Stadt Köln

Öffentliche Bekanntmachung vom 20.11.2026

E-Scooter Auswahlverfahren

Präambel

Die Stadt Köln hat sich das Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu werden. Dies hat der Rat im Juni 2021 beschlossen. Um dieses Ziel zu erreichen, spielt der Mobilitätssektor eine entscheidende Rolle. Eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel kann nur gelingen, wenn entsprechende Mobilitätsangebote ausgebaut und gefördert werden. Ein Baustein zur Förderung des Umweltverbunds sind gewerbliche Leihsysteme, zum Beispiel E-Scooter. Sie können ein wichtiger Bestandteil multimodaler Mobilität sein, sind flexibel nutzbar, ermöglichen die Erschließung der letzten Meile sowie eine Verknüpfung mit dem ÖPNV. Seit der Zulassung und Einführung der gewerblichen E-Scooter im Jahr 2019 hat sich dieses Verkehrsmittel mit steigenden Nutzungszahlen im Stadtverkehr etabliert und ist ein beliebtes und lokal emissionsfreies Verkehrsmittel.

Seit der Zulassung dieses vergleichsweise noch jungen Verkehrsmittels haben sich neben einigen positiven Effekten auch neue Konflikte ergeben. Falsch und ungeordnet abgestellte E-Scooter, Vandalismus und unsachgemäßes Fahrverhalten sorgen für Ärger und gefährliche Situationen im öffentlichen Raum.

Die Stadtverwaltung hat bereits verschiedene Maßnahmen zur Steuerung des Angebots ergriffen und treibt den Ausbau von Shared-Mobility-Flächen – also festen Abstellbereichen für E-Scooter und Leihräder in Verbindung mit Abstellverbotszonen – gemäß des Raumbuchs Mobilstationen weiter voran. Die zunehmenden Konflikte und Unfallzahlen und die zuletzt steigende Anzahl von Fahrzeugen und Anbietern machen eine tiefgreifendere Steuerung erforderlich. Mit dem qualifizierten Auswahlverfahren beabsichtigt die Stadt Köln einen neuen, verbindlichen Rahmen für den Betrieb und den Umgang mit gewerblichen Leihsystemen für E-Scooter im Kölner Mobilitätsverbund. Damit verfolgt sie das Ziel, das Mobilitätsangebot zielgerecht zu steuern und die Belange der Sicherheit, Ordnung und Barrierefreiheit zu gewährleisten. Davon profitieren die Stadtverwaltung, die Anbieterfirmen, die Nutzer*innen und die Allgemeinheit.

1. Hintergrund

Seit dem Inkrafttreten der geänderten Sondernutzungssatzung im Sommer 2022 wurden Sondernutzungserlaubnisse für den Betrieb von E-Scootern erteilt. Anbieter sind dazu verpflichtet, für das Bereitstellen von E-Scootern im Kölner Straßenraum eine Sondernutzungserlaubnis zu beantragen. Die straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnisse für E-Scooter-Verleihsysteme enthalten Regelungen und Nebenbestimmungen zur ordnungsgemäßen Nutzung des öffentlichen Straßenraums sowie zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

1.1. Sondernutzungen und Anforderungen an § 18 StrWG NRW

Die Nutzung öffentlicher Straßen „über den Gemeingebrauch hinaus“ ist erlaubnispflichtig (§ 18 Abs. 1 StrWG NRW). Der Betrieb von Verleihsystemen für Elektrokleinstfahrzeuge (z.B. E-Scooter) stellt eine Sondernutzung dar. Laut der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte werden E-Scooter nicht vorwiegend zum Zwecke des Verkehrs, sondern in erster Linie zu dem Zweck im öffentlichen Straßenland aufgestellt, den Abschluss eines Mietvertrags zu bewirken.

Die Entscheidung über die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis steht im Ermessen der zuständigen Erlaubnisbehörde. Dies ist sachgerecht auszuüben und hat sich am Zweck der straßenrechtlichen Vorschriften über Sondernutzungen zu orientieren. Sondernutzungserlaubnisse können bzw. müssen zeitlich befristet oder widerruflich erteilt werden (§ 18 Abs. 2 StrWG NRW). Dadurch kann die Stadt unterschiedliche Bedingungen und Auflagen zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (z.B. Fahrzeugobergrenze, Reaktionszeiten, Geofencing etc.) anpassen, die Situation neu bewerten oder bei Problemen eingreifen.

Eine Erlaubnis „soll nicht erteilt werden“, wenn Menschen mit Behinderungen erheblich beeinträchtigt werden (§ 18 Abs. 1 Satz 4 StrWG NRW).

1.2. Anlass für Verfahrensänderungen

Um den Gemeingebrauch – insbesondere den ruhenden und fließenden Fußverkehr – zu schützen, ist eine weitere Verschärfung des Verfahrens zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für E-Scooter in Köln erforderlich.

In den vergangenen Jahren ist ein deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern festzustellen. Laut Polizei Köln stieg im Jahr 2025 die Zahl der bei E-Scooter-Unfällen Verletzten auf 617 und damit erheblich gegenüber dem Vorjahr. Bereits unterjährig meldete die Polizei steigende Unfallzahlen und verwies auf häufige Ursachen wie unangepasste Geschwindigkeit, Alkohol- und Drogeneinfluss sowie die Nutzung falscher Verkehrsflächen.

Hinzu kommt die erhebliche Zunahme von E-Scootern und Verleihanbietern im Stadtgebiet. Die hohe Fahrzeugdichte führt insbesondere in stark frequentierten Bereichen zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und anderen Verkehrsteilnehmer*innen. Durch das sogenannte Free-Floating-System werden öffentliche Verkehrsflächen zudem als Abstell- und Betriebsflächen genutzt, was den Gemeingebrauch des öffentlichen Raums erheblich beeinträchtigt.

Darüber hinaus ist eine hohe Beschwerdelage innerhalb der Bevölkerung festzustellen. Bürger*innen beklagen insbesondere falsch abgestellte E-Scooter, Beeinträchtigungen auf Gehwegen, die Gefährdung von Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie rücksichtsloses Fahrverhalten. Beschlusslagen aus den Bezirksvertretungen und dem Mobilitätsauschuss nehmen ebenfalls zu.

Die bisherigen Regulierungsmaßnahmen reichen offensichtlich nicht aus, um die negativen Auswirkungen des E-Scooter-Betriebs wirksam zu begrenzen. Vor diesem Hintergrund ist eine Verschärfung der Sondernutzungserlaubnis erforderlich. Insbesondere strengere Auflagen hinsichtlich der Anzahl der Fahrzeuge, eine begrenzte Anzahl von Anbietern, verbindliche Abstellflächen, technische Kontrollmechanismen (z. B. Geofencing), Sanktionen bei Verstößen sowie erhöhte Anforderungen an die Anbieter sind notwendig, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Raums dauerhaft zu gewährleisten.

1.3. Anlass für Begrenzung der Fahrzeug- und Anbieteranzahl

Der öffentliche Straßenraum in Köln ist begrenzt und bietet nur bestimmte Flächenkapazitäten für Sharing-Systeme. Die Stadt Köln sieht gemäß des Raumbuchs Mobilstationen vor, ein engmaschiges Netz von ca. 1.200 Mobilstationen entstehen zu lassen. Erhebungen und Beschwerdelage zeigen, dass die aktuelle Fahrzeuganzahl die Kapazitäten übersteigen, die bereits bestehenden engmaschigen Mobilstationen dem Aufkommen nicht gerecht werden können und im gesamten Stadtgebiet die wild abgestellten E-Scooter zu vielen Konflikten und Beschwerden führen. Im Vergleich mit dem wirtschaftlichen Interesse der Anbieter, E-Scooter in stark frequentierten Bereichen des Stadtgebiets bereitzustellen, wiegt das schützenswerte Interesse der Allgemeinheit an der sicheren und barrierefreien Nutzung der Fußverkehrsflächen schwerer.

Vor diesem Hintergrund ist eine Begrenzung des Gesamtkontingents an E-Scootern zwingend erforderlich. Gleichzeitig soll die Anzahl der Anbieterfirmen reduziert werden. Die Stadt Köln möchte eine angemessene Fahrzeugflottenanzahl zur Verfügung stellen und den Nutzer*innen ein angemessenes stadtweites Mobilitätsangebot mit einer guten Verfügbarkeit ermöglichen. Gleichzeitig soll die Fahrzeugflotte eine ausreichende Auslastung, d.h. mehrere Fahrten pro Tag aufweisen und lang stehende bzw. ungenutzte E-Scooter vermieden werden.

Gemäß dem Beschluss AN/0840/2023 soll die Gesamtfahrzeuganzahl auf 10.000 Fahrzeuge begrenzt werden. Eine tiefergehende Erläuterung und Vorgehensweise hinsichtlich der Begrenzung der Fahrzeuge und Anbieter findet sich in Kapitel 2.3.

2. Auswahlverfahren

Das bisherige Verfahren, bei dem monatliche Sondernutzungserlaubnisse für E-Scooter an Anbieter vergeben werden, sofern diese der Selbstverpflichtungserklärung zustimmen und keine Fahrzeugobergrenze definiert ist, wird 2027 abgelöst. Die Sondernutzungserlaubnisse werden zukünftig im Rahmen eines transparenten Auswahlverfahrens erteilt. Um die Sondernutzungserlaubnisse für E-Scooter transparent und diskriminierungsfrei zu verteilen, wird ein qualifiziertes Auswahlverfahren nach § 18 StrWG NRW durchgeführt. Damit soll eine möglichst hohe Gemeingebrauchsverträglichkeit des Sharing-Angebots erreicht werden. Es wird klargestellt, dass sich nicht um einen öffentlichen Auftrag handelt.

2.1. Art und Erläuterung des Auswahlverfahrens

Die Stadt Köln beabsichtigt, die Erteilung straßenrechtlicher Sondernutzungserlaubnisse für gewerbliche E-Scooter-Verleihsysteme künftig im Rahmen eines qualifizierten Auswahlverfahrens durchzuführen. Die neuen Sondernutzungserlaubnisse werden an drei ausgewählte Anbieterfirmen für den Genehmigungszeitraum 01. April 2027 bis 31. März 2029 verteilt. Diese Anbieter teilen sich ein Gesamtkontingent von 9.999 E-Scootern gleichmäßig auf.

Das Verfahren dient dazu, die Nutzung des begrenzten öffentlichen Straßenraums stadtverträglich zu steuern und gleichzeitig einen diskriminierungsfreien sowie transparenten Zugang für interessierte Anbieter sicherzustellen. Grundlage des Verfahrens sind die straßenrechtlichen Vorschriften des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen, insbesondere § 18 StrWG NRW.

Im Rahmen des Auswahlverfahrens haben interessierte Anbieter die Möglichkeit, ihre Konzepte und Unterlagen innerhalb einer festgelegten Frist einzureichen. Die ordnungsgemäße Teilnahme am Auswahlverfahren gilt zugleich als Antrag auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis.

Die Auswahl der Anbieter erfolgt anhand festgelegter Mindest- und Auswahlkriterien. Anbieter, die die Mindestanforderungen nicht erfüllen, werden vom weiteren Verfahren ausgeschlossen. Eine weitergehende Erläuterung der Kriterien ist in Kapitel 5 Mindest- und Auswahlkriterien und deren Bewertung zu finden.

Zur Sicherstellung einer stadtverträglichen Nutzung des öffentlichen Raums kann die Anzahl der zugelassenen Anbieter sowie die Gesamtzahl der E-Scooter im Stadtgebiet begrenzt werden. Die Sondernutzungserlaubnisse werden weiterhin befristet und widerruflich erteilt und mit Nebenbestimmungen, Auflagen und Bedingungen versehen.

Das Verfahren verfolgt das Ziel, die Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Straßenraum zu verbessern, die Belastungen für Fußgänger*innen – insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen – zu reduzieren und dadurch mittelbar ein qualitativ hochwertiges sowie verlässliches Sharing-Angebot in Köln sicherzustellen.

2.2. Laufzeit und Widerrufsrecht der Sondernutzungserlaubnis

Die Sondernutzungserlaubnis wird innerhalb des Genehmigungszeitraums von zwei Jahren auf Widerruf erteilt. Nach Ablauf der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach der Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens möglich.

Die Sondernutzungserlaubnis kann vor Ablauf der Befristung widerrufen werden, wenn der Erlaubnisnehmer wiederholt seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Sondernutzungserlaubnis kann zudem widerrufen werden, wenn eines der Mindestkriterien nicht mehr erfüllt oder wenn Anbieter falsche Angaben im Auswahlverfahren gemacht haben, diese nicht erfüllen und die Stadt Köln davon Kenntnis erlangt.

Für den Fall, dass eine Sondernutzungserlaubnis widerrufen wird oder ein Anbieter die Sondernutzung vor Ablauf der Befristung beendet, kann das freiwerdende Kontingent auf die anderen Anbieter, die nach Abschluss des Auswahlverfahrens eine Sondernutzungserlaubnis erhalten haben, gleichmäßig verteilt werden. Dies ist nur möglich, wenn eine Sondernutzungserlaubnis für das freiwerdende Kontingent noch für mindestens sechs Monate erteilt werden kann. Die Sondernutzungserlaubnis würde entsprechend der laufenden weiteren Sondernutzungserlaubnisse befristet.

2.3. Begrenzung der Fahrzeug- und Anbieteranzahl

Die Stadt Köln sieht vor, das Gesamtkontingent an E-Scootern auf 9.999 zu begrenzen und gleichmäßig und diskriminierungsfrei auf drei Anbieter zu verteilen. Jeder Anbieter kann somit bis zu 3.333 Fahrzeuge anmelden. Sollte ein Anbieter in seinem Erlaubnisantrag weniger als 3.333 E-Scooter bereitstellen wollen, oder sollten nur zwei Anbieter einen Antrag stellen oder die Mindestkriterien erfüllen, kann das Rest-kontingent auf die übrigen Anbieterfirmen gleichmäßig verteilt werden, sofern sie bei Antragstellung deutlich machen, ggfs. mehr als 3.333 E-Scooter betreiben zu wollen. Die Zahl von insgesamt 9.999 genehmigten E-Scootern im Stadtgebiet darf nicht überschritten werden. Dies gewährleistet weiterhin eine hohe Verfügbarkeit für die Nutzer*innen im gesamten Stadtgebiet und ermöglicht eine hohe Auslastung. Verzichtet ein Anbieter auf die erteilte Sondernutzungserlaubnis ganz oder teilweise, wird die freiwerdende Anzahl den übrigen Erlaubnisnehmenden nicht zur Verfügung gestellt.

Die Begrenzung auf drei Anbieter ist aus verschiedenen Gründen notwendig. Eine Verteilung von zu vielen Anbietern auf das vorgesehene Gesamtkontingent hätte zur Folge, dass die Menge je Anbieter zu klein wird, um eine stadtweite Verfügbarkeit und einen wirtschaftlichen Betrieb sicherzustellen. Sie ermöglicht eine einfachere Abstimmung und Kommunikation zwischen der Kommune und den Anbietern. Dadurch kann schneller auf Beschwerden und Gefahrensituationen reagiert werden.

Die Stadt Köln kann gemäß des Widerrufsvorbehaltes eine temporäre oder dauerhafte Reduzierung der Flotte vorgeben, wenn hierfür treffliche Gründe vorliegen.

Das Gesamtkontingent von 9.999 E-Scootern wird auf drei Zonen gemäß der Sondernutzungserlaubnis verteilt. Im Stadtbezirk Innenstadt dürfen sich zu Beginn eines Geschäftstages max. 600 E-Scooter in Zone 1 (Innenstadt) befinden. In Zone 3 (Außenbereich) müssen mind. 35% der Flotte, gemäß des Beschlusses AN/1536/2021, angeboten werden. Das Restkontingent der Fahrzeugflotte verteilt sich auf Zone 2 (Kernstadt). Die Verteilung der E-Scooter muss bis 7 Uhr morgens erfolgen und im Laufe des Tages regelmäßig kontrolliert werden. Die E-Scooter verteilen sich gemäß der Sondernutzungserlaubnis (4.1 Gebührenzonen) je Anbieter auf die drei Zonen wie folgt:

- Zone 1 (Innenstadt): **max.** 600 Fahrzeuge
- Zone 2 (Kernstadt): Restkontingent
- Zone 3 (Außenbereich): (**mind.** 35 %)

3. Verfahrensführung

Das Auswahlverfahren wird ganzheitlich elektronisch per Mail durchgeführt. Anderweitig eingereichte Unterlagen werden nicht berücksichtigt und scheiden damit automatisch aus.

Sollten Fragen oder Unklarheiten auftauchen, sollen diese an das untenstehende Postfach gestellt werden. Fragen und Antworten werden aktualisiert auf der FAQ-Seite der Stadt Köln zum Bereich E-Scooter veröffentlicht.

www.stadt-koeln.de/auswahlverfahren-escooter

Die gesamte Kommunikation und die einzureichenden Unterlagen erfolgen in deutscher Sprache. Das gilt auch für die abzugebenden Erklärungen und Nachweise.

Enthalten die veröffentlichten Unterlagen nach Auffassung der Bewerber*innen Unklarheiten, deren Klärung für das weitere Verfahren wesentlich ist (z.B. nicht hinreichend beschriebene Anforderungen, sich widersprechende Angaben in den Unterlagen), haben die Bewerber*innen Stadt Köln unverzüglich und in jedem Falle vor Ablauf der Frist darauf hinzuweisen. Die daraus gewonnenen Informationen werden aus Transparenzgründen allen Bewerber*innen zur Verfügung gestellt.

3.1. Zuständige Stelle

Die Kommunikation und Einreichung der Unterlagen für das Auswahlverfahren erfolgen ausschließlich über folgendes Postfach: sharing@stadt-koeln.de

Die Einreichung der Anträge und Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse erfolgen über die folgende Stelle:

62/Bauverwaltungsamt
620-2/Erschließungsangelegenheiten und Straßenrecht
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

3.2. Veröffentlichung

Die Stadt Köln veröffentlicht dieses Konzept vollständig über das (elektronische) Amtsblatt der Stadt Köln sowie der Website „Öffentliche Bekanntmachungen“ der Stadt Köln.

3.3. Zeitlicher Ablauf des Auswahlverfahrens

Veröffentlichung	20. November 2026
Abgabefrist der Unterlagen	20. Dezember 2026
Abschluss des Verfahrens	19. Februar 2027
Start neuer Genehmigungszeitraum	01. April 2027

3.4. Einzureichende Unterlagen der Bewerber*innen

- Konzept im vorgegebenen Umfang mit Informationen zu den Kriterien
- Angaben zum Unternehmen (Anlage 1)
- Erklärung zum Unternehmen (Anlage 2)
- Erklärung zu den Mindestkriterien (Anlage 3)
- Kontaktdatenformular (Anlage 4)
- Abschließende Erklärung (Anlage 5)

4. Sondernutzungserlaubnis

Gemäß § 18 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) bzw. § 8 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) erteile ich Ihnen als Straßenbaubehörde auf jederzeitigen Widerruf für den Zeitraum vom _____ bis längstens _____ die Erlaubnis das öffentliche Straßenland im Kölner Stadtgebiet unter Beachtung der nachstehenden Auflagen zum Betrieb eines gewerblichen Verleihsystems für E-Scooter in Anspruch zu nehmen.

Die Erlaubnis umfasst eine Fahrzeugflotte von insgesamt _____ Mietfahrzeugen, deren Ausbringungsorte sich entsprechend den in Anlage 2 gekennzeichneten Zonen wie folgt verteilen müssen:

Zone 1 (Innenstadt): _____ (**max.** 600)
Zone 2 (Kernstadt): _____
Zone 3 (Außenbereich): _____ (**mind.** 35%)

Folgende Anlagen sind Bestandteile dieser Sondernutzungserlaubnis:

- Anlage 1: Antrag vom _____
- Anlage 2: Gebührenzonen
- Anlage 3: Mobilstationen und Abstellverbotszonen - Gesamtstadt
- Anlage 4: Mobilstationen und Abstellverbotszonen - Altstadt

Sie sind als Erlaubnisnehmerin verantwortlich für den reibungslosen Betrieb des Verleihsystems und für die Einhaltung der nachstehenden Auflagen und Regelungen. Damit ein reibungsloser Betrieb gewährleistet werden kann, sind Sie darüber hinaus verpflichtet, die Nutzer*innen der Mietfahrzeuge bei Vertragsabschluss über die Einhaltung der nachstehenden Nebenbestimmungen zu informieren und sich die Einhaltung vertraglich zusichern zu lassen.

<u>Nebenbestimmungen</u>

1. Das Aufstellen und die Benutzung der Mietfahrzeuge erfolgt nach den Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den in den Anlagen 2, 3 und 4 definierten Zonen, konkretisiert durch die von der Stadt, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, bereitgestellten georeferenzierten Daten.
2. Die Mietfahrzeuge müssen über einen Doppel- bzw. Zweibeinständer verfügen.
3. Sie sind verpflichtet, durch regelmäßige Batterieladung, Wartung und Reparatur einen verkehrssicheren und betriebsbereiten Zustand der Fahrzeuge zu erhalten. Die Reparatur und Pflege der Fahrzeuge müssen außerhalb des öffentlichen Straßenlandes stattfinden. Zur Abwehr einer von einem beschädigten Fahrzeug ausgehenden dringenden Gefahr darf eine Reparatur, soweit dies erforderlich ist, auf öffentlichen Straßen stattfinden.

4. Die Mietfahrzeuge müssen sich jederzeit in einem verkehrssicheren und betriebsbereiten Zustand befinden. Nicht verkehrssichere oder funktionsuntüchtige Fahrzeuge müssen innerhalb von max. 4 Stunden nachdem der Verstoß der Erlaubnisnehmerin bekannt geworden ist, aus dem öffentlichen Straßenraum entfernt werden.

5. Im gesamten Stadtgebiet ist das Abstellen von E-Scootern nur außerhalb der Abstellverbotszonen gestattet. Innerhalb der Abstellverbotszonen ist das Abstellen der E-Scooter ausschließlich in den definierten Abstellflächen (sog. Mobilstationen) gestattet (siehe Anlage 3 und 4). Die Einhaltung der Zonierung muss anhand der von der Stadt, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, bereitgestellten georeferenzierten Daten digital gewährleistet werden.

6. Änderungen, neue Mobilstationen und digitale Abstellflächen sowie Abstellverbotszonen werden Ihnen fortlaufend seitens der Stadt, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, zur Verfügung gestellt und müssen nach Benachrichtigung bis zum Ende des darauffolgenden Werktages in der App eingerichtet sein.

7. Soweit neue gekennzeichnete Mobilstationen gemäß den Regeln der StVO eingerichtet sind/werden, die unabhängig vom Anbietenden das Abstellen von gewerblichen Leihfahrzeugen erlauben, dürfen Ihre Fahrzeuge nur an den eingerichteten Standorten ausgebracht und abgestellt werden.

8. Pro Standort dürfen maximal 5 Fahrzeuge ausgebracht und abgestellt werden. Bereiche im Free-Floating-Bereich sowie Mobilstationen müssen täglich hinsichtlich der Ordnung und Anzahl abgestellter Fahrzeuge kontrolliert und soweit erforderlich umverteilt werden. Ausnahmen bilden größere Stationen wie am Kölner Hauptbahnhof (z.B. Komödienstraße) oder bei (Groß-)Veranstaltungen und werden durch die Stadtverwaltung kommuniziert.

9. Die Standorte für die Ausbringung und Umverteilung der Fahrzeuge müssen mindestens 100 m voneinander entfernt sein.

10. Sie müssen gewährleisten, dass die Fahrzeugobergrenze der Gebührenzonen, insbesondere der Zone 1 (Innenstadt), eingehalten wird. Bei einer abweichenden Verteilung haben Sie selbstständig und ohne Aufforderung, daneben aber auch nach Aufforderung durch das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, Umverteilungsmaßnahmen einzuleiten.

11. Die Anzahl der in den jeweiligen Gebührenzonen abgestellten E-Scooter ist in einem wöchentlichen Schnitt der Stadt Köln zu melden (siehe Punkt „Meldepflicht“).

12. Die Mietfahrzeuge müssen täglich bis spätestens um 7 Uhr kontrolliert und gegebenenfalls entsprechend den Nebenbestimmungen dieser Sondernutzungserlaubnis neu aufgestellt werden. Hierzu zählt auch die Begrenzung der E-Scooter auf die unter Punkt 8 angegebene Anzahl von maximal 5 Fahrzeugen pro Standort und die Fahrzeugobergrenze gemäß Punkt 10.

13. Es muss gewährleistet werden, dass die Mietfahrzeuge ausschließlich so abgestellt werden, dass sie Dritte weder gefährden noch mehr als unbedingt nötig behindern und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

14. Beim Abstellen und Ausbringen von E-Scootern ist eine nutzbare Restgehwegbreite von mindestens 2,00 m unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Sicherheitsabstands von 0,30 m zur Fahrbahn freizuhalten.

15. Unter Berücksichtigung von Punkt 14 muss die Abstellung auf der Nebenanlage zur Fahrbahn hin erfolgen. Soweit vorhanden orientiert sich die Aufstellung an bereits vorhandenen Straßenlandnutzung (z.B. Stadtmobiliar) und muss in deren Flucht erfolgen.

16. Es muss sichergestellt werden, dass Nutzende nach Beendigung einer Fahrt über die Vorgaben der Stadt zum ordnungsgemäßen Abstellen der Scooter durch einen aktiv zu bestätigenden Hinweis im Bestellprozess informiert werden. Außerdem ist das ordnungsgemäße Abstellen des Fahrzeugs mit einem Foto von dem genutzten Fahrzeug dokumentieren (Nachweis ordnungsgemäßes Abstellen). Die Bilder müssen bis zu zwei Wochen abgespeichert werden, zwecks Möglichkeit zur Prüfung von Beschwerden und ordnungsrechtlichen Maßnahmen. Auf Anfrage der Stadt Köln müssen die Fotos zu Beweiszwecken zur Verfügung gestellt werden (anlassbezogen nach Aufforderung).

17. Bei der Ausbringung und beim Abstellen der Mietfahrzeuge durch Sie als Erlaubnisnehmerin und/oder die Nutzenden müssen folgende Bereiche 24/7 von E-Scootern freigehalten werden:

    a) Gehwege (unter Berücksichtigung von Punkt 14)
    b) Radwege
    c) gemeinsame Rad-/Gehwege (unter Berücksichtigung von Punkt 14)
    d) Querungshilfen (z.B. Zebrastreifen, bauliche, markierte oder beschilderte Fußgängerüberwege, Ampelanlagen)
    e) Alle erforderlichen Bewegungsflächen gemäß DIN 18040-3 für seh- und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen sowie alle unterstützenden Elemente wie z.B. Bodenindikatoren (taktile Elemente), Handläufe, Informationsstelen oder Ähnliches
    f) Feuerwehrzufahrten, -aufstellflächen und -bewegungsflächen
    g) Rettungswege
    h) Einfahrten

i) Gleisbereiche und Warteflächen des ÖPNV
j) ein Streifen von jeweils 0,6 m links und rechts zu Anlagen nach den Buchstaben e. – i.
k) Flächen 5 m vor und hinter Kreuzungen, Einmündungen, Querungshilfen, Fahrstühlen, Lichtzeichenanlagen
l) Flächen 5 m vor und hinter Werbeanlagen (wie Litfaßsäulen und City-Light-Poster)

18. Neben der Untersagung in den Abstellverbotszonen (Anlage 3 und 4) ist weder das Ausbringen noch der Beginn oder die Beendigung des Mietvorgangs in folgenden Bereichen erlaubt:

a) in Park- und Grünanlagen
b) in Fußgängerzonen
c) in Wald-, Natur, und Landschaftsschutzgebieten
d) auf Spielplätzen
e) auf Friedhöfen
f) auf allen Kölner Rheinbrücken
g) auf unbefestigten Rheinuferflächen

19. In der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr sind alle Signaltöne der E-Scooter zu deaktivieren.

20. Bei Veranstaltungen und aus sonstigen Anlässen (z.B. Silvester, Karneval, Baustellen) müssen betroffene Flächen temporär freigehalten und dort abgestellte Mietfahrzeuge nach Aufforderung durch die Stadt Köln, die Polizei oder die Feuerwehr unverzüglich gemäß den mitgeteilten Fristen entfernt werden. Darüber hinaus müssen temporäre Abstellflächen und Abstellverbotszonen, die Ihnen von der Stadtverwaltung für Veranstaltungen zur Verfügung gestellt werden, im vorgegebenen Zeitraum in der App eingerichtet sein.

21. Illegal entsorgte Mietfahrzeuge (z.B. Gewässer, Grünflächen, Böschungen) müssen, spätestens nach 4 Stunden entfernt werden

22. Abhandengekommene Fahrzeuge müssen bei der Stadt, unter der E-Mail-Adresse: sharing@stadt-koeln.de, gemeldet werden.

23. Nach den Vorgaben dieser Sondernutzungserlaubnis regelwidrig und/oder ordnungswidrig abgestellte Mietfahrzeuge müssen spätestens innerhalb von 4 Stunden, nachdem der Verstoß der Erlaubnisnehmerin bekannt geworden ist, an einen zulässigen Standort versetzt, aus dem öffentlichen Straßenland entfernt oder in einen verkehrssicheren, betriebs- bzw. fahrbereiten Zustand versetzt werden. Die Beseitigung ist zu dokumentieren und der Stadt auf Anfrage zuzusenden. Dies gilt auch für schwer zugängliche Gebiete (z.B. Gewässer, Grünflächen, Böschungen)

24. Verkehrsgefährdend abgestellte E-Scooter müssen unverzüglich – das heißt spätestens innerhalb von 2 Stunden – nachdem der Verstoß der Erlaubnisnehmerin bekannt geworden ist an einen zulässigen Standort versetzt, aus dem öffentlichen Straßenraum entfernt oder in einen verkehrssicheren, betriebs- bzw. fahrbereiten Zustand versetzt werden. Dies ist zu dokumentieren und der Stadt auf Anfrage zuzusenden.

25. Erweist sich aufgrund des tatsächlichen Nutzungsaufkommens oder der örtlichen Verkehrssituation der Einsatz einer anbieterübergreifenden Fußverkehrspatrouille (oder vergleichbar) zur Gewährleistung der Sicherung und Ordnung des öffentlichen Raumes als erforderlich, kann die Kölner Stadtverwaltung deren Einsatz verlangen (Auflagenvorbehalt). Die Anbieterfirmen sind verpflichtet, die hierdurch entstehenden Kosten sowie die organisatorische Umsetzung nach Maßgabe der Festlegungen der Erlaubnisbehörde zu übernehmen.

26. Es muss sichergestellt werden, dass Nutzende bei Bestellvorgängen vor einer Fahrt über die Vorgaben der Stadt zur sicheren Nutzung der E-Scooter (z.B. Zulässige Verkehrsflächen, Tragen eines Helmes, Sicheres Fahren) durch einen aktiv zu bestätigenden Hinweis im Bestellprozess informiert werden. Die Inhalte werden Ihnen seitens der Stadt, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, zur Verfügung gestellt.

Meldepflichten als weitere Nebenbestimmungen

1. Sie benennen der Stadt Köln, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, zur schnellen Kontaktaufnahme einen Ansprechpartner/eine Stelle, inklusive Telefonnummer und E-Mailadresse, die 24/7 in Bereitschaft sein muss. Änderungen in der Zuständigkeit müssen unverzüglich mitgeteilt werden.

2. Auf den Fahrzeugen müssen deutlich sichtbar eine Telefonnummer, eine E-Mail-Adresse und der Anbietername zur Kontaktaufnahme mit der Erlaubnisnehmerin angebracht sein. Es muss sichergestellt sein, dass eine Kontaktaufnahme und Kommunikation in deutscher Sprache auch per Telefon stets möglich ist.

3. Beschwerden und Mitteilungen müssen spätestens innerhalb von 4 Stunden bearbeitet werden und die Behebung des unzulässigen Zustandes mit Fotos dokumentiert und der Stadt nach Aufforderung unter der E-Mail-Adresse: sharing@stadt-koeln.de, mitgeteilt werden.

4. Zur Qualitätssicherung und zur Gewährleistung eines reibungslosen Betriebsablaufs stellen Sie der Stadt, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, monatlich unaufgefordert spätestens bis zum 5. Werktag des Folgemonats die nachfolgend aufgeführten Daten zur Verfügung. Die Nutzung sensibler Daten erfolgt in anonymisierter Form zur Aufgabenerfüllung im Rahmen der erteilten Sondernutzungserlaubnis sowie zur verkehrlich notwendigen fortlaufenden Abstimmung und Optimierung der Mietfahrzeugangebote. Datenschutzrechtliche Bestimmungen werden eingehalten. Nachfolgende Daten müssen hierfür bereitgestellt werden:

   a) Anzahl der angebotenen Fahrzeuge (tageweise, Durchschnitt pro Tag, insgesamt eingesetzte Fahrzeuge)
   b) Gesamtanzahl aller Fahrten
   c) zurückgelegte Gesamtkilometer
   d) Anzahl Fahrten pro Fahrzeug pro Tag
   e) Anzahl zurückgelegte Kilometer pro Fahrzeug pro Tag
   f) durchschnittliche Fahrdauer pro Fahrzeug pro Tag
   g) durchschnittliche Fahrdauer und -strecke pro Leihvorgang
   h) Anzahl und Örtlichkeiten der Ausbringstandorte (Karte)
   i) Standorte, mit den meisten bzw. wenigsten Leihvorgängen
   j) Standorte, an denen der Leihvorgang am häufigsten beendet wurde
   k) Anzahl von Sachbeschädigungen
   l) Anzahl von erfassten Unfällen
   m) Anzahl der Beschwerden mit den Reaktionszeiten
   n) Fahrzeugverteilung gemäß der Gebührenzonen im wöchentlichen Durchschnitt

<u>Datenmanagement und -Integration</u>

Für nachfrageorientierte Verkehrsangebote wie das Betreiben gewerblicher Verleihsysteme für E-Scooter sind im Kölner Stadtgebiet die Vorgaben der Delegierten EU-Verordnung Nr. 2017/1926 „Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste“ zu erfüllen und entsprechende Daten zum Verkehrs-angebot auf dem nationalen Zugangspunkt zur Verfügung zu stellen. Die Stadt Köln erhält zu diesen Informationen freien Zugang und unbeschränkte Verwendungsrechte. Wenn der Stadt Köln ein Dashboard vorliegt, sind die Daten der jeweiligen Plattform in Echtzeit zur Verfügung zu stellen. Die Schnittstellen sind gemäß obiger EU-Vorgaben einzurichten.

Für sämtliche Datenübermittlungen an die Stadt Köln oder einen von ihr beauftragten Dritten ist die Provider API der Mobility Data Specification (MDS) zu verwenden. Zu verwenden sind die Endpunkte Trips, Events (vormals Status Changes), Telemetry und Incidents. Gegenüber der Stadt erfolgt keine Übermittlung personenbezogener Nutzerdaten. Die Verarbeitung aller Daten erfolgt nach Maßgabe der Datenschutz-Grundverordnung, des Datenschutzgesetzes NRW und der einschlägigen datenschutzrechtlichen Best-immungen.

Die folgenden API-Endpoints müssen integriert sein: Provider, Agency, Policy und Geography.

Die Betreiber müssen das jeweils neueste von der Open Mobility Foundation veröffentlichte Major Release unterstützen (zum Zeitpunkt der Ausschreibung: Version 2.1). Wird während der Genehmigungslaufzeit ein neues Major Release veröffentlicht, haben die Betreiber dieses spätestens sechs (6) Monate nach seiner Veröffentlichung zu unterstützen. Werden Endpunkte oder Felder in einer neuen Version umbenannt oder zusammengeführt, gelten die Anforderungen dieser Anlage für die entsprechenden Nachfolger fort. In einer neuen Version hinzukommende optionale Felder werden nur verbindlich, wenn die Stadt dies den Betreibern mit einer Frist von mindestens sechs (6) Monaten schriftlich mitteilt.

Telemetry:

Telemetriedaten sind für jedes Fahrzeug bereitzustellen. Während sich ein Fahrzeug auf einer Fahrt befindet, sind Telemetriepunkte in einem Intervall von höchstens fünf (5) Sekunden zu erfassen. Zusätzlich ist bei jedem Fahrzeugereignis sowie bei jeder Änderung des Umgekippt-Status (tipped_over) ein Telemetriepunkt bereitzustellen.

Über die nach MDS verpflichtenden Felder hinaus sind in Köln folgende, nach MDS optionale Felder verpflichtend: Geschwindigkeit, Fahrtrichtung, Positionsgenauigkeit, Akkustand und Umgekippt-Flag.

Incidents:

Die Betreiber haben den Endpunkt Incidents bereitzustellen. Jeder Vorfall muss mindestens den Vorfalltyp, den Zeitpunkt, den Schweregrad sowie den Ort enthalten; der Ort wird über einen Telemetriepunkt übermittelt, der die Vorfall-ID referenziert. Mindestens zu melden sind die Vorfalltypen Unfall (crash), Beinahe-Unfall (near_miss), umgekipptes Fahrzeug (tip_over) und Behinderung (obstruction, z. B. blockierte Gehwege).

Zu melden sind sowohl Vorfälle, die durch das Fahrzeug oder die Systeme des Betreibers erkannt werden, als auch solche, die dem Betreiber von Nutzenden oder Dritten gemeldet werden. Die im Einzelnen zu meldenden Vorfalltypen, Erkennungs-schwellen und Definitionen werden zwischen der Stadt und den ausgewählten Betreibern innerhalb der ersten sechs (6) Monate der Genehmigungslaufzeit vereinbart.

Vorfalldaten dienen dazu, die Sicherheit im System zu verstehen und zu verbessern. Ein über MDS gemeldeter Vorfall stellt für sich genommen keinen bestätigten Unfall und keinen Versicherungsfall dar.

Geofencing-Zonen:

Um zu prüfen, ob die von der Stadt festgelegten Zonen (Abstellflächen, Park- und Fahrverbotszonen, Langsamfahrzonen) korrekt umgesetzt und den Nutzenden angezeigt werden, haben die Betreiber der Stadt und dem von ihr beauftragten Datendienstleister Zugriff auf ihren Feed nach der General Bikeshare Feed Specification (GBFS) in der Version [3.0] oder höher zu gewähren, einschließlich der Datei geofencing_zones.json. Die Datei muss die Zonen genau so wiedergeben, wie sie auf die Fahrzeuge angewendet und in der App des Betreibers angezeigt werden. Der Feed kann öffentlich oder über Zugangsdaten bereitgestellt werden.

Eine Zone gilt als umgesetzt, wenn der Feed eine Zone mit der entsprechenden Wirkung enthält und ihre Form der von der Stadt festgelegten Zone entspricht.
Die Betreiber dürfen strengere Regelungen und eigene zusätzliche Zonen (nach Absprache mit der Stadt) vorsehen, von der Stadt festgelegte Abstellflächen jedoch nicht vergrößern. Die Betreiber haben den Feed nach Benachrichtigung bis zum Ende des darauffolgenden Werktages zu aktualisieren und von der Stadt festgestellte Abweichungen zu beheben.

Nachweis im Antrag:

Die Antragsteller haben die URLs der geforderten Endpunkte sowie die verfügbare technische Dokumentation einzureichen. Die Endpunkte müssen Zugriff auf Daten aus einem laufenden städtischen Betrieb oder einer Testumgebung gewähren und das oben festgelegte Telemetrie-Intervall sowie die genannten Felder nachweisen. Ist ein Endpunkt noch nicht verfügbar, haben die Antragsteller ihre geplante Lösung und den Zeitplan für deren Bereitstellung zu beschreiben.

Die Antragsteller haben Kontaktdaten für den Austausch von Zugangsdaten anzugeben, damit die Stadt oder der von ihr beauftragte Datendienstleister die Endpunkte im Rahmen der Bewertung prüfen kann. Da Telemetry und Incidents neue Anforderungen sind, haben die Betreiber vor Beginn der Genehmigungslaufzeit zu bestätigen, dass diese Daten enthalten sind.

Datenzugang, Nutzung und Speicherung:

Ab Beginn der Genehmigungslaufzeit hat der Betreiber der Stadt oder einen von ihr beauftragten Dritten Zugriff auf historische Standortdaten und Echtzeitdaten jedes einzelnen Fahrzeugs zu gewähren. Historische Daten sind über MDS bereitzustellen und fortlaufend zu übermitteln. Der Betreiber ist dafür verantwortlich, Betriebsstörungen zu melden, Fehler zu korrigieren und fehlende Daten nachträglich zu übermitteln.

Die Stadt darf die Daten zur Überwachung der Genehmigungsauflagen und zur Weiterentwicklung des Systems verwenden, Beratern und Forschungseinrichtungen in ihrem Auftrag Zugriff gewähren, die Daten so lange speichern, wie dies erforderlich ist, und sie in aggregierter Form veröffentlichen, etwa die Gesamtzahl der Fahrzeuge, die durchschnittliche Zahl der Fahrten je Fahrzeug oder die Gesamtzahl der Fahrten.

Widerrufsvorbehalt und Befristung als weitere Nebenbestimmungen

1. Die Sondernutzungserlaubnis wird unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt.
2. Diese Erlaubnis gilt für den Zeitraum vom _____ bis längstens _____. Zum Ende des Erlaubniszeitraums sind die bereitgestellten Fahrzeuge vollständig aus dem öffentlichen Straßenland zu entfernen. Dies gilt auch für den Fall, dass Sie Ihr Angebot zu einem früheren Zeitpunkt beenden.

Verwaltungsgebühr:

Für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis ist von Ihnen unter Berücksichtigung des entstandenen Verwaltungsaufwands eine Verwaltungsgebühr gemäß Ziffer 62.5.2 des Gebührentarifs zur Allgemeinen Verwaltungsgebührensatzung der Stadt Köln in Höhe von _____ zu zahlen. Die Gebührenfestsetzung erfolgt gemäß der vorgenannten Tarifstelle, weil der Verwaltungsaufwand mit einem umfangreichen Prüfungsverfahren, mehreren Beteiligten und einem hohen Kontrollaufwand verbunden und damit erhöht ist.

Die Verwaltungsgebühr ist bis spätestens _____ unter Angabe der Vertragsgegenstandsnummer (VG-Nr.) _____ und der Bezeichnung **VG Sondernutzungserlaubnis E-Scooter** _____ auf das Konto der Stadtkasse mit der IBAN-Nr. DE89 3705 0198 0093 1329 75 (Sparkasse KölnBonn, BLZ 370 501 98, Konto Nr. 93132975) zu überweisen.

Sondernutzungsgebühren:

Für die Inanspruchnahme öffentlichen Straßenlandes werden Sondernutzungsgebühren erhoben. Es handelt sich um eine Nutzung im Sinne der Tarifnummer 21.1 des Gebührentarifs zur Sondernutzungssatzung.

Die Gebührenpflicht entsteht gem. § 11 Abs. 1 der Sondernutzungssatzung mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis bzw. bei nicht genehmigter Sondernutzung mit dem Beginn der Nutzung. Die Sondernutzungsgebühren werden mit der Bekanntgabe dieses Bescheides fällig. Auf die Regelung in § 9 Abs. 3 der Sondernutzungssatzung wird verwiesen.

Die Sondernutzungsgebühren werden entsprechend den o. a. festgelegten Ausbringungsstandorten der Leihfahrzeuge folgendermaßen in den Gebührenrahmen eingestuft und festgesetzt

Für den Betrieb der Fahrzeuge in der Zone 1 (Innenstadt) werden Sondernutzungsgebühren in Höhe von 10,80 Euro pro Fahrzeug und Monat erhoben. Die Zone 1 befindet sich im unmittelbaren Innenstadtbereich, in dem die Nutzungsfrequentierung am höchsten und wegen der engen Straßenverhältnisse die größte Einschränkung des Gemeingebrauchs zu verzeichnen ist. Es kommt daher der Höchstbetrag des Gebührenrahmens zur Anwendung. Für die zulässigen _____ Fahrzeuge in der Zone 1 beträgt die Sondernutzungsgebühr für den Zeitraum vom _____ bis zum _____ insgesamt _____ Euro.

Für den Betrieb der _____ Fahrzeuge in der Zone 2 (Kernstadt) wird eine Gebühr in Höhe von 9,00 Euro pro Fahrzeug und Monat fällig. Die Zone 2 wird unter Beachtung der vorgenannten Kriterien in einen mittleren Bereich des Gebührenrahmens eingestuft. Bei der zulässigen Anzahl von _____ Fahrzeugen in Zone 2 beträgt die Sondernutzungsgebühr für den Zeitraum vom _____ bis _____ insgesamt ____ Euro.

In der Zone 3 (Außenbereich) wird eine Gebühr in Höhe von 7,10 Euro pro Fahrzeug und Monat erhoben. Diese Ausbringungszone befindet sich im äußeren Bereich des Stadtgebietes. Hier kann die geringste Frequentierung unterstellt werden. Gleichzeitig ist das Platzangebot im öffentlichen Straßenland verglichen mit den Zonen 1 und 2 größer, so dass hier eine Gebühr im untersten Bereich des Gebührenrahmens festgesetzt wird. Für die _____ Fahrzeuge in Zone 3 werden im Zeitraum vom _____ bis zum _____ Gebühren in Höhe von _____ Euro erhoben.

Der Gesamtbetrag für die genehmigten Fahrzeuge in Höhe von _____ für den Zeitraum bis zum _____ ist bis spätestens _____ unter Angabe der Vertragsgegenstandsnummer (VG-Nr.) _____ und der Bezeichnung **SoNu-Geb. Sondernutzungserlaubnis E-Scooter** _____ auf das Konto der Stadtkasse mit der IBAN-Nr. DE89 3705 0198 0093 1329 75 (Sparkasse KölnBonn, BLZ 370 501 98, Konto Nr. 93132975) zu überweisen.

Die Erhebung erfolgt vorbehaltlich eventueller Satzungsänderungen. Bei nicht rechtzeitiger Zahlung werden gemäß § 12 Abs. 1 Ziffer 5b des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen -KAG NW- in der Fassung vom 21.10.1969 in Verbindung mit § 240 der Abgabenordnung - AO - vom 01.10.2002 Säumniszuschläge in Höhe von 1% pro angefangenen Monat der Säumnis erhoben.

2. Anordnung der sofortigen Vollziehung:

Die sofortige Vollziehung der Sondernutzungserlaubnis sowie der mit ihr verbundenen Nebenbestimmungen wird angeordnet. Eine eventuell dagegen erhobene Klage hat deshalb keine aufschiebende Wirkung.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung beruht auf § 80 Abs. 2 Ziffer 4 der Verwaltungsgerichtsordnung. Die Anordnung ist im öffentlichen Interesse erforderlich, weil der weitere Betrieb Ihres Fahrzeugverleihsystems unterbrechungsfrei ab Erlaubniserteilung erfolgen soll. Dies ist in der beabsichtigten Form nur mit der erteilten Sondernutzungserlaubnis und den darin enthaltenen Nebenbestimmungen möglich. Eine möglicherweise erhobene Klage darf nicht dazu führen, dass die einzelnen in der Erlaubnis enthaltenen Ge- und Verbote durch das Erheben einer Klage außer Vollzug gesetzt werden. Auch eine Entscheidung in einem eventuellen Hauptsacheverfahren kann bei den vorliegenden erheblichen Schutzbedürfnissen der Allgemeinheit nicht abgewartet werden. Es kann deshalb im öffentlichen Interesse nicht hingenommen werden, dass eine Erlaubnisinhaber*in einzelne Nebenbestimmungen aus dem Gesamtpaket rechtlich angreift und damit straßennutzungs- und straßenverkehrsrechtliche Überlegungen beeinflussen könnte. Allein vor diesem Hintergrund ist die Anordnung der sofortigen Vollziehung gerechtfertigt und verhältnismäßig. Ihr privates Interesse an der aufschiebenden Wirkung eines etwaigen Rechtsbehelfs muss in Abwägung zu dem überragenden Interesse der Allgemeinheit an der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich zurückstehen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Sondernutzungserlaubnis und die mit ihr verbundenen Nebenbestimmungen kann innerhalb eines Monats Klage vor dem Verwaltungsgericht Köln, Köln, erhoben werden.

Gegen die Festsetzung der Verwaltungsgebühr ist der Widerspruch statthaft. Er ist innerhalb eines Monats beim Oberbürgermeister der Stadt Köln, in Köln, einzulegen.

Gegen die Festsetzung der Sondernutzungsgebühren kann innerhalb eines Monats Klage beim Verwaltungsgericht Köln, in Köln, erhoben werden.

Die Verpflichtung zur Zahlung der Verwaltungsgebühr und der Sondernutzungsgebühren wird durch die Erhebung der Klage nicht gehemmt/aufgeschoben (§ 80 Abs. 2 Ziffer 1 der Verwaltungsgerichtsordnung).

4.1. Gebührenzonen

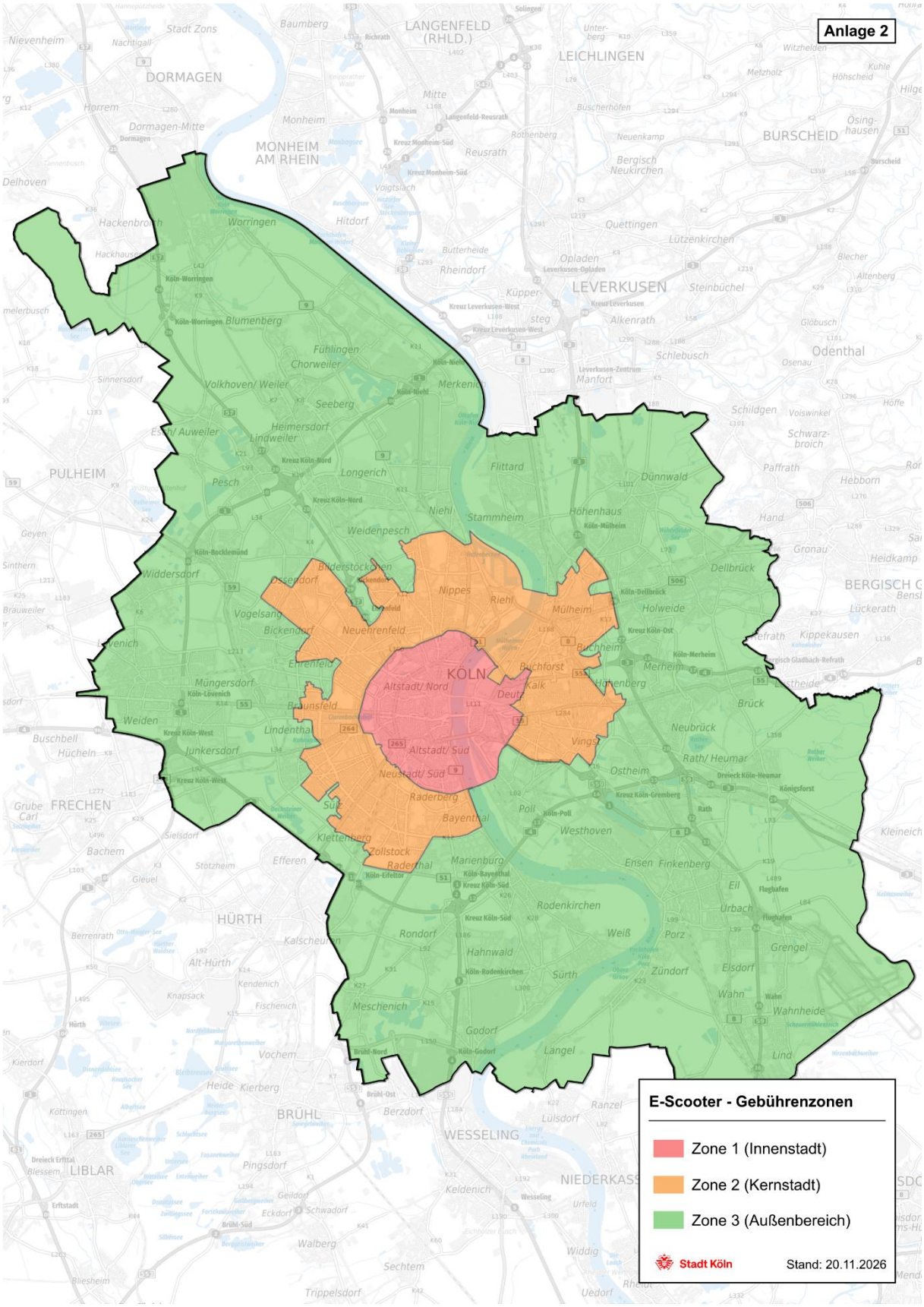


Abbildung 1: Gebührenzonen

4.2. Mobilstationen und Abstellverbotszonen - Gesamtstadt

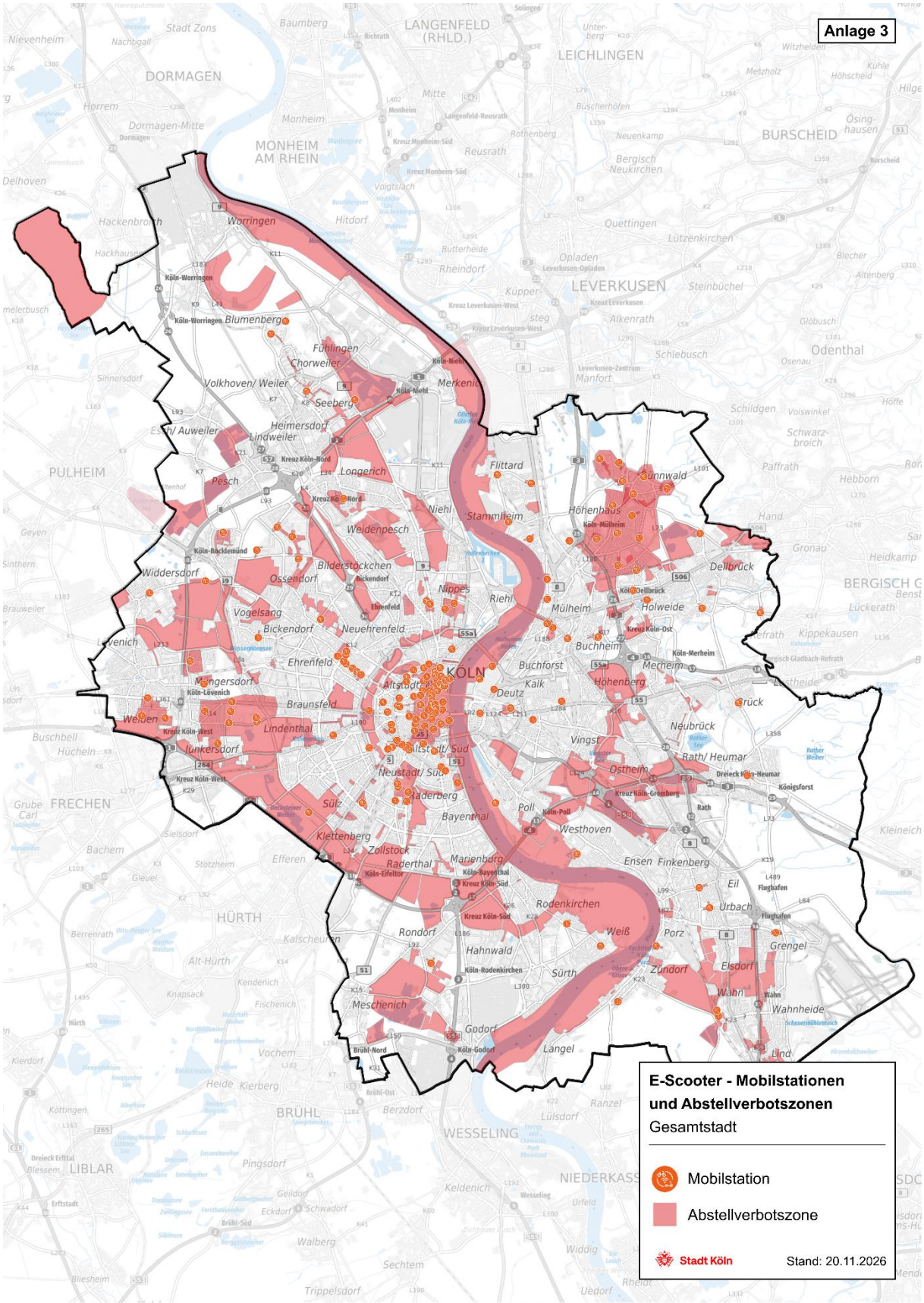


Abbildung 2: Mobilstationen und Abstellverbotszonen - Gesamtstadt

4.3 Mobilstationen und Abstellverbotszonen - Altstadt

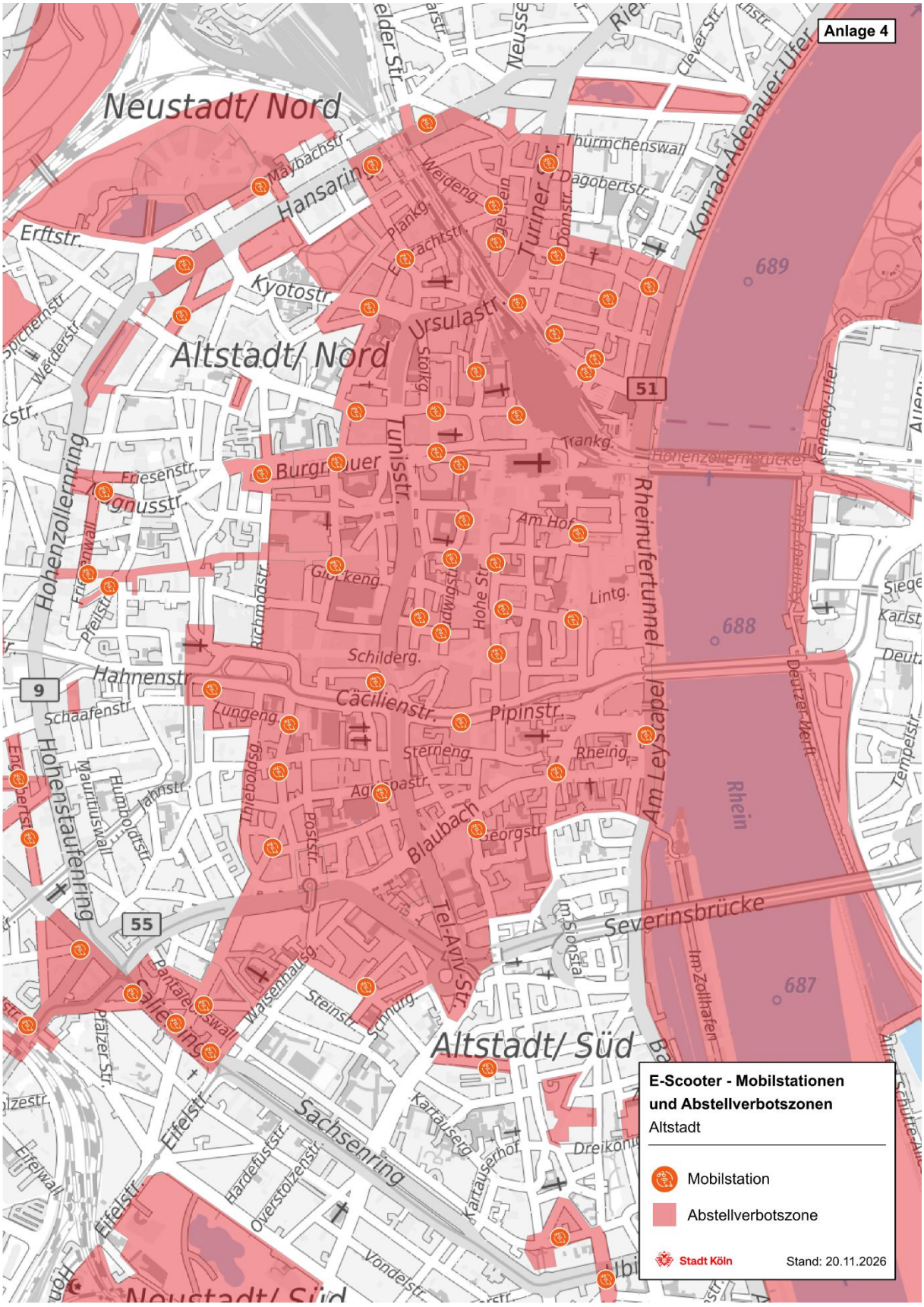


Abbildung 3: Mobilstationen und Abstellverbotszonen - Altstadt

5. Mindest- und Auswahlkriterien und deren Bewertung

Die Mindestkriterien dienen der Prüfung der grundsätzlichen Zulassung zum Auswahlverfahren. Die Auswahlkriterien ermöglichen darüber hinaus eine vergleichende Bewertung der eingereichten Konzepte. Ziel ist es, diejenigen gewerblichen E-Scooter-Konzepte auszuwählen, die unter Berücksichtigung der bekannt gemachten Kriterien eine verlässliche Einhaltung der Nebenbestimmungen der Sondernutzungserlaubnis gewährleisten und eine möglichst hohe Gemeingebrauchsverträglichkeit des E-Scooter-Sharing-Angebots erwarten lassen.

Die eingegangenen Anträge werden zunächst daraufhin geprüft, ob die Mindestkriterien erfüllt sind. Hierzu sind die von der Stadt Köln bereitgestellten Eigenerklärungen vollständig und wahrheitsgemäß auszufüllen. Die Mindestkriterien umfassen Anforderrungen an die Technik und Ausstattung der Elektrokleinstfahrzeuge, das Betriebs- und Kundenmanagement sowie das Datenmanagement und -Integration.

Neben den erforderlichen Angaben in den zur Verfügung gestellten Unterlagen, sind grundsätzlich keine weiteren Unterlagen einzureichen. Die Stadt Köln behält sich jedoch vor, im Einzelfall ergänzende Unterlagen oder Nachweise anzufordern. Unvollständige oder unrichtige Angaben können zum Ausschluss vom weiteren Verfahren führen. Nach Ablauf der Bewerbungsfrist werden sämtliche eingegangenen Unterlagen geprüft und bewertet. Anträge, die die festgelegten Mindestkriterien nicht erfüllen, werden vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

Nach Prüfung der Mindestkriterien, werden die zugelassenen Konzepte anhand der vorab festgelegten Auswahlkriterien qualitativ nach Punkten bewertet. Die einzureichenden Konzepte sollen nachvollziehbar darlegen, wie die Bewerber*innen die für die Sondernutzungserlaubnis maßgeblichen fachlichen, organisatorischen und betrieblichen Anforderungen umsetzen und die Einhaltung der Nebenbestimmungen der Sondernutzungserlaubnis sicherstellen wollen.

Die Gesamtpunktzahl ergibt sich aus der Summe der für die einzelnen Auswahlkriterien vergebenen Punkte unter Berücksichtigung der jeweils festgelegten Gewichtung. Es können insgesamt maximal 25 Punkte erreicht werden. Die drei Bewerber*innen mit der höchsten Gesamtpunktzahl erhalten jeweils eine Sondernutzungserlaubnis für E-Scooter für einen Genehmigungszeitraum von zwei Jahren.

Sind mehrere Bewerber*innen punktgleich, wird zur abschließenden Entscheidungsfindung ein Losverfahren durchgeführt. Das Losverfahren dient dabei ausschließlich als nachrangiges Entscheidungsmittel, sofern eine sachliche Differenzierung anhand der Bewertungskriterien nicht möglich ist. Die Durchführung und das Ergebnis des Losverfahrens werden nachvollziehbar dokumentiert.

Die den Konzepten zugrunde liegenden Inhalte der Anbieter, die eine Sondernutzung erhalten haben, werden im Rahmen eines Termins, der quartalsweise mit der Stadtverwaltung angesetzt wird, überprüft. Hierzu sind die Angaben und Nachweise regelmäßig aktualisiert vorzulegen. Bei einer Nichteinhaltung des vorgesehenen Qualitätsstandards werden dazugehörige Konsequenzen geprüft und eingeleitet.

5.1. Mindestkriterien

Nr.	Kriterium	Einzureichender Nachweis
Technik und Ausstattung der Elektrokleinstfahrzeuge		
1.	Die für den Betrieb vorgesehenen E-Scooter a. müssen den Vorschriften der Elektrokleinst-fahrzeug-Verordnungen (eKFV) für 2027 entsprechen, b. müssen gemäß der WEEE-Richtlinie 2012/19/EU registriert sein, c. müssen eine Betriebserlaubnis nach StVZO haben, d. müssen mit einer Versicherungsplakette angeboten und bereitgestellt werden, e. müssen mit einer eindeutigen Identifikations-nummer je Fahrzeug versehen sein, f. müssen mit dem Namen des Anbieters inklusive Kontaktinformationen (Telefonnummer und E- Mailadresse) versehen werden. Diese Informationen sind dauerhaft gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen, g. müssen über austauschbare Batterien / Akkus verfügen, h. müssen über einen Doppelständer verfügen, i. müssen über einen akustischen Bluetooth-Sender zur besseren Orientierung von Blinden und Sehbehinderten im Straßenverkehr verfügen (LOC.id).	Eigenerklärungs-formular Anlage 3

Betrieb und Kundenmanagement		
2.	a. Das Unternehmen stellt Kontaktdaten und -möglichkeiten für den Support (Kundenanfragen, Beschwerden etc.) zur Verfügung. Der Kontakt muss 24/7 auch außerhalb der App per Telefon und E-Mail möglich sein. b. Auskünfte und Antworten erfolgen in deutscher Sprache. Auf der Website müssen Kontakt-möglichkeiten in deutscher Sprache angegeben sein. c. Die Erreichbarkeit ist dauerhaft gemäß der Sondernutzungserlaubnis sichergestellt. d. Die Stadt ist berechtigt, die Kontaktdaten auf ihrer Website ebenfalls zu veröffentlichen bzw. zu verlinken. e. Der Anbieter stellt der Stadt Köln sowie der Polizei eine jederzeit erreichbare, weisungsbefugte Kontaktperson oder -stelle zur Verfügung.	Eigenerklärungs-formular Anlage 3

Datenmanagement und -integration		
3.	<u>Datenstandard, Version und Umsetzungsfrist</u> Für sämtliche Datenübermittlungen an die Stadt Köln oder einen von ihr beauftragten Dritten ist die Provider API der Mobility Data Specification (MDS) zu verwenden. Zu verwenden sind die Endpunkte Trips, Events (vormals Status Changes), Telemetry und Incidents. Die folgenden API-Endpoints müssen integriert sein: Provider, Agency, Policy und Geography. Die Betreiber müssen das jeweils neueste von der Open Mobility Foundation veröffentlichte Major Release unterstützen (zum Zeitpunkt der Ausschreibung: Version 2.1). Wird während der Genehmigungslaufzeit ein neues Major Release veröffentlicht, haben die Betreiber dieses spätestens sechs (6) Monate nach seiner Veröffentlichung zu unterstützen. Werden Endpunkte oder Felder in einer neuen Version umbenannt oder zusammengeführt, gelten die Anforderungen dieser Anlage für die entsprechenden Nachfolger fort. In einer neuen Version hinzukommende optionale Felder werden nur verbindlich, wenn die Stadt dies den Betreibern mit einer Frist von mindestens sechs (6) Monaten schriftlich mitteilt. <u>Telemetry</u> Telemetriedaten sind für jedes Fahrzeug bereitzustellen. Während sich ein Fahrzeug auf einer Fahrt befindet, sind Telemetriepunkte in einem Intervall von höchstens fünf (5) Sekunden zu erfassen. Zusätzlich ist bei jedem Fahrzeugereignis sowie bei jeder Änderung des Umgekippt-Status (tipped_over) ein Telemetriepunkt bereitzustellen. Über die nach MDS verpflichtenden Felder hinaus sind in Köln folgende, nach MDS optionale Felder verpflichtend: Geschwindigkeit, Fahrtrichtung, Positionsgenauigkeit, Akkustand und Umgekippt-Flag. <u>Incidents</u> Die Betreiber haben den Endpunkt Incidents bereit-zustellen. Jeder Vorfall muss mindestens den Vorfalltyp, den Zeitpunkt, den Schweregrad sowie den Ort enthalten; der Ort wird über einen Telemetriepunkt übermittelt, der die Vorfall-ID referenziert. Mindestens zu melden sind die Vorfalltypen Unfall (crash), Beinahe-Unfall (near_miss), umgekipptes Fahrzeug (tip_over)	Eigenerklärungs-formular Anlage 3

	und Behinderung (obstruction, z. B. blockierte Gehwege). Zu melden sind sowohl Vorfälle, die durch das Fahrzeug oder die Systeme des Betreibers erkannt werden, als auch solche, die dem Betreiber von Nutzenden oder Dritten gemeldet werden. Die im Einzelnen zu meldenden Vorfalltypen, Erkennungsschwellen und Definitionen werden zwischen der Stadt und den ausgewählten Betreibern innerhalb der ersten sechs (6) Monate der Genehmigungslaufzeit vereinbart. Vorfalldaten dienen dazu, die Sicherheit im System zu verstehen und zu verbessern. Ein über MDS gemeldeter Vorfall stellt für sich genommen keinen bestätigten Unfall und keinen Versicherungsfall dar. <u>Geofencing-Zonen</u> Um zu prüfen, ob die von der Stadt festgelegten Zonen (Abstellflächen, Park- und Fahrverbotszonen, Langsamfahrzonen) korrekt umgesetzt und den Nutzenden angezeigt werden, haben die Betreiber der Stadt und dem von ihr beauftragten Datendienstleister Zugriff auf ihren Feed nach der General Bikeshare Feed Specification (GBFS) in der Version [3.0] oder höher zu gewähren, einschließlich der Datei geofencing_zones.json. Die Datei muss die Zonen genau so wiedergeben, wie sie auf die Fahrzeuge angewendet und in der App des Betreibers angezeigt werden. Der Feed kann öffentlich oder über Zugangsdaten bereitgestellt werden. Eine Zone gilt als umgesetzt, wenn der Feed eine Zone mit der entsprechenden Wirkung enthält und ihre Form der von der Stadt festgelegten Zone entspricht. Die Betreiber dürfen strengere Regelungen und eigene zusätzliche Zonen (nach Absprache mit der Stadt) vorsehen, von der Stadt festgelegte Abstellflächen jedoch nicht vergrößern. Die Betreiber haben den Feed nach Benachrichtigung bis zum Ende des darauffolgenden Werktages zu aktualisieren und von der Stadt festgestellte Abweichungen zu beheben. <u>Nachweis im Antrag</u> Die Antragsteller haben die URLs der geforderten Endpunkte sowie die verfügbare technische Dokumentation einzureichen. Die Endpunkte müssen Zugriff auf Daten aus einem laufenden städtischen Betrieb oder einer Testumgebung gewähren und das oben festgelegte Telemetrie-Intervall sowie die genannten Felder nachweisen. Ist ein Endpunkt noch	

	nicht verfügbar, haben die Antragsteller ihre geplante Lösung und den Zeitplan für deren Bereitstellung zu beschreiben. Die Antragsteller haben Kontaktdaten für den Austausch von Zugangsdaten anzugeben, damit die Stadt oder der von ihr beauftragte Datendienstleister die Endpunkte im Rahmen der Bewertung prüfen kann. Da Telemetry und Incidents neue Anforderungen sind, haben die Betreiber vor Beginn der Genehmigungslaufzeit zu bestätigen, dass diese Daten enthalten sind. <u>Datenzugang, Nutzung und Speicherung</u> Ab Beginn der Genehmigungslaufzeit hat der Betreiber der Stadt oder einen von ihr beauftragten Dritten Zugriff auf historische Standortdaten und Echtzeitdaten jedes einzelnen Fahrzeugs zu gewähren. Historische Daten sind über MDS bereitzustellen und fortlaufend zu übermitteln. Der Betreiber ist dafür verantwortlich, Betriebsstörungen zu melden, Fehler zu korrigieren und fehlende Daten nachträglich zu übermitteln. Die Stadt darf die Daten zur Überwachung der Genehmigungsauflagen und zur Weiterentwicklung des Systems verwenden, Beratern und Forschungs-einrichtungen in ihrem Auftrag Zugriff gewähren, die Daten so lange speichern, wie dies erforderlich ist, und sie in aggregierter Form veröffentlichen, etwa die Gesamtzahl der Fahrzeuge, die durchschnittliche Zahl der Fahrten je Fahrzeug oder die Gesamtzahl der Fahrten.	

Tabelle 1: Mindestkriterien

5.2. Auswahlkriterien

Im Folgenden werden die formellen Vorgaben für die Konzepte zur Bewertung der Auswahlkriterien sowie die einzelnen Inhalte der Kriterien, die Bepunktung und Gewichtung erläutert.

5.2.1. Formelle Vorgaben

Um die Vergleichbarkeit der Unterlagen sicherzustellen, wird das folgende einheitliche Konzeptformat gefordert:

- Max. 30 Seiten (DIN A4)
- Schrifttyp Arial
- Schriftgröße 11 Pkt.
- Zeilenabstand min. 1,5

Anlagen, Anhänge, Abbildungen o. Ä. müssen inklusive der maximalen Seitenanzahl im Konzept enthalten sein. Inhalte, die über den vorgegebenen Umfang von maximal 30 Seiten hinausgehen, werden bei der Bewertung nicht berücksichtigt.

Die Konzepte sowie alle weiteren Unterlagen sind ausschließlich an folgende E-Mail zu senden: sharing@stadt-koeln.de

5.2.2. Bepunktung, Gewichtung und Kriterien

Die Bepunktung und Beschreibung sind der untenstehenden Tabelle zu entnehmen:

Punkte	Beschreibung
5	Das Konzept lässt in Bezug auf das genannte Kriterium eine besonders gute Umsetzung und Erfüllung der Sondernutzungserlaubnis erwarten. Die Inhalte und der Umgang mit den relevanten Themen erfüllen die Erwartungen in besonderem Maße und sind insgesamt als **sehr gut** zu bewerten.
4	Das Konzept lässt in Bezug auf das genannte Kriterium eine gute Umsetzung und Erfüllung der Sondernutzungserlaubnis erwarten. Die Inhalte und der Umgang mit den relevanten Themen erfüllen die Erwartungen voll und sind insgesamt als **gut** zu bewerten.
3	Das Konzept lässt in Bezug auf das genannte Kriterium eine durchschnittliche Umsetzung und Erfüllung der Sondernutzungserlaubnis erwarten. Die Inhalte und der Umgang mit den relevanten Themen entsprechen insgesamt den Erwartungen, weisen jedoch erkennbare Schwächen auf und sind als **befriedigend** zu bewerten.
2	Das Konzept lässt in Bezug auf das genannte Kriterium eine nur teilweise zufriedenstellende Umsetzung und Erfüllung der Sondernutzungs-erlaubnis erwarten. Die Inhalte und der Umgang mit den relevanten Themen weisen deutliche Lücken auf und erfüllen die Erwartungen nur teilweise; insgesamt ist das Konzept als **ausreichend** zu bewerten.

Punkte	Beschreibung
1	Das Konzept lässt in Bezug auf das genannte Kriterium eine schwache Umsetzung und Erfüllung der Sondernutzungserlaubnis erwarten. Die Inhalte und der Umgang mit den relevanten Themen weisen erhebliche Lücken auf und erfüllen die Erwartungen nur in geringem Umfang; insgesamt ist das Konzept als **mangelhaft** zu bewerten.
0	Das Konzept lässt in Bezug auf das genannte Kriterium eine sehr schwache Umsetzung und Erfüllung der Sondernutzungserlaubnis erwarten. Wesentliche Inhalte und Maßnahmen fehlen oder sind unzureichend dargestellt. Die Erwartungen werden weitgehend verfehlt; insgesamt ist das Konzept als **ungenügend** zu bewerten.

Tabelle 2: Bepunktung

Insgesamt gibt es vier Auswahlkriterien mit unterschiedlichen Unterkriterien. Jedes Unterkriterium der eingereichten Konzepte wird anhand einer Punkteskala von 0 bis 5 bewertet. Die Summe der erreichten Punkte je Kriterium wird durch die Anzahl der Unterkriterien geteilt. Nach der Punktevergabe erfolgt die Gewichtung, die zur Gesamtpunktanzahl führt.

Die Kriterien, Bepunktung und Gewichtung sind der untenstehenden Tabelle zu entnehmen:

Nr.	Kriterium	Punkte	Gewichtete Punkte	Mögl. Gesamt-punkte
1.	Abstellungen und Ausbringung der Fahrzeuge	(Summe 1.1 - 1.10) / 10	Punkte * 1,3	6,50
2.	Fahrbetrieb und Sicherheit	(Summe 2.1 - 2.6) / 6	Punkte * 1,25	6,25
3.	Flottenmanagement und Beitrag zu städtischen Mobilitätszielen	(Summe 3.1 - 3.5) / 5	Punkte * 1,2	6,00
4.	Kundenservice und Vorgehen bei Beschwerden	(Summe 4.1 - 4.3) / 3	Punkte * 1,25	6,25
			Summe	**25**

Zu den folgenden Unter-/Kriterien sollen die Konzepte Aussagen treffen:

Nr.	Kriterium und Beschreibung
1.	**Abstellung und Ausbringung der Fahrzeuge (Gewichtung 30 %)**
	Vom Anbieter ist darzulegen:
1.1.	wie sichergestellt wird, dass die Fahrzeuge bei Ausbringung und Umverteilung durch Mitarbeitende den Vorgaben der Sondernutzungserlaubnis entsprechen;
1.2.	wie Kund*innen über das ordnungsgemäße Abstellen der Fahrzeuge gemäß den Nebenbestimmungen informiert und sensibilisiert werden;
1.3.	wie das Abstellverhalten der Kund*innen kontrolliert wird;
1.4.	wie Verstöße der Kund*innen vom Anbieter erfasst werden und welche Sanktionsmaßnahmen bzw. welches Sanktionskonzept bei Verstößen greift;
1.5.	wie Fotodokumentationen ausgewertet werden;
1.6.	wie sichergestellt wird, dass Fahrzeuge nicht innerhalb einer Abstellverbotszone, oder auf ungeeigneten Flächen (z.B. enge Gehwege, taktile Elemente etc.) abgestellt und die erforderlichen Restgehwegbreiten eingehalten werden;
1.7.	welche Maßnahmen vorgesehen sind, damit umgekippte, falsch abgestellte oder anderweitig gefährlich positionierte Fahrzeuge schnellstmöglich oder automatisch erkannt und unverzüglich bzw. binnen der gesetzten Fristen der Nebenbestimmung beseitigt werden;
1.8.	welche Maßnahmen vorgesehen sind, damit bei überfüllten Mobilstationen oder allgemeinen Bereichen eine schnellstmögliche Reaktion erfolgt;
1.9.	welche Maßnahmen ergriffen werden, wenn E-Scooter in einer Abstellverbotszone abgestellt werden (z.B. durch Pausieren der Fahrt, GPS-Ungenauigkeit oder leerem Akku);
1.10	wie die Kontrollfahrten durchgeführt und dokumentiert werden.
2.	**Fahrbetrieb und Sicherheit (Gewichtung 25 %)**
	Vom Anbieter ist darzulegen:
2.1.	wie die Kund*innen über die Nutzung und das richtige Verkehrsverhalten informiert, sensibilisiert und ggf. technisch eingreifen kann (u.a. Fahrten auf Gehwegen, Tandemfahrten etc.);
2.2.	wie sichergestellt wird, dass Kund*innen bei Fahrtantritt das für Sie vorgesehene Mindestalter nach eKFV von 14 Jahren verfügen;
2.3.	welche Maßnahmen zum Vorbeugen von Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss ergriffen werden;
2.4.	wie unsicheres und risikobehaftetes Fahrverhalten durch technische oder softwareseitige Maßnahmen unterbunden wird;

Nr.	Kriterium und Beschreibung
2.5.	welche weiteren Konzepte und Maßnahmen es zur Unfallreduzierung und zur Verkehrssicherheit gibt;
2.6.	wie die Fahrzeuge erkannt, kontrolliert und gewartet werden, um diese verkehrssicher und funktionstüchtig bereitzustellen bzw. aus dem Verkehr zu entfernen.
3.	**Flottenmanagement und Beitrag zu städtischen Mobilitätszielen (Gewichtung 20 %)**
	Vom Anbieter ist darzulegen:
3.1.	welche Konzepte verfolgt werden, um die Fahrzeugflotte im Außen- und Free-Floating-Bereich zu managen und die Service-Teams effizient für Ordnung sorgen;
3.2.	wie die Anzahl und Einsatzzeiten von Service-Teams sind und wie der Fuhrpark ausgestattet ist, um die Vorgaben der Nebenbestimmung einzuhalten;
3.3.	wie eine Integration mit dem ÖPNV aussehen kann;
3.4.	wie die Umverteilung der Fahrzeugflotte erfolgt, um eine gute Verfügbarkeit zu gewährleisten;
3.5.	wie bei einem hohen Fahrzeugaufkommen bei (Groß-)Veranstaltungen für Ordnung und Sicherheit gesorgt wird.
4.	**Kundenservice und Vorgehen bei Beschwerden (Gewichtung 25 %)**
	Vom Anbieter ist darzulegen:
4.1.	wie er mit Beschwerden (Bürger, Verwaltung etc.) umgeht und wie die Reaktionszeit gemäß Nebenbestimmung eingehalten wird;
4.2.	welche Möglichkeiten Bürger*innen haben, um falsch oder störend abgestellte Fahrzeuge niedrigschwellig melden zu können;
4.3.	wie der Beschwerdeaufwand für die Stadtverwaltung reduziert wird und die Firma verantwortungsgemäß damit umgeht.

Tabelle 4: Kriterium und Beschreibung

Anlage 1 – Angabe zum Unternehmen

Hinweis: Die mit * gekennzeichneten Felder sind Pflichtfelder. Die restlichen Angaben sind freiwillig. Sie dienen ausschließlich der Information und sind damit nicht wertungsrelevant.

*Name des Unternehmens:	
*Postanschrift (zuständige Niederlassung):	
*Telefon:	
*E-Mail:	
*Handelsregister-Nr.:	
*Gründung (tt.mm.jjjj):	

Anlage 2 – Erklärungen zum Unternehmen

Wir geben hiermit folgende allgemeine Erklärungen zu unserem Unternehmen ab. Das Beantworten einer oder mehrerer Fragen der Anlage 2 mit „ja“ führt zur Versagung der Sondernutzungserlaubnis.

1. Ist ein Insolvenzverfahren über das Vermögen des Unternehmens oder ein vergleichbares gesetzliches Verfahren beantragt, eröffnet oder abgelehnt worden?

   ☐ ja ☐ nein

2. Befindet sich das Unternehmen in Liquidation?

   ☐ ja ☐ nein

3. Liegt eine schwere Verfehlung vor, die die Zuverlässigkeit in Frage stellt, zum Beispiel:

   a. wirksames Berufsverbot (§ 70 StGB),
   b. wirksames, vorläufiges Berufsverbot (§ 132a STPO),
   c. wirksame Gewerbeuntersagung (§ 35 GewO)?

   ☐ ja ☐ nein

4. Ist ein rechtskräftiges Urteil innerhalb der letzten 2 Jahre gegen Mitarbeitende mit Führungsaufgaben wegen nachfolgender Straftaten ergangen, das mit Freiheitsstrafe von mehr als 3 Monaten oder Geldstrafe von mehr als 90 Tagessätzen geahndet wurde?

   a. Mitgliedschaft in einer kriminellen Vereinigung (§ 129 StGB),
   b. Geldwäsche (§ 261 StGB), Bestechung (§ 334 StGB), Vorteilsgewährung (§ 333 StGB), Diebstahl (§ 242 StGB),
   c. Unterschlagung (§ 246 StGB),
   d. Erpressung (§ 53 StGB),
   e. Betrug (§ 263 StGB),
   f. Subventionsbetrug (§ 264 StGB),
   g. Kreditbetrug (§ 265 b StGB),
   h. Untreue (§ 266 StGB),
   i. Urkundenfälschung (§267 StGB),
   j. Fälschung technischer Aufzeichnungen (§ 268 StGB),
   k. Delikte im Zusammenhang mit Insolvenzverfahren (§ 283 ff. StGB),
   l. wettbewerbsbeschränkende Absprachen bei Ausschreibungen (§ 298 StGB),
   m. Bestechung im geschäftlichen Verkehr (/§ 299 StGB).

   ☐ ja ☐ nein

Anlage 3 – Erklärungen zu den Mindestkriterien

Wir geben folgende Erklärung ab, die sich auf die unter 5.1 geforderten Mindestkriterien beziehen:

Technik und Ausstattung der Elektrokleinstfahrzeuge

1. Unsere für den Betrieb in Köln vorgesehene E-Scooter:
   a. entsprechen den Vorschriften der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnungen (eKFV) für 2027
      ☐ ja ☐ nein

   b. sind gemäß der WEEE-Richtlinie 2012/19/EU registriert
      ☐ ja ☐ nein

   c. haben eine Betriebserlaubnis nach StVZO haben,
      ☐ ja ☐ nein

   d. werden mit einer Versicherungsplakette angeboten und bereitgestellt,
      ☐ ja ☐ nein

   e. sind mit einer eindeutigen Identifikationsnummer je Fahrzeug versehen,
      ☐ ja ☐ nein

   f. sind mit dem Namen des Anbieters inklusive Kontaktinformationen (Telefonnummer und E- Mailadresse) versehen. Diese Informationen sind dauerhaft gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen,
      ☐ ja ☐ nein

   g. verfügen über austauschbare Batterien / Akkus,
      ☐ ja ☐ nein

   h. verfügen über einen Doppelständer,
      ☐ ja ☐ nein

   i. verfügen über einen akustischen Bluetooth-Sender zur besseren Orientierung von Blinden und Sehbehinderten im Straßenverkehr (LOC.id).
      ☐ ja ☐ nein

Betrieb und Kundenmanagement

2. Unser Unternehmen stellt Kontaktdaten und -möglichkeiten für den Support (Kundenanfragen, Beschwerden etc.) zur Verfügung.
   a. Der Kontakt muss auch außerhalb der App per Telefon und E-Mail möglich sein.
      ☐ ja ☐ nein

   b. Auskünfte und Antworten erfolgen in deutscher Sprache.
      ☐ ja ☐ nein

   c. Die Erreichbarkeit ist dauerhaft gemäß der Muster- Sondernutzungserlaubnis sichergestellt.
      ☐ ja ☐ nein

   d. Die Stadt ist berechtigt, die Kontaktdaten auf ihrer Website ebenfalls zu veröffentlichen bzw. zu verlinken.
      ☐ ja ☐ nein

   e. Der Anbieter stellt der Stadt Köln sowie der Polizei eine jederzeit erreichbare, weisungsbefugte Kontaktperson oder -stelle zur Verfügung.
      ☐ ja ☐ nein

Datenmanagement und - Integration

1. Für sämtliche Datenübermittlungen an die Stadt Köln oder einen von ihr beauftragten Dritten verpflichtet sich unser Unternehmen die Provider API der Mobility Data Specification (MDS) zu verwenden. Zu verwenden sind die Endpunkte Trips, Events (vormals Status Changes), Telemetry und Incidents. Die Betreiber müssen das jeweils neueste von der Open Mobility Foundation veröffentlichte Major Release unterstützen (zum Zeitpunkt der Ausschreibung: Version 2.1)
   ☐ ja ☐ nein

Anlage 4 – Kontaktdatenformular

1. **Gegenüber der Stadt Köln, der Polizei und sonstigen Behörden wird folgende verantwortliche Ansprechperson benannt:**

   Eine Erreichbarkeit über Telefon und E-Mail ist während der Geschäftszeiten sicherzustellen. Die Beantwortung schriftlicher Anfragen der Stadt Köln ist binnen 24 Stunden sicherzustellen.

   Name der Kontaktperson: _____

   E-Mail: _____

   Telefonnummer: _____

   Abwesenheitsvertretung: _____

   Name der Kontaktperson: _____

   E-Mail: _____

   Telefonnummer: _____

2. **Für grundsätzliche, konzeptionelle Anfragen wird folgende verantwortliche Ansprechperson benannt:**

   Name der Kontaktperson: _____

   E-Mail: _____

   Telefonnummer: _____

   Abwesenheitsvertretung:
   Name der Kontaktperson: _____

   E-Mail: _____

   Telefonnummer: _____

3. **Für evtl. einzuleitende Bußgeldverfahren wird folgende verantwortliche Person mit Wohnsitz in Deutschland oder eine zustellungsbemächtigte Person im Bundesgebiet Deutschland benannt:**

   Name der Kontaktperson: _____
   Adresse: _____
   E-Mail: _____
   Telefonnummer: _____

   Zustellungsbevollmächtigt ist:
   Name der Kontaktperson: _____
   Adresse: _____
   E-Mail: _____
   Telefonnummer: _____

4. **Die Erreichbarkeit des Kunden-Supports, welcher 24/7 erreichbar ist, wird unter folgender Telefonnummer und E-Mail sichergestellt:**

   Telefonnummer: _____
   E-Mail: _____

Anlage 5 – Abschließende Erklärung

1. Unsere in diesem Verfahren getätigten Angaben und Erklärungen sind vollständig und wahr. Dies gilt auch für alle Angaben im eingereichten Konzept.

2. Wir haben die Muster-Sondernutzungserlaubnis zur Kenntnis genommen. Sofern unserem Unternehmen nach Abschluss des Auswahlverfahrens eine Sondernutzungserlaubnis erteilt wird, erklären wir hiermit, die im Entwurf vorliegende Sondernutzungserlaubnis zu den dort genannten Auflagen und Bedingungen anzuerkennen und zu erfüllen.

3. Sofern unserem Unternehmen nach Abschluss des Auswahlverfahren eine Sondernutzungserlaubnis erteilt wird, verpflichten wir uns zur Übermittlung von Daten die Provider API der Mobility Data Specification (MDS) zu verwenden. Wir werden die Daten auch auf Anforderung der Stadt gemäß dem Mobilitätsdatengesetz auf bereitstellen. Dabei stellen wir eine dauerhafte Datenqualität (Echtzeit/Aktualität und Vollständigkeit) sicher.

_____	_____
Ort und Datum	Firmenname, Unterzeichnername, Stempel / Unterschrift