



H

Öffentlich-rechtlicher Vertrag zur Bereitstellung von gewerblichen Verleihsystemen von Elektrokleinstfahrzeugen

zwischen

[Anbieter]

[Straße, Nr., PLZ Ort], vertreten durch

[Name]

– nachfolgend „Mobilitätsanbieter“ –

und

der Stadt Heilbronn, vertreten durch Oberbürgermeister Harry Mergel, dieser vertreten durch Bürgermeister Andreas Ringle, Marktplatz 7, 74072 Heilbronn,

– nachfolgend „Stadtverwaltung“ –

– alle gemeinsam nachfolgend „Vertragsparteien“ –



H

Inhalt

Anlagenverzeichnis.....3
Präambel.....4
Ziele.....4
Teil I: Öffentlich-rechtlicher Vertrag zum Aufbau eines Elektrokleinstfahrzeug-Sharingsystems.....5
§ 1 Verpflichtungserklärung5
§ 2 Sondernutzungserlaubnis5
§ 3 Laufzeit, Kündigung und Vertragsbeendigung5
§ 4 Gebühren.....6
§ 5 Fahrzeuge.....6
§ 6 Flottengröße und Betriebsgebiet7
§ 7 Sperr- und Abstellflächen9
§ 8 Gesperrte Bereiche11
§ 9 Mobilitätsdatenplattform (Vianova).....14
§10 Umverteilung, Außerbetriebnahme, Reparatur und Wartung.....14
§ 11 Störungs- und Beschwerdemanagement, Support.....17
§ 12 Auflagen und Bedingungen17
§ 13 Aufklärung, Prävention und Mobilitätskonzepte.....19
§ 14 Vorzulegende Nachweise.....19
§ 15 Evaluation19
Teil II: Datenlieferungsvereinbarung20
§ 16 Datenlieferung und -austausch20
§ 17 Datenübermittlung21
§ 18 Datennutzung.....22
§ 19 Aufbewahrungsdauer der Daten23
§ 20 Datenschutz23
§ 21 Entgelt23
§ 22 Haftung.....24
§ 23 Widerruf.....24
§ 24 Vertragsänderungen24
§ 25 Rechtsbelehrung.....24
§ 26 Schlussbestimmungen24
§ 27 Salvatorische Klausel.....25



H Anlagenverzeichnis

Folgende Anlage wird Vertragsbestandteil dieses Vertrages:

Die folgenden Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrags

- Anlage 1: Entwurf des öffentlich-rechtlichen Vertrags (1) mit Datenlieferungsvereinbarung
- Anlage 1a: Übersichtskarte (Betriebsgebiet, Fahrverbots- Park- und Parkverbotszonen, Hubs)
- Anlage 1b: Entwurf Liste der bestehenden und geplanten Hubs inkl. zulässigem Kontingent
- Anlage 2a: Stadtplan 2022
- Anlage 2b: Mobility Data Specification (MDS)
- Anlage 2c: General Bikeshare Feed Specification (GBFS)
- Anlage 2d: Mobility Data Specification f. Tiefenintegration (MDSfT)
- Anlage 2e: Veröffentlichung auf Open Data Plattformen



H Präambel

Die Stadt Heilbronn beschließt die nachfolgend aufgeführten Richtlinien zur Bereitstellung von gewerblichen Verleihsystemen von Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Heilbronn.

Elektrokleinstfahrzeuge umfassen kleinere elektrisch betriebene Fahrzeuge nach Definition der Elektrokleinstfahrzeuge Verordnung (eKFV). Dazu zählen E-Scooter (auch Elektro-Tretroller genannt), E-Bikes und Pedelecs und sonstige Fahrzeuge wie beispielsweise Segways.

Fahrzeugverleihsysteme, bei denen Fahrzeugflotten im Sinne der eKFV im öffentlichen Verkehrsraum bereitgestellt werden, stellen einen Gebrauch der Straße über den Gemeindegebrauch hinaus dar und bedürfen nach §§ 16 ff. des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG BW) und § 2 und §6 der Sondernutzungssatzung der Stadt Heilbronn einer Erlaubnis.

Ziele

Elektrokleinstfahrzeuge, im Besonderen E-Scooter und elektrisch betriebene Fahrräder, stellen einen wichtigen Baustein des Umweltverbundes dar und tragen zur Verbesserung der umweltfreundlichen Mobilität in der Stadt Heilbronn bei. Die der Mikro- und Nahmobilität zuzuordnenden Fahrzeuge bieten eine kurzfristig verfügbare klimaneutrale Fortbewegungsform für kürzere Distanzen. Sie stellen eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr dar und eignen sich insbesondere als Zubringer auf der „ersten und letzten Meile“ oder zu Nachfragespitzen als Mobilitätsalternative. Die Ziele für den Einsatz dieser Fahrzeuge und für diese Vereinbarung im Allgemeinen sind:

- Ergänzung und Stärkung des ÖPNV / Umweltverbund;
- Nachhaltiges und umweltfreundliches Verleihkonzept entlang aller Ebenen (Auslieferung, Fahrzeuge, Wartung etc.);
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs;
- Bedarf- und nachfrageorientierte Angebotsausrichtung, einerseits zur Befriedigung von Nachfragespitzen durch umweltfreundliche Mobilitätsalternativen und andererseits zur Vermeidung einer Überlastung des öffentlichen Raums durch Fahrzeugansammlungen;
- Integration in das bestehende Mobilitätsangebot der Stadt Heilbronn;
- Schaffung von fairen und einheitlichen Rahmenbedingungen für alle in Heilbronn tätigen Mobilitätsanbieter von Elektrokleinstfahrzeug-Sharingsystemen;
- Gewährleistung und Steigerung der Verkehrssicherheit sowie Sicherstellung eines geordneten Stadtbildes;
- Gewährleistung eines guten öffentlichen Ansehens des Mobilitätsanbieters und dessen Angebots: Die Akzeptanz der Heilbronner Bevölkerung gilt als Voraussetzung des Erfolges des Sharing-Modells;



- H**
- Einhaltung der Klimaziele der Stadt Heilbronn, des Landes Baden-Württembergs und weiteren übergeordneten Klimazielen;
 - Bereitstellung von Mobilitätsdaten (Open Data) auf Datenportalen der Stadt Heilbronn, Baden-Württembergs und weiteren übergeordneten Ebenen.

Die Stadtverwaltung legt dabei großen Wert auf einen regelmäßigen, vertrauensvollen und transparenten Austausch mit den Mobilitätsanbietern.

Teil I: Öffentlich-rechtlicher Vertrag zum Aufbau eines Elektrokleinstfahrzeug-Sharingsystems

§ 1 Verpflichtungserklärung

Die Stadt Heilbronn begrüßt das Mobilitätsangebot durch Elektrokleinstfahrzeuge. Der Mobilitätsanbieter ist bereit sich in Zusammenarbeit mit der Stadt Heilbronn an Maßnahmen oder Partnerschaften zu beteiligen, die eine stadt-, umwelt-, klima- und bürgerfreundliche Mobilität in Heilbronn fördern sowie die Verkehrssicherheit erhöhen.

§ 2 Sondernutzungserlaubnis

Eine Sondernutzungserlaubnis für Leihangebote von Elektrokleinstfahrzeugen nach § 16 StrG BW, den öffentlichen Straßenraum in der Stadt Heilbronn im Sinne der eKFV unter Beachtung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu nutzen, kann mit den in diesem Vertrag geregelten Auflagen und Bedingungen und unter Berücksichtigung der Laufzeit dieses Vertrags erteilt werden.

§ 3 Laufzeit, Kündigung und Vertragsbeendigung

- (1) Das Vertragsverhältnis beginnt am 01.09.2023 und endet zum 31.08.2025, nach einer Laufzeit von zwei Jahren (24 Monaten). Dieser Vertrag verlängert sich automatisch um ein Jahr (12 Monate), ohne dass es eines erneuten Auswahlverfahrens bedarf, sofern keine Vertragspartei mindestens drei Monate vor Ablauf der Laufzeit den Willen anzeigt, den Vertrag zu beenden. Diese Willensäußerung bedarf der Schriftform.
- (2) Jede Vertragspartei kann den vorliegenden Vertrag gem. § 62 S. 2 LVwVfG i.V.m. § 314 BGB aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen. Ein wichtiger Grund liegt vor, wenn dem kündigenden Teil unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur vereinbarten Beendigung oder bis zum Ablauf einer Kündigungsfrist nicht zugemutet werden kann, d.h. wenn schwerwiegende Verstöße gegen diese Vereinbarung vorliegen. § 314 BGB gilt entsprechend.
- (3) Die Kündigung bedarf der Schriftform.
- (4) Bei Ablauf dieses Vertrages, der Kündigung oder Rückzug des Mobilitätsanbieters aus Heilbronn (ggf. auch im Insolvenzfall) verpflichtet sich der Mobilitätsanbieter, alle Fahrzeuge der eigenen



- H** Flotte unverzüglich bis spätestens zwei Wochen nach dem angekündigten Rückzug aus dem Stadtgebiet zu entfernen. Erfolgt dies trotz einmaliger Aufforderung nicht, kann die Entfernung auf Kosten des Mobilitätsanbieters und mittels öffentlicher Vollstreckung durch die Stadtverwaltung veranlasst werden.

§ 4 Gebühren

- (1) Zur Erteilung der Sondernutzungserlaubnis gemäß § 16 StrG BW wird eine Verwaltungsgebühr nach der Tarifstelle 1 der Verwaltungsgebührensatzung der Stadt Heilbronn sowie eine Gebühr für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen der Stadt Heilbronn festgesetzt. Die Gebühren sind innerhalb eines Monats nach Zustellung auf das angegebene Konto zu überweisen.
- (2) Der Aufwand der Stadtverwaltung wird mit der Zahlung einer einmaligen Verwaltungsgebühr nach dem Gebührenverzeichnis der Verwaltungsgebührensatzung (vom 20.12.2021) Nr. 2.10.2 – Verwaltungsgebühr zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis – mit 360,- Euro festgesetzt.
- (3) Für den Aufbau von Infrastruktur, die Betreuung durch die Stadtverwaltung der Stadt Heilbronn und die Nutzung des öffentlichen Raums wird eine Nutzungsgebühr nach der Sondernutzungssatzung Anlage 2 Nr. 12 von
 - 12,50 Euro pro E-Scooter und Jahr sowie
 - 20,- Euro pro E-Bike/Fahrrad und Jahr festgesetzt.

Die Stadtverwaltung behält sich vor die Gebührensätze jährlich anzupassen.

§ 5 Fahrzeuge

- (1) Die in Heilbronn eingesetzten Fahrzeuge müssen den Anforderungen der eKfV und der Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung (StVZO) entsprechen und nach gesetzlichen Vorgaben verkehrssicher sein.
- (2) Der Mobilitätsanbieter verfügt über eine allgemeine Betriebserlaubnis und Versicherungsplakette für die Elektrokleinstfahrzeuge.
- (3) Im Sinne einer klimaneutralen Mobilität darf das Laden der Elektrokleinstfahrungsflotte ausschließlich mit zertifiziertem Ökostrom erfolgen. Vor Geschäftsbeginn muss dies in Form einer Kopie des Stromvertrags für die Fahrzeugflotte nachgewiesen werden (§ 10 Abs. 8; § 14 Abs. 1).
- (4) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich ausschließlich Fahrzeuge die mit austauschbaren Batterien betrieben werden in den Umlauf zu bringen.
- (5) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich alle Maßnahmen in die Wege zu leiten, die zur Vermeidung von Vandalismus und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Der Mobilitätsanbieter darf keine Fahrzeuge einsetzen, bei denen Kabelleitungen, Drähte oder Schläuche außerhalb verlaufen. Sollte dies nicht vermeidbar sein, sind diese durch eine spezielle Ummantelung zu schützen.



H

- (6) Der Mobilitätsanbieter ist verpflichtet, die Elektrokleinstfahrzeuge durchgehend in technisch einwandfreien Zustand zu halten und dafür Sorge zu tragen, dass diese die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden. Bei auftretenden Beschädigungen muss das Fahrzeug mit Bekanntwerden für den Betrieb gesperrt und umgehend aus dem Straßenraum entfernt werden.
- (7) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich die Elektrokleinstfahrzeuge nicht als Werbeträger für Dritte einzusetzen.
- (8) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich für die gängigen Regeln (u.a. Ein-Personen-Betrieb, Alkoholverbot, Fahrverbot auf Gehwegen, ordentliches Abstellen) auf den Elektrokleinstfahrzeugen und im digitalen Angebot (Apps) zu werben.
- (9) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich, Fahrzeuge anderer Mobilitätsanbieter, die die Verkehrssicherheit gefährden an die Stadtverwaltung zu melden und sofern möglich, die Gefährdungssituation durch korrektes Aufstellen zu beheben.
- (10) Alle Elektrokleinstfahrzeuge müssen mit einer eindeutigen Identifikationsnummer und dem Namen des Mobilitätsanbieters inklusive Kontaktinformationen (siehe §11 Abs. 2) versehen werden. Diese Informationen sind für die Nutzenden dauerhaft gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen.
- (11) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich im Rahmen der Beschaffung von Elektrokleinstfahrzeugen sowie im Rahmen der Reparatur und Wartung eine lange Lebensdauer der Fahrzeuge zu gewährleisten.
- (12) Der Austausch gebrauchter Elektrokleinstfahrzeuge muss möglichst ressourcenschonend erfolgen. Materialien ausgemusterter Elektrokleinstfahrzeuge sind in größtmöglichem Umfang wiederzuverwenden oder zu recyceln. Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich, nur solche Elektrokleinstfahrzeuge einzusetzen, die gemäß der WEEE-Richtlinie 2012/19/EU registriert sind.

§ 6 Flottengröße und Betriebsgebiet

- (1) Das zulässige Gesamtkontingent pro Mobilitätsanbieter im Stadtgebiet Heilbronn beträgt
 - 400 E-Scooter und
 - 200 E-Bikes.
- (2) Die Stadtverwaltung behält sich vor und ist dazu berechtigt, die zulässige Flottengröße vorübergehend oder dauerhaft um bis zu 50 % zu reduzieren, sollte sich eine Unverträglichkeit des Elektrokleinstfahrzeug-Angebots mit den sonstigen Nutzungen des öffentlichen Verkehrsraumes ergeben. Dies umfasst ebenfalls den Ausschluss einzelner Mobilitätsangebote (E-Scooter oder E-Bikes) sowie einzelner Stadtteile der Stadt Heilbronn. Der Mobilitätsanbieter ist verpflichtet, diesen Forderungen mit einem Vorlauf von einem Monat nachzukommen und die Fahrzeuge vom Betrieb auszuschließen.



- H**
- (3) Eine Erweiterung der Fahrzeugflotte, auch lediglich innerhalb der jeweiligen Mobilitätsangebote, darf nur nach schriftlicher Freigabe durch die Stadtverwaltung erfolgen.
 - (4) Das Betriebsgebiet der Elektrokleinstfahrzeuge, in dem die Nutzenden die Elektrokleinstfahrzeuge ausleihen, fahren und parken können, soweit nicht durch geltende Vorschriften, insbesondere der StVO sowie der eKfV oder durch Festlegungen in diesem Vertrag ausgenommen, ist das gesamte Stadtgebiet von Heilbronn, einschließlich aller Stadtteile und eher peripher gelegenen Gebiete, z.B. Gewerbegebiet Böllinger Höfe oder Zukunftspark. Der Lageplan ist Anlage 1a zu entnehmen und wird mit Mobilitätsdatenplattform (Vianova) durch digitales Kartenmaterial ersetzt (Vgl. § 9).
 - (5) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich, die von dieser Vereinbarung betroffenen Mobilitätsangebote gemäß Abs. 4 in allen Stadtteilen und Gewerbegebieten der Stadt Heilbronn zur Verfügung zu stellen.
 - (6) Das Stadtgebiet wird nach der Abgrenzung im Lageplan (Anlage 1a), der Bestandteil dieser Richtlinien ist, in vier Zonengruppen unterteilt. Die maximal im gesamten Stadtgebiet zulässige Fahrzeuganzahl (siehe Abs. 1) darf, unabhängig von der in den einzelnen Zonen zulässigen Fahrzeuganzahl, nicht überschritten werden.
 - a. **Zone A:** Diese Zone stellt im Wesentlichen den Innenstadtring, bzw. das Stadtzentrum dar. In Zone A sind maximal 150 E-Scooter und 50 E-Bikes pro Mobilitätsanbieter zulässig.
 - b. **Zone B:** Diese Zone umfasst den Stadtteil „Kernstadt“, abzüglich des in der Zone A beschriebenen Innenstadtrings. In Zone B sind maximal 150 E-Scooter und 75 E-Bikes zulässig.
 - c. **Zonengruppe C:** Diese Zonengruppe umfasst die Stadtteile Böckingen, Sontheim und Neckargartach
 - **Zone C₁:** Böckingen
 - **Zone C₂:** Sontheim
 - **Zone C₃:** Neckargartach
 - d. **Zonengruppe D:** Diese Zonengruppe umfasst die Stadtteile Biberach, Frankenbach, Horkheim, Kirchhausen und Klingenberg. Etwaige Regelungen gelten für die gesamte Zonengruppe.
 - **Zone D₁** Biberach
 - **Zone D₂** Frankenbach
 - **Zone D₃** Horkheim
 - **Zone D₄** Kirchhausen
 - **Zone D₅** Klingenberg
 - (7) Die Stadtverwaltung behält sich vor und ist dazu berechtigt, die im Abschnitt 6 aufgeführten Kontingente nachträglich unter Fortbestand anzupassen. Dies umfasst sowohl die Erhöhung oder Verringerung der bereits festgelegten Obergrenzen, als auch die Festlegung noch nicht



H definierter Obergrenzen und Untergrenzen für die jeweiligen Zonen, Zonengruppen und Unterzonen. Die Obergrenzen und Untergrenzen verfügbarer Fahrzeuge in einer Zone, Zonengruppe oder Unterzone beziehen sich, sofern nichts Gegenteiliges vereinbart, auf die Durchschnittswerte innerhalb eines Kalendertags. Diese Anpassung bedarf der Schriftform und gilt gleichermaßen für alle Sondernutzungsnehmer (Mobilitätsanbieter).

- (8) In ausgewiesenen Abstellflächen (Parkzonen) gelten die jeweilig von der Größe der Parkzone abhängigen Ober- und Untergrenzen zulässiger Fahrzeuge. Diese sind Anlage 1b zu entnehmen und werden durch die Einführung der Mobilitätsdatenplattform (Vianova) durch digitale Karten, zonen- und gebietsbedingte Regeldefinierungen sowie Flächenbegrenzungen (Geofencing) abgelöst (Vgl. § 9).
- (9) Das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen an öffentlichen Standorten ist bei Bereitstellungs- oder Umverteilungsmaßnahmen durch die Mobilitätsanbieter auf maximal drei Fahrzeuge pro Standort (außerhalb ausgewiesener Flächen zum stationsgebundenen Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen, z.B. Sharing Stationen, Mobilstationen, etc.) zu begrenzen. Der Mindestabstand zwischen zwei Standorten beträgt 100 Meter. In Ausnahmefällen kann eine größere oder kleinere Umkreisregelung festgelegt werden. Diese bedarf der Schriftform und gilt gleichermaßen für alle Sondernutzungsnehmer. Überzählige Elektrokleinstfahrzeuge sind vom Mobilitätsanbieter unverzüglich zu entfernen. Die Stadtverwaltung behält sich vor und ist dazu berechtigt, die Umkreisregelung unter Fortbestand dieser nachträglich zu ändern. Diese Änderung bedarf der Schriftform und gilt gleichermaßen für alle Sondernutzungsnehmer. Die Stadtverwaltung begrüßt den Austausch mit den Mobilitätsanbietern, um Abstellflächen an angebots- und nachfrageintensiven Standorten auszuweisen.

§ 7 Sperr- und Abstellflächen

- (1) In Sperrflächen (Parkverbotszonen) gilt im gesamten Stadtgebiet ein stationsbasiertes System. Innerhalb der Sperrflächen ist das freie Abstellen (free-floating) durch die Nutzenden sowie das Bereitstellen der Fahrzeuge durch die Mobilitätsanbieter oder mögliche Dritte daher grundsätzlich verboten. Eine Ausnahme stellen speziell ausgewiesene Abstellflächen (Parkzonen) dar. Dort ist sowohl das Abstellen durch Nutzende, als auch das Bereitstellen der Fahrzeuge durch Mobilitätsanbieter, unter Beachtung der zulässigen minimalen und maximalen Kontingentierung (§ 6 Abs. 1, 6) gestattet.
- (2) Die festgelegten Stationen (Parkzonen) werden im öffentlichen Raum, auf öffentlichen Parkflächen oder auf privaten Flächen errichtet. Die Standorte der Abstellflächen können dem Lageplan Anlage 1a und in Schriftform Anlage 1b entnommen werden. Die Kommunikation zukünftiger Abstellflächen und entsprechender Parkzonen wird künftig voraussichtlich digital mit der Mobilitätsdatenplattform (Vianova) kommuniziert und ist entsprechend umzusetzen (vgl. § 9).
- (3) Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit wird es in Einzelfällen nötig sein PKW-Stellplätze umzuwidmen. Um den Eingriff in den Parkraum möglichst gering zu gestalten, sollen im Regelfall maximal ein bis zwei Stellplätze pro Station umgewidmet werden.



- H**
- (4) Die Ausgestaltung dieser Flächen kann grundsätzlich unterschiedlich ausfallen. An Scooter-Stationen wird ausschließlich das Ausbringen von E-Scootern gestattet, an Sharing-Stationen können darüber hinaus Zweirad-Sharing-Angebote wie bspw. Leihräder, Lastenrad-Sharing-Angebote oder Carsharing-Fahrzeuge abgestellt werden. An Mobilitätsstationen werden zusätzliche Mobilitäts-, Service- und Informationsangebote integriert.
 - (5) Die Umkreisregelung wird für die einzelnen Stellplätze individuell festgelegt. In der Regel und soweit nichts Gegensätzliches kommuniziert, sind im Umkreis von 100 Metern zu den Abstellflächen (Parkzonen) Sperrflächen (Parkverbotszonen) einzurichten. In Ausnahmefällen kann von dieser Regel abgesehen werden und eine höhere oder geringere Umkreisregelung festgelegt werden. Die Bekanntmachung bedarf der Schriftform und gilt gleichermaßen für alle Mobilitätsanbieter.
 - (6) Die zulässige Mindest- und die Maximalanzahl an Elektrokleinstfahrzeugen innerhalb der ausgewiesenen Abstellflächen (Parkzonen) wird individuell für die einzelnen Abstellflächen definiert (Anlage 1b) und verteilt sich, sofern nichts Gegenteiliges vereinbart, zu gleichen Teilen auf die Mobilitätsanbieter. Die Ober- und Untergrenzen verfügbarer Fahrzeuge in ausgewiesenen Parkflächen nach § 6 Abs. 8, bzw. Anlage 1b können auch nachträglich, unter Fortbestand dieser Vereinbarung, von der Stadtverwaltung angepasst werden. Die Anpassung bedarf der Schriftform, bzw. mit Einführung der Mobilitätsdatenplattform (Vianova) (Vgl. § 9) dem digitalen Austausch via Schnittstelle. Der Mobilitätsanbieter ist dazu verpflichtet die digitale und physische Umsetzung neuer Abstellflächen umgehend umzusetzen.
 - (7) Das kurzfristige Über- oder Unterschreiten der Maximal- oder Mindestanzahl nach Abs. 6 ist lediglich durch das Abstellen oder durch die Entnahme von Fahrzeugen durch Nutzende gestattet. Die Überschreitung durch die Bereitstellung von Fahrzeugen durch Mobilitätsanbieter oder beauftragten Dritten ist nicht gestattet. Das Unterschreiten der Mindestkontingentierung durch die Entnahme von Fahrzeugen durch den Mobilitätsanbieter oder beauftragten Dritten ist nur in Ausnahmefällen gestattet. Ein solcher Ausnahmefall ist beispielsweise die Entnahme nicht fahrtauglicher Fahrzeuge. Der Mobilitätsanbieter ist verpflichtet innerhalb von 4 Stunden nach Bekanntwerden das zulässige Kontingent herzustellen. Der Mobilitätsanbieter strebt an, die Verfügbarkeit von Elektrokleinstfahrzeugen in Scooterstationen, Sharingstationen und Mobilitätsstationen zu Nachfragespitzen sicherzustellen.
 - (8) Die Mobilitätsanbieter verpflichten sich das Parken in Parkzonen durch Sensitivierung, bzw. gezielte Anreizmaßnahmen, wie finanziellen Vergütungen zu fördern. Der Mobilitätsanbieter strebt einen Austausch an (bspw. Best-Practice Lösungen anderer Kommunen), um die Nutzung von Abstellflächen zu fördern.
 - (9) Diese Regelungen behalten auch bei nachträglicher Anpassung des Geschäftsgebiets sowie der Park- und Parkverbotszonen ihre Gültigkeit. Die Anpassung ist durch die Stadtverwaltung an die Sondernutzungsnehmer zu kommunizieren und durch diese sowohl digital als auch hinsichtlich des physischen Angebots innerhalb von 48 Stunden umzusetzen.
 - (10) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet gemeinsam mit der Stadtverwaltung und weiteren in der Stadt Heilbronn aktiven Mobilitätsanbietern Standorte für Parkzonen zu analysieren, Kontingentoptimierungen vorzunehmen und eine Nachfragesteuerung durchzuführen.



H § 8 Gesperrte Bereiche

- (1) Folgende Bereiche sind von der Genehmigung ausgeschlossen. In diesen ist weder das Bereitstellen der Elektrokleinstfahrzeuge noch Beginn und Beendigung des Mietvorgangs gestattet.
- Bus- und Bahnsteige;
 - Fahrradwege, -straßen;
 - Friedhöfe;
 - Fußgängerzonen;
 - Einmündungen, Kreuzungen, sonstige Fußgängerquerungen, wie Gehwegnasen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln, etc.;
 - Gelände von Bildungseinrichtungen (Kindertagesstätten, Schulen, Hochschulen, etc.);
 - Gelände von Krankenhäusern;
 - Hafensbereich;
 - Neckarbrücken, -schleusenanlagen und unbefestigte Neckaruferflächen;
 - Öffentliche Gebäude (Ämter, Rathaus, Theater, etc.);
 - Park- und Grünanlagen;
 - Parkieranlagen;
 - Pflegeeinrichtungen (Kliniken, Seniorenheime, etc.);
 - Spielplätze;
 - Straßenbrücken;
 - Verkehrsbegleitgrün (z.B. Mittelstreifen, Baumscheiben, Grünflächen im Straßenraum);
 - Wald-, Natur- und Landschaftsschutzgebiete.
- (2) Folgende definierte Gebiete sind von der Genehmigung ausgeschlossen. In diesen ist ebenfalls weder das Bereitstellen der Elektrokleinstfahrzeugen noch Beginn und Beendigung des Mietvorgangs gestattet.
- Alter Friedhof;
 - Bildungscampus;
 - Campus Sontheim, umliegende Schulen und Kleingärten;
 - Deutschordensmünster, Deutschhof;
 - Freibad Gesundbrunnen;
 - Frankenstadion und Sportanlage;
 - Friedensplatz;
 - Hauptfriedhof;



H

- Justizvollzugsanstalt;
- Kaiser-Friedrich-Platz;
- Neckarinsel;
- Pfühlpark;
- Quartier Neckarbogen;
- Quartier Hochgelegen;
- Rathausplatz;
- SLK Kliniken;
- Soleo und Campuspark;
- Stadtpark;
- Südfriedhof;
- Theresienwiese;
- Wertwiesenpark und Freibad Neckarhalde;
- Westfriedhof;
- Ziegeleipark.

(3) Folgende Straßen sind von der Genehmigung ausgeschlossen. In diesen ist ebenfalls weder das Bereitstellen der Elektrokleinstfahrzeuge noch Beginn und Beendigung des Mietvorgangs gestattet. Eine Ausnahme stellen auch hier eingerichtete Abstellflächen dar.

- Brackheimer Straße und Sontheimer Straße;
- Fleiner Straße, Sülmer Straße, Kirchbrunnenstraße und Hafenmarkt;
- Neckarsulmer Straße;
- Neckartalstraße;
- Obere und Untere Neckarstraße sowie Uferweg.

(4) Von abgestellten Elektrokleinstfahrzeugen jederzeit freigehalten werden müssen:

- Radwege, Radfahrstreifen, Radschutzstreifen;
- Fahrradabstellanlagen, sofern kein entsprechendes Verkehrszeichen das Abstellen gestattet;
- gemeinsame Rad-/Gehwege, mit einer Breite von weniger als 2,5 m;
- Bodenindikatoren mit Abständen von jeweils 0,60 m links und rechts;
- Zufahrten von Einsatzkräften (Polizei-, Arzt- und Krankenwagen- sowie Feuerwehruzufahrten und Feuerwehrebewegungszonen);



- H**
- Gleisbereiche und Warteflächen des ÖPNV (Abstand mindestens 10 Meter);
 - Flächen 5 Meter vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen;
 - Einfahrten, Eingänge und Zugänge;
 - Handläufe;
 - Sitzbänke;
 - Müllsammler;
 - Briefkästen;
 - Spielbereich auf Spielplätzen;
 - Schulhöfe;
 - Fahrstühle;
 - Lichtzeichenanlagen (Ampelanlagen) und Fußgängerüberwege;
 - denkmalgeschützte Bereiche;
 - Flächen 5m vor und hinter Werbeanlagen (Litfaßsäulen und City-Light-Poster);
 - Treppen, Aufzüge, Rampen;
 - Verkehrswege und Zugangspunkte des öffentlichen Verkehrs.
- (5) Zur Wahrung der Belange von Menschen mit Behinderung ist insbesondere darauf zu achten, dass die für sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen erforderlichen Bewegungsflächen gemäß DIN 18040-3 stets freigehalten werden und darüber hinaus alle unterstützenden Maßnahmen, wie Bodenindikatoren, Handläufe, Informationsstelen, oder ähnliches, uneingeschränkt nutzbar bleiben. Unter Bodenindikatoren sind die nachstehend aufgelisteten taktilen und kontrastreiche Leitelemente zu verstehen, die sich von der üblichen Gehwegfläche hervorheben, wie z.B.:
- Auffindestreifen;
 - Aufmerksamkeitsfelder;
 - Abzweigfelder;
 - Begleitstreifen;
 - Trennstreifen;
 - Einstiegsfelder;
 - Leitstreifen;
 - Richtungsfelder;
 - Sperrfelder.



- H**
- (6) Weitere Bereiche, die von den Elektrokleinstfahrzeugen freizuhalten sind (Abs. 1 bis 5), können auch nachträglich, unter Fortbestand dieser Vereinbarung, von der Stadtverwaltung benannt werden. Diese Änderung bedarf der Schriftform. Der Mobilitätsanbieter hat die Veränderung umgehend sowohl physisch als auch digital umzusetzen.
 - (7) Der Mobilitätsanbieter hat die Beachtung der StVO sowie die Beachtung der von dieser Genehmigung ausgenommenen Bereiche zu gewährleisten.
 - (8) Die Sondernutzungsnehmer sind dazu verpflichtet die digitalen und physischen Voraussetzungen zu schaffen, um zu verhindern, dass Fahrzeuge in diesen Bereichen (Abs. 1 bis 5) und in einem Umkreis von 150 Metern dazu abgestellt werden. Die Stadtverwaltung kann diese Umkreisregelung unter Fortbestand dieser Vereinbarung nachträglich anpassen. Diese Anpassung bedarf der Schriftform.
 - (9) Eine Ausnahme der gesperrten Bereiche nach Absatz 1 bis 5 stellen definierte Parkflächen dar, in denen das Abstellen der Fahrzeuge unter Berücksichtigung der jeweiligen Regelungen gestattet ist (Vgl. § 7).

§ 9 Mobilitätsdatenplattform (Vianova)

- (1) Die Stadtverwaltung plant die Einführung einer Mobilitätsmanagement-Software (Curbside Management), mit deren Hilfe die Mobilitätsangebote in Sharing-Systemen geregelt, analysiert und kontrolliert werden. Mit der Plattform wird die Kontingentierung und das Betriebsgebiet nach § 6, die Sperr- und Parkflächen nach § 7, gesperrte Bereiche nach § 8 geregelt sowie die Einhaltung der Regelungen dieser Vereinbarung überwacht. Mit der Einführung des Systems, wird nach schriftlicher Benachrichtigung durch die Stadtverwaltung an die Mobilitätsanbieter, der Lageplan (Anlage 1a) abgelöst.
- (2) Den Mobilitätsanbietern werden die nach Abschnitt 1 definierten Regelungen als Auszug oder Schnittstelle zur Verfügung gestellt. Der Sondernutzungsnehmer verpflichtet zur umgehenden Umsetzung digitalen Umsetzung in der Angebots-App und physischem Umsetzung der Regelung mit dem eingesetzten Fuhrpark.
- (3) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich gemäß der Datenlieferungsvereinbarung (Teil II) an der Teilnahme und an der Integration des gesamten Angebots sowie der Übermittlung der zugehörigen Daten.
- (4) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich entsprechende Schnittstellen kostenfrei einzurichten und zu implementieren.

§10 Umverteilung, Außerbetriebnahme, Reparatur und Wartung

- (1) Verbleibt ein Elektrokleinstfahrzeug an einem Ort ungenutzt, soll der Mobilitätsanbieter das Fahrzeug spätestens nach 48 Stunden (Sommerhalbjahr), bzw. 72 Stunden (Winterhalbjahr) anderweitig, unter Berücksichtigung der Vorgaben dieser Vereinbarung platzieren oder aus dem öffentlichen Raum entfernen. Sofern ein Fahrzeug nicht betriebsbereit ist (insbesondere,



- H** wenn der Akku leer ist), ist der betriebsbereite Zustand durch den Mobilitätsanbieter spätestens nach 24 Stunden herzustellen oder das Fahrzeug aus dem öffentlichen Raum zu entfernen.
- (2) Die Elektrokleinstfahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt verkehrssicher und funktionstüchtig sein. Nicht verkehrssichere oder funktionsuntüchtige Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. defekte Bremsen, defekter Ständer, oder abgenutzte Reifen) müssen unverzüglich für die Nutzung gesperrt und innerhalb von angestrebten vier Stunden, spätestens jedoch nach 12 Stunden nach Kenntnisnahme aus dem öffentlichen Straßenraum entfernt werden oder in einen verkehrssicheren Zustand versetzt werden. Dies gilt analog für Elektrokleinstfahrzeuge, die nicht mehr die Vorgaben der eKFV erfüllen. So hat der Mobilitätsanbieter sicherzustellen, dass die Elektrokleinstfahrzeuge regelmäßig bezüglich der Verkehrssicherheit und Betriebsbereitschaft, sowie der Einhaltung der Vorgaben der eKFV kontrolliert werden. Der Stadtverwaltung ist dies auf Verlangen nachzuweisen.
 - (3) Die eingesetzten Elektrokleinstfahrzeuge müssen über Mechanismen verfügen, um umgestürzte oder anderweitig gefährlich positionierte Fahrzeuge so schnell wie möglich zu erkennen. Fahrzeuge, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen (bspw. liegende Fahrzeuge) oder die so abgestellt sind, dass die Abstellung nicht den gesetzlichen sowie den Vorgaben dieses Vertrags (insbesondere § 8 Abs. 1 bis 5) entsprechen, sind innerhalb von 4 Stunden, nachdem der Mobilitätsanbieter davon Kenntnis erlangt hat (bspw. durch eine Meldung seitens der Stadtverwaltung über das Supportmanagement oder durch einen technischen Mechanismus) zu beheben. Der Mobilitätsanbieter dokumentiert die Behebung ggf. mit einer geeigneten Mitteilung gegenüber dem Beschwerdeführer.
 - (4) Die Elektrokleinstfahrzeuge sind vom Mobilitätsanbieter auch aus schwer zugänglichen Gebieten (z.B. Fluss, Bachläufe, Böschungen oder Ähnlichen) fachgerecht zu bergen. Die Beseitigung muss, sofern keine Gefährdung vorliegt, innerhalb von 48 Stunden erfolgen. Die Bergung der Fahrzeuge ist zu dokumentieren und der Stadtverwaltung auf Anfrage zuzusenden.
 - (5) Bei einer im wöchentlichen Durchschnitt auftretenden Abweichung der zulässigen Maximalanzahl gemäß § 6, ist der Mobilitätsanbieter verpflichtet, in den folgenden Werktagen – bis 7 Uhr – die zulässige Fahrzeuganzahl wiederherzustellen, bis zu dem Zeitpunkt an dem der wöchentliche Durchschnitt eingehalten wird. Bei zeitweiser stark abweichender Verteilung hat der Mobilitätsanbieter selbstständig und unaufgefordert Umverteilungsmaßnahmen einzuleiten.
 - (6) Bei Nichteinhaltung der in den Abschnitten 1 bis 5 sowie weiteren in diesem Vertrag geregelten Fristen zur Beseitigung und Umverteilung der Elektrokleinstfahrzeuge, behält sich die Stadtverwaltung vor und ist dazu berechtigt, ein Verwarngeld von 15,- Euro pro Fahrzeug an den Mobilitätsanbieter zu berechnen. Weiterhin behält sich die Stadtverwaltung vor, im Wege der Ersatzvornahme die Fahrzeuge auf Kosten des Mobilitätsanbieters zu beseitigen. Diese belaufen sich auf mindestens 100,- Euro / Einsatz.
 - (7) Für das in Abschnitt 6 definierte Verwarngeld gilt eine Übergangsfrist von 6 Monaten ab dem erstmaligen Inkrafttreten dieser Vereinbarung. Während dieser Übergangsfrist wird kein Verwarngeld erhoben. Die Ersatzvornahme bleibt hiervon unberührt.



- H**
- (8) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich, seine Dienstleistung in Heilbronn insgesamt CO²-neutral anzubieten und durchzuführen. Das Laden der Elektrokleinstfahrzeug-Flotte erfolgt ausschließlich mit zertifiziertem Ökostrom (Vgl. § 5 Abs. 3). Die CO²-Neutralität der Servicefahrzeuge/Betrieb der Anlagen ist im Konzept darzustellen. Der Mobilitätsanbieter hat dies vor Geschäftsbeginn in Form einer Kopie des Stromvertrags für die Fahrzeugflotte und für dessen Einrichtungen nachzuweisen. Ist der Mobilitätsanbieter bei Geschäftsstart nicht in der Lage, dies zu gewährleisten und die Verzögerung ist nicht durch den Mobilitätsanbieter verschuldet, so kann dies auch in Form von Klimazertifikaten nachgewiesen werden.
 - (9) Servicefahrten (bspw. Wartung und Umverteilung) erfolgen ausschließlich mit emissionsfreien Fahrzeugen. Zu diesen zählen reine E-Fahrzeuge (BEV) oder mit Muskelkraft betriebene Fahrzeuge wie bspw. Lastenfahrräder. Der Mobilitätsanbieter hat dies bei Geschäftsstart und bei Nachfrage der Stadtverwaltung vorzuweisen.
 - (10) Zum Aufbau des Sharingsystems ist eine Übergangsregelung des Absatzes 9 vorgesehen. Innerhalb der ersten sechs Monate muss der Fuhrpark zu 50 % aus emissionsfreien Fahrzeugen, zu diesen zählen reine E-Fahrzeuge (BEV) oder mit Muskelkraft betriebene Fahrzeuge wie bspw. Lastenfahrräder, bestehen. Nach Ablauf dieser Übergangsfrist ist nachzuweisen, dass der gesamte Fuhrpark (100 %) emissionsfrei betrieben wird.
 - (11) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich, den laufenden Betrieb einschließlich des Austauschs und Aufladens der Akkus des Elektrokleinstfahrzeug-Systems durch fest angestellte Mitarbeitende, Werkstudierende oder Arbeitnehmende einer Zeitarbeitsfirma zu gewährleisten. Das Aufladen durch sog. Juicer sowie eine Verteilung der Elektrokleinstfahrzeuge durch freie Mitarbeitende oder (Schein-)Selbständige ist nicht zulässig. Dies gilt auch für beauftragte Dienstleister.
 - (12) Mobilitätsanbieter und deren beauftragte Dienstleister gewährleisten die Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorgaben. Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich, seinen Beschäftigten (mit Ausnahme der Auszubildenden) bei der Ausführung der Leistung ein Entgelt zu bezahlen, das mindestens den Vorgaben des Mindestlohngesetzes (MiLoG) und der gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 MiLoG erlassenen Rechtsverordnung entspricht. Dies gilt auch für vom Mobilitätsanbieter beauftragte Dienstleister.
 - (13) Der Mobilitätsanbieter hat sicherzustellen, dass die notwendigen Servicearbeiten von professionellen Servicepartnern durchgeführt werden. Der Mobilitätsanbieter stellt sicher, dass regelmäßige Wartungsintervalle eingehalten werden.
 - (14) Bei Flottenmanagement, Wartung und Betrieb sind die jeweils geltenden Vorschriften der Nachtruhe einzuhalten. Zudem ist Lärm generell zu vermeiden. Die Einholung und Umverteilung hat zum Schutz der Anwohner möglichst geräuschlos zu erfolgen.
 - (15) Die Stadtverwaltung begrüßt die Zusammenarbeit der Mobilitätsanbieter bei der Umverteilung falsch abgestellter Fahrzeuge und der Beseitigung beschädigter Fahrzeuge, um das Ansehen des Mikromobilitätsangebots bei der Bevölkerung sicherzustellen.



H § 11 Störungs- und Beschwerdemanagement, Support

- 1) Der Mobilitätsanbieter benennt eine Ansprechperson für die Stadtverwaltung, die werktags zu den üblichen Bürozeiten erreichbar und insbesondere bzgl. falsch abgestellter oder defekter Fahrzeuge handlungsfähig ist.
- 2) Der Mobilitätsanbieter richtet eine kostenfreie deutschsprachige 24 Stunden-Hotline sowie eine E-Mail-Adresse/Kontaktformular für die Annahme von Beschwerden ein und betreibt diese. Er stellt seinen Kunden, der Polizei und der Stadtverwaltung eine jederzeit erreichbare, weisungsbefugte Kontaktperson oder -stelle (mindestens Telefonnummer und E-Mail-Adresse) zur Verfügung. Die Kontaktdaten der Hotline sind an den Elektrokleinstfahrzeugen deutlich sichtbar anzubringen, sodass eine direkte Kontaktaufnahme mit der Hotline möglich ist. Beschwerden sind jederzeit durch die Mobilitätsanbieter entgegen zu nehmen und unverzüglich der weiteren Bearbeitung zuzuführen. Die Mobilitätsanbieter haben hierüber eine entsprechende Statistik zu führen und der Stadtverwaltung regelmäßig, sofern in der Datennutzungsvereinbarung nicht geregelt, in monatlichen Intervallen zur Verfügung zu stellen.
- 3) Der Mobilitätsanbieter stimmt zu, dass die Kontaktdaten nach Abs. 2 der Beschwerdestelle auf der Homepage der Stadt veröffentlicht werden. Die Nummer der Support-Hotline muss gut sichtbar auf allen Elektrokleinstfahrzeugen angebracht sein.
- 4) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich, innerhalb von einem Werktag auf Anliegen der Stadtverwaltung, bzw. innerhalb der in diesem Vertrag gesondert vereinbarten Fristen zu reagieren und diese soweit möglich umzusetzen.
- 5) Die Stadtverwaltung verpflichtet sich ihrerseits, dem Mobilitätsanbieter einen Ansprechpartner für die Zusammenarbeit zu benennen und innerhalb von drei Werktagen auf Anliegen des Mobilitätsanbieters zu reagieren und diese soweit möglich umzusetzen.

§ 12 Auflagen und Bedingungen

- (1) In Zone **A** (siehe Anlage **1b** -Liste) ist das Bereitstellen und Abstellen der Elektrokleinstfahrzeuge nach dem Free-Floating-Prinzip nur außerhalb der Parkverbotszonen gestattet.
- (2) In Zone **B** (siehe Anlage **1b** -Liste) ist das Bereitstellen und Abstellen der Elektrokleinstfahrzeuge nach dem Free-Floating-Prinzip nur außerhalb der Parkverbotszonen gestattet.
- (3) In der Zonengruppe **C** (siehe Anlage **1b** -Liste) ist das Bereitstellen und Abstellen der Elektrokleinstfahrzeuge nach dem Free-Floating-Prinzip nur außerhalb der Parkverbotszonen gestattet.
- (4) In Zonengruppe **D** (siehe Anlage **1b** -Liste) ist das Bereitstellen und Abstellen der Elektrokleinstfahrzeuge nach dem Free-Floating-Prinzip nur außerhalb der Parkverbotszonen gestattet.



- H**
- (5) Die Stadtverwaltung behält sich vor und ist dazu berechtigt das Geschäftsmodell in Zone A (Abs. 1), Zone B (Abs. 2), in der Zonengruppe C (Abs. 4) und Zonengruppe D (Abs. 4) sowie auch einzeln in den jeweiligen Unterzonen vorübergehend oder dauerhaft auf ein stationsbasiertes System zu wandeln.
 - (6) Der Mobilitätsanbieter hat sicherzustellen, dass die Regelungen durch die Nutzer eingehalten werden und die Nutzer auf geeignetem Wege über die Regelungen informiert werden. D.h. dass im Rahmen der Buchung des Elektrokleinstfahrzeugs per App (Mietvorgang), die Elektrokleinstfahrzeuge ausschließlich so abgestellt werden dürfen, dass sie Dritte weder gefährden noch behindern und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigen. Es ist durch den Mobilitätsanbieter anzustreben, Regelungen bspw. in dessen Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu treffen, die ein (wiederholtes) grobes Fehlverhalten sanktionieren. Beispielhaft ist die vorsätzliche Gefährdung der Verkehrssicherheit, welche einen (vorübergehenden) Ausschluss des Nutzers von der Nutzung haben könnte.
 - (7) Beim Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen ist eine nutzbare Restgehwegbreite von mindestens 2,5 m freizuhalten. Bei gemischten Fuß- und Radwegen ist eine nutzbare Restbreite von mindestens 3,5 m freizuhalten.
 - (8) Der Straßenbaulastträger der Stadt ist gesetzlich dazu verpflichtet, bspw. zum Schutze der Verkehrssicherheit unsachgemäß abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge aus dem Straßenraum zu entfernen. Eine Beseitigungsverfügung inkl. Ersatzvornahme kann zu Lasten des Mobilitätsanbieters erfolgen.
 - (9) Der Mobilitätsanbieter ist verpflichtet, die Elektrokleinstfahrzeuge im Falle von genehmigten kollidierenden Sondernutzungen (Veranstaltungen, Baustellen etc.) unverzüglich, d.h. innerhalb von 12 Stunden nach Benachrichtigung oder Kenntnisnahme aus den betroffenen Bereichen zu entfernen. Der Vorgang ist durch den Mobilitätsanbieter zu dokumentieren. Der Mobilitätsanbieter hat seine Kunden rechtzeitig auf geeignete Weise darüber zu informieren, dass in den betroffenen Bereichen in dieser Zeit der Mietvorgang nicht begonnen oder beendet werden kann.
 - (10) Die Ortung der Elektrokleinstfahrzeuge mittels Tonsignalen ist in bewohnten Gebieten in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr untersagt.
 - (11) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich, der Stadtverwaltung unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen anonymisierte Daten über die Nutzung der Elektrokleinstfahrzeuge, geregelt durch die Datenlieferungsvereinbarung (Teil II), die Teil dieses Vertrags ist, zur Verfügung zu stellen.
 - (12) Der Mobilitätsanbieter wird seine Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne eines mobilitätsverknüpfenden Angebotes im Bereich von ÖPNV-Haltestellen als Teil (virtueller) Mobilitätsstationen vorhalten, sobald die Stadt Heilbronn die Standorte dieser und deren Ausstattung (Anzahl der Elektrokleinstfahrzeuge, etc.) festgelegt hat.



- H**
- (13) Der Mobilitätsanbieter wird sein Angebot in die Stadtwerke Heilbronn-App (SWHN-App) oder zukünftiger alternativer Mobilitätsapps der Stadt Heilbronn oder städtischer Töchterunternehmen tiefenintegrieren und die entsprechenden Kosten hierfür zu tragen.
 - (14) Der Mobilitätsanbieter erklärt sich bei Bedarf dazu bereit, an einer tariflichen Integration bspw. in Form eines Mobilitätspass mitzuwirken.

§ 13 Aufklärung, Prävention und Mobilitätskonzepte

- (1) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich zur Teilnahme an Aufklärungs- und Unfallpräventionskampagnen, die in Absprache mit der Stadtverwaltung erfolgen. Beispielhaft hierfür ist die Teilnahme an der Kampagne „Roll ohne Risiko“. Die Teilnahme beinhaltet das digitale und physische Werben für die Kampagnen bzw. Aufklärungsinhalte.
- (2) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich zur Teilnahme an der jährlich stattfindenden europäischen Mobilitätswoche in Heilbronn sowie bei Bedarf an mindestens einer weiteren öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung der Stadt Heilbronn zum Thema nachhaltige Mobilität.
- (3) Es ist wünschenswert, dass sich der Mobilitätsanbieter auch im Rahmen des Neubürgermarketings der Stadt Heilbronn sowie der Hochschulen in Heilbronn bspw. durch Schnupperangebote beteiligt.
- (4) Es ist wünschenswert, dass der Mobilitätsanbieter in den Bereichen des studentischen, betrieblichen und behördlichen Mobilitätsmanagements durch die Bereitstellung von Coupons, Fahrkontingenten oder Abos aktiv wird.

§ 14 Vorzulegende Nachweise

- (1) Stromlieferungsvertrag für die Fahrzeugflotte und die Einrichtungen des Mobilitätsanbieters und etwaigen Dritten.
- (2) Zulassungspapiere der Lieferfahrzeuge, als Nachweis des Anteils nachhaltiger Antriebsformen nach § 10 Abs. 8.
- (3) Die Stadtverwaltung ist jederzeit berechtigt, vom Mobilitätsanbieter Nachweise zu den in diesem Vertrag getroffenen Festlegungen zu verlangen (z. B. Zertifizierungen, Fahrzeugversicherung, Allg. Betriebserlaubnis, Registrierung nach WEEE, Versicherungsnachweise der Beschäftigten, ...).

§ 15 Evaluation

- (1) Das Elektrokleinstfahrzeug-Sharingsystem wird in einem sechsmonatigen Intervall, im Rahmen eines runden Tisches, mit den Mobilitätsanbieter evaluiert.
 - a. Hierzu führt einerseits die Stadtverwaltung eine eigene Evaluation durch, die die Art und Anzahl besonderer Vorkommnisse im Stadtgebiet betrachtet. Der Fokus liegt dabei



H

auf der Bewertung der Verkehrssicherheit und der Verträglichkeit des Sharingsystems hinsichtlich der Nutzung des öffentlichen Raums.

- b. Andererseits sind durch die Mobilitätsanbieter Statistiken vorzulegen, die eine Betrachtung des Nutzungsverhalten aufgeschlüsselt nach einzelnen Mobilitätsangeboten, einzelnen Stadtteilen sowie einzelnen demografischer Gruppen (anonymisierte Zahlen zu den Nutzenden aufgeschlüsselt nach Geschlecht (m/w/d) und Altersgruppen (5-17, 18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64, 65 und älter) auf monatlicher Ebene zulassen. Außerdem sollen durch die Statistiken nachfragestarke / -schwache Tage und Stunden erkennbar dargestellt werden.
 - c. Weiter sind durch die Mobilitätsanbieter Vorschläge und Best-Practice-Beispiele einzureichen, die zur Beseitigung der Problembereiche und zur Verbesserung des Nutzungsverhaltens und der Wirtschaftlichkeit des Sharingsystems beitragen.
 - d. Die Stadtverwaltung behält sich vor und ist berechtigt diese Daten (vgl. a und b) in einem einheitlichen Formblatt abzufragen. Der Mobilitätsanbieter ist verpflichtet diese Daten in dieser Form zur Verfügung zu stellen.
 - e. Die Stadtverwaltung behält sich vor die Daten (a bis c) gebündelt, ohne Rückschluss einzelner Daten auf einzelne Mobilitätsanbieter zu ermöglichen, gemeinsam mit Unfallberichten in Form eines Mobilitätsberichts zu veröffentlichen.
- (2) Der in Absatz 1 beschriebene Prozess wird in sechsmonatigen Intervallen wiederholt und die Teilnahme ist für die Mobilitätsanbieter verpflichtet. Eine Einladung bedarf der Schriftform und einen Vorlauf von mindestens vier Wochen.
- (3) Der Mobilitätsanbieter verpflichtet sich an zusätzlichen Terminen mit der Stadtverwaltung zum Erfahrungsaustausch und der Weiterentwicklung der vorstehenden Regelungen teilzunehmen.

Teil II: **Datenlieferungsvereinbarung**

§ 16 Datenlieferung und -austausch

- (1) Der Mobilitätsanbieter stellt der Stadtverwaltung Echtzeitdaten zu den im Stadtgebiet Heilbronn (**Anlage 2a**) aufgestellten Mobilitätsangebot über eine REST API als MDS (**Anlage 2b**) und im GBFS Format (**Anlage 2c**) zur Verfügung, solange er Mobilitätsangebote im Stadtgebiet Heilbronn anbietet.

Die Verwendung der Daten durch die Stadtverwaltung erfolgt zu folgenden Zwecken:

- Aufbau von Dashboards zur Darstellung des Mobilitätsangebots und der Nutzung;
- Aufbau von datengestützten Monitoring-Plattformen (Curbside Management);
- Aufbau einer Datennutzungsstrategie im Zuge des Projektes „Datenbasiertes Management im Straßenraum (DaMaSt) sowie weiteren Projekten der Stadtverwaltung mit externen Auftragnehmern;



H

- Tiefenintegration in Apps der Stadtverwaltung oder ihren Töchtern (**Anlage 2d**);
 - Verwaltung, Analyse, Planung, Steuerung und Optimierung von Verkehrs- und Mobilitätsdienstleistungen im Stadtgebiet;
 - Planung, Umsetzung, Verwaltung und Optimierung von Stadt- und Mobilitätsmaßnahmen;
 - Planung, Umsetzung, Verwaltung und Optimierung von Infrastrukturmaßnahmen;
 - Überprüfung der Einhaltung von Vereinbarungen im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis und Ahndung von Verstößen.
- (2) Der Mobilitätsanbieter erklärt sich bereit, anonymisierte Nutzerdaten, Echtzeitdaten im MDS Format sowie im GBFS Format der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW) zur Veröffentlichung auf dem Open Data Portal *MobiData BW*, bzw. etwaigen vorgelagerten Open Data Portalen des Landes, des Bundes oder der EU kostenfrei zur Verfügung zu stellen (**Anlage 2e**).
- (3) Sollte die Stadtverwaltung die Funktion der MDS Endpoints (z.B. policy, geography) nutzen, um Ausschluss- und Wunschzonen zu definieren, müssen diese vom Mobilitätsanbieter entgegengenommen und unverzüglich übernommen werden. Folgende Daten werden den Mobilitätsanbieter durch die Stadtverwaltung bereitgestellt:
- Geodaten für einzurichtende Park- und Parkverbotszonen.
- (4) Diese Vereinbarung ist spezifisch für die Datenbereitstellung und ersetzt keine anderweitigen zwischen der Stadtverwaltung und dem Mobilitätsanbieter getroffenen Vereinbarungen.
- (5) Sollte der Mobilitätsanbieter Änderungen an der Schnittstelle durchführen, muss die Stadtverwaltung mindestens 30 Tage vorher unterrichtet werden.
- (6) Die Stadtverwaltung erkennt an, dass der Mobilitätsanbieter weiter Eigentümer der Daten ist.

§ 17 Datenübermittlung

- (1) Geliefert werden die angeforderten Daten gemäß zwischen den Vertragsparteien im Vorfeld des Vertragsabschlusses schriftlich abgestimmten Standards. Die zum Zeitpunkt des Vertragschlusses aktuellen MDS-Spezifikationen (**Anlage 2b**) sowie GBFS-Anforderungen (**Anlage 2c**) liegen als Anlagen dem Vertrag bei. Auch bei einer Aktualisierung der Anlagen erhalten die Bestimmungen ihre Gültigkeit. Der Mobilitätsanbieter ist verpflichtet eine Dokumentation der Schnittstelle und des Datenformats (so wie umgesetzt) zur Verfügung zu stellen.
- (2) Binnen 30 Tage nach Start des Mobilitätsangebots muss der Mobilitätsanbieter eine MDS- und GBFS-Schnittstelle (API), gemäß den Spezifikationen betreiben. Die Schnittstellen müssen



- H** ganzjährig zu jeder Zeit zur Verfügung stehen und eine relative Verfügbarkeit von 96 % auf ein Kalenderjahr gerechnet erreichen.
- (3) Die Daten müssen in Echtzeit abgefragt werden können. Jeder Statuswechsel eines Fahrzeugs muss innerhalb des abgerufenen Zeitintervalls übermittelt werden. Geodaten sind mit der Genauigkeit gemäß MDS-Spezifikationen zu übermitteln. Mobilitätsanbieter können den Breiten- und Längengrad auf die Genauigkeitsstufe runden, die der maximalen Genauigkeit der spezifischen Messung entspricht. Beispielsweise ist a-GPS auf 5 Dezimalstellen genau, Differential-GPS ist im Allgemeinen auf 6 Dezimalstellen genau. Mobilitätsanbieter können diese Messwerte auf die entsprechende Zahl für ihre Systeme aufrunden. Es ist die aktuelle Information der Genauigkeit von Geoinformationen zu verwenden.
Siehe: <https://github.com/openmobilityfoundation/mobility-dataspecification/blob/main/provider/README.md#routes>, Stand 16.02.2023.
 - (4) Empfänger der Daten sind die Stadtverwaltung und ihre Tochtergesellschaften, sowie nach vorheriger schriftlicher Zustimmung durch die Mobilitätsanbieter auch durch die Stadtverwaltung beauftragte Dienstleister, wobei die Stadtverwaltung sicherstellen wird, dass die Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung auch für die beauftragten Dienstleister gelten und gegenüber dem Mobilitätsanbieter für Verstöße der beauftragten Dienstleister haftbar bleibt.
 - (5) Die von der Stadtverwaltung übermittelten Daten aus § 16 Abs. 3 dürfen nicht ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Stadtverwaltung an Dritte, hiervon ausgenommen sind verbundene Unternehmen nach § 15 AktG, weitergeleitet oder verkauft sowie vermietet werden und nur zur Verwendung in der Mobilitätsanbieter-App zum Zweck der Wahrnehmung des Mobilitätsangebots durch Kunden genutzt werden. Bei einer vorherig schriftlich abgestimmten Weitergabe von Daten an Dritte (z.B. Dienstleister oder Subunternehmer des Mobilitätsanbieters) wird der Mobilitätsanbieter diese Verpflichtungen an die Dritten durchreichen oder anderweitig sicherstellen, dass die Dritten diese beachten und umsetzen. Der Mobilitätsanbieter haftet gegenüber der Stadtverwaltung für etwaige Verstöße Dritter wie für eigene Verstöße.

§ 18 Datennutzung

- (1) Die Stadtverwaltung, ihre Tochtergesellschaften sowie durch die Stadtverwaltung beauftragte Dienstleister und Forschungsinstitute nutzen und analysieren die Daten aus § 16 zu den dort genannten Zwecken.
- (2) Die Stadtverwaltung darf nicht nachträglich einen Personenbezug der Daten herstellen, z.B. durch die Zusammenführung der Daten mit Daten aus anderen Quellen, die eine Zuordnung zu konkreten natürlichen Personen (z.B. Kunden oder Mitarbeiter des Mobilitätsanbieters) ermöglichen.
- (3) Die Stadtverwaltung stellt sicher, dass Daten des Mobilitätsanbieters, die dieser als Geschäftsgeheimnis kennzeichnet, nicht ohne dessen Einverständnis an Marktteilnehmer oder Dritte weiterzugeben. Darüber hinaus wird die Stadt keine Daten veröffentlichen, die Rückschlüsse auf die Geschäftszahlen des Mobilitätsanbieters zulassen.



- H**
- (4) Die Stadtverwaltung behält sich das Recht vor, ohne Nennung der Namen der Mobilitätsanbieter, Daten auf Open Data Plattformen zu veröffentlichen, soweit diese Daten keinen Rückschluss auf spezifische Informationen über das Geschäft oder den Betrieb des jeweiligen Mobilitätsanbieters zulassen.

§ 19 Aufbewahrungsdauer der Daten

- (1) Zur Verfügung gestellte Daten werden so lange diese für die Aufgabenerfüllung erforderlich gespeichert. Die Aufbewahrung bedarf keiner Frist zur Löschung.
- (2) Im Falle einer Löschung behält sich die Stadtverwaltung vor aufbereitete Statistikdaten weiterhin zu speichern. Hierbei sind die Statistikdaten anonymisiert und lassen keinen Rückschluss auf den jeweiligen Mobilitätsanbieter zu.

§ 20 Datenschutz

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, alle relevanten Bestimmungen der EU-Datenschutzgrundverordnung sowie die Vorgaben des Bundesdatenschutzgesetzes und des Landesdatenschutzgesetzes zu beachten und umzusetzen.
- (2) Wettbewerbsrelevante Informationen (Beschwerden, Störmeldungen...) werden nicht veröffentlicht oder dritten Mobilitätsanbietern zur Verfügung gestellt.
- (3) Die Vertragsparteien erkennen an, dass Mobilitätsdaten weder direkt identifizierende Informationen noch eindeutige Benutzerkennungen oder ähnliche pseudonyme Identifikationen enthalten. Die Parteien sind daher der Ansicht, dass die übermittelten Daten keine personenbezogenen Daten sind und nicht unter die DSGVO fallen. Dennoch könnte eine Aufsichtsbehörde oder ein Gericht der Meinung sein, dass es sich bei Mobilitätsrohdaten um personenbezogene Daten im Sinne der DSGVO und/oder der entsprechenden nationalen Gesetze handelt. In einem solchen Fall beabsichtigen die Vertragsparteien, die Weitergabe von Mobilitätsdaten als eine Übermittlung von Controller zu Controller zu betrachten. Die Vertragsparteien beabsichtigen nicht, in einem Verhältnis zwischen Verantwortlichem und Auftragsverarbeiter (Art. 28 DSGVO) oder als gemeinsam für die Verarbeitung Verantwortliche (Art. 26 DSGVO) zu handeln.
- (4) Der jeweilige Empfänger verpflichtet sich hiermit zur Umsetzung angemessener Sicherheitsmaßnahmen gemäß Art. 32 DSGVO in Bezug auf die übermittelten Daten zu ergreifen, als ob es sich um personenbezogene Daten handeln würde.
- (5) Der jeweilige Empfänger ist verpflichtet, auf Verlangen der anderen Partei alle in seinem Besitz befindlichen Mobilitätsdaten unverzüglich auf sichere Weise zu löschen, wenn eine solche Löschung von einem Gericht, einer Aufsichtsbehörde oder einer anderen zuständigen Behörde verlangt wird, und eine schriftliche Bestätigung der Löschung vorzulegen.

§ 21 Entgelt

Die Vertragsparteien stellen sich entsprechenden Daten (vgl. Teil II dieser Vereinbarung) jeweils kostenfrei zur Verfügung. Jede Vertragspartei zahlt ihre eigenen Kosten.



H

§ 22 Haftung

- (1) Die Vertragsparteien haften für alle Schäden, die sie oder einer ihrer gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen bei der Erfüllung der Vertragspflichten oder im inneren Zusammenhang mit diesen grob fahrlässig oder vorsätzlich verursachen, soweit sie diese zu vertreten haben, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen, insb. der §§ 280 ff. BGB bzw. §§ 823 ff. BGB.
- (2) Der Mobilitätsanbieter stellt die Stadtverwaltung von allen Schadenersatzansprüchen frei, die aus Anlass eines von dem Mobilitätsanbieter, seiner gesetzlichen Vertreter oder seiner Erfüllungsgehilfen schuldhaft verursachten Schadensfalles im Zusammenhang mit der Nutzung der Daten von einem Dritten erhoben werden.

§ 23 Widerruf

Erfüllt der Mobilitätsanbieter die Auflagen und Bedingungen nicht oder nicht vollständig, kann die Stadtverwaltung die Sondernutzungserlaubnis widerrufen.

§ 24 Vertragsänderungen

Änderungen dieses Vertrags bedürfen der Schriftform. Das gilt auch für diese Schriftformklausel.

§ 25 Rechtsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist bei dem Verwaltungsgericht Heilbronn (Augustenstr. 5, 70178 Heilbronn) zu erheben.

§ 26 Schlussbestimmungen

- (1) Die Stadtverwaltung und der unterzeichnende Mobilitätsanbieter bekunden durch ihre Unterschrift unter diesem Vertrag ihren gegenseitigen Willen zu einer vertrauensvollen, konstruktiven und dauerhaften Zusammenarbeit.
- (2) Die Kunden der Mobilitätsanbieter werden vor Vertragsabschluss über den öffentlich-rechtlichen Vertrag sowie dessen wesentlichen Inhalte informiert und stimmen diesen mit Vertragsabschluss zu.
- (3) Sollten sich maßgebliche Änderungen der Rahmenbedingungen für das Anbieten von Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter und E-Bikes) im öffentlichen Verkehrsraum ergeben, erklären sich die Stadtverwaltung und der unterzeichnende Mobilitätsanbieter zu Neuverhandlungen des Vertrages bereit.
- (4) Der Mobilitätsanbieter unterwirft sich der sofortigen Vollstreckung gem. § 61 LVwVfG.
- (5) Für diesen Vertrag gilt ausschließlich das Recht der Bundesrepublik Deutschland.



H § 27 Salvatorische Klausel

Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden, so bleibt die Vereinbarung im Übrigen gültig. Die Vertragsparteien verpflichten sich die unwirksamen oder unwirksam gewordenen Bestimmungen durch solche Bestimmungen zu ersetzen, die dem angestrebten Vereinbarungszwecke am nächsten kommen. Entsprechendes gilt für in der Vereinbarung enthaltene Regelungslücken. Zur Behebung der Lücke verpflichten sich die Vertragsparteien auf eine Art und Weise hinzuwirken, die dem am nächsten kommt, was die Vertragsparteien nach dem Sinn und Zweck der Vereinbarung bestimmt hätten, wenn der Punkt von ihnen bedacht worden wäre.

Heilbronn,

Ort, Datum

Stadt Heilbronn
Bürgermeister Dez. IV

Name des Mobilitätsanbieters

Andreas Ringle

Name des Unterzeichners

Berufsbezeichnung des Unterzeichners