu entscheiden:

- 1. Grundlegende Anforderungen an die Anbeiter
- 3. Definition von Ausschluss- bzw. Wunschzonen
- 5. Umgang mit anderen Anbietern

Ulm, den **17. Juni 2019**

Stadt Ulm  
Bürgermeister

Tim von Winning

Anbieter