

VERORDNUNG FÜR DEN BETRIEB VON SHARING-SYSTEMEN OHNE FESTE PARKINFRASTRUKTUR
--

KAPITEL I – EINLEITENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 1 – Zielsetzungen

Der Zweck dieser Verordnung über den Betrieb von Sharing-Systemen ohne feste Parkinfrastruktur ist die Einrichtung eines Systems von Genehmigungen:

- 1) Sharing-Systeme, um den begrenzten öffentlichen Bereich kontrolliert nutzen zu können;
- 2) das Qualitätsniveau und Einsatzniveau der Sharing-Systeme und ihrer Fahrzeuge im Interesse der öffentlichen Ordnung zu überwachen;
- 3) auf neue und innovative Entwicklungen reagieren zu können.

Artikel 2 – Rechtlicher Rahmen

Der Betrieb von Sharing-Systemen ohne feste Parkinfrastruktur muss in Übereinstimmung mit den Bedingungen und Vorschriften erfolgen, die festgelegt sind durch:

- 1) die aktualisierte Version des Kodex der Polizeiordnung der Stadt Antwerpen (Polizeikodex);
- 2) diese Gemeindeverordnung über den Betrieb von Sharing-Systemen ohne feste Parkinfrastruktur;
- 3) die vom Bürgermeister- und Schöffenkollegium auf der Grundlage dieser Verordnung erteilte Genehmigung für den Betrieb von Sharing-Systemen ohne feste Parkinfrastruktur;
- 4) die zu dieser Gemeindeverordnung gehörende Verarbeitungsvereinbarung über die Nutzung und/oder Weitergabe von Mobilitätsdaten;
- 5) die ggf. geltenden kommunalen Steuerverordnungen für den Betrieb von Sharing-Systemen ohne feste Parkinfrastruktur;
- 6) alle anderen flämischen, föderalen oder europäischen Verordnungen, die anwendbar sein können.

Artikel 3 – Elektronische Kommunikation

Die Kommunikation zwischen der Stadt und den (potenziellen) Betreibern von Sharing-Systemen ohne feste Parkinfrastruktur erfolgt elektronisch per E-Mail. Jeder (potenzielle) Betreiber muss bei seinem Antrag eine gültige E-Mail-Adresse angeben. Es liegt in der Verantwortung des (potenziellen) Betreibers, unter der angegebenen E-Mail-Adresse erreichbar zu sein und zu bleiben. Der (potenzielle) Betreiber hat die Stadt unverzüglich über jede Änderung der mitgeteilten E-Mail-Adresse zu informieren.

KAPITEL II – ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 4 – Geltungsbereich

Diese Verordnung regelt die Erteilung und den Betrieb von Genehmigungen für Sharing-Systeme ohne feste Parkinfrastruktur auf dem Gebiet der Stadt Antwerpen.

Systeme der geteilten Autonutzung, wie sie in Artikel 2.50 des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße (Straßenverkehrsordnung) genannt werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich der vorliegenden Vorschriften.

Artikel 5 – Definitionen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

- 1) Stadt: die Stadt Antwerpen (einschließlich aller Bezirke), mit dem Rathaus in 2000 Antwerpen, Grote Markt 1.
- 2) Fahrzeug-Sharing-System: ein System/Netzwerk von Fahrzeugen, die im öffentlichen Raum zur zeitlich begrenzten, entgeltlichen oder unentgeltlichen Nutzung gemäß den vom Betreiber festgelegten Nutzungsbedingungen zur Verfügung gestellt werden.
- 3) Sharing-System ohne feste Parkinfrastruktur: ein Fahrzeug-Sharing-System, bei dem das Fahrzeug vor Beginn und nach Ende jeder Nutzungssitzung unter Einhaltung der geltenden Vorschriften im öffentlichen Bereich geparkt werden muss, ohne an eine teilsystemspezifische Parkinfrastruktur gebunden zu sein.
- 4) Teilfahrzeug (Sharing-Fahrzeug): ein Fahrzeug, das im öffentlichen Raum für einen kurzen Zeitraum entgeltlich oder unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird und von jeder Person unter den Bedingungen und auf Risiko des Betreibers ausgeliehen werden kann.
- 5) Teilfahrzeugklasse: Diese Verordnung gilt nur für die folgenden Klassen von Teilfahrzeugen:
 - Klasse 1: Fahrrad
 - Klasse 2: Elektrofahrrad
 - Klasse 3: Lieferrad und/oder Elektro-Lieferrad
 - Klasse 4: Mopeds der Klasse A oder B, die durch eine erneuerbare Energiequelle angetrieben werden, insbesondere durch alternative Kraftstoffe wie Elektrizität, Brennstoffzellen (FC), Wasserstoff, CNG usw.
 - Klasse 5: Elektroroller
 - Klasse 6: Rollstuhl(-Fahrrad) und/oder Elektrorollstuhl(-Fahrrad)
 - Klasse 7: Alle leichten (Typ L6e, Kategorien A, B, BU und BP) und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge (Typ L7e, Kategorien A1, A2, B1, B2, CU, CP)
 - Klasse 8: Moped Klasse P
- 6) Potenzieller Betreiber: die natürliche oder juristische Person, die von der Stadt eine Genehmigung für den Betrieb eines Sharing-Systems ohne feste Parkinfrastruktur erhalten möchte.

- 7) Benutzer: die natürliche Person, die ein Teilfahrzeug verwendet.
- 8) Betreiber: die natürliche oder juristische Person, die von der Stadt eine Genehmigung für den Betrieb eines Sharing-Systems ohne feste Parkinfrastruktur erhalten hat.
- 9) Genehmigung: die Erlaubnis der Stadt, ein Sharing-System ohne feste Parkinfrastruktur im öffentlichen Raum zu betreiben.
- 10) Zulassungsbedingungen: Bedingungen, die ein angehender Betreiber oder ein Betreiber erfüllen muss, um für die Erteilung und das Behalten einer Genehmigung in Frage zu kommen.
- 11) Betriebsbedingungen: Bedingungen, die ein Betreiber beim Betrieb seines Sharing-Systems ständig erfüllen muss, um seine Lizenz zu behalten.
- 12) ZDU: Zentrale Datenbank der Unternehmen
- 13) DSGVO: Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung oder General Data Protection Regulation (GDPR))
- 14) MaaS: Mobility as a Service, eine den Nutzern angebotene Plattform, bei der der Benutzer gegen Bezahlung verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätslösungen in Anspruch nehmen kann und die darauf abzielt, die tägliche Mobilität des Nutzers zu optimieren. Im Rahmen dieser Verordnung sind nur Plattformen zugelassen, die sich als MaaS-Akteure im Markt positionieren, verschiedene Arten von Teilfahrzeugen anbieten und dies aktiv kommunizieren.
- 15) Betriebsbereich: der Bereich, in dem Teilfahrzeuge ausgeliehen, genutzt und zurückgelassen werden können
- 16) einsatzfähig: Teilfahrzeuge gelten als einsatzfähig, wenn sie ausgeliehen und genutzt werden können
- 17) Abstellzonen: die Zone, in der Teilfahrzeuge verpflichtend abgestellt werden müssen.
- 18) Verbotzone: die Zone, in der Teilfahrzeuge nicht genutzt, ausgeliehen oder zurückgelassen werden können
- 19) Parkverbotzone: die Zone, in der Teilfahrzeuge genutzt, aber nicht ausgeliehen oder zurückgelassen werden dürfen
- 20) Abstellplatz: physisch aufgemalte Boxen, in denen Teilfahrzeuge abgestellt werden können. Piktogramme zeigen an, welche Fahrzeugtypen erlaubt sind.
- 21) Beamter der Stadt Antwerpen: die Ansprechpartner für Sharing-Mobilität innerhalb der Stadtverwaltung der Stadt Antwerpen, die über die E-Mail-Adresse mobiliteit@antwerpen.be kontaktiert werden können.

KAPITEL III – BEDINGUNGEN UND MODALITÄTEN FÜR SHARING-SYSTEME OHNE FESTE PARKINFRASTRUKTUR

Artikel 6 – Allgemeines

Gemäß Artikel 284bis des Polizeikodex ist es verboten, auf dem Gebiet der Stadt Antwerpen ein Sharing-System ohne feste Parkinfrastruktur ohne vorherige Genehmigung zu betreiben.

Artikel 7 – Zulassungsvoraussetzungen

Um eine Genehmigung zu erhalten, muss ein potenzieller Betreiber die folgenden Zulassungsvoraussetzungen erfüllen:

- 1) Der potenzielle Betreiber ist eine (juristische) Person, die in der ZDU oder einem gleichwertigen Register in einem EU-Mitgliedstaat oder Drittland registriert ist;
- 2) Pro Betreiber und Teilfahrzeugklasse kann nur eine Genehmigung erteilt werden. Ein Betreiber kann eine Genehmigung für mehr als eine Teilfahrzeugklasse erhalten.
- 3) Der potenzielle Betreiber weist nach, dass er eine Versicherung für seine zivilrechtliche und sonstige Haftung gegenüber der Stadt, den Benutzern und Dritten im Zusammenhang mit der geplanten Nutzung abschließen kann.
- 4) Der Bewerber muss nachweisen, dass er seinen Verpflichtungen in Bezug auf die Zahlung von Steuern, Sozialversicherungsbeiträgen und allen anderen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nachgekommen ist.

Artikel 8 – Rahmen für die Genehmigung

§ 1 – Im Hinblick auf die Tragfähigkeit und die ausgewogene Nutzung des öffentlichen Raumes sowie den Schutz der öffentlichen Ordnung und Sicherheit legt das Bürgermeister- und Schöffenkollegium Folgendes fest:

- die maximale Anzahl von Teilfahrzeugen pro Teilfahrzeugklasse;
- die maximale Anzahl der ausgestellten Genehmigungen pro Teilfahrzeugklasse;
- die minimale und maximale Anzahl von Teilfahrzeugen pro Genehmigung in jeder Teilfahrzeugklasse;
- die räumliche Verteilung der gemeinsam genutzten Fahrzeuge pro Teilfahrzeugklasse;

§ 2 – Wenn die Höchstzahl der Genehmigungen pro Teilfahrzeugklasse noch nicht erreicht ist, kann die Stadt das Verfahren zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung gemäß § 9 für eröffnet erklären.

Angesichts der begrenzten räumlichen Kapazität des öffentlichen Bereichs können aus den verschiedenen Genehmigungsanträgen nur so viele potenzielle Betreiber ausgewählt werden, bis die in Artikel 8 § 1 genannte Höchstzahl an Genehmigungen und lizenzierten Teilfahrzeugen erreicht ist.

Wenn die Anzahl der verfügbaren Genehmigungen für den Betrieb einer Teilfahrzeugklasse geringer ist als die Anzahl der Genehmigungsanträge, trifft die Stadt eine Auswahl unter den potenziellen Betreibern gemäß dem in Artikel 9 § 4 dieser Verordnung festgelegten Auswahlverfahren.

Der/die ausgewählte(n) Kandidat(en) erhält/erhalten dann eine Genehmigung für den Betrieb von Teilfahrzeugen innerhalb dieser gemeinsam genutzten Teilfahrzeugklasse, gemäß den Bedingungen der zu diesem Zeitpunkt geltenden Verordnung.

§ 3 – Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung ist unteilbar, ebenso die Genehmigung, die erteilt werden kann. Jeder Betreiber darf nur eine Genehmigung pro Teilfahrzeugklasse gemäß der Definition in Artikel 5 Absatz 5 haben. Betreibern und potenziellen Betreibern ist es nicht gestattet, zwei oder mehr Genehmigungen zu erwerben oder zu halten, die sie berechtigen, Teilfahrzeuge derselben Teilfahrzeugklasse unter zwei oder mehr Markennamen zu betreiben.

Artikel 9 – Genehmigungsantrag

§ 1 – Für jede Teilfahrzeugklasse wird eine separate Eröffnung bekannt gegeben, nach der die potenziellen Betreiber einen Genehmigungsantrag stellen können. Die genauen Bedingungen der Eröffnung werden vom Kollegium für jede Öffnung separat festgelegt. In jedem Fall muss jeder Genehmigungsantrag mindestens aus den folgenden Elementen bestehen:

- eine ausführliche Präsentation des potenziellen Betreibers
- die Satzung der juristischen Person oder die Eintragung im Register für natürliche Personen oder ZDU oder in einem gleichwertigen Register in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Drittland;
- die Identität und die Kontaktdaten des/der Geschäftsführer(s), des/der Verwalter(s) und/oder der Gesellschafter;
- Kontaktangaben von mindestens zwei Ansprechpartnern;
- alle Unterlagen, die belegen, dass das Sharing-System des potenziellen Betreibers die Zulassungsbedingungen erfüllt (Artikel 7);
- alle erforderlichen Bescheinigungen in Bezug auf die in Artikel 11 dieser Verordnung aufgeführten Verpflichtungen;
- Konzeptplan, aus dem hervorgeht, wie der potenzielle Betreiber die Betriebsbedingungen einhalten wird (Artikel 11). Der Konzeptplan muss mindestens die folgenden Elemente enthalten:
 - o Aufbau des Fuhrparks innerhalb des ersten Betriebsjahres;
 - o Maßnahmen bezüglich des korrekten Parkens und der Einhaltung der Verkehrsregeln durch die Benutzer;
 - o Sanktionspolitik (welche Sanktionen, für welche Verstöße von Benutzern);
 - o Regulierung des Fuhrparks (wie werden die Fahrzeuge umverteilt, mit welcher Häufigkeit, nach welchen Regeln usw.);
 - o Betriebszone, Parkverbotszonen und eventuelle Absetzzonen;
 - o Maßnahmen, um die Einhaltung der Verbreitungsbeschränkungen zu

gewährleisten;

- Integration mit drei lokalen MaaS-Anbietern, von denen mindestens zwei für Privatpersonen verfügbar sind.

Die geforderte Zusammensetzung des Genehmigungsantrages hängt auch von den spezifischen Voraussetzungen der jeweiligen Teilfahrzeugklasse ab, die vom Kollegium festgelegt und den Antragstellern bei der Bekanntgabe der Eröffnung mitgeteilt werden. Diese Voraussetzungen gelten zusätzlich zu den Bestimmungen in der Verordnung. Der Genehmigungsantrag muss in jedem Fall alle Elemente enthalten, die erforderlich sind, um eine Beurteilung gemäß den in Artikel 9 § 2 genannten Kriterien vornehmen zu können.

§ 2 – Der Betrieb von Teilfahrzeugen auf städtischem Gebiet soll einen Mehrwert für die Stadt, ihre Bewohner und Besucher bieten. Das bedeutet, dass die Kriterien, anhand derer die Genehmigungsanträge bewertet werden, so ausgearbeitet wurden, dass sie die Mobilitätspolitik der Stadt, die realistischen Möglichkeiten des Betreibers und den Mehrwert für die Nutzer berücksichtigen. Die folgenden Hauptkriterien werden für die Beurteilung herangezogen;

- Erfüllung der in Artikel 7 bzw. 11 festgelegten Zulassungs- und Betriebsbedingungen;
- Die Vision des Anbieters über den Mehrwert seines Sharing-Systems für die Mobilitätspolitik der Stadt;
- Das vorgeschlagene Konzept, um einen qualitativ hochwertigen Service zu bieten, der gleichzeitig eine minimale Störung des öffentlichen Raums gewährleistet;
- Das Angebot des Dienstes zu einem intelligenten, transparenten und für den Benutzer attraktiven Tarif.

Für jede Eröffnung wird ein Bewertungsrahmen erstellt und vom Kollegium verabschiedet, in dem die oben genannten Kriterien in Unterkriterien weiter ausgearbeitet werden können. Der spezifische Bewertungsrahmen pro Teilfahrzeugklasse wird den Bewerbern zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Eröffnung mitgeteilt.

Die Stadt ist nicht verpflichtet, einen Betreiber zu benennen, wenn kein Antrag als zufriedenstellend erachtet wird.

§ 3 – Das Verfahren zur Erlangung einer Genehmigung für den Betrieb eines Sharing-Systems wird gemäß den folgenden Schritten durchgeführt, wobei stets die Grundsätze der verantwortungsvollen Verwaltung, der Transparenz, des fairen Wettbewerbs und der Gleichbehandlung gelten.

Das Verfahren ist in 5 Phasen unterteilt:

1. Über verschiedene Kommunikationskanäle, einschließlich der Website der Stadt, verbreitet die Stadt Antwerpen die erforderlichen Informationen über das eröffnete Genehmigungsverfahren, um den Markt über die Existenz und den Inhalt der zu erteilenden Genehmigung für den Betrieb von Teilfahrzeugen zu informieren. Wenn die potenziellen Betreiber Fragen haben oder Klärungen benötigen, wird der zuständige Beamte der Stadt sie informieren, immer unter Berücksichtigung des Gleichheitsgrundsatzes.

Während eines Zeitraums von 4 Wochen nach der Bekanntgabe können potenzielle Betreiber ihre Genehmigungsanträge bei der Stadt einreichen. Nach Eingang des Antragsformulars erhält der potenzielle Betreiber eine elektronische Eingangsmitteilung. Dies bedeutet nicht, dass die Antragsunterlagen für vollständig befunden wurden. Innerhalb von 7 Kalendertagen wird der Antrag von der Stadt auf Vollständigkeit geprüft und der potenzielle Betreiber erhält eine Empfangsbestätigung. Die in Artikel 8 festgelegte Frist beginnt mit dem auf der Empfangsbestätigung angegebenen Datum zu laufen.

Falls die Antragsunterlagen unvollständig sind, wird der Antragsteller aufgefordert, die fehlenden Unterlagen innerhalb einer Frist von 14 Kalendertagen nachzureichen. Innerhalb von 7 Kalendertagen nach Eingang der nachgereichten Dokumente, wird der Antrag von der Stadt auf Vollständigkeit geprüft und der potenzielle Betreiber erhält eine Empfangsbestätigung. Werden die Antragsunterlagen nicht innerhalb der vorgegebenen Frist nachgereicht, muss der Antrag vom Kollegium abgelehnt werden.

2. Genehmigungsanträge werden auf ihren Inhalt bewertet. Die inhaltliche Bewertung erfolgt auf der Grundlage des in Artikel 9 § 2 genannten und in der Eröffnungsbekanntmachung angegebenen Bewertungsrahmens.
3. Das Bürgermeister- und Schöffenkollegium entscheidet innerhalb einer Richtfrist von 1 Monat über den Antrag. Die Frist beginnt mit dem Tag nach Absendung der Empfangsbestätigung. Das Bürgermeister- und Schöffenkollegium kann den Antrag ablehnen, wenn der Antrag die inhaltlichen Kriterien des in dieser Verordnung festgelegten Bewertungsrahmens nicht erfüllt.

§ 4 – Ist die Anzahl der verfügbaren Genehmigungen für den Betrieb einer Teilfahrzeugklasse geringer als die Anzahl der Genehmigungsanträge, trifft die Stadt eine Auswahl unter den potenziellen Betreibern auf der Grundlage eines Vergleichsverfahrens.

Die Genehmigungsanträge werden dann anhand der in Artikel 9 § 2 genannten Kriterien vergleichend bewertet. Die Bewertung des Nutzungsentgelts wird in Relation zu den anderen Vorschlägen vorgenommen, die eingereicht wurden.

Das Bürgermeister- und Schöffenkollegium wählt den/die Kandidaten mit der besten Bewertung innerhalb einer Frist von 1 Monat aus. Das Bürgermeister- und Schöffenkollegium kann beschließen, keinen potenziellen Betreiber abzulehnen, wenn die Anträge der inhaltlichen Prüfung anhand des in Artikel 9 § 2 genannten Bewertungsrahmens nicht standhalten.

§5. Die Stadt behält sich stets das Recht vor, aus Gründen des öffentlichen Interesses keine neuen Genehmigungen zu erteilen oder Verlängerungen bestehender Genehmigungen im Sinne von Artikel 11 § 2, 3° zu verweigern, unabhängig von Stand und Anzahl der Genehmigungsanträge.

Artikel 10 – Dauer und Erneuerung

§ 1 – Genehmigungen, die nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung erteilt werden, haben eine maximale Gültigkeit von 5 Jahren, beginnend mit dem Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung durch das Kollegium. Diese Genehmigungen sind nicht verlängerbar.

§ 2 – Die Dauer der in § 1 genannten Genehmigungen hat keinen Einfluss auf die Maßnahmen, die das Kollegium nach der in dieser Verordnung festgelegten Bewertung auferlegen kann, einschließlich der Aussetzung und des Entzugs der Genehmigung.

Artikel 11 – Betriebsbedingungen

§ 1 – Der Betrieb des Sharing-Systems muss innerhalb von 3 Monaten nach Erteilung der Genehmigung tatsächlich aufgenommen werden. Wenn der Betrieb nicht innerhalb von 3 Monaten nach Erteilung der Genehmigung aufgenommen wurde, kann das Bürgermeister- und Schöffenkollégium beschließen, die Genehmigung zu entziehen.

§ 2 – Es gelten die folgenden Betriebsbedingungen:

- 1) Der Betreiber muss die Kontinuität des Angebots gewährleisten:
 - Innerhalb von 4 Monaten nach Erteilung der Genehmigung müssen mindestens 25 % der genehmigten Anzahl an Teilfahrzeugen tatsächlich einsatzfähig sein.
 - 6 Monate nach Erteilung der Genehmigung und während der gesamten verbleibenden Dauer der Genehmigung müssen mindestens 50 % der genehmigten Anzahl der Teilfahrzeuge tatsächlich einsatzfähig sein. Wenn der Betreiber der einzige Genehmigungsinhaber innerhalb einer Teilfahrzeugklasse ist, müssen mindestens 60 % der genehmigten Anzahl von Teilfahrzeugen innerhalb dieser Kategorie tatsächlich betriebsbereit sein.
- 2) Wünscht der Betreiber eine von Artikel 11 § 1 und § 2 Nr. 1 abweichende Unterbrechung, so hat er einen schriftlichen Antrag unter Angabe der Gründe bei der Stadt einzureichen. Der Betrieb darf unter keinen Umständen ohne ausdrückliche Genehmigung der Stadt unterbrochen werden.
- 3) Nach dem ersten Jahr muss für die Teilfahrzeuge der Klassen 1, 2, 3, 4, 6, 7 und 8 mindestens eine durchschnittliche Nutzung von 0,5 Fahrten pro Teilfahrzeug pro Tag erreicht werden, berechnet monatlich auf die gesamte Anzahl der Teilfahrzeuge, für die die Genehmigung erteilt wurde, in den Monaten April bis September und berechnet auf 80 % der genehmigten Anzahl von Fahrzeugen in den Monaten Oktober bis März. Nach dem ersten Jahr muss für die Teilfahrzeuge der Klasse 5 mindestens eine durchschnittliche Nutzung von 1 Fahrt pro Teilfahrzeuge pro Tag erreicht werden, berechnet monatlich auf die Gesamtzahl der Teilfahrzeuge, für die die Genehmigung in den Monaten April bis September erteilt wurde und auf der Grundlage von 80 % der Anzahl der in den Monaten Oktober bis März genehmigten

Fahrzeuge berechnet wird.

Erreicht der Betreiber die im vorigen Absatz genannte durchschnittliche Nutzung über einen Zeitraum von 6 Monaten nicht, kann die genehmigte Anzahl der Teilfahrzeuge dieses Betreibers von der Stadt von Amts wegen durch einen Teilentzug der Genehmigung gemäß Artikel 12 reduziert werden. Bei Teilfahrzeugen der Klasse 5 kann die Anzahl der Teilfahrzeuge durch diese Reduzierung nicht unter 500 liegen.

Wenn ein Betreiber nachweisen kann, dass seine Teilfahrzeuge in den vorhergehenden 6 Monaten durchschnittlich mehr als 3 Fahrten pro Tag genutzt werden (mehr als 0,75 Fahrten pro Tag für Teilfahrzeuge der Kategorie 3), berechnet auf die volle Anzahl der in den Monaten April bis September genehmigten Teilfahrzeuge und berechnet auf 80 % der in den Monaten Oktober bis März zugelassenen Fahrzeuge, kann er beantragen, mehr Teilfahrzeuge zu betreiben, wobei die maximale Anzahl der Teilfahrzeuge pro Teilfahrzeugklasse zu berücksichtigen ist.

Die im vorigen Absatz genannte Nutzungsbedingung für die Erhöhung der Anzahl gemeinsam genutzter Fahrzeuge gilt nicht für Teilfahrzeuge der Klasse 5, es sei denn, der Betreiber würde durch eine solche Erhöhung 500 Teilfahrzeuge überschreiten.

Der Erweiterungsantrag nach Absatz 3 ist schriftlich und begründet bei der Stadt einzureichen und wird innerhalb eines Monats nach Einreichung beschieden. Das Bürgermeister- und Schöffenkollegium kann den Antrag ablehnen, wenn der Betreiber auf der Grundlage dieser Verordnung nicht für eine Erweiterung infrage kommt, wenn die maximale Anzahl der Teilfahrzeuge innerhalb dieser Klasse bereits erreicht ist oder wenn mit der beantragten Erweiterung die Tragfähigkeit des öffentlichen Raums überschritten zu werden droht. Das Bürgermeister- und Schöffenkollegium kann dem Antrag nur zustimmen, solange die vom Kollegium gemäß Artikel 8, § 1 festgelegten Höchstzahlen nicht überschritten werden.

- 4) Das Bürgermeister- und Schöffenkollegium kann Zonen einrichten, in denen es verboten ist, Teilfahrzeuge zu benutzen oder zurückzulassen, oder Zonen, in denen es verpflichtend ist, dass Teilfahrzeuge auf den dafür vorgesehenen Plätzen geparkt oder vom Anbieter auf diesen Plätzen aufgestellt werden. Diese Zonen werden jeweils als Verbotszonen, Parkverbotszonen oder Abstellplätze bezeichnet. Die Software des Betreibers muss die Einrichtung solcher Zonen ermöglichen. Jeder Betreiber sollte seine Benutzersoftware so konzipieren und betreiben, dass es für Benutzer unmöglich ist, eine Benutzersitzung in einer Verbotszone zu beenden.
- 5) Die Teilfahrzeuge müssen stets gemäß der Straßenverkehrsordnung, der Polizeiverordnung (Polizeikodex) und unter Einhaltung der Bestimmungen in den gemäß Artikel 11 § 2 Nr. 4 festgelegten Zonen gelagert oder abgestellt werden. Der potenzielle Betreiber muss in seinem Genehmigungsantrag angeben, wie er seine Kunden zur Einhaltung dieser Regeln anhalten wird. Diese Maßnahme sollte mindestens in jedem Betriebsjahr mit den Kunden wiederholt werden. Der Betreiber ist jederzeit für das ordnungsgemäße Abstellen der Teilfahrzeuge verantwortlich und

ergreift die notwendigen Maßnahmen, Fahrzeuge, welche im Weg stehen, falsch abgestellt wurden oder umgestürzt sind, innerhalb von 24 Stunden abzuholen bzw. ordnungsgemäß abzustellen. Der Betreiber wird bei (wiederholter) Nichteinhaltung der oben genannten Regeln und Verordnungen durch den Benutzer die notwendigen Sanktionen verhängen. Im Halbjahresbericht legt der Betreiber einen Bericht über die Anzahl der diesbezüglichen Beschwerden und Meldungen, die verhängten Sanktionen und die Maßnahmen des Betreibers zur Behebung der Situation vor.

- 6) Der Betreiber muss sicherstellen, dass die Benutzer die Verkehrsvorschriften einhalten. Der potenzielle Betreiber muss in seinem Genehmigungsantrag angeben, wie er seine Kunden zur Einhaltung dieser Regeln anhalten wird. Diese Maßnahme sollte mindestens in jedem Betriebsjahr mit den Kunden wiederholt werden. Der Betreiber wird bei (wiederholter) Nichteinhaltung der Verkehrsvorschriften durch den Benutzer die notwendigen Sanktionen verhängen. Im Halbjahresbericht legt der Betreiber einen Bericht über die Anzahl der diesbezüglichen Beschwerden und Meldungen, die verhängten Sanktionen und die Maßnahmen des Betreibers zur Behebung der Situation vor.
- 7) Werbebotschaften auf den Teilfahrzeugen dürfen die funktionale Nutzung des gemeinsam genutzten Fahrzeugs nicht einschränken oder behindern;
- 8) Alle Teilfahrzeuge müssen zu jeder Zeit alle relevanten gesetzlichen Anforderungen erfüllen (Legal Compliance der Teilfahrzeuge). Fahrzeuge der Klasse 5 müssen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgestattet sein, wobei die Grenze auf 20 km/h festgelegt ist.
- 9) Der Betreiber verwaltet und nutzt die personenbezogenen Daten in Übereinstimmung mit den geltenden Datenschutzgesetzen, einschließlich der Datenschutzgrundverordnung;
- 10) Der Betreiber sollte ein sicheres Registrierungssystem bereitstellen, das es ihm ermöglicht, den tatsächlichen Benutzer des Fahrzeugs jederzeit zu registrieren und zu identifizieren. Das Registrierungssystem ist so ausgestattet, dass ein Missbrauch des Sharing-Systems ausgeschlossen ist (z. B. über Identitätsdaten, Kreditkartendaten, ggf. Führerschein).
- 11) Der Betreiber muss über alle gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungen verfügen, die sich auf die Teilfahrzeuge (bzw. deren Nutzung) beziehen. Außerdem muss der Betreiber die Benutzer klar und deutlich darüber informieren, wofür der Benutzer bei eventuellen Schäden, Diebstahl oder Unfällen versichert ist bzw. nicht versichert ist. Darüber hinaus sollte der Betreiber den Benutzern vorzugsweise die Möglichkeit bieten, sich über den Betreiber gegen Unfälle zu versichern.
- 12) Unbeschadet der diesbezüglichen gesetzlichen Verpflichtungen müssen alle Teilfahrzeuge auch die folgenden Anforderungen erfüllen:
 - Die Teilfahrzeuge müssen in Bezug auf alle Teile ausreichend gegen Diebstahl und Vandalismus gesichert sein. Dazu gehört die Ausstattung mit einem Schloss oder einem System, das die Bewegung des Teilfahrzeugs verhindert, wenn es

- abgestellt wurde, und dass Teile nicht einfach abnehmbar sind (z. B. Verwendung von diebstahlsicheren Schrauben, nicht abnehmbarer Sattel ...);
- Jedes Teilfahrzeug muss mit einer eindeutigen Identifikationsnummer oder einem anderen Element versehen sein, das die individuelle Identifizierung des Fahrzeugs ermöglicht;
- Jedes Teilfahrzeug sollte mit einem Ortungssystem ausgestattet sein, sodass das Fahrzeug jederzeit geortet werden kann;
- Jedes Teilfahrzeug muss mit den gesetzlich vorgeschriebenen Attributen ausgestattet sein (z. B. Helme für Mopeds und Motorräder, Lichter, Klingeln, etc.);
- Alle Teilfahrzeuge müssen periodisch auf Verschleiß und Gesetzeskonformität überprüft werden;

13) Defekte Teilfahrzeuge werden innerhalb von 24 Stunden von der Straße entfernt oder durch den Betreiber ersetzt. Der Betreiber stellt sicher, dass er dies aktiv überwacht und dass nach der Benachrichtigung unverzüglich Folgemaßnahmen ergriffen werden.

14) Der Betreiber muss den MaaS-Betreibern die notwendigen Daten zur Verfügung stellen und sein Sharing-System für Reservierung und Ticketing über mindestens drei MaaS-Anwendungen öffnen, die auf dem Gebiet der Stadt Antwerpen und der Verkehrsregion Antwerpen aktiv sind. Über mindestens 2 dieser MaaS-Anwendungen muss der Betreiber dauerhaft Reservierungs- und Ticketing-Dienste für Privatpersonen anbieten.

Der Betreiber berücksichtigt auch die Politik der Stadt Antwerpen in Bezug auf Sharing-Systeme und MaaS, wie sie auf der Website von Schlau nach Antwerpen zu finden ist.

Die im ersten Absatz genannten Verpflichtungen gelten für jede Klasse von Teilfahrzeugen gesondert.

15) Kundenbetreuung/Helpdesk: Der Betreiber muss seinen Benutzern mindestens niederländischsprachigen Support (von 9 bis 19 Uhr, auch samstags, sonntags und an Feiertagen) sowohl per Telefon als auch per E-Mail zur Verfügung stellen. Die Kontaktdaten des Betreibers sind auf der Website und in der App deutlich angegeben.

16) Jeder Betreiber muss neben einer Website auch eine App anbieten, in der mindestens die folgenden Punkte angeboten werden:

- Karte mit Echtzeit-Standort der Teilfahrzeuge;
- Grundlegende Informationen über den Anbieter, Kontaktadresse und Telefonnummer des Helpdesks mit Öffnungszeiten;
- Jeder Betreiber sollte einen öffentlich zugänglichen Meldepunkt in seiner App und auf seiner Website haben. Hier sollten mindestens die folgenden Punkte in einem einfachen Meldeformular angeboten werden:
 - Identifikation des Teilfahrzeugs
 - Freies Feld, in dem der Melder Kommentare formulieren kann

17) Der Betreiber führt ein Beschwerderegister mit einer Beschreibung der Beschwerde

oder Meldung und der Folgemaßnahmen. Dies kann von der Stadt oder der Polizeibehörde angefordert werden, vorbehaltlich der Gesetzgebung zum Schutz von personenbezogenen Daten. Eine Übersicht hierüber wird ebenfalls mit dem Halbjahresbericht zur Verfügung gestellt.

- 18) Der Betreiber stellt anonymisierte Bewegungsdaten des Sharing-Systems zur Verfügung, vorbehaltlich der Einschränkungen, die sich aus den geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz personenbezogener Daten ergeben. Um die Einhaltung der Betriebsbedingungen für alle Betreiber in gleicher Weise überwachen zu können, benötigt die Stadt auch EDV-gestützte Daten. Die folgenden Daten müssen mindestens mit der angegebenen Häufigkeit geliefert werden:

Kommunikationsmaterial

Alle Kommunikationsmaterialien wie z. B. das Firmenlogo, eine mehrsprachige Beschreibung des Dienstes usw. müssen zu Beginn des Betriebs und bei jeder Änderung durch den Betreiber an info@slimnaarantwerpen.be und den Beamten der Stadt übermittelt werden. Diese Daten müssen für die Visualisierung auf den digitalen Plattformen der Stadt, wie z. B. der Mobilitätskarte auf www.slimnaarantwerpen.be nutzbar sein.

Geografische Zonen

Die geografischen Zonen sind alle Zonen, die für den Mobilitätsdienstleister/Anbieter gelten. Dies umfasst die Betriebszone, Abstellzonen, Parkverbotszonen und Verbotszonen. Diese sollten zu Beginn des Betriebs und bei jeder Änderung durch den Betreiber als GIS-Lageplan oder im geoJSON-Format bereitgestellt werden.

Produktpalette/Mobilitätsdienst

Alle Informationen über die Produktpalette oder den Mobilitätsdienst. Dies können die verschiedenen Tarife, Abonnements, Nutzungsregeln usw. sein. Diese Informationen sollten an info@slimnaarantwerpen.be und den Beamten der Stadt geschickt werden. Dies muss bei der Inbetriebnahme und bei jeder späteren Änderung der Informationen erfolgen.

Verfügbarkeitsdaten

Die Verfügbarkeitsdaten werden automatisch in eine Anwendung der Stadt gezogen.

Es wird unterschieden zwischen:

- o Echtzeitdaten der verfügbaren Teilfahrzeuge
- o Echtzeitdaten aller Teilfahrzeuge und deren Status
- o Historische Verfügbarkeit der Fahrzeuge

Die vollständige Liste der zu diesem Zweck zur Verfügung zu stellenden Datenfelder und die Art und Weise, wie sie zur Verfügung gestellt werden, wird vom Kollegium festgelegt und kann jederzeit beim Beamten der Stadt angefordert werden.

Fahrdaten

Die Fahrdaten werden automatisch in eine Anwendung der Stadt gezogen. Die Fahrdaten umfassen alle Daten zu den mit den Fahrzeugen durchgeführten Fahrten mit

Ausnahme der Benutzerinformationen. Diese werden der Stadt in nicht aggregierter Form zur Verfügung gestellt. Wenn die Daten aus bestimmten Gründen aggregiert werden, sollte mit dem Beamten der Stadt besprochen werden, wie die Daten geändert oder verarbeitet werden, um die Verwendbarkeit der Daten für weitere Anwendungen zu gewährleisten.

Diese Daten werden nur intern innerhalb des Mobilitätsdienstes zur Validierung der Lizenzvereinbarung und zur Verkehrssteuerung verwendet.

Die vollständige Liste der zu diesem Zweck zur Verfügung zu stellenden Datenfelder und die Art und Weise, wie sie zur Verfügung gestellt werden, wird vom Kollegium festgelegt und kann jederzeit beim Beamten der Stadt angefordert werden.

- 19) Verteilung der Teilfahrzeuge: Der Betreiber muss dafür sorgen, dass die gemeinsam genutzten Fahrzeuge in dem Gebiet, in dem er tätig ist, gut verteilt sind, um eine zu große Ansammlung von gemeinsam genutzten Fahrzeugen an derselben Stelle auf dem öffentlichen Gelände zu vermeiden. Pro Standort dürfen maximal 5 Teilfahrzeuge geclustert werden, wobei zwischen den einzelnen Standorten ein Mindestabstand von 50 Metern einzuhalten ist. Diese Einschränkung gilt nicht in Bereichen, in denen das Abstellen von Teilfahrzeugen auf den dafür vorgesehenen Plätzen vorgeschrieben ist. Die Anbieter dürfen nur eine maximale Anzahl von Plätzen in den zur Verfügung gestellten Plätzen im Verhältnis zur Anzahl der Anbieter belegen (z. B. bei 3 Anbietern darf jeder Anbieter maximal 1/3 des vorhandenen Platzes innerhalb der markierten Fläche belegen). Das Bürgermeister- und Schöffenkollegium kann auch zusätzliche Zonen und Zeiträume festlegen, in denen von dieser Beschränkung abgewichen werden kann.
- 20) Um die Nutzung von Sharing-Systemen außerhalb der Ringstraße zu fördern und eine ausgewogene Nutzung des öffentlichen Raums zu gewährleisten, kann das Bürgermeister- und Schöffenkollegium eine räumliche Verteilung der Teilfahrzeuge pro Teilfahrzeugklasse sowohl zu Beginn als auch während der Betriebszeit festlegen. Der Betreiber muss mindestens 3 Runden pro Tag durchführen, um den Fuhrpark zu regulieren und die Einhaltung der Verbreitung sicherzustellen.
- 21) Am Ende ihrer Lebensdauer werden die Teilfahrzeuge nicht in der gleichen Erscheinungsform verkauft, wie sie vom Betreiber angeboten werden, um Verwechslungen im Straßenbild zu vermeiden (z. B. müssen die Fahrzeuge neu lackiert, von charakteristischen Elementen befreit, vom Namen des Sharing-Systems und der Identifikationsnummer des Teilfahrzeuges befreit werden usw.).

§ 3 – Der Betreiber muss die vorgenannten Betriebsbedingungen jederzeit einhalten. Werden Verstöße festgestellt, so werden diese gemäß Artikel 12 dieser Verordnung geahndet.

Ein Verstoß gegen § 2 Nr. 14 gilt als neuer Verstoß pro angefangenem Zeitraum von 7 Kalendertagen. Bei Verstößen gegen § 2 Nr. 1, 4, 13, 15, 16, 18, und 19 gilt das gleiche für jeden angefangenen Zeitraum von 24 Stunden.

Verstöße gegen § 2 Nr. 7 und 12 werden genauso behandelt wie defekte Fahrzeuge, die in

§ 2 Nr. 13 Erwähnung finden.

Artikel 12 – Überwachung und Evaluierung

§ 1 – Erreicht der Betreiber die in Artikel 11 § 2 Nr. 3 genannte durchschnittliche Mindestnutzung über einen Zeitraum von 6 Monaten nicht, kann die Stadt die Anzahl der Teilfahrzeuge dieses Betreibers gemäß Artikel 12 § 3 von Amts wegen reduzieren.

Die Evaluierung der anderen in Artikel 11 aufgeführten Betriebsbedingungen erfolgt durch Verhängung einer teilweisen oder vollständigen Aussetzung oder eines Entzugs der Genehmigung gemäß Artikel 712 des Polizeikodex.

§ 2 – Verstöße gegen die in Artikel 11 genannten Betriebsbedingungen werden auf der Grundlage der von den Betreibern gelieferten Daten (ständige Überwachung), auf der Grundlage von Feststellungen im öffentlichen Raum oder auf der Grundlage von Berichten über Beschwerden Dritter, die dem Beamten der Stadt zur Kenntnis gebracht werden, festgestellt. Der Betreiber wird von der Stadtverwaltung per E-Mail so schnell wie möglich, spätestens jedoch innerhalb von zwei Wochen, über den festgestellten Verstoß informiert.

§ 3 – Die Einhaltung der Betriebsbedingungen und die durchschnittliche Nutzung der genehmigten Teilfahrzeuge können vierteljährlich bewertet werden. Auf der Grundlage dieser Bewertung kann das Bürgermeister- und Schöffenkollegium die folgenden Sanktionen verhängen oder die Genehmigung ändern:

- Gemäß Artikel 11 § 2 Nr. 3 in Verbindung mit 12 § 1 erster Absatz, kann die Anzahl der zulässigen Teilfahrzeuge von Amts wegen auf der Grundlage der durchschnittlichen Nutzung der Teilfahrzeuge derselben Klasse reduziert werden. Diese Reduzierung erfolgt in Form eines Teilentzugs der erhaltenen Genehmigung. Bei Teilfahrzeugen der Klasse 5 kann die Anzahl der Teilfahrzeuge durch diese Reduzierung nicht unter 500 liegen.
- Eine vorübergehende teilweise Aussetzung des genehmigten Fuhrparks.
- Eine vorübergehende Aussetzung des gesamten Fuhrparks.
- Einzug der Genehmigung

§ 4 – Die in § 3 aufgeführten Sanktionen und Anpassungen werden vom Bürgermeister- und Schöffenkollegium auferlegt. Die verhängten Sanktionen werden dem Betreiber durch den Beamten der Stadt mitgeteilt und werden nach den Modalitäten wirksam, die in der Entscheidung des Kollegiums über die Verhängung der Sanktionen festgelegt sind.

Artikel 13 – Neue und innovative Entwicklung

Die Stadt Antwerpen hat die Ambition, an der Spitze des technologischen Fortschritts zu stehen. Sharing-Systeme nutzen innovative Technologien, um Mobilitätsprodukte für Bürger zugänglich zu machen. Wir wollen die (potenziellen) Betreiber dazu ermutigen, sich in dieser Hinsicht dauerhaft zu bemühen und damit das Ziel in Artikel 1 Nr. 3 zu konkretisieren. Bei jeder Inbetriebnahme oder Erweiterung von Teilfahrzeugen sollte der Betreiber daher die notwendigen Anstrengungen unternehmen, dem Benutzer Fahrzeuge der neuesten Generation anzubieten.

KAPITEL IV – SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 14 – Haftung und Entschädigung

§ 1 – Der Betreiber stellt die Stadt Antwerpen in vollem Umfang von möglichen Ansprüchen eines Benutzers oder eines Dritten im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Nutzung des Sharing-Systems des Betreibers frei.

§ 2 – Der Betreiber trägt die volle Verantwortung dafür, dass die Benutzer seines Systems rechtlich befugt sind, seine Teilfahrzeuge zu fahren.

Artikel 15 – Kontrolle

Im Auftrag der Stadt können jederzeit Kontrollen durchgeführt werden, um zu überprüfen, ob die Genehmigung tatsächlich entsprechend dem Inhalt und der Form, für die sie vom Bürgermeister- und Schöffenkollegium erteilt wurde, genutzt wird, ob die geltende Verordnung eingehalten wird bzw. ob der Betreiber die in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen für die Zulassung und den Betrieb noch erfüllt.

Artikel 16 – Steuern

Die Stadt behält sich das Recht vor, diese Genehmigung mit einer vom Stadtrat festgelegten Steuer zu belegen.

Artikel 17 – Einstellung des Betriebes

§ 1 – Stellt der Betreiber seinen Betrieb ein, so hat er dies der Stadt unverzüglich mitzuteilen und innerhalb von acht Kalendertagen alle von der Stadt geforderten

Auskünfte zu erteilen. Die Genehmigung gilt als erloschen, sobald die Stadt von der Einstellung der Tätigkeit Kenntnis erlangt. Im Falle eines Konkurses ist der Konkursverwalter verpflichtet, diese Mitteilung zu machen.

§ 2 – Nach Einstellung seiner Tätigkeit hat der Betreiber seine Teilfahrzeuge unverzüglich aus dem öffentlichen Bereich zu entfernen. Andernfalls werden die Teilfahrzeuge von der Stadt auf Kosten und Risiko des Betreibers entfernt.

Artikel 18 – Übergangsbestimmung

§ 1 – Betreiber, die bereits auf dem Gebiet der Stadt Antwerpen tätig sind und die eine Genehmigung auf der Grundlage einer früheren Fassung der Verordnung erhalten haben, müssen sich innerhalb einer Frist von 3 Monaten an die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung anpassen.

§ 2 – Die Gesamtdauer der vom Bürgermeister- und Schöffenkollegium auf der Grundlage einer früheren Fassung der Verordnung erteilten Genehmigungen wird automatisch auf eine Gesamtdauer von 6 Jahren ab Beginn der Genehmigung verlängert.

Diese Verlängerung hat keinen Einfluss auf die Maßnahmen, die das Kollegium nach der in dieser Verordnung festgelegten Bewertung auferlegen kann, einschließlich der Aussetzung und des Entzugs der Genehmigung.

Artikel 19 – Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. April 2021 in Kraft und ersetzt die vorherige Version der Verordnung.