

**Vorlagennummer:** FB 68/0085/WP18  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 16.07.2024

## **Einführung von Sharing-Leitlinien für die geteilte Mobilität in der Stadt Aachen**

---

**Vorlageart:** Entscheidungsvorlage  
**Federführende Dienststelle:** FB 68 - Mobilität und Verkehr  
**Beteiligte Dienststellen:**  
**Verfasst von:** Dez. III, FB 68/300

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
12.12.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die „Sharing-Leitlinien der Stadt Aachen“ entsprechend Anlage 1.

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung zur Umsetzung der vorliegenden Sharing-Leitlinien unter Berücksichtigung der formulierten Zielsetzungen und der dafür notwendigen Ressourcen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

	JA	NEIN	
		x	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Gesambedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

Keine

**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 CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

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

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>
	x		

**Größenordnung der Effekte**

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

Die **CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen** erfolgt:

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

Erläuterung:

Sharing-Angebote haben sich in den letzten zehn Jahren rasant entwickelt und sind zu einem festen Bestandteil unseres Verkehrs- bzw. Mobilitätsverhaltens geworden. Forschungen zu den Auswirkungen geteilter Mobilitätsdienstleistungen zeigen, dass Sharing-Angebote potenziell ein breites Spektrum an Lösungen für Verkehrsprobleme, wie z.B. Staus, Parkplatzmangel, Luftqualität bieten. In Kombination mit dem Umweltverbund, insbesondere mit dem ÖPNV, bieten Sharing-Angebote eine alternative Mobilitätsmöglichkeit zum privaten Pkw. Durch den Ausbau und die Förderung von Sharing-Systemen lassen sich positive Wirkungen für den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung erkennen.

## **Erläuterungen: Sharing-Leitlinien für die Stadt Aachen**

### Strategischer Ansatz:

Inter- und multimodale Mobilität bzw. geteilte Mobilitätsangebote eigenwirtschaftlicher Anbieter nehmen stetig zu und spielen insbesondere als Partner der Mobilitäts- und Verkehrswende urbaner Räume eine wichtige Rolle.

Eine Zielsetzung im Mobilitätsmanagement der Stadt Aachen ist die Organisation und Bündelung von Mobilitätsangeboten. Geteilte Mobilitätsangebote tragen zu vielen Zielen der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung bei. Dazu gehören die gute Erreichbarkeit, die Förderung einer effizienten und erschwinglichen Mobilität, die Stärkung zuverlässiger und komfortabler Mobilitätsangebote, die räumliche Verdichtung, insbesondere in ländlichen Gebieten, sowie die Schließung bzw. Reduzierung von Angebotslücken für bestimmte Zwecke, Ziele und Nutzergruppen. Die Organisation geteilter Mobilität dient daher letztlich der besseren Nutzbarkeit aber auch der Ordnung der Angebote im öffentlichen Straßenraum. Die Angebote sollen derart platziert werden, dass sie einen Zusatznutzen liefern und andere Verkehrsteilnehmer nicht behindern. Entlang bedeutender Verkehrsachsen ist eine Integration geteilter Mobilitätsdienstleistungen mit dem ÖPNV an Mobilstationen ausdrücklich gewünscht und wird gefördert, um den ÖPNV in verschiedener Hinsicht zu attraktivieren.

Um eine reibungslose und erfolgreiche Einbindung der Sharing-Angebote in das Stadtbild und in den öffentlichen Verkehrsraum der Stadt Aachen zu gewährleisten, ist es notwendig, geeignete Rahmenbedingungen zu definieren. 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 und andererseits einen möglichst hohen Grad an Zielerreichung im Sinne der städtischen Ziele ermöglicht. Neben Entwicklungsziele und Rahmenbedingungen für Sharing-Angebote enthalten die Leitlinien insbesondere Vorgaben und Empfehlungen für öffentliche und private Mietsysteme für Carsharing, E-Bike, Lastenräder, E-Tretroller- und E-Motorroller (siehe weiter unten). In Zukunft sollen die bestehenden Sharing-Angebote in Aachen ihr System unverändert beibehalten. Ergänzend dazu enthalten die Leitlinien auch einen Ausblick auf die regionale Einbindung der Sharing-Angebote sowie auf die weiteren Entwicklungsprozesse und das beabsichtigten Rollenverständnis. Das Ziel einer nahtlosen öffentlichen Mobilitätskette wird durch die gewünschte und zukünftige Integration der Sharing-Dienstleistungen in den Nahverkehrsplan unterstützt.

Angesichts der Rechtsprechung zu spontanen Mobilitätsdienstleistungen im öffentlichen Straßenraum (Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 20. November 2020 im Verfahren 11 B 1459/20) besteht nunmehr der Grundsatz, dass alle kommerziellen Sharing-Angebote, die mit dem Anbieten und Bereitstellen im öffentlichen Straßenraum verbunden sind, Sondernutzungen darstellen und erlaubnispflichtig sind. Die vorliegenden Sharing-Leitlinien sollen einen **klaren und angemessenen Rahmen schaffen und als Grundlage des Verwaltungshandelns** fungieren. Relevante Prozesse im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sharing-Leitlinien (z.B. Vergabe, Monitoring, ordnungsrechtliche Kontrolle) werden beschrieben.

Zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele in der Mobilität ist ein dynamischer Markthochlauf von Sharing-Dienstleistungen erforderlich, beispielsweise durch die Verdopplung der Fahrzeugdichte, Pkw-Abgaben und Umweltpreise. Dazu müssen bestehende Verleihsysteme unter den neuen Rahmenbedingungen aktiv werden können und gleichzeitig andere Anbieter motiviert werden, ihre Dienste in Aachen zu platzieren. Grundlage dafür ist ein **diskriminierungsfreier und rechtssicherer Rahmen für Vergaben**, für welche die Leitlinien die Grundlage bilden.

Die vorliegenden Leitlinien verstehen sich als Ergebnis eines sich permanent fortentwickelnden Prozesses, der diese Entwicklungen aufzugreifen imstande ist.

#### Bestehende Lage:

Sharing-Mobilitätsdienstleistungen werden bereits seit vielen Jahren in Aachen angeboten und sind mittlerweile ein bekannter und geliebter Bestandteil der Aachener Mobilität (Anlage 1 und Tabelle 1). Carsharing- und E-Bike-Sharing werden beide als stationsbasierte Systeme betrieben. Beide Verleihsysteme wurden kontinuierlich ausgebaut, sodass ab 2023 der Sprung über die Stadtgrenze in die StädteRegion Aachen gelungen ist. Aufgrund der Kompatibilität der Pedelec-Systeme in den Niederlanden und in der StädteRegion kann das Angebot grenzüberschreitend ohne Einschränkungen genutzt werden.

Die drei E-Tretroller-Verleihanbieter VOI (04. Oktober 2019), TIER (01. Februar 2020) und RideMovi (13. Mai 2024) sind derzeit in Aachen vertreten und stellen jeweils 666 E-Tretroller im öffentlichen Straßenraum als Lösung für die „Erste & Letzte-Meile“ im Free-Floating-Prinzip zur Verfügung. Die bisherigen Regelungen über eine Qualitätsvereinbarung, die alle Anbietenden unterzeichnet hatten, reichen hier nach derzeitiger, auch juristischer Einschätzung insbesondere in den Ortszentren nicht mehr aus.

#### Entwicklungsziele:

Die Genehmigungspraxis von bestehenden und zukünftigen Sharing-Systemen in Aachen soll sich an deren Potenzialen orientieren. Die angestrebten Entwicklungsziele für die jeweiligen Sharing-Angebote lassen sich aus den übergeordneten Mobilitätsstrategien der Stadt Aachen sowie aus den durchgeführten Mobilitätsanalysen ableiten. Zu beachten sind dennoch die Entwicklung und Umsetzung neuer Sharing-Systeme und -angebote in Deutschland, wie z.B. Switch Punkte in Hamburg, das hybride Carsharing-System in Leipzig oder das etablierte E-Motorroller-Verleihsystem in Berlin.

Neue und bestehende Sharing-Angebote sind - neben externen Nebeneffekten u.a. verursacht durch Marktschwankungen - auf die Unterstützung der öffentlichen Hand, der neuen Rahmenbedingungen des Marktes sowie die Verhaltensänderungen der Nutzer\*innen angewiesen. Anhand der aus den Mobilitätsanalysen gewonnenen Daten wurden Indikatoren für die jeweiligen Sharing-Dienstleistungen entwickelt, mit der Beabsichtigung, Angebotslücken im gesamten Stadtgebiet in Zukunft zu reduzieren. So wurde eine Verdopplung

der Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge formuliert, um eine Ziel-Versorgung von 1 Carsharing-Fahrzeug je 500 Einwohner\*innen und damit die Versorgungsquoten in den Bezirken zu verbessern (Anlage 1a). Ferner soll das Pedelec-Verleihsystem dazu beitragen, den Anteil des Umweltverbundes am Modal-Split zu verbessern. Der Ausbau des Pedelec-Verleihsystems soll dazu führen, dass bis 2030 ein Pedelec je 300 Einwohner\*innen zur Verfügung steht, ein Richtwert, der von der Versorgungsquote abgeleitet wurde (Anlage 1). In der nachfolgenden Tabelle werden die zu erreichenden Entwicklungsziele zu den jeweiligen Sharing-Angeboten dargestellt.

	Größe des Systems - aktuell	Entwicklungsziele für 2030	Anmerkungen
<b>Stationäres Carsharing</b> (A-A-Fahrten)	232 Carsharing-Fahrzeuge und 66 Stationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdopplung der Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge, um die Angebotslücken zu reduzieren</li> <li>• Ziel-Versorgung ist ein Carsharing-Fahrzeug je 500 Einwohner</li> <li>• Dies entspricht 462 Carsharing-Fahrzeuge und ca. 200 Stationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere durch Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten</li> <li>• starke Elektrifizierung der Flotte</li> <li>• Angebot an Mobilstationen</li> </ul>
<b>Stationsbasiertes Pedelecs-Sharing</b> (A-B-Fahrten)	Circa 98 Pedelec-Stationen (Stadtgebiet Aachen) und 480 Pedelecs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langfristig soll ein Pedelec pro 300 Einwohner zur Verfügung stehen</li> <li>• Eine Belegung der Stationen im aktuellen System mit Pedelecs ist mit mindestens 40 Prozent der Ladepunkte anzustreben, um einen häufigen „Leerlauf“ zu vermeiden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anreize sollen gesetzt werden, um die Zahl der Pedelecs zu erhöhen</li> <li>• Finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand</li> <li>• gute regionale Anbindung, Ausbau des Verleihsystems in Einvernehmen mit Stadt und ASEAG</li> </ul>
<b>Lastenrad-Verleihsystem</b> (A-A-Fahrten)	14 Lastenräder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als Teil des Pedelecs-Systems</li> <li>• Angestrebt sind bis zu 70 Lastenräder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung in das zukünftige Pedelecs-System und Tiefenintegration</li> <li>• Regionalentwicklung</li> <li>• Ersetzt Pkw-Fahrten</li> </ul>
<b>E-Tretroller</b> (free-floating und Abstellflächen)	max. 2.000 E-Tretroller (bei 3 Anbieter à 666 Roller)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dynamische Obergrenze: zunächst max. 2.040-E-Tretroller (max. 680 je Anbieter) unter Berücksichtigung der Zonenausweisungen und festgelegten Kontingente, mit eine Erhöhung nach der Anzahl der eingerichteten Abstellzonen</li> <li>• Begrenzung der Anzahl an Anbietern auf 3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiefenintegration in ÖPNV</li> <li>• Als „Erste &amp; Letzte-Meile“-Lösung</li> <li>• Einrichtung von Abstellflächen vor allem an „neuralgischen Punkten“</li> </ul>
<b>E-Motorroller</b> (free-floating und Abstellflächen)	bisher nicht vorhanden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• max. 2 Anbieter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rein elektrische Fahrzeuge</li> <li>• Ersetzt Pkw-Fahrten</li> <li>• Regionalentwicklung</li> </ul>

Tabelle 1: Entwicklungsziele der jeweiligen gewünschten Sharing-Angebote in Aachen

Angesichts der weitreichenden Herausforderungen im Kontext der lokalen und regionalen Mobilitätswende ist es wünschenswert, diesen Systemansatz auch mit kommunalen, regionalen und grenzüberschreitenden Nachbarkommunen und Partner\*innen zu diskutieren und, nach Möglichkeit, weiter zu fassen. Dies ist besonders wichtig im Hinblick auf die Tiefenintegration der geteilten Mobilitätsdienste auf städtischer und regionaler Ebene.

Neue und bestehende Sharing-Systeme sind in die ÖPNV-Tarife zu integrieren und an intermodalen Mobilitätspunkten (Mobilstationen) zur Verfügung zu stellen, um eine erfolgreiche Tiefenintegration in den lokalen ÖPNV zu gewährleisten.

Die Sharing-Leitlinien (Anlage 1) geben für die Angebote Car-, Bike-, Lastenrad-, E-Tretroller -Sharing jeweils die Ziele und ortsbezogene sowie quantitative und infrastrukturelle Anforderungen an das jeweilige Verleihsystem, relevante Qualitätskriterien, Anforderungen an das Monitoring sowie zu beachtende rechtliche Rahmenbedingungen vor.

Diese umfassen ebenfalls die geplante Zonierung für Angebote im Free-Floating-Prinzip (Anlage 1), die monatlich zu liefernden Daten, die benötigten Datenschnittstellen für das Echtzeit-Monitoring sowie die Weiterentwicklung des Sharing-Konzeptes in Hinblick auf regionale Aspekte und den Einsatz im Mobilitätsmanagement.

#### Erarbeitungsprozess

Die vorliegenden Leitlinien wurden auf Basis der bisher gesammelten Erfahrungen und auf Basis der aktuellen Versorgung mit Mikromobilitätsangeboten erarbeitet.

Nach der verwaltungsinternen Beratung in Bezug auf straßenverkehrsrechtliche und ordnungsrechtliche Belange wurde der Entwurf der Leitlinien am 27. November mit der Fachkommission Mobilitätsmanagement beraten und entsprechende Änderungen eingearbeitet.

#### **Umsetzung der vorliegenden Sharing-Leitlinien**

Die Sharing-Leitlinien, die aktuellen Rechtsgrundlagen und die von der Stadt angestrebte stärkere Regulierung des E-Tretroller-Verleihsystems müssen bei der Vergabe von geteilten Mobilitätsdienstleistungen berücksichtigt werden. In Anbetracht dessen sollten Carsharing-, E-Bike- und E-Tretroller-Verleihsysteme von der Verwaltung nach der Verabschiedung der Sharing-Leitlinien diskriminierungsfrei vergeben werden.

Angesichts der Regelungen des Carsharing-Gesetzes und des Straßen- und Wegegesetzes NRW sind öffentliche Stellplätze für Carsharing-Angebote auszuschreiben und diskriminierungsfrei zu vergeben. Ziel der Sharing-Leitlinien ist es, eine gleichmäßige Verteilung des Sharing-Angebots auch in den Bezirken zu erreichen. Dabei ist zu beachten, dass entlegene Stationen weniger rentabel zu betreiben sind als im Stadtzentrum vorortete. In diesem Zusammenhang hat die Stadt Aachen bereits einen Förderantrag gemäß der Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement des Landes NRW gestellt. Nach der Bewilligung wird eine Mitteilung der Politik über die bewilligten Standorte erfolgen.

Des Weiteren bedarf das Pedelec-Verleihsystem einer Neuausschreibung. Die Ausschreibung wird in Kürze veröffentlicht, eine Vergabe ist in 2025 beabsichtigt. Der grundsätzliche Aufbau des Systems soll beibehalten werden. Durch den Erhalt eines stationsbasierten Systems wird das unkontrollierte Abstellen der Pedelecs verhindert. Dabei wurde die regionale und grenzüberschreitende Integration als bedeutender Aspekt bei der Ausschreibung berücksichtigt.

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit dem Ausbau von Abstellflächen für E-Tretroller und die Regulierung des Angebots in Bezug auf Qualität und Quantität. Zudem erfordern die E-Tretroller-Verleihsysteme eine Verschärfung der kommunalen Regulierung, unter anderem mit der Begrenzung der Anzahl der Verleihanbieter, der Einführung von Zonenausweisungen und entsprechenden Kontingenten. Darüber hinaus verabschiedet der Mobilitätsausschuss die vorliegenden Auflagen zur Regelung des E-Tretroller-Angebots (siehe Anlage 1) und das Sondernutzungskonzept (siehe Anlage 1). Die Verwaltung entwickelt die vorliegenden Sharing-Leitlinien unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit weiter.

### Datenerfassung

Um sämtliche Sharing-Angebote zu überwachen, zu regulieren und zu analysieren soll ein geeignetes Datenmanagement-Tool, auch Dashboard genannt, eingeführt werden. Die Sharing-Angebot-Daten sollen anbieterseitig über eine geeignete Schnittstelle zur Verwendung der Stadt Aachen zur Verfügung gestellt werden. Die Akquise eines solchen Tools ist notwendig, um effizient Anliegen bearbeiten zu können, nach Bedarf Abstellzonen einzurichten, die Kommunikation mit allen Sharing-Anbietern zu vereinfachen und Daten über die Nutzung, die Ausleihvorgänge, die Routen zu erheben und auszuwerten (siehe Anlage 1). Des Weiteren sollte das Dashboard weitere Funktionen ermöglichen, wie beispielsweise die Einrichtung von Abstellverbots- oder Abstellzonen für Free-Floating-Angebote und deren sofortige Kommunikation an alle Betreiber.

### **Kosten und Finanzierung**

Die Umsetzung der Sharing-Leitlinien und damit der verschiedenen Konzepte bzw. Entwicklungsziele bietet den Vorteil einer höheren Versorgung der Bürger\*innen mit Mikromobilität, umfasst aber auch eine Zunahme von Aufgaben wie z.B. die Bearbeitung von Sondernutzungsanträgen, Verträgen oder die ordnungsrechtliche Kontrolle der Elektrokleinstfahrzeuge (Ekf) im öffentlichen Straßenraum. Hier wird ein zusätzlicher personeller Aufwand u.a. bei der Straßenverkehrsbehörde erwartet.

Des Weiteren sind infrastrukturelle Rahmenbedingungen zu schaffen, die je nach Planungsstand politisch beraten werden (Markierung von Stellplätzen, Stationen und Abstellzonen). Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben dem jeweiligen Ausführungsbeschluss vorbehalten.

Durch die erhobenen Sondernutzungsgebühren werden zusätzliche Einnahmen erwartet, die ggf. zumindest teilweise den entstehenden Mehraufwand bzw. die anfallenden Kosten decken können.

### Fazit

Die Sharing-Leitlinien regeln nicht nur den Umgang mit bestehenden und neuen Sharing-Angeboten, sondern bieten auch einen rechtlichen, strategischen und konzeptionellen Rahmen für die Entwicklung des gesamten Sharing-Systems. Die formulierten Sharing-Ziele tragen zu fast allen Zielen der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung und Mobilitätswende bei. Geteilte Mobilitätsangebote sollen das gesamte Stadtgebiet, insbesondere die ländlich geprägten und grenzüberschreitenden Gebiete, verdichten und gleichzeitig Lücken im bestehenden Angebot verringern bzw. ergänzen. Carsharing, Pedelec-Sharing, Lastenrad-Sharing, E-Scooter- und E-Motorroller-Sharing sollen in Zukunft für eine effiziente, erschwingliche, umwelt- und



stadtverträgliche Mobilität sorgen. Eine gebündelte Umsetzung, die durch die Zusammenarbeit zwischen Verwaltungsakteuren, Sharing-Anbietern und anderen Stakeholdern ermöglicht wird, trägt zur kontinuierlichen Umsetzung und Weiterentwicklung des Sharing-Konzeptes bei. Nach Verabschiedung der vorliegenden Sharing-Leitlinien ist die Verwaltung für die Umsetzung der einzelnen Prozesselemente in gebündelter Form zuständig. Zunächst sind die Sharing-Systeme etappenweise an geeignete Dienstleister zu vergeben. Neben deren Tiefenintegration in den lokalen Nahverkehrs-Apps, sind die Sharing-Angebote seitens der Verwaltung zu monitorieren und zu kontrollieren. Hierzu soll ein einheitliches Dashboard das Monitoring und die ordnungsrechtliche Kontrolle der Sharing-Dienste erleichtern.

**Anlage/n:**

1 - Anlage 1\_Sharing-Leitlinien Aachen inkl. Anlagen (öffentlich)