

Vorlagennummer: FB 68/0250/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 25.07.2025

Anpassung der Sharing-Leitlinien der Stadt Aachen - Schwerpunkt E-Tretroller-Verleihsysteme

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

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.09.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss beschließt die von der Verwaltung vorgeschlagenen Anpassungen in den Sharing-Leitlinien der Stadt Aachen und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der vorgenommenen Anpassungen.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		X	

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:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
	X		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
X			

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
	X		

Größenordnung der Effekte

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

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

gering	☒	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

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

gering	☐	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

☐	vollständig
☐	überwiegend (50% - 99%)
☐	teilweise (1% - 49%)
☐	nicht
☒	nicht bekannt

Erläuterungen:

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 zu Verbesserungen im Verkehr beitragen, in etwa indem Stau, Parkdruck und ausgestoßene Luftschadstoffe reduziert werden. 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:

Anlass

Die Stadt Aachen verfolgt mit ihren Sharing-Leitlinien das Ziel, geteilte Mobilitätsangebote, insbesondere eigenwirtschaftlich betriebene Sharing-Systeme, als Bestandteil einer nachhaltigen und multimodalen Mobilitätsstrategie weiterzuentwickeln. Inter- und multimodale Mobilitätsformen gewinnen zunehmend an Bedeutung und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende, insbesondere im urbanen Raum.

Aus diesem Grund wurden im Januar 2025 erstmals Sharing-Leitlinien für die Stadt Aachen beschlossen, die die Zielperspektive, Rahmenbedingungen und Qualitätsanforderungen für unterschiedliche Sharing-Angebote festlegen. Zentral ist dabei, ein stadtverträgliches Wachstum, eine gute Integration und eine ausgewogene Verteilung des Sharing-Angebots im Stadtgebiet, um Mobilitätsgerechtigkeit zu fördern und Versorgungslücken, insbesondere in peripheren oder ländlich geprägten Stadtbereichen, zu schließen.

E-Tretroller leisten einen wichtigen Beitrag zur urbanen Mobilität, vor allem für die sogenannte erste und letzte Meile. Ihr Einsatz unterstützt eine flexible Fortbewegung und kann durch intelligente Steuerung zur Reduzierung von Verkehrsproblemen beitragen. Dennoch sind E-Tretroller auch eine Herausforderung im Alltagsverkehr – frei abgestellt versperren sie den Weg oder werden zu Hindernissen für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und mobilitätseingeschränkte Menschen. Eine Regulierung mithilfe von Abstellflächen ist ein erster Schritt, zeigt sich aber in der praktischen Umsetzung als herausfordernd. Daher beauftragte der Mobilitätsausschuss im Januar 2025 die Verwaltung mit einer Überarbeitung der vorgeschlagenen Obergrenze für E-Tretroller einschließlich der Kontingente für die einzelnen Zonen.

Im Folgenden wird daher ein Anpassungsvorschlag zur Obergrenze für die E-Tretroller in der Aachener Sharing-Leitlinie formuliert. Entsprechend betreffen die Änderungen ausschließlich den Abschnitt zum E-Tretroller-Angebot. Zur besseren Lesbarkeit wird im gesamten Dokument künftig nur noch der Begriff „E-Tretroller“ statt „E-Scooter“ verwendet.

Vorgenommene Anpassungen

1. Obergrenze:

In der ersten Fassung der Sharing-Leitlinien wurde eine dynamische Obergrenze für die Anzahl an E-Tretrollern vorgeschlagen. Diese sollte es ermöglichen, die Gesamtzahl flexibel an den Ausbau von Abstellflächen anzupassen und analog zu den anderen Sharing-Angeboten ein stetiges Anwachsen des Angebots zu ermöglichen. Im Zuge der politischen Beratung wurde jedoch entschieden, darauf zunächst zu verzichten.

Zur Festlegung einer angemessenen festen Obergrenze und von Kontingenten wurde die aktuelle Verteilung der E-Tretroller im Stadtgebiet analysiert. Hieraus wurden verträgliche Kontingente für die einzelnen Zonen abgeleitet (siehe Tabelle 1 und Anlage 2). Es wird zunächst eine gesamtstädtische Obergrenze von **2.250** E-Tretrollern vorgeschlagen. Die Änderungen berücksichtigen sowohl die Interessen der Verleihanbieter als auch die stadtverträgliche Integration der Verleihsysteme in den öffentlichen Raum. Zudem plant die Verwaltung eine regelmäßige Evaluation der E-Tretroller-Verleihsysteme nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse. Auf dieser Grundlage von Nutzungsdaten können bei Bedarf und nach politischer Beratung Anpassungen an Kontingenten und Obergrenzen vorgenommen werden.

2. Zonenaufteilung und Kontingente:

Im Rahmen der Überarbeitung der Leitlinien wurde die Einteilung des Stadtgebiets in vier Zonen angepasst, um eine bessere Steuerbarkeit im Genehmigungsprozess zu gewährleisten. Die neue Zonierung (siehe Anlage 1, Seite 28) orientiert sich an der derzeitigen Sondernutzungssatzung der Stadt Aachen. Dadurch werden sowohl die Prüfung als auch die Erteilung von Sondernutzungsgenehmigungen erleichtert. Künftig richten sich auch die entsprechenden Sondernutzungsgebühren nach den in der Satzung definierten Bereichen, wobei vorgesehene

Ermäßigungen übernommen werden. Im übrigen Bereich des Stadtbezirkes Aachen reduzieren sich die für den Alleenring geltenden Gebühren um 20 v. H. Im Bereich der Außenbezirke verringern sich die für den Alleenring geltenden Gebührensätze um 40 v. H.

Im Zuge der Überprüfung der Obergrenze für E-Tretroller wurden die Kontingente pro Zone neu ermittelt. Für die äußerste Zone 4, die die Außenbezirke umfasst, wurde im Rahmen der politischen Diskussion eine Erhöhung oder sogar Öffnung des Kontingents gewünscht. Um sicherzustellen, dass Verleih-E-Tretroller auch dort ihre Funktion als Mobilitätslösung für die erste und letzte Meile erfüllen können, wurde das Kontingent in dieser Zone erhöht.

Gleichzeitig ermöglicht eine zonenscharfe Deckelung eine bedarfsorientierte Steuerung der E-Tretroller-Flotten. Sie trägt dazu bei, überlastete Bereiche wie die Innenstadt (Zone 1) zu entlasten und besonders sensible Räume, wie zum Beispiel historische Altstadtbereiche und touristische Hotspots, vor einer übermäßigen Anzahl abgestellter E-Tretroller zu schützen.

Daher wird für Zone 4 wie in den anderen Zonen weiterhin an einer Obergrenze festgehalten.

Die Analysen der bisherigen Abstellbereiche und der Nutzung der E-Tretroller bestätigen überwiegend die bisher formulierten Kontingente. Eine leichte Erhöhung der Kontingente wird für die Zone 3 und 4 vorgeschlagen. Als flexible Lösung für die erste und letzte Meile verbessern die E-Tretroller die Anbindung an den ÖPNV und fördern intermodale Mobilität, insbesondere in Randbereichen und schlecht erschlossenen Stadtteilen (z. B. in Zone 4). Eine gleichmäßigere Verteilung der Flotte ermöglicht ein flächendeckendes Angebot. Zu diesem Zweck wurden die Kontingente in Zone 2 reduziert und in den Zonen 3 und 4 erhöht (siehe Anlage 3).

3. Betriebs- und Verteilungsregelungen:

Zur Gewährleistung einer geordneten Bereitstellung von E-Tretrollern wurden schärfere Vorgaben für den Betrieb und die (Um-)Verteilung der Fahrzeuge festgelegt. Die Verleihanbieter sind verpflichtet, die Kontingente in den jeweiligen Zonen einzuhalten. Um dies zu gewährleisten, muss täglich ab 06:00 Uhr ein Umverteilungsprozess stattfinden, bei dem die E-Tretroller gemäß den zulässigen Höchstzahlen in den Zonen bereitgestellt werden. Zur Wahrung der Nachtruhe gelten von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr besondere Einschränkungen. In dieser Zeit sollen keine Verteilungs- und/oder Wartungsarbeiten im öffentlichen Raum erfolgen, um Lärmbelästigungen für Anwohnende zu vermeiden. Während des Tages ist ein zonenübergreifender Betrieb grundsätzlich möglich.

4. Abstellregeln im öffentlichen Straßenraum:

Die Stadt orientiert sich bei der Planung von Abstellflächen an der Größe eines Pkw-Stellplatzes. Innerhalb einer solchen Fläche können grundsätzlich bis zu zehn E-Tretroller geordnet abgestellt werden. Die genaue Anzahl kann je nach Größe der verfügbaren Fläche variieren. Bei der täglichen Umverteilung können in einer markierten Abstellfläche maximal drei Fahrzeuge eines Anbieters abgestellt werden. Im Free-Floating-Prinzip liegt die Höchstzahl bei sechs E-Tretrollern pro Standort pro Anbieter.

Zur Vermeidung von E-Tretroller-Ansammlungen in Free-Floating Bereichen und zur besseren Verteilung im Stadtgebiet wurde ein Mindestabstand von 150 Metern zwischen mehreren Free-Floating-Bereichen festgelegt. Die Anbieter verpflichten sich der Verwaltung regelmäßig ihre für die Free-Floating-Bereiche ausgewählten Standorte zu kommunizieren. So wird sichergestellt, dass der Mindestabstand eingehalten wird. Diese Regelungen sollen dazu beitragen, geordnete Abstellbedingungen zu schaffen und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern.

Umsetzung der überarbeiteten Sharing-Leitlinien

Mit den vom Bundesministerium für Verkehr angekündigte Änderungen der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenrechtlicher Vorschriften sollen die überarbeiteten Sharing-Leitlinien eine gezielte und stärkere Regulierung des E-Tretroller-Verleihsystems ermöglichen. Nach Anpassung der Sondernutzungsgebühr ist die Ausschreibung der Mikro-Mobilitätsdienstleistung vorgesehen, um die politisch beschlossenen Vorschriften umzusetzen.

Des Weiteren sollen weiterhin jährlich bis zu 30 zusätzliche Abstellflächen, insbesondere in dicht besiedelten Stadtteilen und an neuralgischen Punkten, für E-Tretroller eingerichtet werden.

Als zentrales Instrument zur Kontrolle der Verleihsysteme wird die Verwaltung ein Dashboard einrichten, das eine Echtzeit-Übersicht zur Position, Nutzung und Verfügbarkeit der E-Tretroller im gesamten Gebiet ermöglicht. Damit können Verstöße schneller erkannt und gezielte Maßnahmen zur Nachsteuerung eingeleitet werden.

Kosten und Finanzierung

Die Umsetzung der Sharing-Leitlinien und damit der verschiedenen Angebote und deren 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 Ausschreibungen, Sondernutzungsanträgen, Verträgen oder die ordnungsrechtliche Kontrolle der Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) im öffentlichen Straßenraum. Hier wird ein zusätzlicher personeller Aufwand u.a. bei der Straßenverkehrsbehörde erwartet, zur Prüfung der Sondernutzungsanträge. Des Weiteren sind infrastrukturelle Rahmenbedingungen zu schaffen, die je nach Planungsstand politisch beraten werden (Markierung von Stellplätzen, Stationen und Abstellflächen). 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 für die Ausweisung von Abstellflächen decken können.

Fazit und weiteres Vorgehen

Mit den überarbeiteten Sharing-Leitlinien schafft die Stadt Aachen einen klaren, rechtssicheren und konzeptionellen Rahmen für den Betrieb und 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 weniger dichten Gebiete, das bestehende Angebot ergänzen und gleichzeitig mögliche Mobilitätslücken verringern. Die vorgenommenen Anpassungen zum E-Tretroller-System zielen auf eine gleichmäßigere Verteilung und damit eine stärkere Regulierung des Angebots ab.

Anlage/n:

- 1 - Angepasste Fassung der Sharing-Leitlinien inkl. Anhänge (öffentlich)
- 2 - Visualisierung der aktuellen E-Tretroller-Verteilung (öffentlich)
- 3 - Vorgenommenen Anpassungen bei der Obergrenze und den Kontingenten (öffentlich)