

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0727/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 13.07.2023
		Verfasser/in: Dez III FB 61/300
Abstellplätze für E-Tretroller; Ratsantrag der SPD-Fraktion vom 13.07.2021 "Abstellzonen für E-Scooter" sowie Ratsantrag 365/18 der Fraktion Die Linke vom 01.08.2023 zur Beendigung des Stationslosen E-Scooter-Verleihs		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
06.09.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Entscheidung
14.09.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte beschließt, zunächst an den in der Vorlage beschriebenen 16 Standorten Abstellplätze für E-Tretroller einzurichten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Einrichtung der zunächst 16 E-Tretroller-Abstellzonen zur Kenntnis und beschließt übergeordnet das Konzept der E-Scooter Abstellzonen im innerstädtischen Bereich. Die Ratsanträge der SPD-Fraktion vom 13.07.2021 sowie der Fraktion Die Linke vom 01.08.2023 gelten damit als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-02400-300-1 Kleinmaßnahmen im Straßenraum

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	fortgeschrie bener Ansatz 2023	Ansatz 2024ff.	fortgeschrie bener Ansatz 2024ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	300.783,15*	300.783,15	460.000	460.000	0	0
Ergebnis	300.783,15	300.783,15	460.000	460.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-947-2 Kleinmaßnahmen im Straßenraum

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	fortgeschrie bener Ansatz 2023	Ansatz 2024ff.	fortgeschrie bener Ansatz 2024ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	128.657,34* *	128.657,34	210.000	210.000	0	0
Abschreibungen	92.103,43***	92.103,43	120.000	120.000	0	0
Ergebnis	220.760,77	220.670,77	330.000	330.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 170.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 130.783,15 €

**Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 70.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 66.657,34 € abzügl. üpl. Mittelverlagerung i.H.v. 8.000 €

***Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 40.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 52.103,43 €

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
xx			

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input checked="" type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

E-Tretroller besitzen ein bisher unterschätztes Potenzial, private Pkw-Fahrten zu ersetzen. Ca. 25% der E-Tretroller-Fahrten werden mit dem ÖPNV-kombiniert und sind daher im Sinne ihrer verkehrlichen Wirkung insgesamt positiv im Kontext des Klimaschutzes zu beurteilen. Da es sich bei der hier vorgeschlagenen Maßnahme zur Re-Organisation des Abstellens der E-Tretroller nicht um

eine quantitative Veränderung der E-Tretroller-Fahrten handelt, gehen wir von einer neutralen Wirkung im Sinne des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung aus.

Erläuterungen:

Anlass

Mit Beginn der Zulassung der Elektro-Tretroller in Deutschland, aufgrund der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr sind E-Tretroller-Verleihanbieter seit Herbst 2019 auch im Stadtgebiet Aachen aktiv. Aktuell sind drei Anbieter vor Ort (VOI, Tier und Lime) mit je 650 E-Tretrollern, welche Nutzenden täglich zur Verfügung stehen.

Für die Zukunft ist zu erwarten, dass die Bedeutung von „geteilten“ Verkehrsmitteln in der urbanen und damit auch in Aachens Mobilität zunimmt. Damit gehen Chancen für die Ziele der Mobilitätsstrategie einher, es ergeben sich aber auch Probleme – insbesondere beim ungeordneten Abstellen dieser Verkehrsmittel im öffentlichen Straßenraum – vor allem auf den Geh- und auch auf Fahrradwegen.

Der Mehrwert des Angebots muss also durch geeignete Rahmenbedingungen, die auch die Nutzung des öffentlichen Raumes in all seiner Funktionalität und Stadtbildrelevanz im Blick haben, sichergestellt werden und damit auch den Ansprüchen an eine verkehrssichere, möglichst inklusive Straßenraumnutzung genügen. Verschiedene Anträge aus dem politischen Raum (; SPD vom 13.7.21 „Abstellzonen für e-scooter“, Fraktion Die Linke vom 23.08.2023 „Beendigung des stationslosen E-Scooter-Verleihs“) oder auch die Wünsche und Forderungen etwa der Kommission barrierefreies Bauen liegen vor. Bereits im Mai 2021 wurde über den Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 15.01.21 „Konzept zur Eindämmung verkehrgefährdender e-Roller Vermietung“

Eine im Oktober 2022 veröffentlichte Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (DifU), „E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten“¹, bestätigt ein hohes Potenzial der E-Tretroller im Ersetzen privater Pkw-Fahrten, gleichzeitig aber auch das hohe Konfliktpotenzial. Zudem wird Kommunen eine aktive Steuerung dieses Verkehrsmittels empfohlen, wobei auch das Ausweisen definierter und verbindlicher Abstellzonen als Maßnahme benannt wird.

In Aachen wurden die interessierten E-Tretrolleranbieter seit Beginn koordiniert und entsprechende Qualitätsstandards eingeführt. Im Jahr 2021 hat die Fachverwaltung einen strukturierten Dialog zum Thema „shared- & micro-mobility“ ins Leben gerufen und über eineinhalb Jahre und gemeinsam mit den in Aachen aktiven Mobilitätsanbietern, den Verkehrsbetrieben, den städtischen Beteiligungsgesellschaften und den Verbänden eine Serie von Workshops durchgeführt. Im Ergebnis dieses Dialogs wurden wichtige Grundsätze für die Zusammenarbeit in einem „Letter of Intent“ (LOI) festgehalten. Der Letter of Intent liegt in Anlage 1 bei.

Konsens dieser Dialoge war, dass die geteilte und Mikromobilität eine Stärkung des Umweltverbundes, die Verknüpfung von Klimaschutz, Luftreinhaltung und platzsparenden Lösungen im städtischen Bild und den Ausbau der stadtverträglichen und emissionsfreien Mobilitätsinfrastruktur bewirken sowie adressierte Nutzer*innenbedürfnisse aufnehmen und umsetzen soll.

¹ DifU-Studie abrufbar unter: <https://difu.de/publikationen/2022/e-tretroller-in-staedten>
Vorlage **FB 61/0727/WP18** der Stadt Aachen

Die beteiligten Akteure bekennen sich zu einer vertrauensvollen und transparenten Zusammenarbeit und zu einem qualitativ hochwertigen Dienstleistungsangebot.

Hervorzuheben sind dabei die folgenden Grundsätze:

- Integration auf Ebene der Daten und Informationen (z.B. über das Vertriebssystem)
- Effizienter Umgang mit den Ressourcen Fläche und Raum (platzsparende Lösungen priorisieren, Fokus auf Parken & Abstellen, aktive Mitwirkung der Anbieter (konzeptionell, organisatorisch und operativ))
- Bereitstellung von Daten durch die Anbieter an die Stadt Aachen im gegenseitigen Einverständnis
- Beteiligung an kooperativen Projekten, u.a. temporäre Experimente und Reallabore

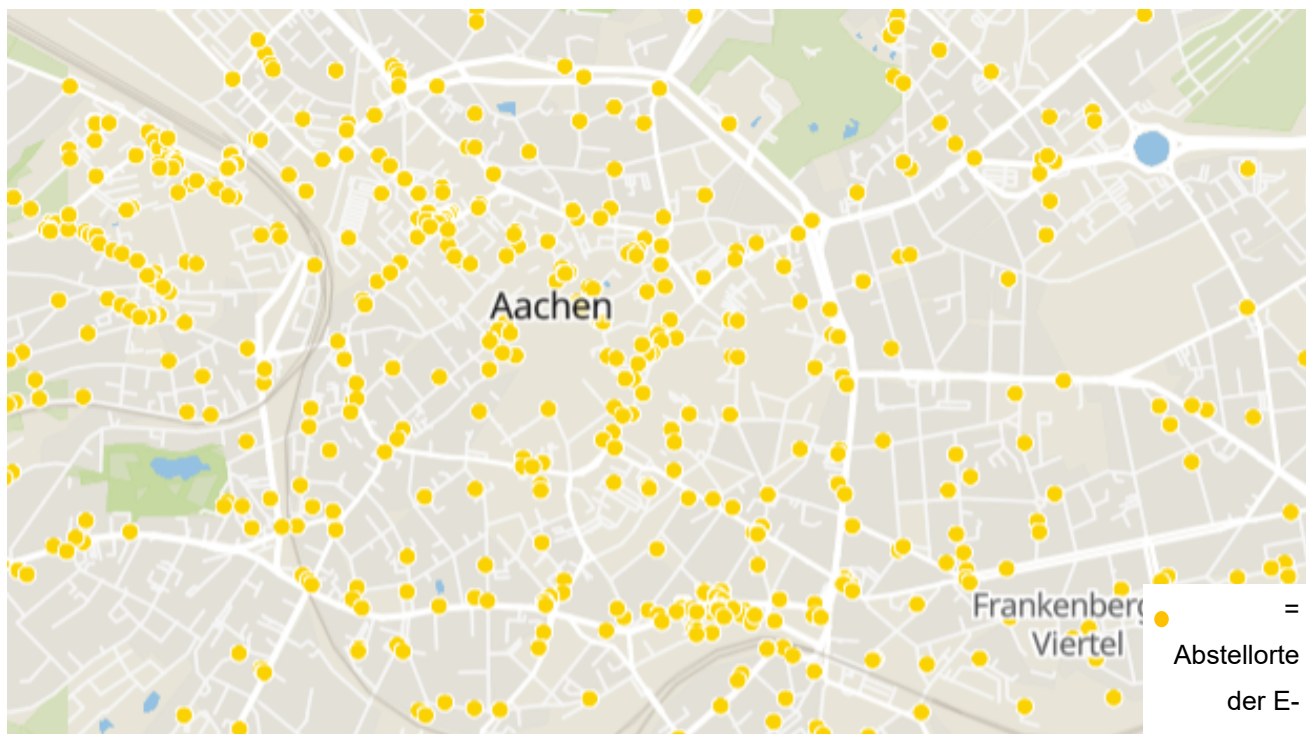
In Aachen liegt eine stabil hohe Gesamtnachfrage und -auslastung vor. Die höchste Auslastung ist im und um das Stadtzentrum zu verzeichnen. Daher verteilen E-Tretroller-Anbieter ihre Flotten hauptsächlich auf die inneren Stadtteile, wo die Nachfrage am größten ist (siehe Abbildung 1). Der größte Nutzungsanteil liegt dort, wo die Fläche für das Abstellen von E-Tretrollern sehr begrenzt und die Flächenkonkurrenz am höchsten ist.

Das Abstellen der E-Tretroller ist im sharing-Betrieb u.a. in Fußgängerzonen, Parks und Grünanlagen durch ein technisches „geo-fencing“ unterbunden. In der Qualitätsvereinbarung sind weitere Anforderungen an das Abstellen der Fahrzeuge beschrieben. Dennoch wird insbesondere die Barrierefreiheit vielfach durch z.B. durch „beparkte“ Leitsysteme, umgeworfene Fahrzeuge oder Parken an Engstellen beeinträchtigt. Gerade in der Innenstadt, wo der öffentliche Raum knapp ist und ein großes Fußverkehrsaufkommen herrscht, kommt es zu Nutzungskonflikten, wenn sowohl E-Tretroller Verleihanbieter als auch Nutzende die E-Tretroller auf dem Gehweg platzieren.

Im Kontext der Innenstadtmobilität für Morgen (IfM) soll an wichtigen mobilitätsrelevanten Stellen in der Innenstadt Aufwertungen im Sinne eines fairen Miteinanders, verbesserter Nutzungsmöglichkeiten für alle Verkehrsarten sowie eine erhöhte Aufenthaltsqualität für Bürger*innen, insbesondere Fußgänger*innen geschaffen werden.

Hier werden für die in dieser Vorlage beschriebenen Abstellzonen bzw. Standorte je nach Bedarf zusätzlich Bänke, Fahrradbügel oder Begrünung vorgeschlagen.

Abbildung 1: Abstellorte der E-Tretroller in Aachen; Auszug aus der movA-App, Stand 11.7.2023



Quelle: movA-App

Möglichkeiten und Erfahrungen aus anderen Städten

Die Landeshauptstadt Düsseldorf stellte im Herbst 2022 sämtliches Abstellen von E-Tretrollern im innerstädtischen Bereich auf Abstellzonen um. Das Free-floating wurde hier durch einen politischen Beschluss aufgehoben. Die Abstellzonen sind durch eine weiße Bodenmarkierung mit dem Schriftzug ›SharingStation‹ sowie ein Schild (s. Abb.2) gekennzeichnet.



Abb. 2: Entlang der Königsallee in Düsseldorf wurden 6 Parkflächen als E-Scooter Abstellzonen ausgewiesen; Fotos: Uwe Schaffmeister, abgerufen unter www.duesseldorf.de

Im Kernstadtgebiet gibt es neben größeren Mobilstationen inzwischen 36 fest definierte Sharingstationen, angestrebt werden in der Innenstadt bis zu 120 solcher Abstellflächen in 2023. Diese sind von angrenzenden virtuellen Parkverbotszonen umgeben. Nutzer, die die Mikromobile außerhalb der Stationen parken wollen, werden feststellen, dass dies digital unterbunden wird und nicht möglich ist. Der Bezahlvorgang läuft weiter, bis das betreffende Leihfahrzeug in einer der

Parkzonen abgestellt wird. Dieses System gilt in Düsseldorf für die sogenannte Zone A, ein Teil der Düsseldorfer Innenstadt mit rund 2,8 Quadratkilometer Größe, der besonders stark reguliert ist und von Ordnungskräften der Stadt intensiv kontrolliert wird.

Auch in der Augsburger Innenstadt wurden im Mai 2023 29 Abstellflächen für E-Scooter ausgewiesen. Die Anbieter haben dazu entsprechende Zonen in den Apps eingerichtet, der Buchungsvorgang kann erst beendet werden, wenn der Scooter in einer ausgewiesenen Abstellzone geparkt wurde. Hintergrund der Einrichtung der Zonen waren hier die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen durch falsch abgestellte Scooter, insbesondere auch von mobilitätseingeschränkten Menschen und Eltern mit Kinderwagen. Für die Einrichtung der Abstellzonen wurden 23 Pkw-Parkplätze umgewandelt. Bei der Standortwahl wurden u.a. Kriterien wie die Erweiterbarkeit für weitere Sharingangebote, die Erreichbarkeit des ÖPNV, die verkehrsrechtliche Umsetzbarkeit und die städtebauliche Verträglichkeit berücksichtigt.



Abb. 3: Abstellzone in der Weiten Gasse in Augsburg; abgerufen unter: <https://www.augsburg.de/aktuelles-aus-der-stadt/detail/feste-abstellflaechen-fuer-e-scooter-in-der-innenstadt>; Foto: Ruth Plössel/Stadt Augsburg

Geplantes Vorgehen in Aachen

Aus Sicht der Verwaltung haben sich die Leih-E-Tretroller in Aachen etabliert und sollen weiterhin Teil des Mobilitätssystems bleiben. Um die negativen Auswirkungen ihrer Nutzung zu reduzieren, sollen in Aachen die in anderen Städten bereits erfolgreich erprobten Lösungsansätze zum Abstellen der Fahrzeuge genutzt werden. Mit markierten Abstellflächen soll ein stationär eingegrenztes Abstellen in der Innenstadt vorgegeben werden.

Das Angebot an Abstellflächen wird in mehreren Phasen ausgebaut. Zunächst sollen 16 Abstellplätze innerhalb des Grabenrings eingerichtet werden. Nach Einrichtung können E-Tretroller, die sich in einer Zone befinden, in der keine E-Tretroller abgestellt werden, nur auf den eingerichteten Abstellflächen abgestellt werden. In einer weiteren Phase soll das Angebot an Abstellflächen so verdichtet werden (ca. 200 m Abstand), dass die Verbotszonen aufgehoben werden können. Da es sich bei E-Tretrollern um Kraftfahrzeuge handelt, sollten Abstellplätze auf bereits bisher für den Kfz-Verkehr genutzten Flächen eingerichtet und entsprechend des örtlichen Abstellbedarfs, ein oder

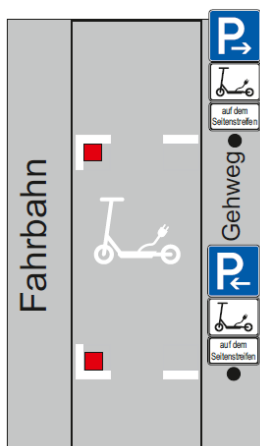
mehrere Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum für E-Tretroller als Abstellfläche gekennzeichnet werden.

Für die Einrichtung von Parkplätzen für E-Tretroller wird eine feste Beschilderung nach VZ 314-10 (Parken Anfang) StVO in Verbindung mit VZ 1010-68 (E-Tretroller) StVO und VZ 1053-34 (auf dem Seitenstreifen) sowie VZ 314-20 (Parken Ende) StVO in Verbindung mit VZ 1010-68 (E-Tretroller) StVO und VZ 1053-34 (auf dem Seitenstreifen) (siehe Abbildung 3) angebracht. Eine mobile Beschilderung wird aufgrund des hohen Aufwands der täglichen Verkehrssicherheitskontrolle (verschobene Schilder kontrollieren und wieder richtig platzieren) nicht empfohlen.

Zur besseren Sichtbarkeit der Parkflächen für E-Tretroller sollen Bodenmarkierungen in Form eines E-Tretroller-Piktogramms sowie Parkierungsparkecken aufgebracht und je zwei rot-weiße Poller an der fahrbahnzugewandten Seite eingebaut werden. Wie in den anderen Städten erfolgreich umgesetzt, wird mit den Anbietern abgestimmt, in welchen Strassenabschnitten ein Abstellen nicht beendet werden kann, d.h. die Mietzeit für die Nutzenden würde kostenpflichtig weiterlaufen. Diese Bereiche können in den Apps flexibel angepasst werden, so dass eine optimale Steuerung des Verleihsystems möglich wird, die die Belange des Fußverkehrs und der Attraktivität der E-Rollerangebote gut erfüllt

Fünf der vorgeschlagenen Abstellflächen befinden sich auf Kopfsteinpflaster. Hier wird nur eine Beschilderung und eine Markierung mit Markierungsnägeln vorgeschlagen, sowie in der Anfangszeit ein Ausweisen durch ein aufgeklebtes, temporäres Bodenpiktogramm. Auf Asphalt- und Betonsteinpflasterflächen sind nach entsprechender Reinigung und Vorbehandlung des Untergrunds dauerhaft sichtbare Bodenpiktogramme vorgesehen.

Abbildung 4: Systemskizze Parken für E-Tretroller



Quelle: Stadt Aachen (rote Quadrate = Poller, schwarze Punkte = Schilder)

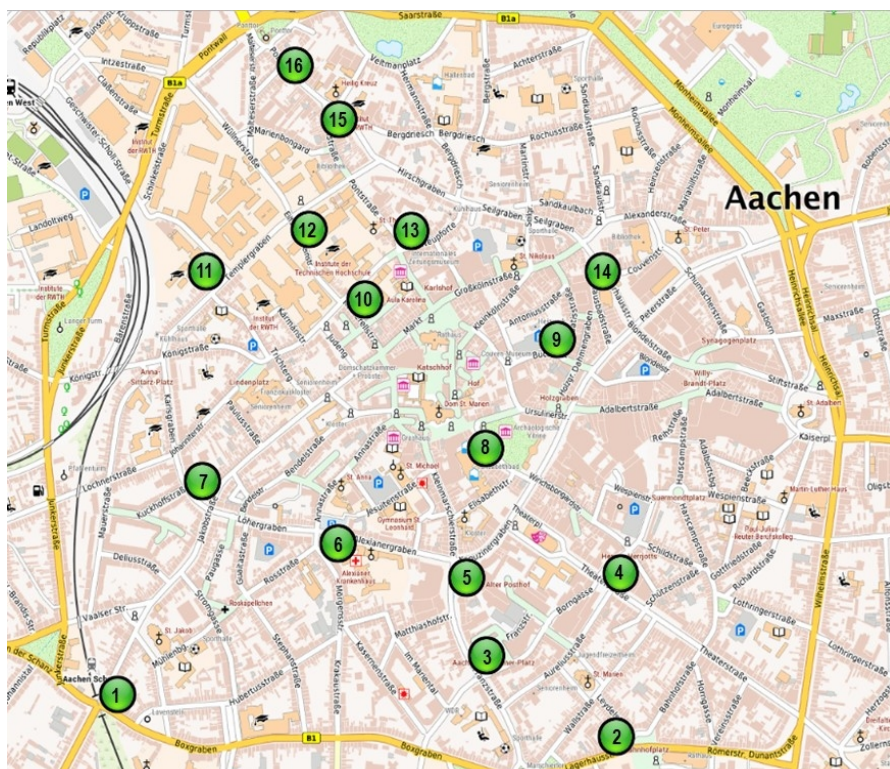
Standorte

Für die Umsetzung der beschriebenen Maßnahme werden 16 Standorte vorgeschlagen, welche ein besonders hohes Aufkommen an E-Tretroller-Verleihvorgängen aufweisen (siehe Abbildung 5).

1. Schanz
2. Hauptbahnhof
3. Franzstraße/Borngasse
4. Theaterstraße 13/Borngasse
5. Franzstraße 5
6. Alexianergraben 45/47
7. Karlsgraben 6
8. Hartmannstraße 6
9. Peterstraße
10. Augustinerbach ggü. Haus Nr. 12
11. Templergraben 51
12. Eilfschornsteinstraße 86
13. Neupforte 1
14. Komphausbadstraße 8
15. Pontstraße/Pontdriesch
16. Pontstraße 151/Friesenstraße

Die einzelnen Standorte werden in Anlage 4 weiter erläutert.

Abbildung 5: Übersicht der in einer ersten Runde einzurichtenden E-Tretroller Abstellplätze



Quelle: eigene Darstellung Stadt Aachen; Basiskarte WMTS TopPlusOpen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Kosten

Für die Umsetzung der 16 E-Tretroller Parkflächen in Form von ggf. Ausbesserungen des Untergrunds, Bodenmarkierungen (E-Tretroller-Bodenpiktogramm) und fester Beschilderung werden Kosten von bis zu 46.620,- Euro veranschlagt. Entsprechende Mittel stehen unter PSP-Element 5-120102-900-02400-300-1/4-120102-947-2 (Kleinmaßnahmen im Straßenraum) zur Verfügung. Das Aufstellen der Beschilderung und die Markierung erfolgen durch eine extern zu beauftragende Firma.

Der Betrieb von E-Tretroller-Verleihsystemen ist bereits in die Sondernutzung mit jährlichen Beiträgen je E-Tretroller aufgenommen worden (vgl. Vorlage FB 60/005/WP18 von Dezember 2022).

Ausblick

Die ersten 16 E-Tretroller Abstellplätze werden im Bereich der Innenstadt eingerichtet und die Erfahrungen und Ergebnisse evaluiert. Perspektivisch sollen die Abstellplätze im inneren Grabenring weiter verdichtet werden, so dass nur noch ein Abstellen der E-Tretroller auf den vorgesehenen Parkflächen möglich ist. Weitere Zonen wie in den Hochschularealen oder Bezirkszentren werden langfristig hinzugenommen.

Anlage/n:

Anlage 1: Letter of Intent des Dialoges „shared- & micro-mobility“

Anlage 2: Ratsantrag der SPD-Fraktion vom 13.07.2021 „Abstellzonen für E-Scooter“

Anlage 3: Ratsantrag der Fraktion Die Linke vom 23.08.2023 „Beendigung des stationslosen E-Scooter-Verleihs“

Anlage 4: Standorte und Darstellung der E-Tretroller Abstellplätze