

Sharing-Leitlinien der Stadt Aachen

Präambel	3
1 Grundsätzliches	4
1.1 Gegenstand der Leitlinien	4
1.2 Ziele der Sharing-Leitlinien	4
1.3 Rechtsrahmen	6
1.4 Handlungsrahmen	6
1.5 Systemintegration und Rollenverteilung	6
2 Carsharing	7
2.1 Zielsetzung und Anforderung an das Angebot	7
2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	8
2.3 Gebühren	8
2.4 Kriterien für Carsharing-Stationen	9
2.5 Monitoring	9
3 Bike-Sharing	9
3.1 Zielsetzung	9
3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	11
3.3 Anforderungen für ein Pedelec-Verleihsystem	11
3.4 Monitoring	11
4 Lastenrad-Sharing	12
4.1 Zielsetzungen und Anforderungen an das Angebot	12
4.2 Marktzugang und rechtliche Rahmenbedingungen	12
4.3 Betrieb und Abstellen	13
4.4 Gebühren	13
4.5 Monitoring	13
5 Elektrokleinstfahrzeuge (E-Tretroller)	13
5.1 Zielsetzung und Anforderungen an das Angebot	13
5.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	14
5.3 Anforderung an das Angebot	14
5.4 Betrieb und Abstellen	15
5.5 Gebühren	15
5.6 Monitoring	15
6 E-Motorroller	16
6.1 Zielsetzungen und Anforderungen an das Angebot	16
6.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	16
6.3 Betrieb und Abstellen	17
6.4 Gebühren	17
6.5 Monitoring	17
7 Weiterentwicklung des Sharing-Konzeptes	18
8 Prozesse	19

- Anlage 1: Betriebsgebiet**
- Anlage 2a: Versorgungsquote Carsharing-Angebot**
- Anlage 2b: Versorgungsquote E-Bike-Angebot**
- Anlage 3: Nutzungskonzept**
- Anlage 3a: Zonenausweisungen für Angebote im Free-Floating-Prinzip**
- Anlage 3b: Abstellflächen und Abstellverbotszonen für E-Tretroller:**
- Anlage 3c: Mustererlaubnis für E-Tretroller-Verleihsysteme in Aachen**
- Anlage 4: Datenbereitstellung**

ENTWURF

Präambel

Die Anforderungen an eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität stellen Städte vor zahlreiche Herausforderungen. Multimodale bzw. geteilte Mobilitätsangebote nehmen in den urbanen Räumen stets zu und spielen eine bedeutende Rolle als Antreiber für die Mobilitäts- und Verkehrswende. Sharing-Mobilitätsdienstleistungen werden bereits seit vielen Jahren in Aachen angeboten. Carsharing besitzt eine lange Tradition seit den 90er Jahren. Die ersten Pedelec-Verleihstationen wurden 2011 in Aachen aufgebaut. Außerdem haben bereits kurz nach Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung zahlreiche E-Tretroller-Verleihanbieter ihr Angebot in Aachen aufgebaut, was zu Beeinträchtigungen im öffentlichen Straßenraum geführt hat. Die bisherigen Regelungen über eine Qualitätsvereinbarung, die von allen betroffenen Anbietern unterzeichnet wurde, reichen in Aachen nicht mehr aus.

Die Sharing-Leitlinien gewährleisten den nötigen Handlungsspielraum, in dem die Stadt Aachen die verschiedenen bestehenden und künftigen geteilten Mobilitätsangebote regulieren, gestalten und akquirieren kann. Wie sich zukünftig die Verfügbarkeit dieser Angebote im städtischen und ländlichen Raum und damit auch in Aachens Mobilität entwickeln wird, bleibt abzuwarten.

Hierbei sollen einerseits alle Sharing-Angebote im Sinne einer Attraktivierung des Umweltverbundes, einer Schließung von ÖPNV-Angebotslücken und einer flexiblen, emissionsarmen und bezahlbaren Mobilität gestärkt werden, und andererseits ein attraktiver und fairer Marktzugang für private Anbieter sowie Vorgaben für einen geordneten Betrieb geschaffen und damit für mehr öffentliche Akzeptanz sorgen werden.

Die vorliegenden Sharing-Leitlinien setzen sich daher zum Ziel, klare und geeignete Rahmenbedingungen für die geteilte Mobilität aufzustellen. Der Mehrwert des Angebots soll durch diese Rahmenbedingungen gewährleistet werden, gleichzeitig soll auch die Nutzungskonkurrenz und -intensität des öffentlichen Raumes in all seiner Funktionalität und Stadtbildrelevanz berücksichtigt werden. Damit wird auch den Ansprüchen an eine verkehrssichere und barrierefreie Straßenraumnutzung genügt.

Die vorliegenden Leitlinien gehen davon aus, dass die Nutzung des öffentlichen Straßenraums für die Bereitstellung von geteilten Mobilitätsangeboten über den Gemeingebrauch hinausgeht und eine Sondernutzung darstellt.

Die Sharing-Leitlinien der Stadt Aachen befassen sich zunächst mit den allgemeinen Rahmenbedingungen für die Sharing-Angebote. Darauf aufbauend werden zu den verschiedenen Sharing-Angeboten – Carsharing, Bike-Verleihsystem, Lastenrad-Verleihsystem, E-Tretroller und E-Motorroller – das perspektivisch gewünschte Angebot aufgezeigt. Die Leitlinien bieten zudem einen Ausblick über den Umgang mit neuen Sharing-Angeboten und deren Einbindung in das regionale Netz.

Der Markt für Sharing-Angebote stellt sich derzeit als volatil und dynamisch dar. Aus diesem Grund verstehen sich die vorliegenden Sharing-Leitlinien als Ergebnis eines sich permanent fortentwickelnden Prozesses, der diese Entwicklungen aufzugreifen imstande ist.

1 Grundsätzliches

1.1 Gegenstand der Leitlinien

Die „Sharing-Leitlinien Aachen“ fokussieren auf den Umgang mit Sharing-Angeboten, die den öffentlichen Raum für ihre Geschäftsabschlüsse benötigen, bzw. Sonderrechte im öffentlichen Straßenraum beanspruchen wollen. Dabei ist eine Abgrenzung zwischen Sharing-Angeboten und anderen spontan nutzbaren Mobilitätsangeboten erforderlich. Die Leitlinien tangieren nur am Rande Sharing-Mobilitätsdienstleistungen, die jenseits des öffentlichen Raumes verabredet werden. Die vorliegenden Leitlinien befassen sich mit Sharing-Angeboten, die den folgenden Kriterien entsprechen:

- Inbetriebnahme und Verleih von Fahrzeugen erfolgen ohne Personenbedienung
- Die Nutzung im öffentlichen Straßenraum ist meist spontan und mit stündlicher Abrechnung oder darunter möglich
- Beginn und Ende einer Fahrt finden überwiegend und üblicherweise im öffentlichen Straßenraum statt
- Der Nutzendenkreis ist öffentlich und vorab nicht näher bestimmbar.

Damit bezieht sich der Regelungsumfang der Sharing-Leitlinien auf:

- Angebote des stationsbasierten Carsharings
- Angebote des stationsbasierten Bike-Sharing
- Den Verleih von E-Tretrollern und
- Den Verleih von E-Motorrollern,

wenn sie den oben genannten Kriterien genügen und den öffentlichen Straßenraum für die Bereitstellung ihrer Angebote nutzen.

Die Sharing-Leitlinien regeln in Zukunft auch die Aktivitäten der bereits in Aachen tätigen Unternehmen. Nicht geregelt werden hier:

- Touristische Verkehrsmittel wie Rikschas, Segways oder ähnliches,
- Kommerzielle Fahrzeugvermietungen, die systematisch den öffentlichen Straßenraum nutzen, aber nicht als Carsharing nach dem Carsharinggesetz zu betrachten sind,
- Angebote, die über das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt werden (z.B. Taxi, Stadtrundfahrten, Ridepooling, On-Demand-Angebote)
- Das Bereitstellen oder die Nutzung von Fahrzeugen für betriebliche Zwecke (z.B. Fahrzeuge von Pflegediensten, Bereitstellen von Fahrzeugen durch personenbediente Autovermietungen)

1.2 Ziele der Sharing-Leitlinien

Sharing-Dienste werden die Mobilität und den Verkehr von morgen zunehmend beeinflussen und bestimmen. Die Stadt Aachen ist bestrebt, fortschrittliche, attraktive und moderne Mobilitätsangebote einzusetzen und dabei neue Nutzer*innengruppen und Spielräume zu gewinnen. Die Angebotserweiterung und Wahrnehmbarkeitserhöhung dieser verschiedenartigen geteilten Mobilitätsangebote stellen die wesentlichen Handlungsbereiche im Zuge der Mobilitäts- und Verkehrswende dar. Durch die Förderung von Sharing-Diensten soll der Zugang zum (e-)motorisierten Verkehr für alle Bürger*innen gewährleistet werden. Darüber hinaus sollen diese neuen Mobilitätsangebote, vor allem durch das Bike-Sharing, dazu beitragen, die Pkw-Dichte zu reduzieren und damit den Verkehr in der Innenstadt klimaneutral zu gestalten. Ermöglicht wird dies durch ein flächendeckendes und regionales Netz aus möglichst vielen Sharing-Angeboten.

Sharing-Angebote sollen in Aachen zahlreichen Nutzer*innengruppen dienen. Im 5-Säulen Modell zur Aachener Mobilitätswende ist die Nutzung von Sharing-Angeboten insbesondere im „Veränderten Mobilitätsverhalten“ verankert. Sharing-Angebote tragen zu fast allen Zielen der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung bei. Herauszuheben sind die Ziele:

- Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote
- Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität (Beitrag zur Reduktion der verkehrsbedingten Schadstoff- und Lärmemissionen, Reduzierung der Kfz-Fahrten, Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen)
- Gute Erreichbarkeit (Mobilitätsdienstleistungen als Gesamtsystem mit Integration im öffentlichen Verkehr)
- Effiziente und bezahlbare Mobilität (Tarifintegration, Digitale Vernetzung, vereinfachtes Buchungssystem)

- Angebotslücken für bestimmte Zwecke, Ziele und Nutzergruppen schließen
- Verzahnung mit dem ÖPNV und Förderung des Umweltverbundes auf starken Achsen
- Räumliche Verdichtung des Sharing-Angebots, auch in ländlich geprägten und grenzüberschreitenden Gebieten
- Nennenswerter Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende bei allen zukünftigen Projekt- und Gebietsentwicklungen
- Starke Kommunikation und Kampagnen
- Regionale und grenzüberschreitende Vernetzung

Räumliche Ordnung

Die Sharing-Leitlinien sollen einen klaren und eindeutigen Rahmen für den Betrieb und Ausbau von Sharing-Mobilitätsdienstleistungen im öffentlichen Straßenraum schaffen, der einerseits Transparenz und gerechten Marktzugang für die Anbietenden ermöglicht und andererseits einen möglichst hohen Grad an Zielerreichung im Sinne der städtischen Ziele ermöglicht. Die Betreiber sollen vor ihrem Betriebsstart die folgenden Punkte beachten:

- Grundsätzlich Einhaltung der StVO und keine Behinderung des übrigen Verkehrs
- Ausweisung von Verbotszonen und Einhaltung von Restgehwegbreiten sowie Abstellzonen
- Ausweisung von Betriebszonen
- Qualitätsanforderungen und Kooperation zu Sicherstellung des Verleihsystems, Anforderungen an Mobilitätsdienstleistungen
- Datenweitergabe zur Nutzung durch die Stadt Aachen und regelmäßiges Reporting über das Verleihangebot
- Integration in die movA- bzw. Naveo-App und in ÖPNV-Abo-Modelle
- Anforderungen an das Beschwerdemanagement und Kundenservice mit der Benennung eines direkten Ansprechpartners für die Stadt Aachen.
- Beitrag zur Aufrechterhaltung der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum

Durch eine systemoptimale Integration bestehender Sharing-Dienste können die negativen Verkehrseffekten reduziert und städtischer Raum zurückgewonnen werden. Diese Vorteile lassen sich durch die Entwicklung von diversifizierten Sharing-Systemen auf städtischer und regionaler Ebene charakterisieren und qualifizieren sich als Grundelement eines zukunftsfähigen Gesamtverkehrssystems. Geteilte Mobilitätsdienstleistungen besitzen grundsätzlich das Potenzial, zu den umwelt- und klimapolitischen Zielen im Umweltverbund beizutragen.

Als Teil der Mikro- und Nahmobilität können die in diesen Leitlinien erwähnten Angebote künftig einen Part zur Bewältigung der sogenannten „Ersten & Letzten-Meile“ darstellen. Es wird erwartet, dass sie insbesondere dazu beitragen, intermodale Fahrten zu erleichtern und die Unabhängigkeit vom privaten Fahrzeug zu fördern.

In der von der Stadt Aachen durchgeführten Studie zur Mobilitätsarmut deuteten die Versorgungsquoten auf eine ungleiche Erreichbarkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln im Stadtgebiet von Aachen hin. Insbesondere Bike-Sharing-Angebote sollten als preiswerte Ergänzung zum ÖPNV betrachtet werden. Systembedingte ÖPNV-Angebotslücken lassen sich mit einem ganzheitlichen und attraktiven Sharing-System schließen.

Sharing-Angebote als Antreiber für die Mobilitäts- und Verkehrswende

Die Umsetzung der Sharing-Leitlinien zielt darauf ab, einen konkreten Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Als flexible und intermodale Mobilitätsmöglichkeiten steigern Sharing-Angebote die individuellen Mobilitätsoptionen und tragen damit dazu, den individuellen motorisierten Verkehr zu verringern. Dabei sollen der Zugang zum (e-)motorisierten Verkehr für alle Bürger*innen, insbesondere in unterversorgten Stadtgebieten, gewährleistet werden. Um Veränderungen im Mobilitätsbereich zu erreichen, wurden anhand eines Indikatorensatzes Ziele (siehe Mobilitätsstrategie 2030) definiert. Die übergeordnete Zielperspektive richtet sich an alle Verkehrsteilnehmenden, um sie intensiver bei der Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens zu unterstützen. Dazu gehören die Verkehrssicherheit, die Erarbeitung von umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilitätsansätzen sowie die Entwicklung eines gut und schnell erreichbaren Stadtkerns. Erreicht werden soll dies durch die Umsetzung einer effizienten und bezahlbaren Mobilität für Stadt und Bürger*innen mit dem Ausbau und der Gewährleistung komfortabler und zuverlässiger geteilter Mobilitätsangebote in Aachen. Allgemein wird eine starke Reduzierung der Schwerverletzten und Getöteten bei Verkehrsunfällen angestrebt („Vision Zero“). Durch den wachsenden Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen sollen sowohl die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen als auch die Pkw-Dichte verringert werden. Kurze Wege bis zu 5 km spielt vor allem bei der Mikromobilität eine bedeutende Rolle. Bis 2030 sollen 77% der Verkehrsmittelwahl (siehe Mobilitätsstrategie 2030) dem Umweltbund zugeordnet werden. Durch das gesamte Sharing-Angebot wird eine erhebliche Verringerung der Nutzung des Pkw erwartet – es folgt eine Reduzierung auf notwendige Fahrten. Das Mobilitätsmanagement soll flächendeckendes Sharing-Angebot unterstützen.

Inhaltlich ist ein weiterer Ausbau der stationären Angebote ein zentraler Bestandteil, der im Einzelfall durch flexible Free-floating-Angebote ergänzt werden sollte. Dies erfordert die Identifizierung und Verfügbarkeit ausreichender, leicht zugänglicher, gesondert ausgewiesener Flächen.

Angesichts der weitreichenden Herausforderungen im Kontext der lokalen und regionalen Mobilitätswende ist es wünschenswert, diesen Systemansatz auch mit den kommunalen, regionalen und grenzüberschreitenden Nachbarkommunen und -gebietskörperschaften zu diskutieren und nach Möglichkeit weiter zu fassen.

1.3 Rechtsrahmen

Zur Begriffsabgrenzung, Bewertung und Umsetzung der Sharing-Dienste sind neben den Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Straßen- und Wegegesetzen von Bund und Land, dem Vergabe- und Konzessionsrecht, dem Stadtrecht und den weiteren inhaltlich einschlägigen Ratsbeschlüssen sind weitere relevanten Rechtsgrundlagen und Rechtsprechungen zu beachten. Nach aktuellem Stand gehören dazu:

- Das Carsharinggesetz (CsgG) in Verbindung mit dem nordrhein-westfälischen Straßen- und Wegegesetz (StrWG NRW),
- Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV),
- Die Straßenverkehrsordnung (StVO) und hier insbesondere deren Novelle vom April 2020 zur Beschilderung von Carsharing Standorte,
- Die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 20. November 2020 zur Einordnung als Sondernutzung sowie diejenige des Verwaltungsgerichts Münster vom 09.02.2022 zur Erfordernis einer Sondernutzungserlaubnis,
- Das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 11. Januar 2023 in den Verfahren 21 K4871/22, 21 K4923/22, 21 K 5019/22 und 21 L 1439/22 (Bestätigung der Höhe der Sondernutzungsgebühr in Köln),
- Weitere Rechtsprechung zum Thema Sharing-Dienste
- Die Satzung der Stadt Aachen über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen des öffentlichen Straßenraumes in Aachen (Sondernutzungssatzung),
- Entscheidungen in Rat und Ausschüssen, z.B. zum Betrauungsakt für ein Pedelec-Verleihsystem (s. 2.1.2) und den Abstellflächen für E-Tretroller (FB61/0727/WP18).

1.4 Handlungsrahmen

Mit der Verabschiedung der Sharing-Leitlinien wird die Bereitschaft zur Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes für die Sharing-Dienstleistungen und die Konkretisierung der Sharing-Ziele erklärt.

Damit schaffen die Sharing-Leitlinien Klarheit für alle aktuellen und potenziellen Marktteilnehmenden in Aachen. Die getroffenen Vereinbarungen sollen mit den Sharing-Leitlinien weiterentwickelt und verbindlicher gestaltet werden. Der Handlungsrahmen umfasst folgende Sachverhalte, die als Grundlage für einen geregelten Prozess zu betrachten und durchzuführen sind:

- Betriebsgebiete und Flottengröße
- Anforderungen und Einschränkungen
- Vergabe- bzw. Erlaubnisregelungen
- Gebühren
- Datenschutz, Tracking und Monitoring
- Zuständigkeiten

1.5 Systemintegration und Rollenverteilung

Damit die Sharing-Dienstleistungen die beabsichtigte Wirkung entfalten können, bedarf es einer Integration aller Angebote, die einfach und barrierefrei zugänglich sein sollten. Dazu bedarf es neben den Anbietern auch einer Instanz, die alle Angebote systemisch zusammenführt.

Zentral ist die enge Verzahnung mit dem ÖPNV und die räumliche Konzentration durch geplante Mobilstationen in der Stadt und in der Region. Eine durchgängige Buchungs- und Informationsmöglichkeit soll über eine zentrale App möglich sein. Wünschenswert ist eine möglichst einfache Nutzung von Mobilitätsangeboten in anderen Kommunen über dieselbe Plattform.

Beteiligt sind die Mobilitätsanbieter für die Mobilitätsdienstleistungen, die Betreiber der Mobilstationen und der zentralen Buchungsplattform sowie die Stadt als Behörde. Das Zusammenspiel aller Akteure erfordert neben den formalen Vergabe- bzw. Erlaubniserteilungs- und Kontrollmechanismen eine Form der Kooperation, die auf einer gemeinsamen Perspektiventwicklung beruht.

2 Carsharing

2.1 Zielsetzung und Anforderung an das Angebot

Ist-Situation in Aachen

Carsharing ist ein Konzept, das die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung ermöglicht. Carsharing-Modelle unterscheiden sich in der Art und Zweck der Nutzung, Parkmöglichkeiten und Zugang zum Fahrzeug. Unter dem Begriff Carsharing versteht die Stadt Aachen die Varianten stationsbasiertes, stationsunabhängiges und kombiniertes Carsharing-Angebot. Weder das Straßen- und Wegegesetz NRW noch das Carsharinggesetz beziehen in ihrer Definition von Carsharing das Peer-to-Peer-Carsharing ein. Daher wird es in diesen Leitlinien nicht weiter berücksichtigt.

In Aachen ist Carsharing bisher geprägt von dem seit 1990 aktiven, größten Betreiber Cambio. Dieser stellt seine derzeit 232 Carsharing-Fahrzeuge stationsgebunden an 66 Stationen bereit (siehe Anlage 1). Beim stationsgebundenen Carsharing werden die Fahrzeuge an einer festen Station ausgeliehen und wieder zurückgegeben. Reservierungen sind mehrere Wochen im Voraus möglich, was zu einer hohen Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit führt. Möglich sind auch spontane Buchungen für nicht vorab reservierte Fahrzeuge, die dann sofort zur Verfügung stehen. Bezogen auf die potenziellen Nutzenden teilen sich statistisch betrachtet in Aachen 964 Erwachsene ein Carsharing-Fahrzeug. Die Stationen sind jedoch im Stadtgebiet ungleichmäßig verteilt. 88% der Fahrzeuge sind im Stadtbezirk Mitte stationiert. Innerhalb von Aachen Mitte unterscheidet sich das Zentrum bis zum Alleinring nochmal deutlich; hier steht die Hälfte der Fahrzeuge aus dem Bezirk Aachen Mitte. Die Stationen in der Stadt Aachen sind größtenteils ohne öffentliche Zuschüsse dort entstanden, wo eine Nachfrage vorhanden ist, die einen eigenwirtschaftlichen Betrieb ermöglicht. Durch eine finanzielle Unterstützung des Civitas Dynamo-Projektes zwischen 2013 und 2016 ist der Sprung über die Stadtgrenze in die StädteRegion Aachen gelungen.

Gewünschtes Angebot

Stationäres Carsharing bietet aufgrund der nachgewiesenen Einsparung von Pkw auch einen erheblichen städtebaulichen und verkehrlichen Mehrwert. Diese Nutzungsart des Carsharings soll in Aachen weiterhin mit Priorität verfolgt werden. Aus Erfahrungen in anderen Städten kann ein kombiniertes CS ebenfalls eine durch Nutzer*innen gut akzeptierte Erweiterung des bestehenden CS Systems sein, da hier mehr Fahrzeuge ohne feste Station im Straßenraum angeboten werden können. Sofern dies politisch gewünscht ist, kann durch die Fachverwaltung eine vertiefte Prüfung dieser Option erfolgen.

In der Mobilitätsstrategie 2030 wurde eine Verdopplung des Anteils der Aachener*innen, die Mitglied bei einer Carsharing-Organisation sind, als starke Verbesserung für 2030 formuliert.

Hierdurch wird sowohl der Stadtraum erheblich entlastet als auch die gewünschte Umstellung auf Elektromobilität unterstützt und auch für einkommensschwache Haushalte finanzierbar gemacht. Dadurch soll ein konsequenter Beitrag zur Verringerung der Mobilitätsarmut geleistet werden. In mit Carsharing-Stationen unterversorgten Gebieten (s. Anlage 2a) sollten möglichst umfassend Carsharing-Angeboten werden. Ziel-Versorgung ist 1 Carsharing-Fahrzeug je 500 Einwohner. Sollte das Angebot nicht profitabel zu betreiben sein, so organisiert die Stadt Aachen mögliche Fördermittel zur Anschubfinanzierung. Das Angebot sollte nach 3 Jahren kostendeckend zu betreiben sein – dazu muss der Anbieter entsprechende Strategien (Marketing, Tarifpolitik) erarbeiten. Eventuelle Betriebskostenzuschüsse sind an Leistungen gekoppelt, die im Monitoring durch den Anbieter nachzuweisen sind.

Zusätzlich mögliches Angebot und Anforderungen

Für E-Carsharing ist eine geeignete Infrastruktur zu schaffen durch die Errichtung von Ladesäulen an Carsharing-Parkplätzen. Derzeit liegt die Quote für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Carsharing bei 15%, sie soll bis 2030 auf 30% (Ziel der Bundesregierung) ansteigen. Für E-Carsharing-Standorte wird die Stadt den benötigten Stromanschluss bereitstellen,

anbieterseitig muss die entsprechende Ladesäule errichtet werden. Darüber hinaus soll eine digitale Integration in die movA- bzw. Naveo-App von Carsharing-Angeboten den ÖPNV und andere Sharing-Dienstleistungen verknüpfen. Carsharing sollte auch bei Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eine größere Rolle als bisher spielen (s. Punkt 7).

2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Carsharing-Angebot ist kein gesetzlicher Bestandteil des ÖPNV, jedoch als Ergänzung zum ÖPNV hinsichtlich des Umweltverbundes zu betrachten.

Stationsgebundenes Carsharing erfordert größtenteils eine (wirtschaftliche) Nutzung des öffentlichen Straßenraums und somit ist eine Sondernutzungserlaubnis für die Nutzung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum erforderlich. Die Sondernutzungserlaubnis ist nach §18a StrWG NRW anhand eines diskriminierungsfreien und transparenten Verfahrens zu erteilen. Die Genehmigung kann nach dem StrWG NRW für maximal acht Jahre vergeben werden. Beim Betrieb des Carsharings kann unter bestimmten Voraussetzungen auch eine vergaberechtliche Konzession vorliegen, bei der die einschlägigen vergaberechtlichen Vorschriften zu beachten wären und eine abweichende Laufzeit in Betracht käme.

Die Teilnahme am Wettbewerb ist für alle Carsharing-Anbieter möglich, die einen Betrieb nach dem Carsharinggesetz sicherstellen. Die Erteilung einer Erlaubnis kann nur an nach dem Carsharinggesetz agierende Carsharing Unternehmen erfolgen.

Als Eignungskriterien können nicht nur straßenverkehrsbezogene, sondern auch entsprechend § 18a StrWG umweltbezogene Kriterien und solche Kriterien festgelegt werden, die

- einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere durch Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten oder
- einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes, besonders dienlich sind.

Die Anlage zu § 5 Abs. 4 S. 3 des Carsharinggesetzes des Bundes könnte eine Orientierung für die Festlegung der Eignungskriterien bieten. Als weitere Eignungskriterien kommen beispielsweise in Betracht:

- eine starke Elektrifizierung der Flotte;
- die Erfüllung der Voraussetzungen für den Gütesiegel „Blauer Engel“;
- Emissionsklasse Euro 6d für Dieselfahrzeuge und Benzinfahrzeuge der Klasse M1;
- der Einsatz emissionsarmer und flächensparender Fahrzeuge

Im Rahmen des Betriebs des Carsharings wären auch eine Datenbereitstellung und eine Tiefenintegration in der movA- bzw. Naveo-App und dadurch Einbindung in das ÖPNV System, ggfs. Integration in Tarife (Jobtickets, Abos) und Mobilitätsbudget, ggfs. rabattiert für ÖPNV-Kunden, wünschenswert.

Außerdem ist zu prüfen, ob eine öffentliche Förderung für Carsharing-Angebote in ländlich geprägten Stadtbereichen möglich ist. Eine Förderung würde das unternehmerische Risiko der Anbieter bei einem Markthochlauf verringern und zugleich Innovation ermöglichen.

Der Anbieter ist für die Einholung aller erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen zuständig. Die verkehrsrechtliche Anordnung sowie die Beschilderung und Markierung der Stationen obliegt der Straßenverkehrsbehörde. Die Einrichtung einer Ladeinfrastruktur wird nur dann genehmigt, wenn der Strom zu 100% aus erneuerbaren Energien besteht. Weitere Anforderungen werden im Zusammenhang mit der Sondernutzungserlaubnis und einer zusätzlichen vertraglichen Vereinbarung festgelegt.

2.3 Gebühren

Für die Einrichtung eines Carsharing-Stellplatzes im öffentlichen Straßenraums ist derzeit eine Sondernutzungsgebühr zu entrichten. Zusätzlich müssen die Betreiber (CPO) von Ladesäulen im öffentlichen Raum monatliche Sondernutzungsgebühren entrichten. Die Stadt Aachen wird der ausschließlichen Nutzung einzelner Ladepunkte für das Carsharing weiterhin zustimmen, um den Anteil elektrisch betriebener Carsharing-Fahrzeuge zu erhöhen.

2.4 Kriterien für Carsharing-Stationen

Die Standortsuche wird im Zusammenspiel und Abstimmung zwischen Stadt und Anbieter gestalten. Bei der Standortwahl sind je nach Lage und Örtlichkeit u.a. die Erreichbarkeit des Standorts, die Möglichkeit der Platzierung mehrerer oder E-Fahrzeuge, die Beschaffenheit der Oberflächen, die Beleuchtung, die Barrierefreiheit und die am Standort vorhandene Nachfrage zu berücksichtigen.

Die Stadt kann die Planung und Errichtung der Station den Anbietenden überlassen. Der Anbietende ist in diesem Fall für das Einholen aller erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen und privatrechtlicher Zustimmung Dritter verantwortlich.

Die Kennzeichnung erfolgt durch die Markierung und Beschilderung wie sie von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet wurde. Bauliche Maßnahmen (Bügel oder Pfosten) zur Sicherung des Stellplatzes bei Abwesenheit des Fahrzeuges dürfen nach den gestalterischen Vorgaben und mit Einvernehmen der Stadt zusätzlich von den Anbietenden geplant und aufgestellt werden.

2.5 Monitoring

Die Betreibenden müssen der Stadt Aachen kostenlos Daten in digitaler, tabellarischer Form oder per geeigneter Schnittstelle zur Verfügung stellen. Die Datenerhebung, vor allem die von Positionsdaten, hat im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu erfolgen und liegt in der Verantwortung der Betreibenden. Dieses beinhaltet folgende Aspekte (siehe Anlage 4):

- Statistische Auskunftsdaten (z.B. Lage der Carsharing-Station, Fahrzeugklassen, Antriebsarten, etc.)
- Dynamische Auskunftsdaten (z.B. Verfügbarkeit am Buchungsziel, Auslastung der Stationen zw. Fahrzeuge, etc.)
- Daten zur Nutzung von Schnupperkontingenten für neue Nutzer*innen

3 Bike-Sharing

3.1 Zielsetzung

Ist-Situation

2014 hat die Stadt Aachen im Rahmen eines Ratsbeschlusses die Firma Velocity Aachen mit dem Aufbau eines Pedelec-Verleihsystems betraut. Der Betrauungsakt lief bis Mitte 2024, im Juni 2024 hat der Rat eine Neuausschreibung beschlossen. Das Angebot wurde kontinuierlich ausgebaut. Mittlerweile gibt es 144 Stationen, davon 98 im Stadtgebiet Aachen, 4 in Alsdorf, 2 in Baesweiler, 5 in Herzogenrath, 2 in Würselen und 33 in den Niederlanden (Provinie Limburg). Insgesamt sind rund 480 Pedelecs im Gesamtsystem regelmäßig in Betrieb. Von besonderer Bedeutung ist der weitere Ausbau des Systems in allen Stadtteilen und über die Stadtgrenzen hinaus. Die Systeme in den Niederlanden und in der StädteRegion kompatibel und können grenzüberschreitend unterbrechungsfrei genutzt werden.

Bike- und Pedelec-Verleihsysteme in ihrer Ergänzungsfunktion zum ÖPNV können nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden und benötigen daher eine öffentliche Mitfinanzierung. Im Dezember 2021 beschlossen Rat und Mobilitätsausschuss daher, die Verluste aus dem Betrieb des Pedelec-Verleihsystems in Aachen aus öffentlichen Mitteln zu bezuschussen. Daraufhin wurde ein Betriebsführungsvertrag mit verschiedenen Pflichten vereinbart, u.a. werden hier Berichtspflichten, Datenlieferung und Qualitätsanforderungen definiert sowie eine Zahlung auf Basis definierter Qualitätsindikatoren wie z.B. die Zahl verfügbarer Räder im System und die Reparatur von Slots geregelt.

Die Anzahl der verfügbaren Pedelecs im System ist ausbaufähig und soll erhöht werden. Derzeit teilen sich rund 730 Erwachsene im Stadtgebiet Aachen ein Leihpedelec. Der Bedarf und die Verfügbarkeit ist differenziert zu betrachten: Die Innenstadt und die Hochschulbereiche sind häufige Ziele der Bike-Sharing-Fahrten, andererseits ist das Angebot an alternativen Mobilitätsformen (ÖPNV, E-Tretroller; Carsharing) hier sehr hoch. In den Randgebieten und im ländlichen Raum stellt sich die Situation hingegen anders dar (siehe Anlage 2b).

Das Angebot wurde – gemeinsam mit weiteren Buchungsmöglichkeiten von Mobilitätsdienstleistungen – vollständig in die movA-App der ASEAG integriert. Die Integration in die Naveo-App soll 2025 erfolgen.

Ein klassisches (nicht elektrisches) Bike-Sharing-Angebot existiert in Aachen nicht. Für touristische Zwecke existiert eine Leihmöglichkeit in der Radstation der WABe e.V. an Hauptbahnhof Aachen. Sollte ein *eigenwirtschaftlicher Anbieter* ein Fahrrad-Verleihsystem für Aachen vorschlagen, ist auf ein ortsgenaues Abstellen der Räder hinzuweisen. Die Einrichtung von vordefinierten und verpflichtenden Parkzonen ermöglicht es, ungeordnet abgestellte Fahrräder im öffentlichen Straßenraum, vor allem auf den Geh- und Fahrradwegen, zu reduzieren. Der Mehrwert des Angebots muss durch entsprechende Rahmenbedingungen sichergestellt werden, die auch die Nutzung des öffentlichen Raumes in all seiner Funktionalität und Stadtbildrelevanz im Blick haben, um damit auch den Anforderungen an eine verkehrssichere, möglichst inklusive Nutzung des Straßenraumes gerecht zu werden.

Gewünschter Zustand

Fahrradverleihsysteme spielen eine wichtige Rolle in ihrer Funktion als Ergänzung zum ÖPNV. Der sogenannten „letzten Meile“ zwischen Bus- oder Bahnhaltestelle und vor allem dem Wohn- oder Arbeitsort kommt bei der Entscheidung der Menschen, den ÖPNV oder das Auto zu nutzen, eine besondere Bedeutung zu. Eine schnelle Erreichbarkeit der ÖPNV-Verknüpfungspunkte hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.

Auch in Bereichen, die durch den ÖPNV nur unzureichend erschlossen werden, können Verleihsysteme eine wichtige Funktion ausüben: In den Ballungsrandzonen oder ländlich geprägten Bereichen in der Verbindung zur Innenstadt, in Nebenzeiten (sog. Schwachverkehrszeiten), bei ungünstiger Taktung oder bei Quer- und Tangentialverbindungen, die ein häufiges Umsteigen erfordern würden, tragen Verleihsysteme dazu bei, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger*innen im Rahmen der Daseinsvorsorge zu befriedigen und eine Bedienung des Stadtgebietes zu verbessern, die der ÖPNV nur mit erheblichem finanziellen Aufwand zu leisten in der Lage wäre.

Auch bei der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbeflächen spielen Verleihsysteme eine Rolle. Im Tuchmacherviertel in Brand, im Werkquartier am Eisenbahnweg oder am „Guten Freund“ sind Stationen entstanden bzw. werden entstehen. Über die Stellplatzsatzung der Stadt Aachen soll es die Möglichkeit geben, über die Bereitstellung einer Pedelec-Verleihstation die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen zu reduzieren.

Darüber hinaus soll ein zukunftsfähiges und bezahlbares Verleihsystem den Radverkehrsanteil signifikant erhöhen, den Verkehr damit insgesamt stadt- und umweltverträglicher und effizienter gestalten und hierdurch auch einen Beitrag zum Gesundheits- und Klimaschutz leisten.

Das Pedelec-Verleihsystem soll dazu beitragen, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split zu verbessern. Daher muss das Angebot so gestaltet werden, dass es dem Bedarf gerecht wird. Eine Belegung der Stationen im aktuellen System mit Pedelecs ist mit mindestens 40 Prozent der Ladepunkte anzustreben, um einen häufigen „Leerlauf“ zu vermeiden. Bei einer Belegung von 30 Prozent sind dauerhaft über ein Drittel der Stationen nur mit einem oder gar keinem Pedelec bestückt. Der Relokationsaufwand wäre entsprechend hoch. Anreize sollen gesetzt werden, um die Zahl der Pedelecs zu erhöhen, z.B. durch eine tagesgenaue Abrechnung von betriebsbereiten Bikes.

Langfristig soll ein E-Bike pro 300 Einwohner zur Verfügung stehen. Bei einer Stationsgröße von 12 Abstellslots pro Station und einer angenommenen hälftigen Bestückung jeder Station ergäbe sich daraus ein Netz von etwa 190 Stationen mit circa 1.120 Leihpedelecs. Bei einer Ausleihquote von 3 Verleihvorgängen je Rad und Tag würde das Ziel der Mobilitätsstrategie 2030 von 3.000 Verleihvorgängen je Tag erreicht werden.

Das Verleihsystem soll weiterhin stationsbasiert organisiert werden, um ein unkontrolliertes Abstellen der Pedelecs zu verhindern. Dabei ist dem Klimaschutz Beachtung zu schenken, z.B. durch Vermeidung von Service-Fahrten zur Relokation oder zum Akkutausch bzw. durch den Einsatz von emissionsarmen E-Fahrzeugen oder durch Ladepunkte an den Stationen. Eine höhere Flexibilität in der Nutzung wird durch folgende Maßnahmen erzielt:

- Größere Stationszahl,
- Versehen der Pedelecs durch Rahmenschlösser oder durch andere Maßnahmen für kurzzeitiges Abstellen (z.B. vor dem Geschäft),
- Nacht- und Sondertarife zur Erhöhung des Komforts während der schwach genutzten Zeiten (vormittags, nachts und am Wochenende) an ausgewählten Stationen.

3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Finanzierung des Verlustausgleichs beim Aufbau und Betrieb des Pedelec-Verleihsystems erfolgt derzeit beihilferechtlich als „Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse“ (DAWI). Zunächst bis 2024 hat die Stadt Aachen den Anbieter Velocity damit betraut. Die Weiterführung ab 2025 folgt einem transparenten Vergabeprozess. Längerfristig ist es denkbar, diese Aufgabe einem Verkehrsunternehmen, einem Verkehrsverbund oder einer neu zu gründender Gesellschaft zu überlassen. Der beauftragte Dienstleister tritt dabei entweder selbst in Erscheinung oder führt die Leistung nur im Auftrag aus. Gewinne dürfen hierbei nur im rechtlich zulässigen Rahmen entstehen und müssen ggfs. erstattet werden.

Bei der Neufassung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan, Luftreinhalteplan, etc. ist darauf zu achten, die Rolle des Verleihsystems als Bestandteil des Umweltverbundes stärker zu berücksichtigen.

3.3 Anforderungen für ein Pedelec-Verleihsystem

Das E-Bike-Verleihsystem sollte als stationsbasiertes Verleihsystem ausgebildet werden. Für das Angebot eines Pedelec-Verleihsystems sind seitens des Anbietenden zu folgenden Punkten zur Umsetzungsmöglichkeit zu treffen:

- Gute regionale Anbindung (StädteRegion Aachen, Niederlande, zukünftig Belgien), ggfs. Übergabestationen zu benachbarten Systemen,
- Vertraglich sollen Anreize gesetzt werden, um die Zahl der Pedelecs und die Reparatur der Stationen und Bikes zu verbessern
- Ausbau des Verleihsystems in Einvernehmen mit Stadt und ASEAG
- Preisgestaltung des Angebots, um die Nutzung zu erhöhen, Integration in ÖPNV-Tarife und -Apps, auch grenzüberschreitend, Rabattierung für ÖPNV-Abonnenten, im kooperativen Einvernehmen mit dem Auftraggeber,
- Barrierefreie Nutzung,
- Qualitätssicherung und Effizienz,
- Ergänzung und Aufwertung des öffentlichen Verkehrs,
- Datenbereitstellung,
- Sauberkeit, Graffiti-Freiheit der Stationen
- Weitere Anforderungen

Integration in den ÖPNV

Perspektivisch könnte der Betrieb des Pedelec-Sharing-Angebots insbesondere an sogenannten Mobilstationen durch das Verkehrsunternehmen übernommen werden. Vorteile einer Integration wäre, dass die Funktion eines Verleihsystems als Ergänzung zum ÖPNV künftig anbieterseitig gestärkt würde. Nachteil wäre eine zu erwartende Betriebskostensteigerung im ÖPNV, die durch die Stadt Aachen ausgeglichen werden müsste. Eine Verankerung des Sharings als zentraler Bestandteil des ÖPNV-Angebots im Nahverkehrsplan 2027 wird empfohlen.

Eine Rabattierung für ÖPNV-Kund*innen verfolgt das Ziel, den ÖPNV durch Zusatzangebote attraktiver zu gestalten. Auch nach Betriebsschluss sollen Nutzer*innen des ÖPNV die Möglichkeit erhalten, nachhause zu kommen, auch sollen die Fahrtzeiten durch kombinierte Nutzung von Pedelec und ÖPNV reduziert werden.

Des Weiteren ist eine regionale Integration des Pedelec-Sharing-Systems aufgrund seiner grenzüberschreitenden Tätigkeit zu beachten. Bei dem zukünftigen Betriebsführungsvertrag wird die Ausgleichszuordnung daher über ein rechnerisches Verfahren ermittelt. Die Brutto-Zuwendung wird mit dem Verhältnis der Zahl der Slots in Aachen zur Zahl der Slots im Gesamtsystem (inkl. Niederlande) multipliziert. Bei Akkutauschsystemen müssen andere Indikatoren gefunden werden.

3.4 Monitoring

Der Betreibende des E-Bike-Verleihsystems stellt der Stadt Aachen kostenlos Daten zur Verfügung. Dies beinhaltet folgende Aspekte (siehe Anlage 4)

- Monitoring der generellen Nutzbarkeit und der Nutzung von Pedelecs in Aachen
- Monitoring der Nutzung von Schnupperkontingenten für neue Nutzer
- Monitoring der Nutzung durch Mitarbeitende der Stadtverwaltung
- Anzahl verfügbarer Räder im System (unterteilt in Aachen, Kommunen der StädteRegion, die Niederlande)

Dabei ist der Stadt Aachen einerseits der Echtzeit-Zugang zum Backend zu gewähren, andererseits sind regelmäßige KPI-Reports zur Verfügung zu stellen. Ziel ist einerseits die Überwachung der Einhaltung der Qualitätsstandards und für Abrechnungszwecke, andererseits die Datengrundlage für den weiteren Ausbau des Systems. Die Daten sind in digitaler Form

oder per geeignete Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Die Datenerhebung hat im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu erfolgen und liegt in der Verantwortung der Betreibenden.

4 Lastenrad-Sharing

4.1 Zielsetzungen und Anforderungen an das Angebot

Ist-Situation

Seit vielen Jahren unterstützt die Stadt Aachen die Einrichtung von kostenlos nutzbaren Lastenrädern. Durch das Förderprojekt #AachenMooVe! wurden 2022 sieben Lastenfahräder beschafft und an verschiedenen Standorten eingesetzt. Aktuell befinden sich 14 Lastenräder im System. Über eine Online-Buchungsplattform können auch Räder von externen Partnern eingebunden werden. Das kostenlose Angebot ergänzt den Umweltverbund vor allem in Wohngebieten. Aktuell erfolgt die Ausleihe der Räder entweder durch smarte Rahmenschlösser mit Einsteckketten oder in dafür vorgesehenen Boxen mit Schlüsseltresoren.

Gewünschte Situation

Ein weiterer Ausbau des städtischen Lastenradverleihsystems wird aufgrund der bereits bestehenden Systeminfrastruktur, der regen Nutzung und dem bestehenden Nutzer*innenstamm angestrebt. Eine Ausweitung des Lastenrad-Verleihsystems innerhalb des Gebietes des Außenrings soll mit einer deutlichen Verdichtung und der Gestaltung eines attraktiven und flexiblen Angebots verbunden werden. Der geplante Ausbau auf ca. 70 Räder soll so zu einer Reduzierung der Pkw-Dichte führen und verschiedenen Nutzergruppen ermöglichen auf ihr Privatfahrzeug zu verzichten.

Neben dem Ausbau ist aber vor allem auch eine Steigerung des Professionalisierungsgrades geplant, um als verlässliches Mobilitätsangebot in den Stadtvierteln und Wohngebieten zu dienen. Nur so lässt sich die Zahl der Nutzer*innen langfristig steigern. Der städtische Lastenradverleih ist als kooperatives Projekt zwischen Stadtgesellschaft und Verwaltung angelegt. Das unterscheidet das Angebot von kommerziellen Anbietern aus dem Bereich der geteilten Mobilität. Die Stadt profitiert als Betreiberin des Verleihangebotes dabei von engagierten Bürger*innen, Institutionen, Vereinen und Betrieben, die regelmäßige Sichtkontrollen, das Reinigen, sowie das Laden und Tauschen der Akkus übernehmen. Die Stationspat*innen profitieren wiederum von kurzen Wegen zu den Rädern für die eigene Nutzung. Eine Integration in movA ist aus Sicht der Verwaltung wünschenswert, technisch möglich und wird perspektivisch nach personeller und finanzieller Ressourcenverfügbarkeit bei Stadt und ASEAG umgesetzt.

Im Rahmen des stationsgebundenen E-Bike-Verleihsystems ist ebenfalls eine Ergänzung der Stationen durch Lastenräder denkbar. Dadurch kann ein flächendeckendes Angebot im Stadtgebiet geschaffen und verschiedene Nutzengruppen erreicht werden.

4.2 Marktzugang und rechtliche Rahmenbedingungen

Das kostenlose Leih-Lastenradsystem in Aachen wird durch die Stadt selbst betrieben. Die einzelnen Komponenten des Lastenradverleihs werden dazu gemäß der Vergaberichtlinien ausgeschrieben. Dazu zählen neben den Lastenrädern selbst auch Service- und Wartungsverträge, sowie das Buchungsportal.

Die Ergänzung des Pedelec-Verleihsystems um Lastenräder unterliegt folgenden Rahmenbedingungen. Beide Betriebsmodelle decken gemeinsam den gesamtstädtischen Bedarf nach Lastenrädern. Der Fokus für den kommerziellen Verleih sollte dabei in der kurzfristigen Nutzung des Angebotes und der Möglichkeit von A-B-Fahrten liegen. Eine Möglichkeit zur Steuerung bestünde zudem über eine Segmentierung nach unterschiedlichen Nutzungen der beiden Systeme (z.B. lange vs. Kurze Fahrten/Ausleihdauer, Mitgliedschaft vs. Bezahlung nach Einzelnutzung). Der städtische Lastenradverleih würde dabei den Fokus auf die Niedrigschwelligkeit des Angebotes, eine mehrstündige Nutzungsdauer, sowie eine gegebenenfalls einfache Tarifierungsform legen. Denkbar wäre unter Umständen eine Basismitgliedschaft mit einer gewissen Zahl kostenfreier Fahrten pro Nutzer*in und Monat und einer kostenpflichtigen „Premium-Mitgliedschaft“.

Die Lastenräder müssen für den Verleih den Anforderungen der DIN 79010 „Fahrräder – Transport- und Lastenfahrrad – Anforderungen und Prüfverfahren für ein- und mehrspurige Fahrräder“ und der Normenreihe DIN EN ISO 4210 entsprechen, sowie für den Transport von mindestens 2 Kindern und schweren Lasten geeignet sein.

4.3 Betrieb und Abstellen

Die Buchung der kostenfreien städtischen Lastenräder ist nach Registrierung und Validierung unter aachen.de/lara möglich. Die Buchungsplattform ermöglicht das Einbinden weiterer Typen von Rädern (Rikscha, gewerbliche Lastenräder) sowie die Bereitstellung (zu bestimmten Zielen) an exklusive Gruppen wie z.B. Anwohner*innen, Gewerbetreibende, oder auch Verwaltungsmitarbeitende für Dienstfahrten. Die Entleihe und die Rückgabe der Lastenräder erfolgen dabei immer am.

Das von den Pedelec-Anbietern betriebene Lastenrad-Verleihsystem ist ebenfalls ein stationsgebundenes Modell. Lastenräder dürfen ausschließlich an festen Stationen des E-Bike-Betreibenden abgestellt werden, die Möglichkeit von A-B-Fahrten ist ausdrücklich erwünscht.

Eine Tiefenintegration des Lastenrad-Angebots soll in die Nahverkehrs-Apps erfolgen.

4.4 Gebühren

Für den stationsgebundenen Betrieb eines privaten Lastenradsystems im öffentlichen Straßenraum ist keine Sondernutzungsgebühr zu entrichten.

4.5 Monitoring

Die Betreibenden des öffentlichen Lastenradsystems stellen der Stadt Aachen kostenlos Daten zur Verfügung (siehe Anlage 4):

- Anzahl der ausgeliehenen Lastenräder pro Tag und Betriebsgebiet sowie Station
- Gesamtzahl der Fahrten pro Tag
- Aktive Kunden im Durchschnitt pro Monat
- Durchschnittliche Fahrtdauer sowie Start- und Zielstation pro Leihvorgang
- Akkustand
- Ausleihzeiten und – dauern
- Exklusiv buchbare Zeiträume

Die Daten sind in digitaler Form oder per geeignete Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Die Datenerhebung hat im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu erfolgen und liegt in der Verantwortung der Betreibenden.

5 Elektrokleinstfahrzeuge (E-Tretroller)

5.1 Zielsetzung und Anforderungen an das Angebot

Ist-Situation seit 2019

Seit Oktober 2019 sind zahlreiche Anbieter von E-Scooter-Verleihsystemen in der Stadt Aachen aktiv. Grundlage von Vermietungen der E-Scooter ist bislang die Unterzeichnung der städtischen Qualitätsvereinbarung zwischen der Stadt Aachen und den Anbietern. Aktuell sind drei Anbieter mit einer gesamten Anzahl von 2.000 E-Scootern im öffentlichen Raum des Stadtgebiets Aachen verteilt. VOI (04. Oktober 2019), TIER (01. Februar 2020 und seit Oktober 2024 unter der Marke DOTT) und RideMovi (30. April 2024) sind aktuell mit einer maximalen Anzahl von je 666 E-Scootern vertreten. Zwischenzeitlich hatten sich auch die Anbieter DOTT (13. September 2021) und LIME betätigt, das Geschäft aufgrund einer Konzentration auf andere Städte aber im November 2022 und Oktober 2023 wieder eingestellt. Zum Start der Betriebsaufnahme wurde ein Bediengebiet definiert, dass sich seitdem weiter in die Außenbereiche entwickelt hat. Insgesamt weist das zurzeit aktive Betriebsgebiet in Aachen circa 35 qkm auf.

Gewünschtes Angebot

Das Angebot soll eine qualitätvolle Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Aachen sowie der Besucherinnen und Besucher der Stadt darstellen. Dabei soll eine Mischung aus Free-floating und festen Abstellzonen realisiert werden.

Die Zahl der Abstellflächen wird aktuell in mehreren Phasen erweitert. Zunächst werden 15 Abstellflächen innerhalb des Alleerings eingerichtet. In einer weiteren Phase werden zusätzliche Abstellflächen (circa 200 Meter Abstand) eingerichtet, um das geordnete Abstellen der E-Scooter im gesamten Betriebsgebiet zu ermöglichen. Dazu werden Flächen umgewidmet, die bisher für den Kfz-Verkehr genutzt wurden. Ein oder mehrere Pkw-Parkplätze im öffentlichen Raum werden als Abstellzonen für E-Scooter ausgewiesen. Durch das Abstellen von E-Scootern in vordefinierten, gestalteten Abstellbereichen und deren Überwachung mittels technischem „Geo-Fencing“ kann die Behinderung des Fuß- und Radverkehrs weitgehend ausgeschlossen werden. Darüber hinaus sind die Parkverbotszonen (Anlage 3b) einzuhalten. Die vorhandenen Einflussmöglichkeiten sollen genutzt werden, um die Zahl der Anbieter und die Zahl der eingesetzten E-Scooter zu begrenzen und eine schonende, verkehrssichere und störungsfreie Bedienung des Stadtgebiets zu gewährleisten.

5.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die am 15. Juni 2019 in Kraft getretene Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) bildet die gesetzliche Grundlage für die Teilnahme sogenannter „E-Scooter“ am Straßenverkehr in Deutschland. Sie haben eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 6 bis 20 Stundenkilometer. Der Verleihbetrieb in Aachen erfolgt eigenwirtschaftlich, ein Marktversagen liegt nicht vor. Eine öffentliche Finanzierung von Betriebsverlusten scheidet damit aus.

Bislang agieren die verschiedenen Anbieter in Aachen auf Basis der Unterzeichnung einer Qualitätsvereinbarung mit der Stadt Aachen und bieten ein free floating-System an. Zukünftig soll die Ausleihe und Rückgabe größtenteils auf dafür vorgesehenen Flächen -stationsbasiert- erfolgen.

Darüber hinaus wird empfohlen, den Verleihbetrieb von der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis abhängig zu machen. Die Sondernutzungserlaubnis wird auf Antrag bei der zuständigen Stelle zeitlich befristet für eine definierte Zahl an E-Tretroller diskriminierungsfrei erteilt, wenn keine sonstigen Gründe oder begründeten Zweifel an der Verlässlichkeit der Antragsstellenden entgegenstehen. Hierfür wurde von der Stadt Aachen ein Nutzungskonzept (siehe Anlage 3) sowie eine Mustererlaubnis (siehe Anlage 3c) entwickelt. Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis steht im pflichtgemäßen Ermessen der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Aachen. Da im öffentlichen Straßenraum nicht unbegrenzt Platz für das Anbieten von E-Tretrollern zur Verfügung steht und die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten ist, wird von der Stadt Aachen die maximale Zahl an möglichen Fahrzeugen im Vorfeld wie unter 5.4 beschrieben begrenzt und auf die Antragstellenden verteilt bzw. vergeben.

Damit hierbei die Chancengleichheit möglicher Anbieter gewährleistet ist, strebt die Stadt Aachen vor Erteilung der Sondernutzungsgenehmigung ein geeignetes rechtliches Verfahren an. Die Ausgestaltung des Verfahrens ebenso wie die zeitliche Befristung der Genehmigung obliegt der Stadt Aachen und wird in dem Nutzungskonzept kurz erläutert. Das Verfahren ist gemäß den geltenden Rechtsvorgaben im Voraus öffentlich bekanntzumachen.

Erlaubnisse können immer nur für das gesamte Gebiet vergeben werden. Solange im Rahmen einer Sondernutzungsgenehmigung nicht seitens eines Anbietenden auf das eingeräumte Sondernutzungsrecht z.B. durch Rückzug aus dem Markt verzichtet wird, sind Sondernutzungsgebühren grundsätzlich über den gesamten Verlauf einer Genehmigungsperiode für die Zahl der genehmigten E-Tretroller zu entrichten – selbst wenn weniger E-Tretroller im Stadtgebiet eingesetzt werden. Sollten Anbietenden planen, saisonal ihre Flottengröße anzupassen, so sollte dies bereits bei Antragstellung der Sondernutzungserlaubnis unter Angaben der genauen Höhe der Reduktion sowie dem Zeitraum der Reduktion angegeben werden. Überschreitungen der jeweilig an den Anbietenden zugewiesene Kontingente sind nicht zulässig.

Bestehende Qualitätsvereinbarungen werden in das oben beschriebene Vergabeverfahren einfließen und verlieren daher ihre Gültigkeit, sobald die Sondernutzungsgenehmigungen wirksam erteilt werden. Über den genauen Zeitpunkt ist in der öffentlichen Bekanntmachung für die Verteilung der angestrebten Kontingente zu informieren.

5.3 Anforderung an das Angebot

Bei dem Verfahren sind die folgenden Bewertungskriterien wie im Nutzungskonzept (Anlage 3) aufgeführt zu berücksichtigen:

- Einhaltung der straßenverkehrsrechtlich zulässigen Bereiche und Ausbringung des Leihangebots,
- Einrichtung bzw. Einhaltung von Abstellflächen und Parkverbotszonen nach Bedarf und Vorgaben der Stadt Aachen,
- Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit,

- Sicherheitsrelevante Aspekte (z.B. Feuerwehrzufahrten, Ein- und Ausgänge, Fluchtwege, usw.) sind zu beachten,
- Die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge ist zu gewährleisten,
- Umwelt- und Sozialverträglichkeit,
- Ausbringungszahl und -Art aus den Vorgaben der Stadt,
- Feedbackprozess und Kundenservice
- Datenbereitstellung

5.4 Betrieb und Abstellen

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch den Betrieb von E-Tretroller-Systemen nicht zu beeinträchtigen, eine Überfrachtung der innenstädtischen Bereichen zu vermeiden, Kannibalisierungseffekte im ÖPNV zu reduzieren und ein flächendeckendes Angebot zu ermöglichen, wird für das E-Tretroller-Angebot das Stadtgebiet in verschiedenen Zonen von 1 bis 4 eingeteilt (Anlage 3a). Für die Gesamterschließung des rund 160qkm großen Stadtgebiets wird eine Obergrenze von circa 2.040 E-Scootern angestrebt. In Zukunft soll das Angebot auf maximal drei Anbietenden mit jeweils maximal 680 E-Tretroller beschränkt werden. Hierbei sind die einzuhaltenden Kontingente pro Zone:

- **Zone 1:** max. 300 E-Tretroller (entspricht max. 100 pro Anbietenden)
- **Zone 2:** max. 1.020 E-Tretroller (entspricht max. 340 pro Anbietenden)
- **Zone 3:** max. 420 E-Tretroller (entspricht max. 140 pro Anbietenden)
- **Zone 4:** max. 300 E-Tretroller (entspricht max. 100 pro Anbietenden)

Bei Bedarf kann die Zonierung auch zur Unterscheidung zwischen stationsbasierten und Free-floating E-Scootern genutzt werden.

Auf Antrag und nach Ermessen der Stadt Aachen können bei weniger als drei Anbietenden verfügbare Teil-Kontingente auf einen oder zwei Antragstellenden ausgeglichen übertragen werden.

Abstellflächen

Im Sinne des §1 der StVO sind Anbietende und Nutzende verpflichtet E-Tretroller so abzustellen, dass keine dritte Person in der Nutzung des öffentlichen Straßenraums behindert oder gefährdet wird.

Die Abstellfläche beschreibt eine solche, die im öffentlichen Straßenraum markiert, beschildert und neutral gekennzeichnet wird. Die Planung und Einrichtung von bis zu 500 Abstellflächen für E-Tretroller obliegen der Stadt Aachen, um das ordnungswidrige Abstellen von E-Tretrollern im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren. Bei der Auswahl geeigneten Standorten sollen existierende Pkw-Parkplätze im Hinblick auf ihre Umwidmung berücksichtigt werden. Im gesamten Prozess sollte eine Abwägung zwischen Belangen der Verkehrssicherheit, öffentlichen verfügbarem Raum, Interessen weiterer Verkehrsteilnehmender und den Interessen der Anbietenden im Sinne der Mobilitätswende vorgenommen werden.

Um eine Überlastung innerhalb des Alleenrings zu vermeiden und einen Kannibalisierungseffekt zum ÖPNV zu minimieren, wird für die bis zu 100 Abstellzonen innerhalb des Alleenrings eine Kontingentierung vorgegeben. Dabei werden bis zu 100 E-Scooter pro Anbieter zugelassen, was 15% der gesamten Flottengröße entspricht. Zukünftig sind weitere Abstellplätze für E-Tretroller an neuralgischen Punkten vorzugsweise an Mobilstationen zu errichten. Hierzu ist eine Datenbereitstellung durch die Anbieter erforderlich.

5.5 Gebühren

Für den Betrieb eines privaten E-Tretroller-Sharing-Systems im öffentlichen Straßenraum ist vorgesehen, künftig eine Sondernutzungsgebühr je Fahrzeug und Kalendermonat zu entrichten. Berechnungsgrundlage ist die maximale Flottengröße, die in den entsprechenden Kalendermonaten und Zonenausweisungen zum Einsatz kommen soll. Die Anzahl der zugelassenen E-Tretroller ist Bestandteil der Sondernutzungserlaubnis. Zusätzlich wird je Anbieter bei Antragstellung einmalig eine Verwaltungsgebühr von 14 EUR erhoben.

5.6 Monitoring

Durch ein weitgehendes Monitoring soll die Nutzung der E-Tretroller belegt und eine möglichst zeit- und ortsgenaue Bedarfsermittlung und Angebotsausbringung ermöglicht werden. Die Daten sollen dazu über ein geeignetes Medium bzw. Schnittstelle zur Verwendung durch die Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt werden (siehe Anlage 4). Dabei sind folgende Daten monatlich bzw. in Echtzeit auszuwerten und einzureichen:

- Anzahl der angebotenen Fahrzeuge (tageweise, Durchschnitt pro Tag, insgesamt eingesetzte Fahrzeuge)
- Gesamtanzahl aller Fahrten
- Zurückgelegte Gesamtkilometer
- Anzahl Fahrten pro Fahrzeug pro Tag
- Anzahl zurückgelegte Kilometer pro Fahrzeug pro Tag
- Durchschnittliche Fahrtdauer pro Fahrzeug pro Tag
- Durchschnittliche Fahrtdauer und -strecke pro Leihvorgang
- Anzahl und Örtlichkeiten der Ausbringstandorte (Karte)
- Standorte, mit den meisten bzw. wenigsten Leihvorgängen
- Standorte, an denen der Leihvorgang am häufigsten beendet wurde
- Anzahl von Sachbeschädigungen (auf Anfrage)
- Anzahl von erfassten Unfällen (auf Anfrage)
- Echtzeit-Daten über aktuelle Standorte

Die Daten sind in digitaler Form oder per geeignete Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Die Datenerhebung hat im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu erfolgen und liegt in der Verantwortung der Betreibenden.

Aktuell erfolgt die Datenübermittlung über monatliche Berichte bzw. Auszüge aus dem jeweiligen Anbieterdashboard. Mittelfristig wird ein Zugang zu den Anbieterdashboards oder die Bereitstellung einer API-Schnittstelle zu einem von der Stadt Aachen erworbenen Datenmanagement-Tool angestrebt und im Vertrag verankert.

6 E-Motorroller

6.1 Zielsetzungen und Anforderungen an das Angebot

Ist-Situation

E-Motorroller wurden in Aachen in der Zeit von März 2022 bis Januar 2023 vom Anbieter Felyx betrieben. Jeder der eingesetzten ca. 160 E-Motorroller verfügte über zwei Helme sowie einen Witterungsschutz. Das Betriebsgebiet umfasste überwiegend Aachen-Mitte. Der Anbieter hat sich aufgrund einer internen Neuaufstellung aus Aachen zurückgezogen.

Gewünschtes Angebot

Ein perspektivisches stationsungebundenes E-Motorroller-Angebot kann eine Antwort auf ein weiteres Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung in Aachen darstellen. Durch diese Leitlinie wird sichergestellt, dass das E-Motorroller-Verleihsystem den Stadtraum schonend, verkehrssicher und nicht-störend bedient. Zudem soll das Angebot eine weitestgehende Nutzung des öffentlichen Straßenraums ermöglichen, auch in den Außenbezirken und den vom ÖPNV weniger gut erschlossenen Gebieten.

6.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Der Verleihbetrieb in Aachen soll ausschließlich eigenwirtschaftlich erfolgen, eine öffentliche Finanzierung von Betriebsverlusten scheidet damit aus.

Für den sowie die wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Straßenraums soll eine Sondernutzungserlaubnis ggfs. in Verbindung mit einer vertragsrechtlichen Regelung seitens der Stadt Aachen erforderlich sein. Mit der Sondernutzungserlaubnis können auch Nebenbestimmungen formuliert werden. Nur elektrisch betriebene Motorroller erhalten eine Genehmigung. Die Sondernutzungserlaubnis wird auf Antrag bei der Straßenverkehrsbehörde zeitlich befristet für eine bestimmte Zahl an E-Motorrollern diskriminierungsfrei erteilt.

Durch die Flächenknappheit im öffentlichen Raum soll der Betrieb zunächst mit einer begrenzten Zahl von E-Motorroller erprobt werden, sofern anbieterseitig ein Interesse bekundet wird. In diesem Fall würden jeweils Kontingente pro Zone definiert. Als Orientierungshilfe kann das Vorgehen für E-Tretroller herangezogen werden, wobei die spezifischen Flächenbedarfe und die Nutzungsakzeptanz berücksichtigt werden sollten. Die Anzahl der genehmigten E-Motorroller je Anbietenden ist Bestandteil der Sondernutzungserlaubnis. Die Qualität und Dauer des Angebots können auch in Gestattungsverträgen auf Antrag geregelt werden.

6.3 Betrieb und Abstellen

Das E-Motorroller-Verleihsystem soll, in Verzahnung mit dem ÖPNV, seine Potenziale ausschöpfen können, um den Umweltverbund räumlich und zeitlich zu stärken.

Grundsätzlich fallen E-Motorroller unter den Geltungsbereich der StVO und haben folglich die Pflicht, das Verbot des Abstellens auf Gehwegen zu berücksichtigen sowie das Recht unter den entsprechenden Vorgaben öffentliche Parkstände zu nutzen.

Abstellflächen

Bestehende oder zukünftige Abstellflächen für Sharing-Angebote (z.B. auch an Mobilstationen) sollen erweitert werden, um Flächen für mehrere Verkehrsarten zu schaffen und zu gestalten. Die Kennzeichnung der Fläche erfolgt per anbieterneutraler Beschilderung oder Markierung. Die entsprechenden Standorte werden durch die Stadt Aachen definiert, geplant und umgesetzt. Die Anbietenden können zur deren Nutzung verpflichtet werden.

6.4 Gebühren

Für den Betrieb eines privaten E-Motorroller-Verleihsystems im öffentlichen Straßenraum soll zukünftig analog zum E-Tretroller-Verleihsystem eine Sondernutzungsgebühr zu entrichten sein. Die Anzahl der zugelassenen E-Motorroller ist Bestandteil der Sondernutzungserlaubnis und der Kontingentierung je nach Zonenausweisung. Die Berechnungsgrundlage bildet die genehmigte Flottengröße.

6.5 Monitoring

Durch ein weitgehendes Monitoring soll die Nutzung der E-Motorroller belegt und eine möglichst zeit- und ortsgenaue Bedarfsermittlung und Angebotsausbringung ermöglicht werden. Die Daten sollen dazu über ein geeignetes Medium bzw. über eine Echtzeit-Schnittstelle zur Verwendung durch die Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt werden. Dabei sind die Daten analog zu den E-Tretrollern monatlich auszuwerten und einzureichen (s. Punkt 5.6.).

Die Daten sind in digitaler Form oder per geeignete Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Die Datenerhebung hat im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu erfolgen und liegt in der Verantwortung der Betreibenden.

7 Weiterentwicklung des Sharing-Konzeptes

Ein wichtiger Baustein, um die Zielperspektive einer ortsverträglichen Mobilität, der besseren Vernetzung aller Verkehrsträger und damit der Förderung des Umweltverbundes zu erreichen, sind Mobilstationen und die Einbettung der Sharing-Systeme in einem gesamten regionalen Netz.

Sharing-Angebote an Mobilstationen

Im Rahmen des Prozesses „NEMORA“ (Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen) und in Zusammenarbeit mit der StädteRegion Aachen sollen an verschiedenen und strategisch ausgewählten Standorten Mobilstationen im Landesdesign „mobil.nrw“ entstehen. Als Teil einer integrierten Mobilitätsentwicklung bieten Mobilstationen intermodale Angebote einschließlich Sharing-Dienstleistungen. Als Verknüpfungspunkte betrachtet spielen Mobilstationen eine bedeutende Rolle bei der Stärkung einer nachhaltigen Mobilität und sollen künftig ein fester Bestandteil an ÖPNV-Haltestellen werden. Pro Station bzw. Wechsellpunkt sollen mindestens eine Sharing-Dienstleistung eingerichtet werden, die den Umstieg von einem Verkehrsmittel zum anderen ermöglichen. Der Ausbau von Mobilstation erfolgt über das gesamte Stadtgebiet, sowohl in städtischen als auch ländlich oder gewerblich geprägten Gebieten. Die regionale Vernetzung, die durch die NEMORA-Struktur angestrebt wird, sichert die geografische Ausweitung aller Sharing-Dienste und den regionalen Übergang zu klimafreundlicher Mobilität. Die Kriterien für den Ausbau der Mobilstationen werden in zukünftigen öffentlichen Ausschreibungen für die jeweiligen intermodalen Angebote festgelegt.

Übertragbarkeit in die Region

Ziel des Netzwerks NEMORA ist die Erarbeitung von Konzepten und Lösungsvorschlägen für die regionale Mobilitätswende. Durch die Kooperation von Stadt und StädteRegion Aachen kann ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen erarbeitet werden. Dabei sollen alle Sharing-Angebote (Carsharing, Pedelec, E-Scooter und zukünftige Sharing-Dienstleistungen) berücksichtigt und integriert werden. Die Identifizierung potenzieller Standorte erfolgte in enger Abstimmung mit den regionsangehörigen Kommunen. Dabei ist die auskömmliche Finanzierung der Sharing-Angebote zu gewährleisten, wenn diese nicht eigenwirtschaftlich erfolgen können.

Grenzüberschreitende Vernetzung mit den Niederlanden und Belgien

Die Grenzregion, in der sich die Stadt Aachen befindet, ermöglicht die Entwicklung von Netzwerken und Zusammenarbeit auf nationaler Ebene sowie zwischen den Niederlanden und Belgien. Infolgedessen ist die Erarbeitung und Umsetzung eines grenzüberschreitenden Sharing-Systems ein großer Vorteil für die Stärkung der Euregio Maas-Rhein. Im Rahmen einer euregionalen Zusammenarbeit besteht die Notwendigkeit, mit den zuständigen Behörden, Institutionen und Kommunen Kontakt aufzunehmen. Diese Vernetzung soll in erster Linie das Verkehrsverhalten der Aachener*innen und euregionalen Touristen verändern, indem die Verkehrsmittelwahl für Ausflüge auf den Umweltverbund verlegt wird.

Einsatz im Mobilitätsmanagement bei Unternehmen, Bauvorhaben und Veranstaltungen

Diese Sharing-Leitlinien werden Teil der geplanten Mobilitätsmanagement-Strategie und leiten sich aus den formulierten Handlungsfeldern ab. Die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützt Arbeitgebende und ihre Mitarbeitende bei der Veränderung ihres Mobilitäts- und Verkehrsverhalten. Das Programmbüro „Clever mobil“ informiert und berät Unternehmen in der gesamten StädteRegion Aachen zu klimafreundlichen und kosteneffizienten Mobilitätsmaßnahmen. Über die Weiterentwicklung von Apps, an denen die Stadt beteiligt ist, sollen Sharing-Angebote stärker als bisher integriert werden. Die Stadt wird gegenüber ASEAG und AVV darauf hinwirken, dass Sharing-Angebote auch Eingang finden in die Weiterentwicklung von Jobticket oder Mobilitätsbudgets.

Die Stadt Aachen hat im Jahr 2017 ihr Flottenmanagement derart umgestellt, dass Dienstfahrten nicht mehr mit Privatfahrzeugen ausgeführt und abgerechnet werden dürfen, sondern über E-Fahrzeuge eines Pools oder über Carsharing-Anbieter. Die meisten Pool-Fahrzeuge werden in den Randzeiten der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der aktuell gültigen sowie in der sich in Überarbeitung befindenden Aachener Stellplatzsatzung können bei Bauvorhaben über vordefinierte Maßnahmen oder individuelle Mobilitätskonzepte die Stellplatzherstellungspflicht durch geeignete Sharing-Angebote ausgesetzt werden kann. Es ist davon auszugehen, dass diese Option künftig eine höhere Bedeutung bekommen wird, um seitens der Vorhabenträger eine bessere Kosten- und Flächeneffizienz zu erzielen. Sharing-Anbieter sollten hier in Absprache mit der Stadt Aachen entsprechende Angebote und Beratung zur Verfügung stellen.

Schließlich gilt im Vorfeld von Großveranstaltungen wie Sport- oder Kulturveranstaltungen, Sharing-Angebote als festen Bestandteil im Mobilitätsmanagement zu verankern. Zusätzliche geteilte Fahrzeuge können an relevanten Standorten geparkt bzw. abgestellt werden um Verkehrsbehinderungen zu vermeiden.

8 Prozesse

Werbung und Marketing

Erläuterungen zu den örtlichen Sharing-Angeboten sind auf der Webseite der Stadt Aachen (<https://www.aachen.de/>) einzusehen. Außerdem lassen sich die Sharing-Angebote im Rahmen der „Mobilitätswende“-Kampagne gesamthaft bewerben. Die jeweiligen Anbieter bewerben eigenständig ihr Angebot, müssen aber auch die Bewerbung der übergeordneten Mobilitätswende einbeziehen. Jährliche Aktionen wie die Europäische Mobilitätswoche dienen dazu, potenzielle Nutzer*innen über die Alltagsvorteile und positiven Auswirkungen von geteilten Mobilitätsdiensten auf Verkehr und Umwelt zu informieren. Eine aktive Teilnahme der Anbieter an Aktionen der Mobilitätswendekampagne und der EMW wird gefordert.

Die Bereitstellung von Infomaterial und Rabatten (Flyer, Schnuppertickets, Rabatte; Entwicklung spezieller Angebote für Neubürger*innen) wird erwartet. Die Bereitstellung von Daten zur Unterstützung der Mobilitätswendekampagne durch die Anbieter soll vertraglich vereinbart werden.

In diesem Zusammenhang bietet es sich an, die Verkehrssicherheit durch Schulungen und anderweitige Kampagnen rund um die sichere Anwendung von Sharing-Angeboten in den Vordergrund zu stellen.

Zur Verringerung der Mobilitätsarmut sollen in bestimmten unterversorgten Gebieten speziell auf die Zielgruppen zugeschnittene Informationen durch die Anbieter entwickelt und eingebracht werden.

Auch sind spezielle Zielgruppen (wie z.B. Sportvereine) durch geeignete Angebotspakete zur Nutzung von Sharing-Angeboten zu motivieren.

Buchungs-Plattform

Die Entwicklung einer einheitlichen Buchungsplattform ermöglicht eine Tiefenintegration von Sharing-Angeboten in die Nahverkehrs-Apps movA bzw. Naveo. In Kooperation mit der ASEAG bzw. dem AVV wird eine enge Verzahnung mit dem ÖPNV erreicht.

Monitoring und Wirkung

Aktuell erfolgt die Datenbereitstellung zum E-Bike-Sharing-Systemen und E-Tretroller-Verleihsystemen über monatliche Berichte bzw. Auszüge aus dem jeweiligen Anbieterdashboard. Die Daten beziehen sich auf Fahrzeuge, zurückgelegte Fahrten, Leihvorgänge, Sachbeschädigungen und erfasste Unfälle.

Um der Stadt Aachen bestmöglich den Zugang zu den Mobilitätsdaten der Sharing-Angebote zu gewährleisten, zentralisiert die Stadtverwaltung zeitnah die Datenspeicherung, -verwaltung und -analyse in einem digitalen Datenmanagement-Tool. Die primäre Aufgabe der Plattform ist die Datenbereitstellung- und Analyse zur Evaluation von Sharing-Angeboten. Sie dient ebenfalls dem Monitoring sowie die Überwachung der jeweils vereinbarten Regelungen wie Verteilquoten und Flottenobergrenzen in Echtzeit.

Die Verleihanbieter können aufgefordert werden, der Stadt Aachen ihre Daten über geeignete Schnittstellen in einem Datenmanagement-Tool zur Verfügung zu stellen.

Das Dashboard ermöglicht z.B. die Einrichtung von Parkverbots- und Abstellzonen und deren Kommunikation an alle Betreiber. Dies soll auch kurzfristig bei Veranstaltungen und Karnevalumzügen möglich sein.

Die Datennutzung durch die Stadt Aachen erfolgt zum Zwecke der Angebotsverbesserung intermodaler Mobilitätsangebote, die Sicherung der multimodalen Angebotsqualität, die Überprüfung der Einhaltung von Zielvorgaben und vertraglicher Vereinbarungen und das Mobilitätsmonitoring für kommunale Planungsaufgaben der integrierten Verkehrsplanung (wie z.B. Auslastung von Infrastruktur). Anhand definierter Indikatoren sollen diese Sharing-Verleihsysteme evaluiert werden:

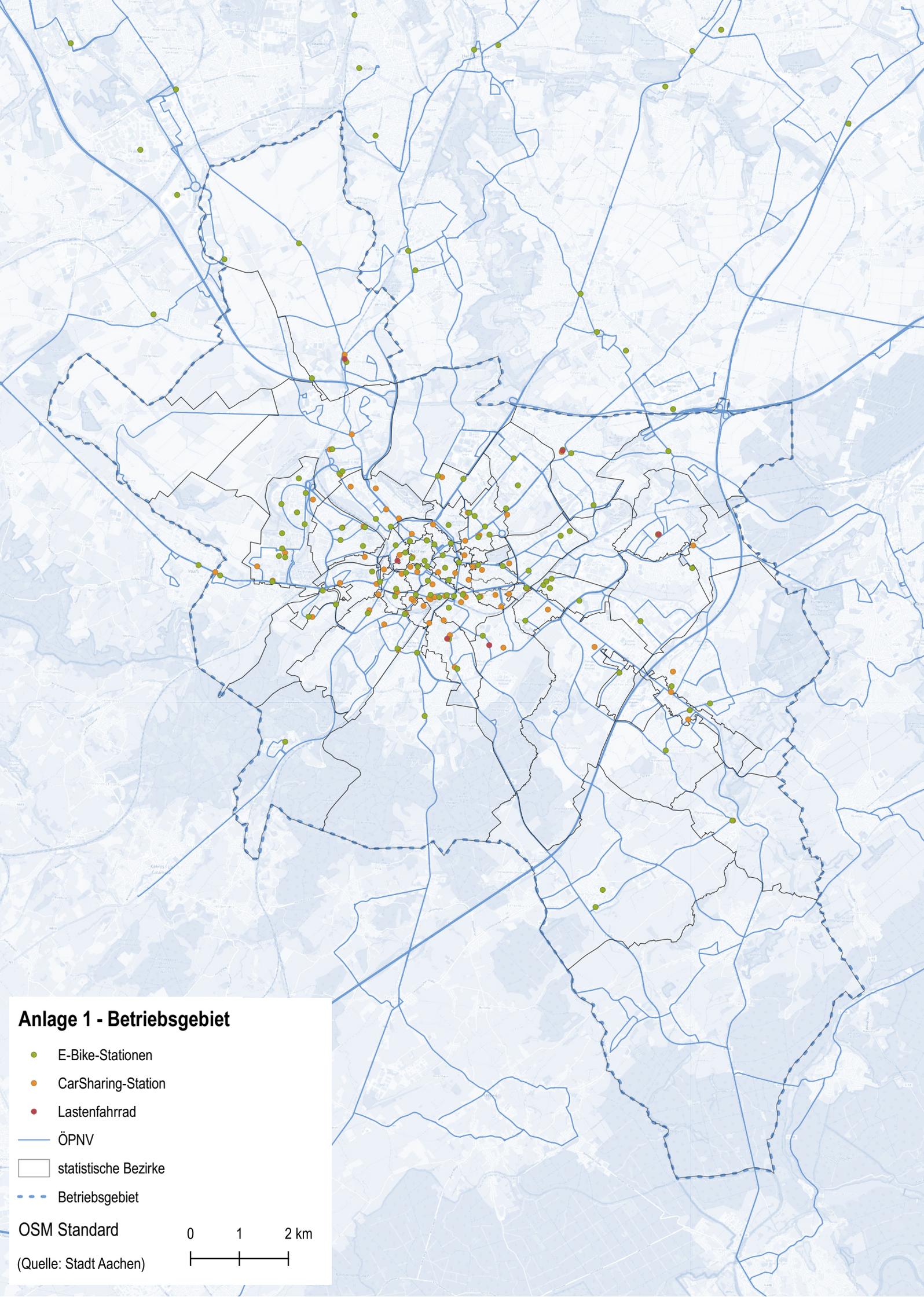
Wirtschaftliche Indikatoren	<ul style="list-style-type: none">- Verursachte Kosten und Aufwand durch Betrieb, Wartung bzw. Instandhaltung, Neuinvestitionen und Ausbau (soweit verfügbar)- Erzielter Umsatz nach Standort oder Zone (soweit verfügbar)
Verkehrliche Indikatoren	<ul style="list-style-type: none">- Entwicklung neuer Nutzerzahlen, Identifikation der Nutzerlücken, Art der Nutzung, Berechnung des Verkehrswerts (Anteil der mit ÖPNV-Fahrten verknüpften Shared-Fahrten, Anteil ersetzter privater Pkw-Fahrten, in E-Fahrzeugen zurückgelegten Wege)
Umweltliche Indikatoren	<ul style="list-style-type: none">- Berechnung einer CO₂-Bilanz

Datenrechte und Grundsätze der Datennutzung sollen in Datennutzungsvereinbarungen mit allen Sharing-Anbietern geregelt werden. Bei der Erhebung und Verwendung der Daten stellen diese Leitlinien eine DSGVO-konforme Verwendung der Daten sowie die Wahrung der Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse der Anbietenden sicher.

Ordnungsrechtliche Kontrolle

Eine ordnungsgemäße Kontrolle wird durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen 68 und 32 (Sicherheit und Ordnung) durchgeführt. Darüber hinaus haben Bürger*innen jederzeit die Möglichkeit, der Stadtverwaltung über die Webseite und den Mängelmelder (maengelmelder.aachen.de) ordnungswidrig abgestellte oder geparkte Fahrzeuge zu melden. Die Beschwerden werden von Fachpersonal geprüft und gegebenenfalls weitergehende Maßnahmen ergriffen. Bei falsch geparkten Fahrzeugen ahndet das Ordnungsamt die Nutzer*innen. Des Weiteren sind die jeweiligen Sharing-Anbieter verpflichtet, einen direkten Ansprechpartner zu benennen, der auf Anfragen bzw. Meldungen binnen 24 Stunden reagieren muss. Vorrangig wird der fließende Verkehr von der Polizei NRW überwacht, die im engen Kontakt mit der Stadtverwaltung Aachen steht.

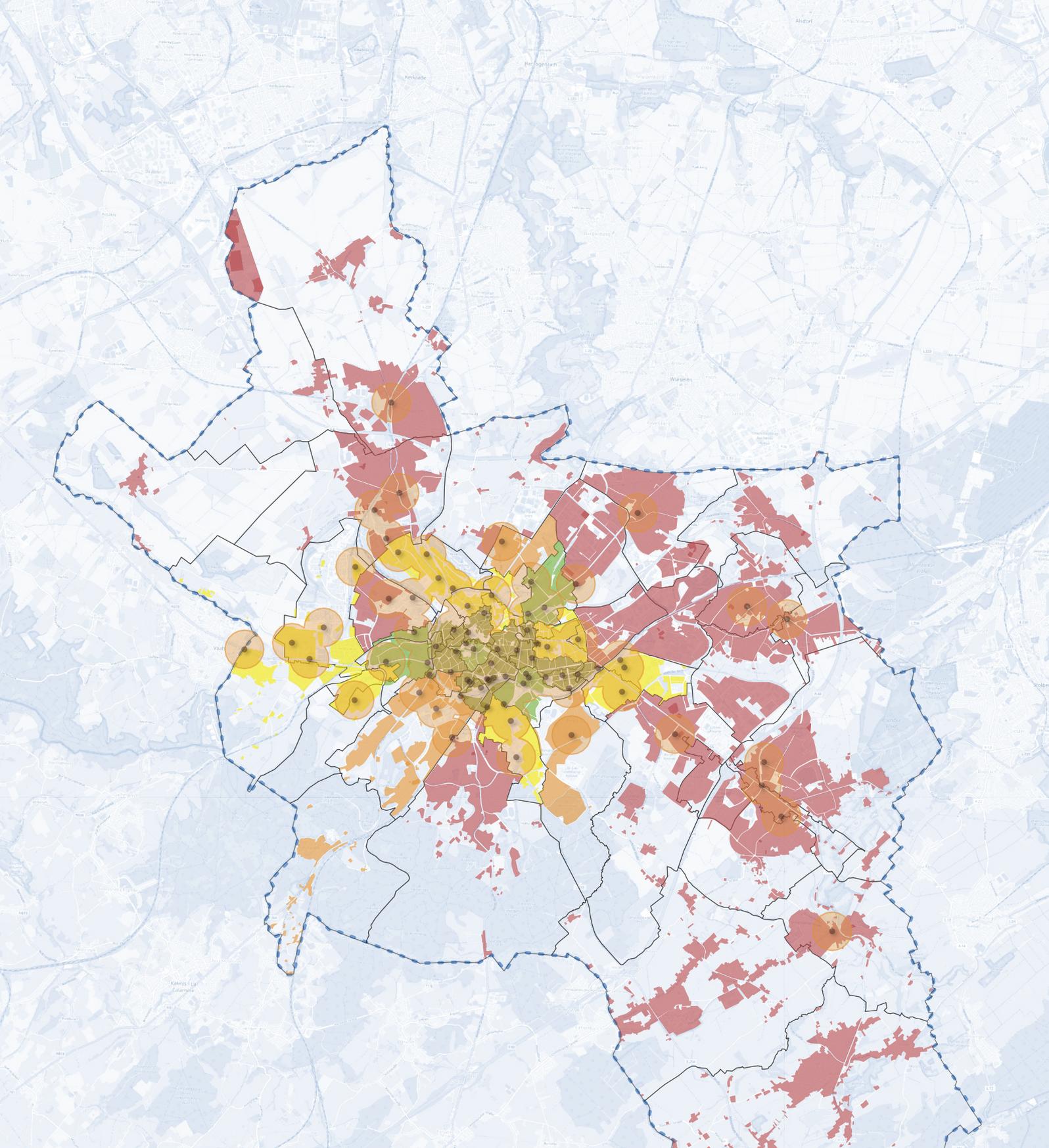
	Evaluation der Sharing-Systeme	Datenmanagement-Tool bzw. Dashboard	Mängelmelder	Kontrolle im öffentlichen Straßenraum
FB 68/320	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse der Sharing-Angebote • Bewertung der Wirkung 	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoring und Sicherung der Sharing-Angebote • Überprüfung der Einhaltung von Zielvorgaben und vertraglichen Vereinbarungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Bearbeitung von Beschwerden 	n.n
Ordnungsamt	n.n.		<ul style="list-style-type: none"> • Bearbeitung von Beschwerden 	Ordnungsrechtliche Kontrolle der Sharing-Fahrzeuge im free-floating System



Anlage 1 - Betriebsgebiet

- E-Bike-Stationen
- CarSharing-Station
- Lastenfahrrad
- ÖPNV
- statistische Bezirke
- - - Betriebsgebiet

OSM Standard 0 1 2 km
(Quelle: Stadt Aachen)

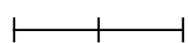


Anlage 2a -Versorgungsquoten Carsharing-Angebot

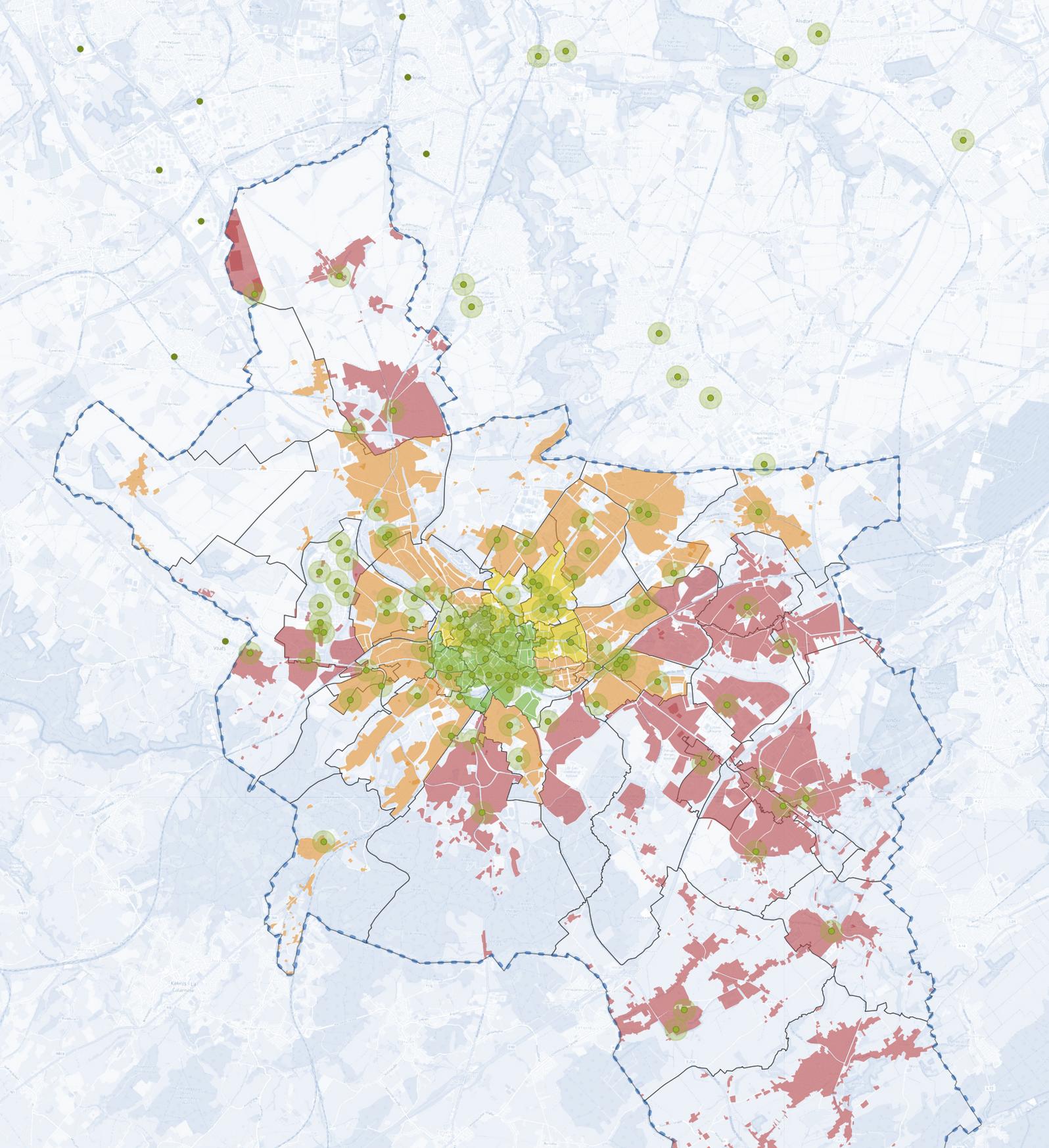
- Carsharing-Station
 - Umkreis von 350 Metern
 - statistische Bezirke
 - - - Betriebsgebiet
- | Versorgungsquoten (in %) | |
|--------------------------|------------|
| ■ | 0 - 20 % |
| ■ | 20 - 40 % |
| ■ | 40 - 60 % |
| ■ | 60 - 80 % |
| ■ | 80 - 100 % |

OSM Standard

0 1 2 km



(Quelle: Stadt Aachen)

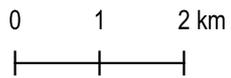


Anlage 2b - Versorgungsquoten E-Bike-Sharing-Angebot

- E-Bike-Stationen
 - E-Bike-Stationen NL
 - Umkreis von 200 Metern
 - statistische Bezirke
 - - - Betriebsgebiet
- | Versorgungsquoten (in %) | |
|--------------------------|------------|
| | 0 - 20 % |
| | 20 - 40 % |
| | 40 - 60 % |
| | 60 - 80 % |
| | 80 - 100 % |

(Quelle: Stadt Aachen)

OSM Standard



Anlage 3

Nutzungskonzept für die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeuge-Anbietern im öffentlichen Straßenraum der Stadt Aachen in Anlehnung an das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen.

1. Anforderungen des §18 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW)

a) Sondernutzungserlaubnis

Gemäß §18 Abs. 1 S. 2 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) bedarf der Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) einer Erlaubnis. Eine Sondernutzungserlaubnis liegt bei Fahrzeugverleihsystemen vor, bei denen E-Tretroller im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) zum Zweck des Abschlusses eines Mietvertrags im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden.

Eine Sondernutzungserlaubnis soll nach §18 Abs. 1 S. 3 StrWG NRW nicht erteilt werden, wenn Menschen mit Behinderungen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden.

Die Straßenverkehrsbehörde entscheidet über die Erteilung nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Erlaubnis darf nur für einen begrenzten Zeitraum oder auf Widerruf erteilt werden. Sie kann mit Bedingungen versehen und mit Auflagen verbunden werden.

2. Begrenztes Gesamtkontingent

Der öffentliche Straßenraum der Stadt Aachen bietet nur begrenzte Kapazitäten für die Nutzung von E-Tretrollern in Verleihsystemen. Um die verschiedenen Interessen der Nutzenden auszugleichen, muss eine Höchstzahl an E-Tretrollern festgelegt werden, die im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden dürfen. Die Gesamtanzahl der zugelassenen Fahrzeuge ist so zu verteilen, dass die Anzahl aus Gründen der Gleichbehandlung gleichmäßig und diskriminierungsfrei auf die E-Tretroller-Verleihanbieter*innen verteilt wird. Nachteile für den Fußverkehr müssen auf das Mindestmaß beschränkt werden. Die Sicherheit von Menschen mit Behinderungen muss gewährleistet sein.

Die Stadt Aachen hat im Rahmen ihrer Planungs- und Gestaltungshoheit die Verantwortung, ein Gesamtkontingent für die E-Tretroller-Nutzung festzulegen, insbesondere im Bereich des Alleerings (siehe Anlage 3a) und in den urbanen Stadtteilen. Dabei hat sie einen Ermessens- und Beurteilungsspielraum. Es muss berücksichtigt werden, dass die Interessen der E-Tretroller-Verleihanbieter in einem Spannungsfeld zu den vielfältigen Interessen der anderen Nutzer*innen des Straßenraums stehen. Diese verschiedenen Interessen müssen in ein ausgewogenes Verhältnis gebracht werden. Gegenüber den wirtschaftlichen Interessen der Anbieter an dem Aufstellen von E-Tretrollern in stark frequentierten Stadtteilen ist das übergeordnete Interesse der Allgemeinheit an der sicheren und barrierefreien Nutzung des öffentlichen Straßenraums vorrangig.

E-Tretroller im Free-Floating-Prinzip werden meist im Gehwegbereich abgestellt, sofern keine speziellen Flächen dafür vorgesehen sind. Markierte Abstellflächen für E-Tretroller sollen im Stadtgebiet Aachen sukzessive an zentralen und neuralgischen Punkten eingerichtet werden, um das Abstellen geordnet zu gestalten. Um den öffentlichen Raum zu entlasten, ist es notwendig, das Gesamtkontingent der E-Tretroller zu beschränken.

Auf Basis der bisherigen Erfahrungen der Aachener Behörden mit den Verleihsystemen wird das Gesamtkontingent vorläufig auf 2.040 E-Tretroller begrenzt. Das Kontingent soll gleichmäßig auf die drei Anbieter*innen verteilt werden (sollten sich weniger als drei Anbieter bewerben, werden die Kontingente gleichmäßig auf die zwei Anbieter verteilt). Die 680 zugelassenen E-Tretroller pro Anbieter sollen gemäß Anlage 3a auf die vier Zonen verteilt werden. Innerhalb des Alleerings dürfen seitens der Anbieter insgesamt maximal 300 E-Tretroller aufgestellt werden. Diese

Begrenzung ergibt sich aus der verfügbaren Kapazität der bestehenden und zukünftigen Abstellflächen (siehe „Abstellflächen in Zone 1“). In Zone 2 dürfen die Anbieter insgesamt 1.020 E-Tretroller bereitstellen, in Zone 3 insgesamt 420 E-Tretroller und Zone 4 insgesamt 300 E-Tretroller. Die Zonenausweisungen stellen sicher, dass auf der einen Seite eine ausreichende Versorgung mit E-Tretrollern gewährleistet ist, während auf der anderen Seite ein Überangebot vermieden wird, das für das Mobilitätsangebots nicht erforderlich wäre und möglicherweise vermeidbare Beeinträchtigungen des öffentlichen Raums zur Folge hätte. Sollte ein Anbieter nicht die ihm zustehende Fahrzeuganzahl voll ausschöpfen wollen, werden die freien Kapazitäten gleichmäßig auf die übrigen Anbieter verteilt. Die Anzahl der in der jeweiligen Zone ausgebrachten E-Tretroller wird je Anbieter anhand der monatlichen Durchschnittszahlen über das Dashboard überprüft.

Die Festlegung des Gesamtkontingents erfolgt weiterhin auf Grundlage der folgenden Erwägungen:

Mit der Einführung der Qualitätsvereinbarung wurde 2019 eine Obergrenze von ca. 2.000 E-Tretrollern mündlich festgelegt. Teil dieser Vereinbarung ist unter anderem die Bereitstellung monatlicher Nutzungsdaten durch die E-Tretroller-Anbieter. Diese Daten wurden bisher zur Überwachung und zum Monitoring des Angebots genutzt und wurden zusammen mit den Vertretern*innen des Fachbereichs Mobilität und Verkehr der Stadt Aachen ausgewertet. Dabei wurde festgestellt, dass die bisher zugelassene Anzahl an E-Tretrollern zu einer vertretbaren Belastung des öffentlichen Straßenraums geführt hat. Die Belastung des öffentlichen Straßenraums war auch Gegenstand politischer Beratungen, die zur Einrichtung von Abstellflächen für E-Tretroller führten. Im Rahmen von Ratsanfragen und -anträgen wurden Rückmeldungen des Ordnungsdienstes, das Beschwerdeaufkommen beim Ordnungsamt und der zuständigen Stelle für Sharing-Angebote sowie Rückmeldungen der Kommission Barrierefreies Bauen und anderer beteiligter Behörden berücksichtigt. Aufgrund der festgestellten ungleichmäßigen Verteilung der E-Tretroller mit einer Konzentration im Innenstadtbereich entschied der Fachbereich für Mobilität und Verkehr, das zulässige Kontingent pro Anbieter, d.h. 680 E-Tretroller, beizubehalten und in den vier definierten Zonen aufzuteilen (siehe Anlage 3a). Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass die strukturellen Besonderheiten jedes Stadtteils berücksichtigt werden müssen und daher ein Kontingent pro Zone definiert werden sollte. Berichte aus anderen Städten zeigen, dass eine uneingeschränkte Zulassung von E-Tretrollern zu einer Überlastung des Straßenraums mit unvermeidbaren Risiken führen kann.

3. Abstellflächen in Zone 1

Das E-Tretroller-Angebot wird bisher im Stadtgebiet Aachen im Free-Floating-Prinzip betrieben, wodurch die Fahrzeuge an nahezu jedem Standort abgestellt werden können. Eine Ausnahme bilden hierbei die von der Stadt Aachen vorgegebenen Abstellverbotszonen (einschließlich über das Mobilitätsdashboard der Stadt), die durch die E-Tretroller-Anbieter mittels GPS-basiertem Geofencing eingerichtet werden. Das aus dem Free-Floating resultierende Abstellverhalten führt insbesondere im Innenstadtbereich regelmäßig zu Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Straßenraum. Gerade dort besteht ein starkes Spannungsfeld zwischen einer erhöhten Nutzungsfrequenz des E-Tretroller-Angebots und gleichzeitig nur begrenzt verfügbarem öffentlichen Straßenraum, an den vielfältige Nutzungsansprüche gestellt werden. Infolgedessen werden innerhalb der Innenstadt (Zone 1) Abstellflächen für E-Tretroller eingerichtet, auf denen die Fahrzeuge abgestellt werden können. Außerhalb dieser Abstellflächen ist das Abstellen der E-Tretroller nicht gestattet. Dem Abstellflächenkonzept liegt die Annahme zugrunde, dass in einer fußläufigen Distanz von maximal 200 Metern eine Abstellfläche zur Verfügung stehen soll. Die Einrichtung der Abstellflächen erfolgt sukzessive, und die Anbieter haben dafür Sorge zu tragen, dass diese Regelung wirksam durchgesetzt wird.

4. Befristung

Eine Befristung oder ein Widerrufsbehalt ist gemäß §18 Abs. 2 S. 1 StrWG NRW zwingende Voraussetzung bei der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis. Vorliegend ist eine Befristung erforderlich, da nur diese sicherstellt, dass nach Ablauf der Laufzeit auch neue Anbieter die Chance haben, eine Erlaubnis zu erlangen. Die Sondernutzungserlaubnisse sind auf zwei Jahre zu befristen.

5. Bewertungsverfahren bei festgestellter Bewerber*innenkonkurrenz

Die Möglichkeit zur Antragsstellung wird unter Benennung der Antragsfrist sowie der einzureichenden Unterlagen bekannt gegeben. Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse erfolgt in einem diskriminierungsfreien und transparenten Bewertungsverfahren. Sollten mehr als drei Anträge auf eine Sondernutzungserlaubnis eingehen, erfolgt die Auswahl von drei Anbietern anhand der Vorgaben dieses Konzeptes in Anlehnung an §18 StrWG NRW. Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Aachen hat eine Mustersondernutzungserlaubnis erstellt (siehe Anlage 3c), die geeignet und notwendig ist, um den Anforderungen des §18 StrWG NRW zu genügen und die als Grundlage für das Bewertungsverfahren dient. Eine Erlaubnis erhalten diejenigen Anbieter*innen, deren Konzepte qualitativ am besten gewährleisten, dass die Anforderungen dieses Konzeptes in Anlehnung an § 18 StrWG sowie die Vorgaben der Mustersondernutzungserlaubnis inklusive der darin enthaltenen Nebenbestimmungen eingehalten bzw. umgesetzt werden. Das vorrangige Ziel der Stadt Aachen bei der Regulierung des Verleihsystems ist es, die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sicherzustellen, indem Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Straßenraum durch falsch abgestellte E-Tretroller vermieden werden. Dies kann von den verantwortlichen Anbietern durch den Einsatz von Technik, verstärktem Personaleinsatz vor Ort, bessere Aufklärung der Nutzer*innen oder einer Kombination dieser Maßnahmen erreicht werden. Bei der Bewertung werden dabei insbesondere die folgenden Kriterien berücksichtigt:

Wertungskriterien:

Kriterium	Beschreibung	Gewichtung
Fahrzeugausstattung	Bewertet wird die Ausstattung der Fahrzeuge und die jeweils eingesetzte Technik. Die Fahrzeuge müssen u.a. den Vorschriften der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechen. Weitere Ausstattungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden positiv bewertet.	20%
Kundenmanagement	Kontakt- und -möglichkeiten für Bürger*innen, Polizei und Stadtverwaltung müssen zur Verfügung gestellt werden. Die Erreichbarkeit ist zu gewährleisten. Eine 24/7-Kunden-Hotline muss zur Verfügung stehen. Einhaltung der festgelegten Reaktionszeiten bei Beschwerden.	15 %
Sicherheitskonzept	Konzept für die Umsetzung der Vorgaben für das Abstellen der E-Tretroller; Konzept zur Unfallreduzierung, Dokumentation des Parkverhaltens durch Foto; Sicherheitsmaßnahmen, Aufklärungsmaßnahmen zur Berücksichtigung gefährdeter Nutzer*innen. Einsatz von Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.	15 %
Betrieb	Fahrzeugverfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet; Konzept zur Entfernung falsch abgestellter, liegender oder nicht funktionstüchtiger Fahrzeuge; verbindliche Ausbringungsstandorte einhalten und Implementierung von Abstellflächen in der App; regelmäßige Wartung, Reparatur und Aufladen der Batterien; tägliche Umverteilung der E-Tretroller; Genauigkeit der Lokalisierung; Tiefenintegration in den ÖPNV, regionale Wartung.	25 %
Datenbereitstellung	Datenbereitstellung und -weitergabe an die Stadt Aachen über eine MDS-Schnittstelle; Anbindung an den Mängelmelder der Stadt Aachen; Übermittlung der Versicherungskennzeichen über die zur Verfügung gestellte Schnittstelle.	15 %
Sozialrechtliche Standards, Stadt-	Festgestellte Personen mit Mindestlohn, hoher Standard der Arbeitsbedingungen für Mitarbeiter*innen.	10 %

und Umwelt- verträglichkeit	Klimaneutrales Laden (z.B. Ökostrom in Lagerhallen und zum Laden der Akkus), klimaneutraler Betrieb z.B. durch Einsatz einer E-Flotte für Logistikfahrten, Bericht über Nachhaltigkeitsfortschritte (jährlich), hohe Wartungsintervalle	
--------------------------------	---	--

Die Bewerbenden müssen die entsprechenden, aufgeführten Besonderheiten ihres Antrages der Straßenverkehrsbehörde Aachen hinreichend prüffähig mitteilen. In den Anträgen auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis ist deutlich aufzuzeigen, wie die Anforderungen der beigefügten Mustersondernutzungserlaubnis (siehe Anlage 3c) umgesetzt werden sollen. Bei gleichem Punktwert würde das Los entscheiden.

Die Verwaltungsgebühr wird nicht erstattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich nicht um die Vergabe eines öffentlichen Auftrages handelt und kein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht. Die Straßenverkehrsbehörde behält sich vor, beim Vorliegen sachlicher Gründe das Erlaubnisverfahren zu beenden, ohne eine Sondernutzungserlaubnis zu erteilen.

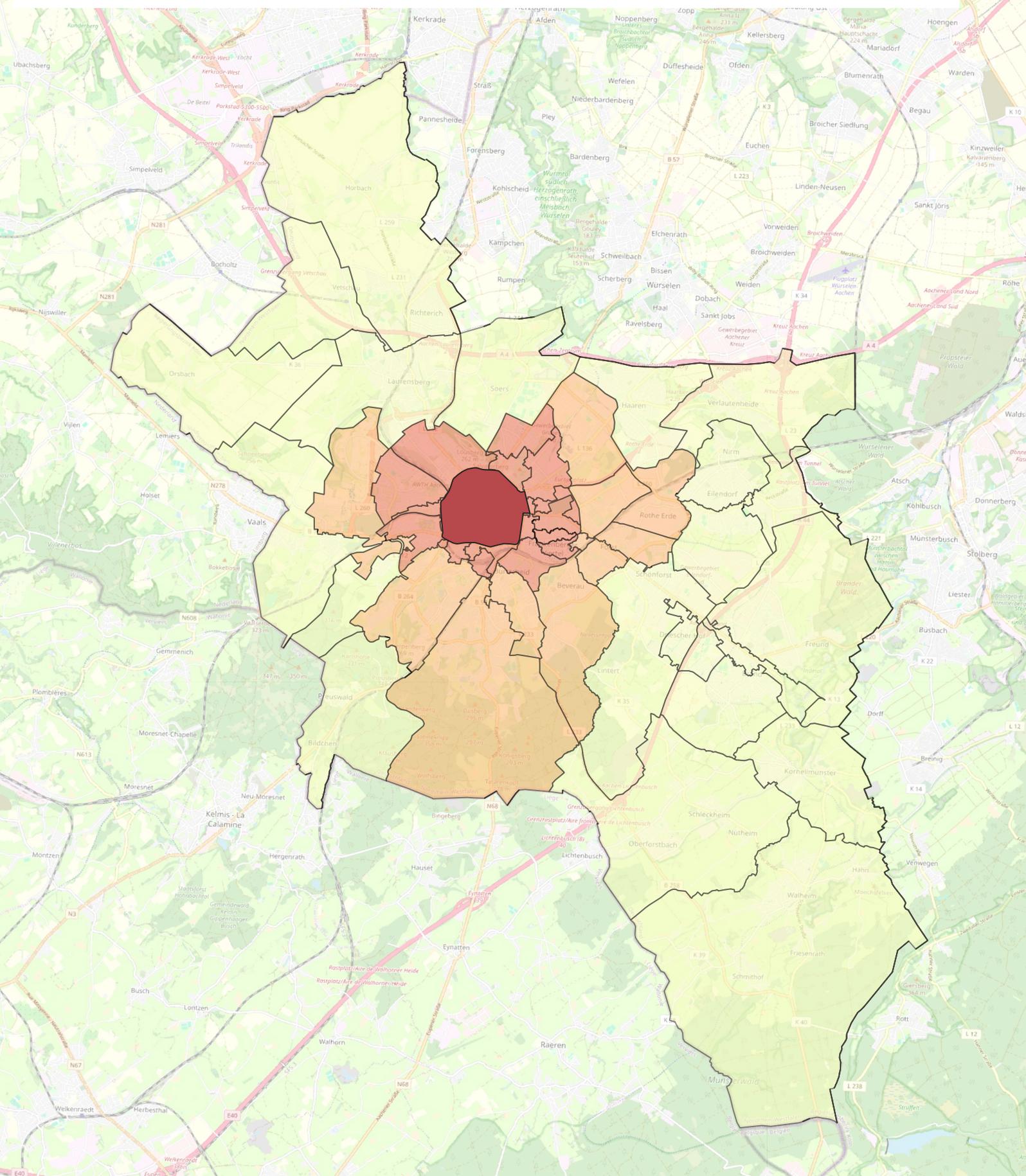
Die zu erteilenden Sondernutzungserlaubnisse werden befristet für einen Zeitraum von zwei Jahren erteilt. Dabei behandelt die Stadt Aachen alle Antragstellenden gleich, sodass in regelmäßigen Abständen drei Sondernutzungserlaubnisse erneut erteilt werden. Ein Widerruf einer Sondernutzungserlaubnis vor Ablauf der Befristung wird dadurch - soweit die gesetzlichen Voraussetzungen dafür vorliegen oder der/die Anbieter*in die im Rahmen der Antragstellung gemachten Zusagen nicht einhält - nicht ausgeschlossen. Für den Fall, dass eine Sondernutzungserlaubnis widerrufen wird, kann für das freiwerdende Kontingent ein weiteres Auswahlverfahren nach diesem Sondernutzungskonzept durchgeführt werden. Die Sondernutzungserlaubnis würde entsprechend der laufenden weiteren Sondernutzungserlaubnis befristet.

Berücksichtigt werden alle Anträge, die zu dem von der Stadt Aachen angegebenen Stichtag bei der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Aachen eingegangen sind. Die Stadt Aachen erteilt auf Nachfrage Auskunft über das Antragsverfahren und den nächsten Zeitpunkt der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen und macht den Stichtag öffentlich bekannt, bis zu dem die Anträge eingegangen sein müssen.

Um bis zur Durchführung des Auswahlverfahrens keinen von diesem Konzept abweichenden Zustand herbeizuführen, dürfen bis zur Durchführung des Auswahlverfahrens keine weiteren Anbieter*innen durch die Stadt Aachen zugelassen werden.

Zonenausweisungen - E-Tretroller-Verleihsysteme im Free-Floating-Prinzip

Bei drei E-Tretroller-Verleihanbietern (Anlage 3a)



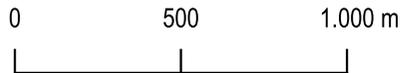
- Zone 1** : max. 300 E-Tretroller (entspricht max. 100 pro Anbieter)
- Zone 2** : max. 1.020 E-Tretroller (entspricht max. 340 pro Anbieter)
- Zone 3** : max. 420 E-Tretroller (entspricht max. 140 pro Anbieter)
- Zone 4** : max. 300 E-Tretroller (entspricht max. 100 pro Anbieter)

Quelle: Stadt Aachen und OMS Standard



**Anlage 3b : Abstellflächen und
Abstellverbotszonen für das
E-Tretroller-Angebot**

- Phase 0 - Abstellflächen
- ▨ Abstellverbotszonen (bestehende)





Postanschrift: Stadtverwaltung Aachen –FB 68 / 320– 52064 Aachen

Auskunft Frau Pichard

Gebäude Lagerhausstraße 20 / Zimmer 305

Telefon +49 (0) 241 / 432-68323

Telefax +49 (0) 241 / 432-68999

e-mail julia.pichard@mail.aachen.de

Internet www.aachen.de

Haltestellen Hauptbahnhof

Datum 19.11.2024

Sondernutzungserlaubnis für das E-Tretroller-Verleihsystem

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Sondernutzungserlaubnis:

Hiermit erteilen wir Ihnen im Rahmen Ihres Geschäftsbetriebs die widerrufliche, öffentlich-rechtliche Sondernutzungserlaubnis für die Nutzung des öffentlichen Straßenraums der Stadt Aachen über den Gemeingebrauch hinaus, unter Beachtung der nachfolgenden Nebenbestimmungen nach §§18 ff des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW). Die Erlaubnis gilt für den gewerblichen Verleih von bis zu **680** E-Tretrollern. Davon dürfen bis zu 100 E-Tretroller innerhalb des Alleenrings (siehe Anlage 3a, Zone 1) ausgebracht werden. Weitere 340 Fahrzeuge dürfen in Zone 2, 140 Fahrzeuge in Zone 3 und 100 Fahrzeuge in Zone 4 platziert werden. Die in den Zonen festgelegten Höchstanzahl darf nicht überschritten werden (siehe Anlage 3a). Die Aufstellung der Fahrzeuge darf nur in vorher mit der Stadtverwaltung abgestimmten Zonen erfolgen. Sie haben der Stadtverwaltung Aachen auf Anfrage Daten zur Verfügung zu stellen, die eine Überprüfung der Fahrzeugverteilung und der Einhaltung der Höchstanzahl insgesamt und in den einzelnen Zonen ermöglichen.

2. Nutzungszeitraum:

Diese Sondernutzungserlaubnis ist befristet für zwei Jahre. Diese Erlaubnis gilt ab sofort und bis zum **xx.xx.20xx**. Alle Fahrzeuge sind zum Ende des Zeitraums vom öffentlichen Straßenraum vollständig zu entfernen.

3. Geltungsbereich der Sondernutzungserlaubnis:

Die Erlaubnis ist für den öffentlichen Straßenraum im Stadtgebiet Aachen mit Ausnahme der in der Anlage 3b benannten und markierten Abstellverbotszonen (rot markiert) gültig. In den dargestellten Abstellverbotszonen ist das Aufstellen der Fahrzeuge und die Beendigung des Mietvorgangs nur in den gekennzeichneten Abstellflächen gestattet (orange markiert).

Konto der Stadtkasse: Konto Nr. 34
Sparkasse Aachen BLZ 390 500 00
IBAN: DE 09 3905 0000 0000 0000 34
BIC: AACSD33

Öffnungszeiten Fachbereich Mobilität und Verkehr
Montag bis Donnerstag 8:00 Uhr bis 15:00 Uhr
Freitag 8:00 Uhr bis 13:00 Uhr
und nach Vereinbarung

4. Sondernutzungsgebühr:

Die Gebühr für diese Erlaubnis wird auf xx Euro festgesetzt.

5. Nebenbestimmungen:

Die Erlaubnis ist mit den folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

5.1. Zustand und Wartung der Fahrzeuge:

- a) Die eingesetzten Fahrzeuge müssen den Anforderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen sowie verkehrssicher und funktionstüchtig sein.
- b) Der Erlaubnisinhaber muss darlegen, wie die Nutzer*innen mit dem Fahrzeug für eine sichere Fahrt ausgestattet werden (Mindestanforderungen: Blinker, eine integrierte Telefonhalterung und eine 360-Grad-Sichtbarkeit mit Lichter und Reflektoren auf allen Seiten des Fahrzeuges).
- c) Der Erlaubnisinhaber stellt robuste Fahrzeuge mit detaillierten Wartungs- und Reparatursystemen im Stadtgebiet Aachen zur Verfügung.
- d) Die Fahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt verkehrssicher und funktionstüchtig sein. Funktionsuntüchtige, nicht verkehrssichere, nach dieser Genehmigung verbotswidrig abgestellte oder liegende Fahrzeuge müssen unverzüglich, spätestens innerhalb von 6 Stunden aus dem öffentlichen Verkehrsraum entfernt werden. Ansonsten behält sich die Stadt vor, im Wege der Ersatzvornahme auf Kosten des Erlaubnisinhabers tätig zu werden.
- e) Der Erlaubnisinhaber ist verpflichtet, den ordnungsgemäßen Zustand der Fahrzeuge durch regelmäßiges Aufladen der Batterien, Wartung und Reparaturen zu gewährleisten. Die Wartung und Reparaturen sind außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums durchzuführen. Wird beim Wechsel der Akkus von Fahrzeugen festgestellt, dass ein Fahrzeug rechtswidrig oder im Widerspruch zu den Vorgaben dieser Erlaubnis abgestellt ist, ist dieses im Rahmen des Akkuwechsels rechtskonform umzustellen.

5.2. Ausbringung und Umverteilung des Leihangebots:

Die Vorgaben der Übersichtskarte für den E-Tretroller-Verleih sind in Bezug auf die Verteilung und die Ausbringung der Leihangebote einzuhalten (siehe Anlage 3a und 3b):

- a) Die verbindlichen Standorte zur Ausbringung der E-Tretroller sind in Anlage 3b festgelegt. Bei Aufstellung oder Umverteilung dürfen an einer Abstellfläche maximal drei Fahrzeuge bzw. maximal sechs Fahrzeuge an einem Standort in free-floating Bereich vorhanden sein. Zwischen zwei Standorte ist ein Mindestabstand von 100 Metern einzuhalten. Nach Absprache mit der Stadtverwaltung sind bei Hotspots (Standort mit hohem Abstellen von E-Tretrollern) eine höhere Anzahl an Fahrzeugen möglich. Die Anpassung erfolgt standortbezogen.
 - Der Erlaubnisinhaber ist verpflichtet, der Stadt Aachen die von ihm gewählten Standorte für das stationslose Abstellen mitzuteilen und diese auf Aufforderung der Stadt gegebenenfalls zu ändern.
 - Zugang zur MDS-Schnittstelle (Mobility Data Specification) muss gewährt werden. Die Endpunkte

„MDS-Provider“ und „MDS-Agency“ sind als Mindestanforderungen zu erfüllen. Das Versicherungskennzeichen ist zwingend mit diesen Endpunkten zu übermitteln.

- Ein GBFS-Feed zur öffentlichen Verwendung im OpenData-Portal der Stadt Aachen ist bereitzustellen, dabei sind die Definitionen der MDS-Schnittstelle zu beachten.
- b) Das Aufstellen von Fahrzeugen auf Radwegen ist untersagt.
- c) Bei der Auswahl der Ausbringungs- und Umverteilungsstandorte der Fahrzeuge in Free-Floating-Prinzip muss der Erlaubnisinhaber die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten. Die Belange von Senior*innen, Kindern und Menschen mit Behinderungen sind dabei besonders zu berücksichtigen.
- d) Sind Mobilstationen vorhanden, ist auf Vorgaben der Stadt, der E-Tretroller-Anbieter einzubinden.
- e) Beim Aufstellen der Fahrzeuge ist eine nutzbare Restgehwegbreite von mindestens 2,00 Metern freizuhalten. Links und rechts von Blindenleitsystemen sind jeweils 0,60 Meter freizuhalten.
- f) Bei Veranstaltungen hat der Erlaubnisinhaber auf Aufforderung der Stadtverwaltung, Polizei oder Feuerwehr zusätzliche Bereiche temporär freizuhalten.
- g) Für das Aufstellen und Umverteilen der Fahrzeuge darf nur im Rahmen dieser Sondernutzungserlaubnis aufgestellt werden. Der Prozess hat für die weiteren Verkehrsteilnehmenden so störungsfrei wie möglich zu erfolgen.
- h) Bei der Ausbringung des Leihangebots müssen die Zonen und die festgelegte Kontingentierung eingehalten werden (siehe Anlage 3a).
- i) Der Erlaubnisinhaber muss den reibungslosen Betrieb des Verleihsystems gewährleisten und die entsprechende Qualität aufrechterhalten.

5.3. Verkehrssicheres und geordnetes Parken:

- a) Das Abstellen von E-Tretrollern ist nur auf dafür vorgesehenen Abstellflächen, Gehwegen und Plätzen gestattet.
- b) In den in Anlage 3b ausgewiesenen Abstellverbotszonen ist das Abstellen der Fahrzeuge und Beenden des Mietvorganges nur in den ausgewiesenen Abstellflächen wenn vorhanden gestattet.
- c) Der Erlaubnisinhaber ist dafür verantwortlich, dass die Nutzung der Fahrzeuge ausschließlich auf den dafür vorgesehenen Straßen und Wege erfolgt.
- d) Zusätzliche Abstellverbotszonen sind mit der Stadt Aachen abzustimmen. Neue Abstellverbotszonen und Abstellflächen, die von der Stadt Aachen eingerichtet wurden, müssen binnen 6 Stunden in die App eingepflegt werden.
- e) Der Erlaubnisinhaber muss sicherstellen, dass das Abstellen in den rot markierten Zonen gemäß Anlage 3b ausgeschlossen ist und der Mietvorgang dort nicht beendet werden kann. Die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung ist beizubehalten etwa durch Geofencing-Maßnahmen.
- f) In folgenden Bereichen dürfen keine E-Tretroller pausiert oder abgestellt werden:
 - Radwege,

- Gemeinsame Geh- und Radwege, mit einer Breite von weniger als 2,50 m,
 - Grün- und Parkanlagen sowie Grünstreifen,
 - Zufahrten und Durchfahrten für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes sowie Feuerwehrbewegungszone,
 - Gleisbereiche und Warteflächen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
 - Einfahrten, Eingänge und Zugänge,
 - Im Umkreis von 2 Metern von Lichtsignalen und Überquerungshilfen,
 - Gehweghinterkanten und taktile bzw. kontrastreiche Leitelemente,
 - Handläufe,
 - Fahrstühle.
- g) Der Erlaubnisinhaber muss sicherstellen, dass:
- die Fahrzeugnutzenden auf geeignete Weise über bestehende Parkverbotszonen informiert werden,
 - das Beenden und Pausieren des Mietvorgangs in den aufgelisteten Abstellverbotszonen nicht möglich ist,
 - Der Erlaubnisinhaber eine automatische Meldung erhält, wenn ein Mietvorgang systemseitig in einer Parkverbotszone beendet wurde. Die Umverteilung des Fahrzeuges hat innerhalb der unter Nebenbestimmungen Nr. 5.6 festgelegten Reaktionszeiten zu erfolgen.
- h) Weitere Bereiche, in denen keine Fahrzeuge abgestellt werden dürfen, können nachträglich – auch temporär – benannt werden, wenn dies aus verkehrs- oder ordnungsrechtlichen Gründen oder aufgrund erheblicher Beeinträchtigungen des Gemeingebrauchs für Menschen mit Behinderungen notwendig ist.
- i) Der Erlaubnisinhaber ist verpflichtet, seine Fahrzeuge fachgerecht aus schwer zugänglichen Bereichen (z.B. Bachläufen, Teiche, Böschungen) zu bergen.
- j) Der Erlaubnisinhaber muss gewährleisten und die Nutzer*innen informieren, dass die E-Tretroller ausschließlich so abgestellt werden dürfen, dass sie weder Dritte gefährden noch beeinträchtigen und die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.
- k) 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. Unterstützende Maßnahmen wie z.B. Bodenindikatoren (Auffindestreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Abzweigfelder, Begleitstreifen, Trennstreifen, Einstiegsfelder, Leitstreifen, Richtungsfelder, Sperrfelder), Informationsstelen müssen uneingeschränkt nutzbar bleiben.
- l) Der Erlaubnisinhaber muss ein System zur Erkennung von umgekippten Fahrzeugen einführen und sicherstellen, dass Fahrzeuge ordnungsgemäß abgestellt werden, auch unabhängig von bereits erfolgten Behinderungs- oder Beschwerdemeldungen.
- m) Der Erlaubnisinhaber hat die Beachtung der Straßenverkehrsordnung sowie die Beachtung der von dieser Genehmigung ausgenommenen Bereiche zu gewährleisten. Weitere Bereiche, die von den E-Tretrollern

freizuhalten sind, können auch nachträglich von der Stadt Aachen benannt werden.

5.4. Dokumentation durch E-Tretroller-Nutzende:

- a) Ab dem **xx.xx.20xx** ist sicherzustellen, dass Nutzer*innen nach Beendigung einer Fahrt das Abstellen des Fahrzeuges durch ein Foto dokumentieren. Diese fotografische Dokumentation muss vom Erlaubnisinhaber ausgewertet werden.

5.5. Informationspflichten:

- a) Der Erlaubnisinhaber hat zu Beginn jedes Quartals eine aktualisierte Liste der Versicherungskennzeichen der eingesetzten E-Tretroller sowie die Gesamtzahl der eingesetzten Fahrzeuge in Form einer Excel-Tabelle übermitteln.
- b) Nennung der relevanten Ansprechpartner*innen im Betrieb, einschließlich mit Funktion mit ggf. Aktualisierung.

5.6. Reaktionszeiten:

- a) Fahrzeuge müssen binnen 3 Stunden nach Meldung je nach Anforderung versetzt, entfernt oder in einen betriebs- bzw. fahrbereiten Zustand versetzt werden,
 - wenn sie sich in einem nicht verkehrssicheren bzw. funktionstüchtigen Zustand befinden,
 - wenn Fußwege, Radwege, Querungshilfen, Rettungswege, Einfahrten, Bushaltestellen, Bahnpunkte sowie Rampen und andere Einrichtungen zur Barrierefreiheit blockiert werden.
 - wenn sonstige Behinderungen des Verkehrs auftreten.
- b) Fahrzeuge müssen binnen 24 Stunden nach Meldung um mindestens 50 m versetzt oder entfernt werden,
 - wenn an Standorten unzulässige Ansammlungen von mehr als 6 abgestellten Fahrzeugen festgestellt werden,
 - wenn sie an einem Standort in öffentlichen Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradbügel) abgestellt sind.

5.7. Erreichbarkeit:

- a) Der Erlaubnisinhaber verpflichtet sich, eine 24-Stunden Hotline zur Entgegennahme von Beschwerden einzurichten und sowohl seinen Kunden*innen als auch der Polizei und der Stadt Aachen eine jederzeit erreichbare, weisungsbefugte Kontaktperson oder -stelle (mindestens mit Telefonnummer und E-Mail-Adresse) nennen.
- b) Es ist sicherzustellen, dass die genannten Kontaktdaten gut sichtbar an den Fahrzeugen angebracht sind, um eine direkte Kontaktaufnahme mit dem Serviceteam zu ermöglichen. Der Erlaubnisinhaber muss sicherstellen, dass Beschwerden umgehend entgegengenommen und bearbeitet.

5.8. Datenbereitstellung:

- a) Der Erlaubnisinhaber verpflichtet sich, unter Beachtung des Datenschutzes anonymisierte Daten auf Anfrage der Stadt Aachen in einem vorher festgelegten Format zur Verfügung zu stellen. Diese Daten müssen mindestens Informationen zur Auslastung, Bewegungsprofilen und die Fahrzeiten enthalten. Die Daten sind ausschließlich für die interne Auswertung der Stadt Aachen zur Beurteilung der Verkehrssicherheit sowie für verkehrsplanerische Aspekte und zur Unterstützung von Evaluierungen

bestimmt. Darüber hinaus soll damit eine Prüfung der Beachtung, Wirksamkeit und erforderlichen Anpassung der Nebenbestimmungen dieser Sondernutzungserlaubnis ermöglicht werden.

5.9. Ergänzungsvorbehalt, §36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG

Diese Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt nachträglicher Aufnahme, Änderung oder Ergänzung einer Auflage. Dies gilt insbesondere für den Fall der Änderung von Vorschriften des Verkehrsrechts in Bezug auf den gewerblichen Verleih von Elektrokleinstfahrzeugen durch den Landes- oder Bundesgesetzgeber.

6. Sofortige Vollziehung:

Gemäß §80 Abs. 2 S. 1 Ziff. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird die sofortige Vollziehung angeordnet.

Hinweis:

Die Einführung der Abstellflächen für E-Tretroller mit der Schaffung von ausgewiesenen Abstellverbotszonen im öffentlichen Straßenraum der Stadt Aachen wird wie besprochen ab Januar 2025 schrittweise durchgeführt.

Zu widerhandlungen gegen die Anordnung der Ziffer 1 sowie die unter 4. „Nebenstimmungen“ erteilten Auflagen und Bedingungen

- Nr. 4.1. a)
- Nr. 4.1. e)
- Nr. 4.2. a)
- Nr. 4.2. d)
- Nr. 4.2. i)
- Nr. 4.3. e)
- Nr. 4.3. l)
- Nr. 4.5. a) - e)

Stellen gemäß §59 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen Ordnungswidrigkeiten dar und können mit einer Geldbuße geahnt werden.

Begründung:

Das öffentliche Interesse an einer sofortigen Vollziehung dieser Verfügung überwiegt Ihr Interesse an einer aufschiebenden Wirkung eines etwaigen Rechtsmittels, sodass ich die sofortige Vollziehung dieser Verfügung nach §80 Abs. 2 S. 1 Ziff. 4 VwGO angeordnet habe. Zum Schutze der Allgemeinheit kann es nicht hingenommen werden, dass Sie durch das Einlegen eines Rechtsmittels während der Dauer der gerichtlichen Überprüfung meiner Verfügung Ihren Betrieb mit E-Tretrollern ohne die verbindlichen Nebenbestimmungen weiterführen. Diese sind im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlich, insbesondere um Schäden für die Allgemeinheit abzuwenden. Verkehrsbehindernd abgestellte E-Tretroller können zu Beeinträchtigungen der Bewegungsfreiheit und -sicherheit von Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmenden führen.

Das Interesse der Allgemeinheit und Sicherheit öffentlicher Straßen überwiegt hier.

Gebührenberechnung:

Für die Sondernutzung ist quartalsweise eine Gebühr zu zahlen. Diese wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt. Unter Bezugnahme auf die Nebenbestimmung 4.4. haben Sie zwecks Festsetzung der Gebühr jeweils bis zum 15.03., 15.06., 15.09., und 15.12. des jeweiligen Kalenderjahres unaufgefordert die Anzahl der E-Tretroller inkl. der dazu gehörigen Versicherungskennzeichen zu melden, die im nächsten Quartal im Einsatz sind.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

X

Anlage 3a: Zonenausweisungen für das E-Tretroller-Angebot

Anlage 3b: Abstellflächen und Abstellverbotszonen für das E-Tretroller-Angebot

Datenbereitstellung

Anforderungen

Die Stadt Aachen macht darauf aufmerksam, dass für Anwendungen im Stadtgebiet Aachen die Vorgaben der Delegierten EU Verordnung Nr. 2017/1926 „Bereitstellung EU- weiter multimodaler Reiseinformationsdienste“ zu erfüllen sind und entsprechende Daten zum Verkehrsangebot auf dem nationalen Zugangspunkt bereit zu stellen sind. Der Stadt Aachen soll zu diesen Informationen freier Zugang und unbeschränkte Verwendungsrechte eingeräumt werden.

Die mitgeteilten Daten dienen verwaltungsintern zur fortlaufenden Abstimmung und Optimierung der Leihangebote. Alle Daten werden in anonymisierter Form gemäß DSGVO zur Verfügung gestellt. Eine Veröffentlichung dieser Daten erfolgt nur nach Rücksprache mit dem jeweiligen Anbieter.

Zur Qualitätssicherung des Leihangebotes und zur Optimierung zukünftiger Verkehrsplanungen und ordnungsrechtlicher Entscheidungen, behält sich die Stadt Aachen vor, zukünftig Evaluationen durchzuführen.

Zur Qualitätssicherung werden der Stadt Aachen unentgeltlich folgende Daten zur Verfügung gestellt:

Sharing-Dienstleistung	Daten
Carsharing (stationsgebunden und switch Punkte) <i>wünschenswert</i>	<p><u>Statische Auskunftsdaten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lage einer Carsharing-Station, - Fahrzeugklassen an der Station, - Antriebsarten, - Ausstattungsmerkmale des Buchungsziels (z.B. Navi, Kindersitz), - Lage und Form einer Geschäftsgebiets (nur beim kombinierten Carsharing-Modell), - Informationen über den Carsharing-Anbieter, - Tarifoptionen <p><u>Dynamische Auskunftsdaten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Verfügbarkeit Buchungsziel – stationsbasiert, - Auslastung der Station bzw. Fahrzeuge, - Anzahl der Fahrten pro Monat, - <i>Daten zur Nutzung von Schnupperkontingenten für neue Nutzer*innen (monatlich)</i>
E-Bike-Sharing (stationsgebunden)	<ul style="list-style-type: none"> - Die durchschnittlich täglich im System vorhandenen E-Bikes (tagesmittelwerte aller Tage des Monats; kumulierte Minuten oder Stunden pro Tag; Zahl der Bikes, die 90% der Zeit am Tag im System sind; Zahl der Bikes, die von 6-22 Uhr im System sind – jeweils gemessen in „Bikestunden“) - Die durchschnittlich täglich an Stationen oder außerhalb der Stationen im Stadtgebiet Aachen vorhandenen (abgestellten) E-Bikes (Tagesmittelwerte aller Tage des Monats)

	<ul style="list-style-type: none"> - Die durchschnittlich täglich im System vorhandenen Slots und Zahl der Stationen mit mind. 1 funktionsfähigem Slot, differenziert nach Ort bzw. Adresse - Zahl der Stationen, an denen im Tagesdurchschnitt gleich oder mehr als 25, 50, 75 Prozent der Slots nicht nutzbar Slots sind, differenziert nach Gebietskörperschaften (Stadt Aachen, StädteRegion, Niederlande, etc.) - Zahl der defekten Stationen, differenziert nach Gebietskörperschaften (Stadt Aachen, StädteRegion, Niederlande, etc.) - Die täglichen kumulierten Zeiten pro Station, an denen kein/ein/zwei Bikes vorhanden ist/sind - Die täglichen kumulierten Zeiten pro Station, an denen zwischen 6 und 22 Uhr kein/ein/zwei Bike vorhanden ist/sind - Tägliche Zahl der Fahrten, differenziert zwischen Fahrten nach verschiedenen Tarifen und nach Stationen über wöchentlichen Report - Zahl der Ausleihvorgänge und der Entleihvorgänge pro Station und pro Tag über wöchentlichen Report, differenziert nach Tageszeiten, Benutzergruppen - Durchschnitt der täglichen Ausleihen pro Bikes - Wöchentliche Zahl der Transaktionsstarts pro Station - Wegebeziehungen - Zahl der Neuanmeldungen, differenziert nach ASEAG- bzw. Velocity Kunden - Auslastungszahlen des Verleihsystems - Tägliche Zahl abgebrochener Buchungen, differenziert nach Nutzergruppen - Halbjährig: Zahl unvollständiger Rückgaben, Anzahl von Sachbeschädigungen; Unfällen, Reklamationen, Reparaturen
Lastenräder-Sharing	<ul style="list-style-type: none"> - Anzahl der ausgeliehenen Lastenräder pro Tag und Betriebsgebiet - Gesamtzahl der Fahrten pro Tag - Aktive Kunden im Durchschnitt pro Monat - Durchschnittliche Fahrdauer und Start- und pro Leihvorgang - Akkustand - Exklusiv buchbare Zeiträume
E-Scooter- und E-Motorroller-Sharing	<ul style="list-style-type: none"> - Anzahl der angebotenen Fahrzeuge (tageweise, Durchschnitt pro Tag, insgesamt eingesetzte Fahrzeuge) - Gesamtanzahl aller Fahrten - Zurückgelegte Gesamtkilometer - Anzahl Fahrten pro Fahrzeug pro Tag - Anzahl zurückgelegte Kilometer pro Fahrzeug pro Tag - Durchschnittliche Fahrdauer pro Fahrzeug pro Tag - Durchschnittliche Fahrdauer und -strecke pro Leihvorgang - Anzahl und Örtlichkeiten der Ausbringstandorte (mit Karte)

	<ul style="list-style-type: none">- Zeitliche und räumliche Verteilung zur Abbildung von Nachfrageintensitäten (Heat Maps)- Standorte, mit den meisten bzw. wenigsten Leihvorgänge- Standorte, an denen der Leihvorgang am häufigsten gestartet bzw. beendet wurde- Meist hinterlegten Strecken- Anzahl von Sachbeschädigungen- Anzahl von erfassten Unfällen
--	--

ENTWURF