

| | | |
|--|--------------------------------|------------------------------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: FB 61/0727/WP18 |
| Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n: | | Status: öffentlich |
| | | 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

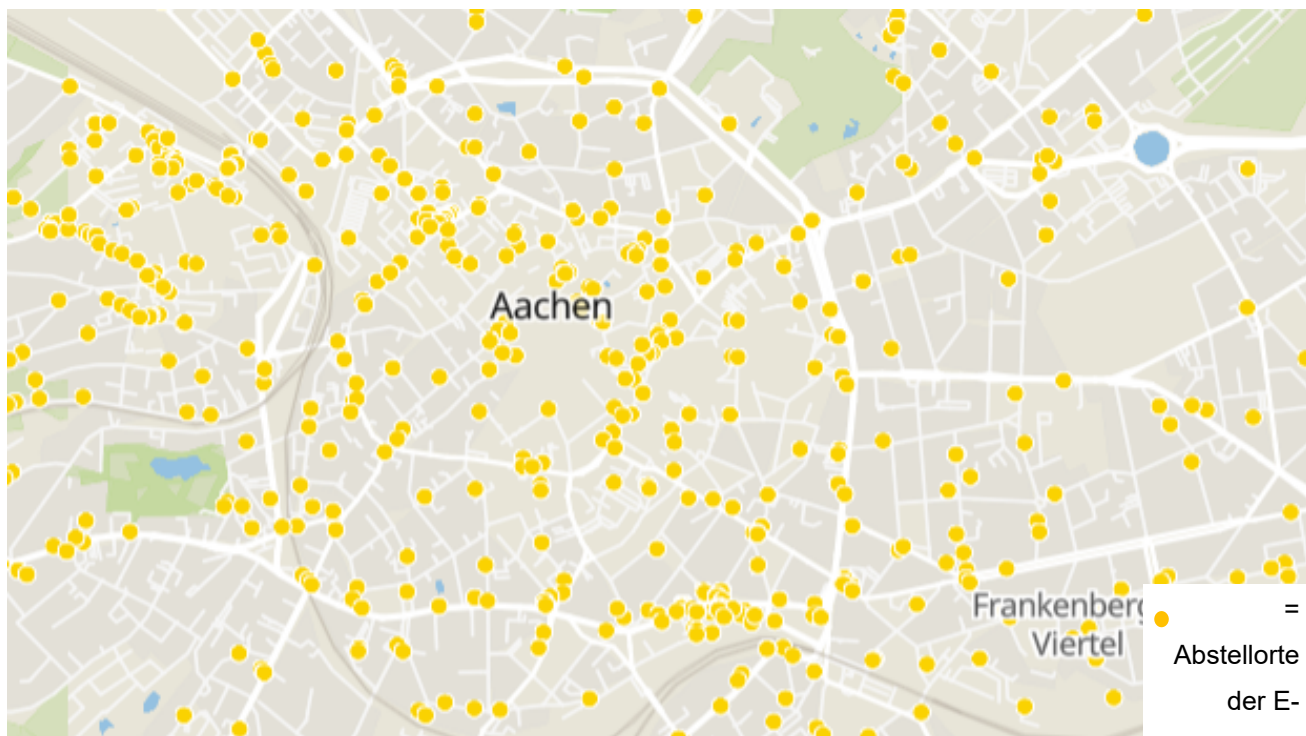
In Aachen liegt eine stabil hohe Gesamtnachfrage und -auslastung vor. Die höchste Auslastung ist im und um das Stadtzentrum zu verzeichnen. Daher verteilen E-Tretroller-Anbieter ihre Flotten hauptsächlich auf die inneren Stadtteile, wo die Nachfrage am größten ist (siehe Abbildung 1). Der größte Nutzungsanteil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

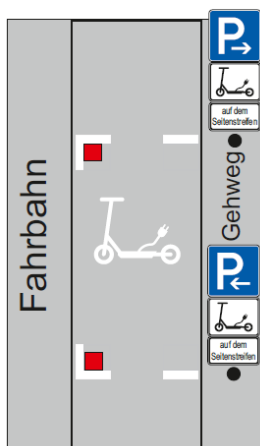
mehrere Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum für E-Tretroller als Abstellfläche gekennzeichnet werden.

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)

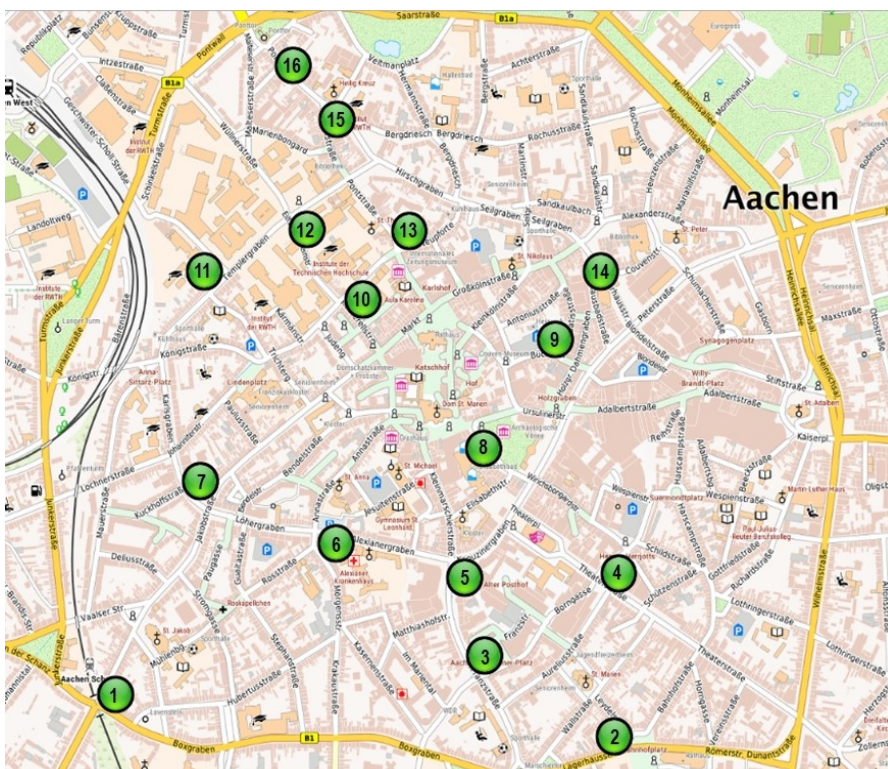
Standorte

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

Anlage 1:

Letter of Intent: Dialog shared- & micromobility

Letter of Intent Shared & Micro Mobility in Aachen



September 2022

Präambel

Aachen ist unterwegs! – Das Zielbild der 2014 durch den Rat der Stadt Aachen beschlossenen Mobilitätsvision 2050 vor Augen sowie auf der Grundlage der 2020 beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 und einem breiten stadtesellschaftlichen Diskurs arbeitet die Stadt Aachen konsequent an der Mobilitäts- und Verkehrswende. Im Zentrum dieses Engagements steht die Stärkung des Umweltverbunds aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, der Ausbau einer emissionsfreien und stadtverträglichen Mobilitätsinfrastruktur im öffentlichen wie im Individualverkehr und die stete und nachdrückliche Einladung aller zur Veränderung unseres Mobilitätsverhaltens im großen Stil. Die Mobilitäts- und Verkehrswende ist dabei Baustein einer ganzheitlichen, nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklungspolitik. Die enge Verknüpfung zu anderen wichtigen stadtentwicklungspolitischen Handlungsfeldern wie etwa des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung, der Stadterneuerung und der Quartiersentwicklung – ob nun in gewachsenen Wohn- und Gewerbestandorten oder in neuen urbanen Nutzungsmischungen – und die Verknüpfung zur Gestaltung des öffentlichen Raums sind dabei ebenso unabdingbar wie selbstverständlich. Für einen nachhaltigen Wandel bedarf es der Einbeziehung aller Mobilitätsangebote entsprechend ihrer Potenziale. Shared & Micro Mobility (Geteilte Mobilität und Mikromobilität) sollen in Aachen fester Bestandteil der Mobilitätswende werden. Shared & Micro Mobility ergänzen und unterstützen den ÖPNV in der Bewältigung der letzten Meile, eröffnen die Möglichkeit neuer Mobilitätsoptionen für Alltag und Freizeit und laden ein zum Umstieg vom privaten Pkw auf ein multimodales Mobilitätsangebot des Umweltverbundes.

Grundsätze enger Kooperation

Vor diesem Hintergrund bekennen sich die Stadt Aachen und die unterzeichnenden Unternehmen, Verbände, Institutionen und Behörden zu den folgenden Grundsätzen einer engen Kooperation:

1. Die Stadt Aachen und die Unterzeichnenden verfolgen das gemeinsame Ziel, in Aachen ein leistungsfähiges, attraktives und nachhaltiges Angebot an Sharing & Micro Mobility zu etablieren. Dieses Angebot adressiert die Bedürfnisse der Nutzer*innen in gleicher Weise wie die stadträumlichen Erfordernisse sowie das Selbstverständnis der Mobilitätsanbietenden an eine qualitativ hochwertige Dienstleistung. Die Stadt Aachen und die Unterzeichnenden streben dabei an, Shared & Micro Mobility in geeigneter Qualität in die Informationsservices und Vertriebssysteme des Umweltverbundes zu integrieren.

2. Um das Potenzial der multimodalen Mobilitätsoptionen der Shared & Micro Mobility zu heben, wird die Stadt Aachen (Federführung) gemeinsam mit den Unterzeichnenden dieses Letter of Intent sowie der Stadtgesellschaft ein nach Produkten und geeigneten Einsatzräumen differenzierendes Gesamtkonzept "Shared & Micro Mobility Aachen" erarbeiten.
3. Die Stadt Aachen definiert mit diesem Gesamtkonzept den Handlungsrahmen innerhalb des Stadtgebiets der Stadt Aachen. Ziel ist es, im Rahmen der gesetzlichen Regelungen sowie innerhalb der durch den Rat der Stadt Aachen beschlossenen Leitplanken weitreichende Innovation und multimodale Angebotsvielfalt zu ermöglichen.
4. Leitlinie der Erarbeitung des Gesamtkonzepts ist der effiziente Umgang mit den Ressourcen Fläche und Raum. Flächensparende Lösungen haben insbesondere überall dort oberste Priorität, wo es sich um Inanspruchnahme des öffentlichen Raums handelt. Im Fokus steht dabei das Parken und Abstellen von Verkehrsmitteln der Shared & Micro Mobility. Die Unterzeichnenden dieses Letter of Intent erklären sich bereit, auf konzeptioneller, organisatorischer und operativer Ebene (etwa durch anbieter- bzw. produktübergreifende Konzeptansätze und Lösungen, etc.) am effizienten Umgang mit Fläche und Raum aktiv mitzuwirken. Dabei stellt das Ziel einer stadtgerechten Flächenverteilung bzw. der Umwidmung von Flächen für neue Mobilitätsformen einen wichtigen Baustein dar.
5. Die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit, Transparenz und gegenseitige Offenheit aller Beteiligten untereinander sind das wesentliche Fundament für die gemeinsame Erarbeitung und Umsetzung des Gesamtkonzepts "Shared & Micro Mobility Aachen". Die Unterzeichnenden erklären sich vor diesem Hintergrund bereit, der Stadt Aachen die dafür erforderlichen Daten im gegenseitigen Einverständnis bereitzustellen und diese auch – wo möglich – untereinander auszutauschen. (DGSVO konform, gegenseitiger Austausch, sensible Daten im Wettbewerbsverfahren können nicht untereinander getauscht werden). Sofern erforderlich ist eine Vertraulichkeitsvereinbarung und/oder ein Data Sharing Agreement zwischen der Stadt Aachen und den jeweiligen Anbietern abzuschließen.
6. Das gemeinsame Handeln schlägt sich jenseits der Erarbeitung und Umsetzung des Gesamtkonzepts in kooperativen Projekten nieder. Die Unterzeichnenden und die Stadt Aachen sind bereit, regelmäßig flankierende kooperative Projekte zu initiieren, sich an solchen Projekten zu beteiligen und diese verantwortlich umzusetzen. Dazu gehören auch temporäre Experimente bzw. Reallabore. Eine Verpflichtung zur Teilnahme bzw. Umsetzung einzelner Projekte geht jedoch mit der Unterzeichnung des Letter of Intent nicht einher.

Die Liste der Unterzeichnenden ist nicht als abschließend zu betrachten. Grundsätzlich steht es weiteren Akteur*innen in diesem Handlungsfeld offen, sich dem gemeinsamen Engagement im Sinne dieses Letter of Intent durch dessen Unterzeichnung anzuschließen.

Anlage 2:

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

Die Oberbürgermeisterin

Aachen, den 14.07.2021

Frau Beigeordnete Burgdorff
Frau Stadtdirektorin Grehling
Herrn Beigeordneten Dr. Kremer
Frau Beigeordnete Schwier
Herrn Beigeordneten Prof. Dr. Sicking

Anträge zur Ratssitzung am 01.09.2021

Anliegende Fotokopie von Anträgen, die zur nächsten Sitzung des Rates der Stadt gestellt werden, übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme. Sofern die Behandlung der Anträge in nichtöffentlicher Sitzung erfolgen muss, bitte ich um rechtzeitigen Hinweis, damit die Unterlagen nicht der örtlichen Tagespresse zugänglich gemacht werden (§ 11 Abs. 4 und 12 Abs. 6 Geschäftsordnung).

1 Ratsantrag der CDU-Fraktion vom 13.07.2021:

- „Ein Recyclinghof für den Aachener Norden“, (Nr. 177/18),

1 Ratsantrag der SPD-Fraktion

- „Abstellzonen für e-Scooter“, (Nr. 178/18).

Zusatz für Dez. V :

Ich bitte höflich um Bearbeitung des Ratsantrages Nr. 177/18 nachdem dieser durch den Rat der Stadt in seiner Sitzung am 01.09.2021 angenommen wurde.

Zusatz für Dez. III :

Ich bitte höflich um Bearbeitung des Ratsantrages Nr. 178/18 nachdem dieser durch den Rat der Stadt in seiner Sitzung am 01.09.2021 angenommen wurde.

In Vertretung

gez.

(Grehling)
Stadtdirektorin

ausgefertigt

gez.

(Berg)



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
FRAKTION IM RAT DER STADT AACHEN

Frau
Oberbürgermeisterin
Sibylle Keupen
Rathaus
52058 Aachen

Eingang bei FB 01
14. Juli 2021
178/18

FRAKTIONSVORSITZENDER
MIENBÄI SÄPVB8

Ihre Ansprechpartnerin:

Daniela Parting
Fraktionsgeschäftsführerin

Telefon:
0241 - 432 72 15
E-Mail:
daniela.parting@mail.aachen.de

Geschäftszeiten:

Montag bis Donnerstag:
08:30 bis 17:00 Uhr
Freitag:
08:30 bis 14 Uhr

Anschrift:

Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II.-Str. 1
52062 Aachen

Kontakt:

Telefon 0241 - 432 72 15
Fax 0241 - 499 44
E-Mail:
spd.fraktion@mail.aachen.de
Internet:
www.spd-aachen.de

Bankverbindung:

ID/NR.
DE3639050000000159562
BIC:
AACSDE33

13.07.2021
RATSANTRAG – SPD AT 104/21
Abstellzonen für e-Scooter

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die SPD-Fraktion beantragt, im zuständigen Fachausschuss und gegebenenfalls im Rat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Aachen beauftragt die Verwaltung, die Einrichtung von Abstellzonen für e-Scooter zu prüfen und bei positivem Ergebnis solche Abstellzonen einzurichten. Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Aachener Stadtviertel werden bei der Prüfung berücksichtigt.

Begründung

Das Abstellen der neuerdings verstärkt im Stadtgebiet auftretenden e-Scooter findet derzeit weitestgehend ungeordnet statt. Insbesondere die Barrierefreiheit wird z.B. durch beparkte Leitsysteme, umgeworfene Fahrzeuge oder Parken an Engstellen massiv beeinträchtigt. Einige Städte in Deutschland, u.a. Berlin, sind mittlerweile dazu übergegangen



Abstellzonen mittels Bodenmarkierungen einzurichten und das Abstellen der e-Scooter stärker zu ordnen. Eine solche Hilfestellung erscheint auch für Aachen sinnvoll.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Servos
Fraktionsvorsitzender
SPD-Fraktion



Ye-One Rhie
Ye-One Rhie
Mobilitätspol, Sprecherin
SPD-Fraktion



Anlage 3:

Ratsantrag Fraktion Die Linke vom 01.08.2023 „Beendigung des stationslosen E-Scooter-Verleihs“



Fraktion DIE LINKE. • Verwaltungsgebäude Katschhof • 52058 Aachen

Frau
Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen
Rathaus/Markt – Fax 432-8008
52058 Aachen

Eingang bei FB01

0 1. Aug. 2023

Nr. 365/18

Fraktion DIE LINKE
im Rat der Stadt Aachen
Verwaltungsgebäude Katschhof
Räume 137 – 139
52058 Aachen
Telephon: 0241 / 432 7244
fraktion.dielinke@mail.aachen.de

Aachen, 1. August 2023

**Ratsantrag
Beendigung des stationslosen E-Scooter-Verleihs**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

der Rat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Sondernutzung öffentlichen Straßenraums durch stationslosen Verleih von E-Scootern zu beenden.

Begründung

Bei der Einführung des E-Scooter-Verleihs wurde durch die Verleiher*innen zugesichert, dass verkehrsbehindernd auf Bürgersteigen abgestellte E-Scooter zeitnah entfernt werden. Tatsächlich geschieht dies üblicherweise erst nach Stunden, wenn die Roller ohnehin eingesammelt werden, um sie neu zu laden.

Angesichts dessen, dass die Bürgersteige vielerorts deutlich unterhalb der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA 2002 liegen, können weitere Einschränkungen für Fußgänger*innen nicht hingenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Leo Deumens

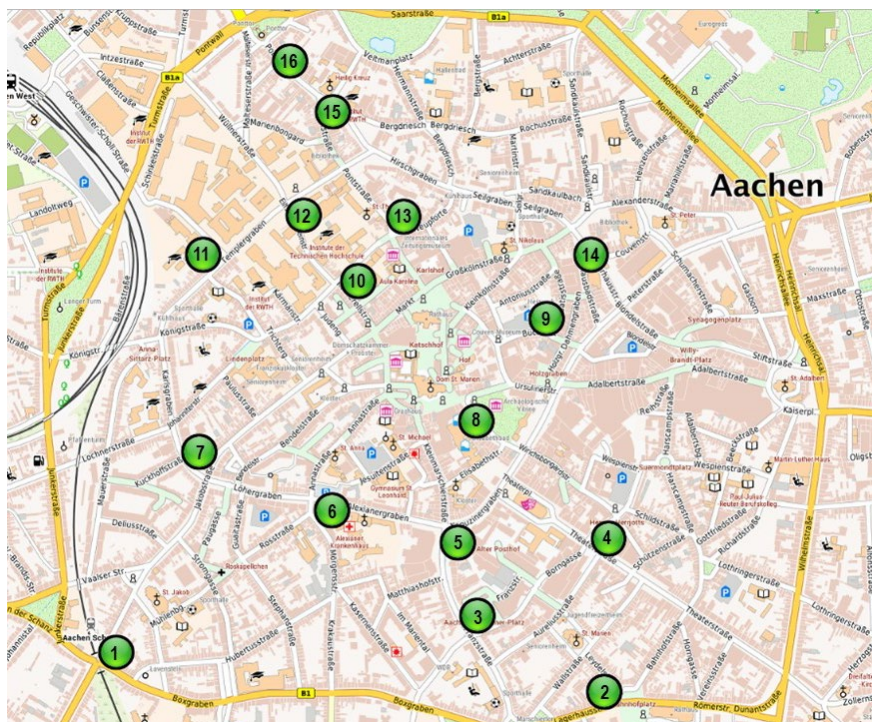
Ulla Epstein

Andreas Nositschka

Anlage 4:

Standorte und Darstellung der E-Tretroller Abstellplätze

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



Standort 1: Schanz



Es wird ein PKW-Stellplatz in einen E-Scooter-Abstellzone umgewandelt. In unmittelbarer Nähe befinden sich bereits Fahrradbügel. Direkt neben den Fahrradbügeln befindet sich eine Grundstückszufahrt der Hauses Boxgraben 144. Daher wird der letzte Parkplatz vor dem Gebäude vorgeschlagen. Am Standort Schanz befinden sich zahlreiche Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing, Bus und Bahn sowie ein Fahrradparkhaus.

Standort 2: Hauptbahnhof



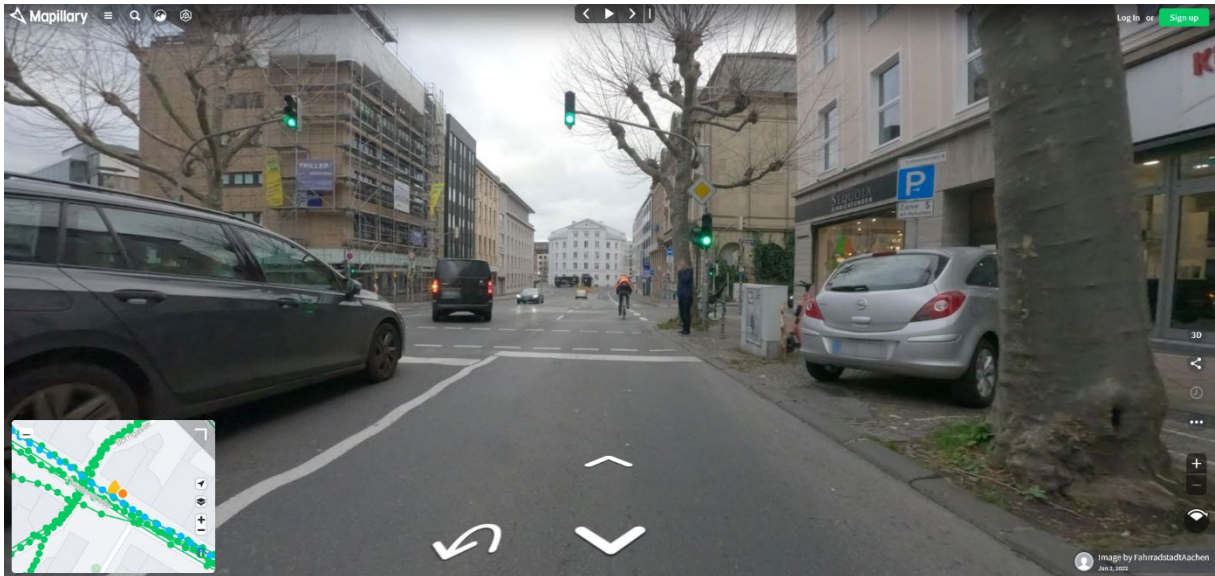
In unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof soll im ersten Schritt in der Bahnhofstraße vor Haus Nr. 30/32 ein Pkw-Stellplatz als Abstellzone für E-Scooter markiert werden. Da die Fläche auf Platten liegt, wird eine temporäre Kennzeichnung mit einem aufgeklebten Piktogramm für die Anfangszeit vorgeschlagen. Aufgrund eines deutlich höheren Bedarfs an ausgewiesenen Abstellflächen werden hier künftig weitere Flächen zur Ausweisung als E-Tretroller-Abstellzonen geprüft.

Standort 3: Franzstraße/Borgasse



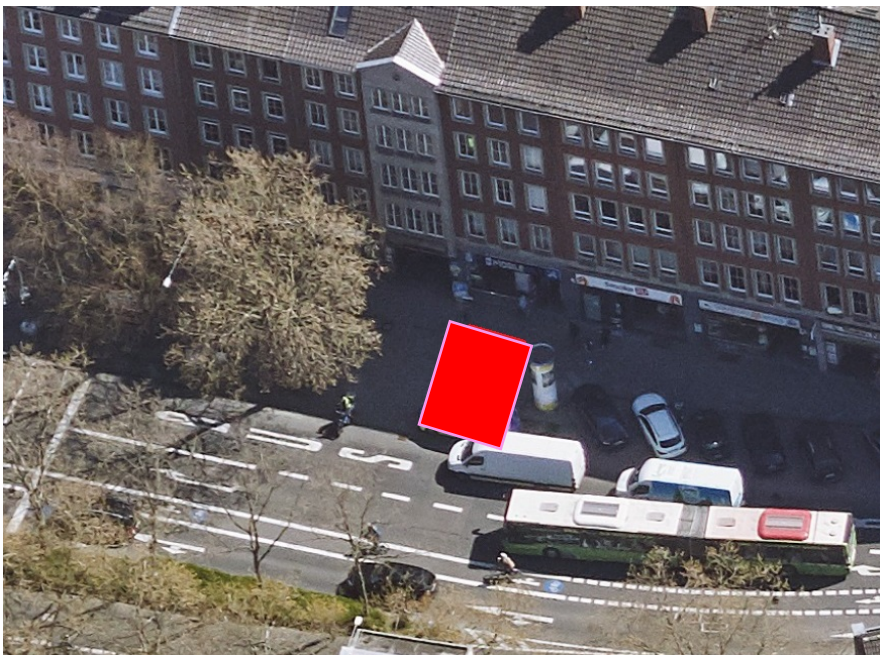
In der Franzstraße Ecke Borgasse werden 2 Pkw-Schrägparker in eine E-Scooter Abstellzone mit Bank umgewandelt, sofern ein Einbau der Bank im Kronentraufbereich möglich ist. Die Beschilderung nach VZ 314-10 StVO mit Zusatzzeichen „Zone A mit Parkschein“ muss entsprechend versetzt werden.

Standort 4: Theaterstraße 13/Borngasse



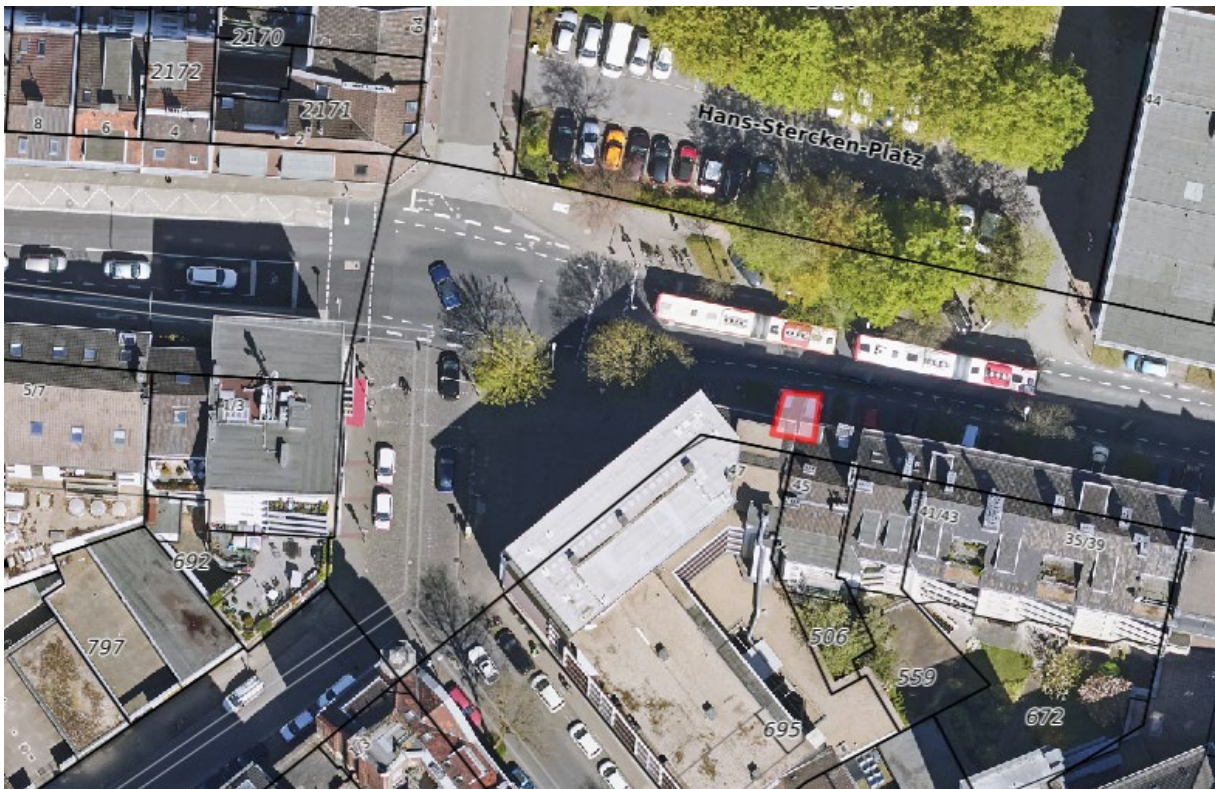
In der Theaterstraße soll im an die Fußgängerquerung angrenzenden Bereich ein Pkw-Schrägparker in eine E-Scooter-Abstellzone umgewandelt werden. Eine Ausbesserung des Untergrundes wird vor der Markierung nötig sein. Abhängig von den bautechnischen Gegebenheiten wird ggf. auch auf eine Markierung verzichtet. Die Beschilderung für die Pkw-Parkplätze wird entsprechend versetzt.

Standort 5: Franzstraße 5



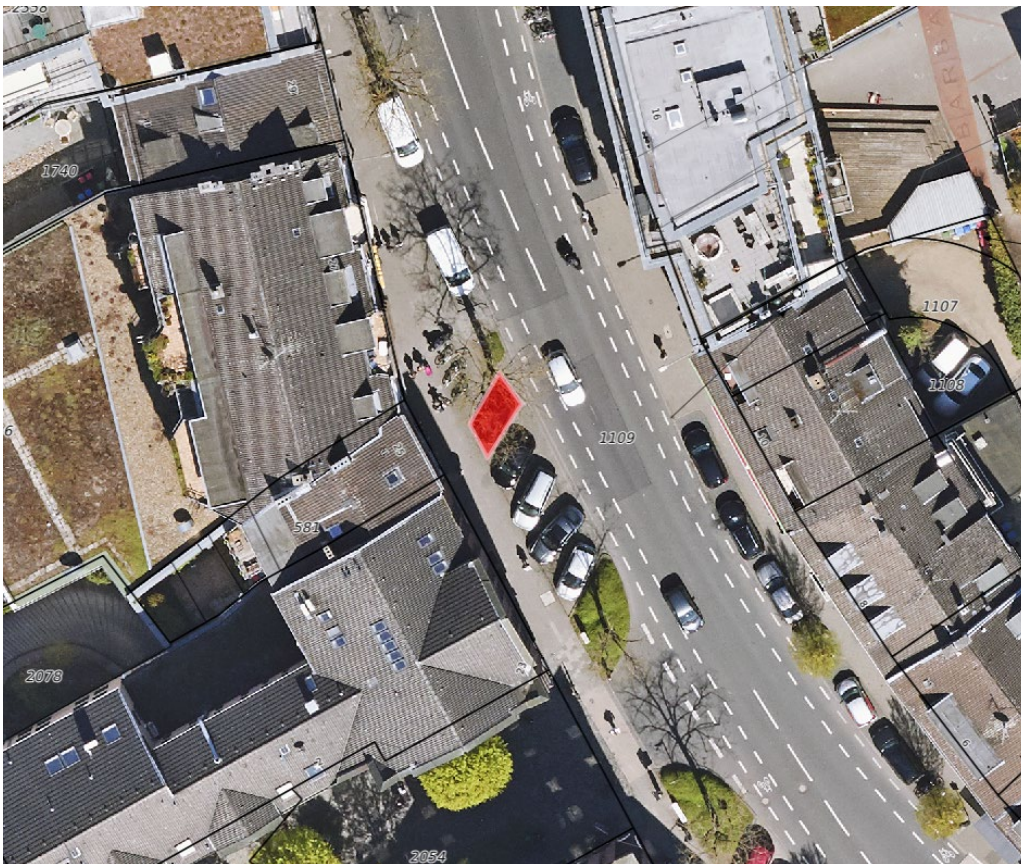
Auf Höhe der Hausnummer 5 werden 3 Pkw-Stellplätze in eine E-Scooter-Abstellzone einschließlich Lastenrad- bzw. Fahrradbügel umgewandelt. Die Zone befindet sich in der Nähe von Bushaltestellen und dem Knoten Franzstraße/Grabenring.

Standort 6: Alexianergraben 45/47



In der Nähe der geplanten Abstellzone befindet sich eine Bikesharing-Station. Möglicherweise könnte hier mit der Umwandlung von 2 Pkw-Stellplätzen können eine Abstellzone und eine Bank realisiert werden. Zur Markierung der Abstellzone sollen aufgrund des Kopfsteinpflasters falls möglich Markierungsnägel verwendet werden. Die Beschilderung nach VZ 314-10 StVO mit Zusatzzeichen „Zone F mit Parkschein“ muss entsprechend versetzt werden.

Standort 7: Karlsgraben 25



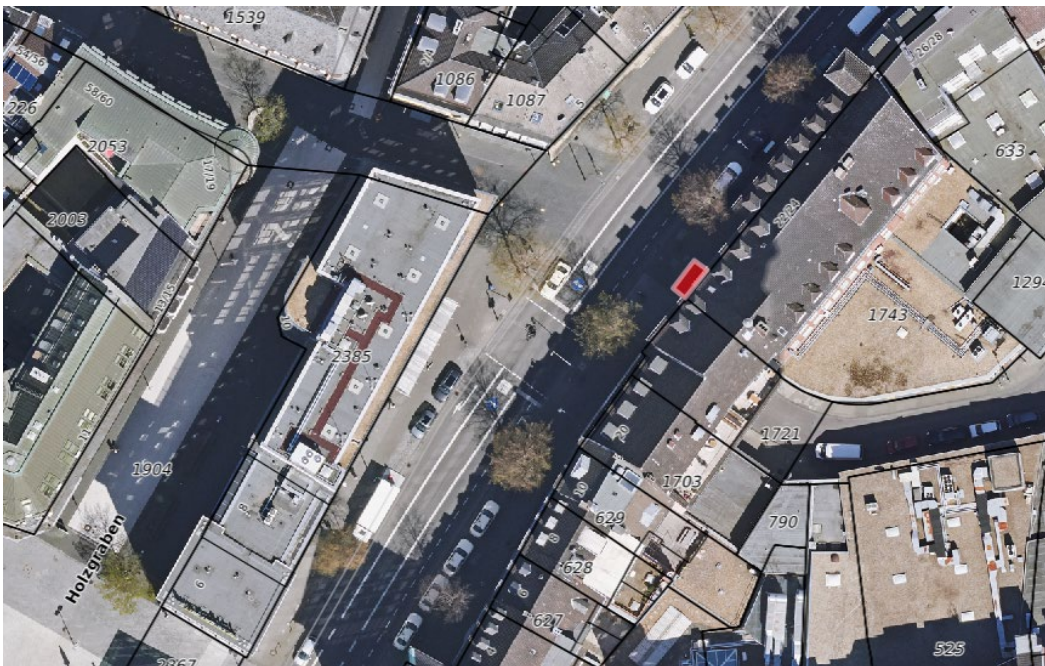
Auf dem Karlsgraben vor Haus Nr. 25 soll 1 Pkw-Schrägparker in eine Abstellzone umgewandelt werden. Die Beschilderung nach VZ 314-10 StVO mit Zusatzzeichen „Zone D mit Parkschein“ muss entsprechend versetzt werden.

Standort 8: Hartmannstraße 32



In der Hartmannstraße auf Höhe der Hausnummer 32 sollen zwei Pkw-Stellplätze in eine E-Scooter-Abstellzone sowie Fahrradbügel umgewandelt werden. Der **vorhandene Schwerbehindertenparkplatz** kann um die verbleibende Fläche erweitert werden.

Standort 9: Peterstraße/Blondelstraße



In der Peterstraße soll an der Gebäudedurchfahrt zur Blondelstraße (bei Haus Nr. 20/24) eine E-Scooter-Abstellzone auf dem Gehweg markiert werden. So kann dieser Bereich von falsch parkenden Kfz freigehalten werden. Durch eine entsprechende Aufteilung kann diese Fläche für eine Abstellanlage ideal genutzt werden. Da die Fläche auf Platten liegt, wird eine temporäre Kennzeichnung mit einem aufgeklebten Piktogramm für die Anfangszeit vorgeschlagen.

Standort 10: Augustinerbach ggü. Haus Nr. 12



Am Augustinerbach können durch die Umwandlung eines Pkw-Stellplatzes eine E-Scooter-Abstellzone und eine Bank geschaffen werden.

Standort 11: Templergraben 51



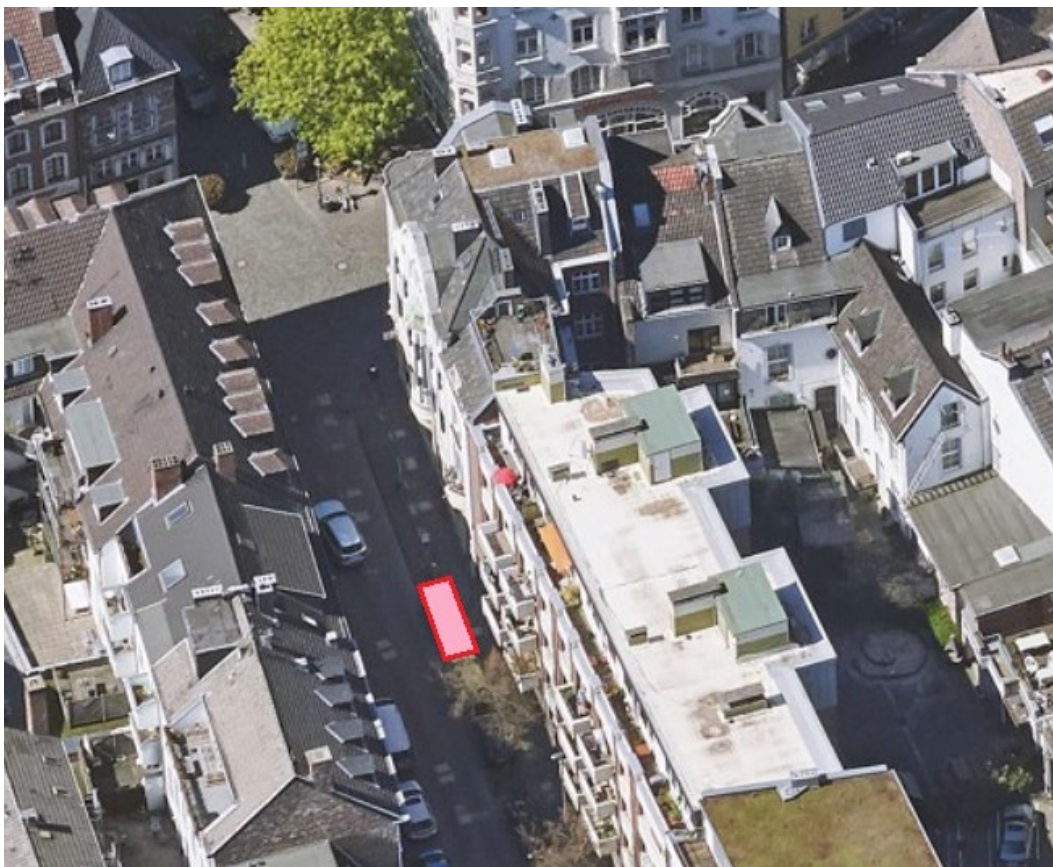
Am Templergraben soll eine Abstellzone an der Einmündung Schinkelstraße durch Umwandlung eines Pkw-Stellplatzes entstehen. Es ist von einem hohen E-Scooter Aufkommen auszugehen, daher wird in der Eilfschornsteinstraße eine weitere Abstellzone geschaffen.

Standort 12: Eilfschornsteinstraße 86



In der Eilfschornsteinstraße soll in unmittelbarer Nähe zum Knoten Templergraben/Wüllnerstraße eine E-Tretroller-Abstellzone auf einem asphaltierten Pkw-Stellplatz markiert werden.

Standort 13: Neupforte 1



In der Neupforte würde in der Flucht zwischen zwei Baumfeldern eine E-Scooter-Abstellzone mit 3 Fahrradbügeln und Poller eingerichtet.

Standort 14: Komphausbadstraße 8



Neben der Bushaltestelle wird eine E-Scooter-Abstellzone eingerichtet (markiert und beschildert). Aufgrund des Kopfsteinpflasters werden zur Markierung entsprechend Markierungsnägel sowie eine temporäre Kennzeichnung mit einem aufgeklebten Piktogramm für die Anfangszeit vorgeschlagen.

Standort 15: Pontstraße/Pontdriesch



Im Bereich der Einmündung der Kreuzherrenstraße soll ein Pkw-Stellplatz auf Pflasterstein in eine E-Scooter-Abstellzone umgewandelt werden, um möglichst am Anfang der Fußgängerzone die Scooter zu bündeln. Da die Fläche auf Platten liegt, wird eine temporäre Kennzeichnung mit einem aufgeklebten Piktogramm für die Anfangszeit vorgeschlagen.

Standort 16: Pontstraße 151/Friesenstraße



Im oberen Bereich der Pontstraße soll ebenfalls ein gepflasterter Pkw-Stellplatz in eine E-Scooter-Abstellzone umgewandelt werden.

Quellenangabe: Fotos stammen von der Stadt Aachen, Cyclomedia (StreetSmartViewer) oder von mapillary.com (©FahrradStadtAachen).