



MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 185/15

Federführung:

Referat Nachhaltige Stadtentwicklung

Sachbearbeitung:

Heinz Handtrack

Datum:

06.05.2015

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

21.05.2015

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff: Stellplätze für Carsharing

Bezug SEK: MP 08 - Mobilität

Bezug: Antrag 539/12

Antrag 483/14

Mitteilung:

Rechtliche Rahmenbedingungen:

In seiner Sitzung vom 03.04.2009 hat der Bundesrat einem Entschließungsantrag der Bundesländer Bremen und Sachsen zugunsten einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) zugestimmt. Mit der Entschließung wird die Bundesregierung aufgefordert, den seit März 2007 vorliegenden Gesetzentwurf des Bundesverkehrsministeriums der parlamentarischen Beratung durch Bundestag und Bundesrat zuzuführen. In 2013 hatte der Bundesrat eine Entschließung verabschiedet, die darauf zielte, die Bedingungen für Carsharing in Städten und Gemeinden zu verbessern. Die Bundesregierung wurde darin erneut aufgefordert, zeitnah Regelungen vorzulegen, die die Nutzung von Carsharing-Angeboten stärken. Das

Bundesverkehrsministerium hat im Januar 2015 angekündigt, diese Forderung zügig umzusetzen.

Der Entwurf von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt sieht derzeit vor, dass die Kommunen besondere Parkzonen für Carsharing-Fahrzeuge ausweisen könnten - ähnlich denen von Taxihalteplätzen. Zudem solle die Rechtslage dafür geschaffen werden, dass Kommunen bundesweit auf Parkgebühren für diese Fahrzeuge verzichten können. Für Elektrofahrzeuge wurde mit Verabschiedung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) im Bundestag am 06.03.15 inzwischen Rechtssicherheit geschaffen. Das Gesetz regelt für definierte Elektrofahrzeuge, dass es möglich ist,

- für Elektrofahrzeuge besondere Parkplätze an Ladestationen im öffentlichen Raum zu reservieren,
- Parkgebühren für diese Fahrzeuge zu reduzieren oder zu erlassen und

- Elektrofahrzeuge von bestimmten Zufahrtsbeschränkungen auszunehmen, die zum Beispiel aus Gründen des Schutzes vor Lärm und Abgasen angeordnet werden.

In Ludwigsburg dürfen Elektrofahrzeuge bereits kostenfrei parken.

Carsharing allgemein:

Carsharing wird in Deutschland immer beliebter, was sich an der [stetig steigenden Anzahl der Nutzer](#) zeigt. Wurden im Jahr 2006 noch 83.000 Carsharing-Nutzer gezählt, so wuchs die Anzahl bis zum Jahr 2014 auf rund 350.000 an. Parallel dazu stieg auch die [Anzahl der stationsbasierten Carsharing-Fahrzeuge in Deutschland](#) an – im Jahr 2014 waren 7.700 Fahrzeuge registriert, die an rd. 3.900 Stationen bereit stehen. (Quelle: <http://de.statista.com/themen/1437/carsharing/>; 10.03.15)

Ein stationsbasiertes Carsharing-Auto ersetzt bis zu zehn private Pkw. Voraussetzung dafür ist jedoch die Attraktivität des Angebots aus Kundensicht. Das Carsharing-Fahrzeug muss im Straßenraum gut sichtbar sein, und der Kunde muss die Sicherheit haben, dass er das Auto am Ende seiner Fahrt auch wieder auf dem vorgesehenen Stellplatz abstellen kann. Free-Floating-Anbieter stellen dagegen ihre Fahrzeuge nicht stationsgebunden auf.

Carsharing in Ludwigsburg:

In Ludwigsburg ist das Unternehmen **stadtmobil** mit derzeit **22 Fahrzeugen** unterschiedlichen Typs und Größe an **11 Stationen** aktiv. Die Stationen befinden sich:

[Comburgstraße](#)

[Elfriede-Breitenbach-Str. 33](#)

[Hartwigstraße](#)

[Katharinenstraße](#)

[Klinikum](#)

[Ludwigsburg Bahnhof \(Ost / Karlstraße\)](#)

[Ludwigsburg Bahnhof \(West / Parkhaus\)](#)

[Osterholzallee](#)

[Rathaus Ludwigsburg](#)

[Schorndorfer Strasse](#)

[Untere Kasernenstraße](#)

Die Wirtschaftlichkeit eines Carsharing-Angebots ist von der Auslastung der Fahrzeuge insgesamt und von den jeweils gefahrenen Kilometern abhängig. Generell sind die Innenstadt-Standorte wirtschaftlicher als die Standorte in den städtischen Randbereichen. Das Gesamtangebot an stationären Carsharing-Standorten und -Fahrzeugen orientiert sich aus Sicht der Anbieter an dem Gesamtpotential in der Stadt und der Attraktivität sowie der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Standorte im Stadtgebiet.

Neben dem Angebot von stadtmobil stehen in Ludwigsburg derzeit **3 Elektrofahrzeuge** vom Anbieter **DB rent („flinkster“)** zur Verfügung. Die Standorte befinden sich in der Brenzstraße hinter dem Bahnhof (2 Fahrzeuge) und auf dem Platz hinter dem Rathaus (1 Fahrzeug). Das Fahrzeug am Rathaus wird im Schwerpunkt von städtischen Mitarbeitern genutzt, während die Fahrzeuge am Bahnhof überwiegend von der Öffentlichkeit nachgefragt werden. Diese Fahrzeuge sind ebenfalls im stationären Carsharing eingesetzt.

Bisherige Anbieter im stationären Carsharing halten sich mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen noch vielfach zurück, da die Anschaffungskosten im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen deutlich höher liegen und die technische Ausstattung hinsichtlich Batteriestandsüberwachung und Reichweitenkontrolle weitere Investitionen erfordern. Elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge im stationären Betrieb können auf der Grundlage des EmoG die vorgehaltenen Stellplätze an den Ladepunkten nutzen, allerdings nunmehr mit der im Gesetz verankerten eingeschränkten Parkdauer an der Ladesäule.

Carsharing in anderen Städten:

Berlin: In einigen Berliner Bezirken besteht die Möglichkeit, auf Antrag des Betreibers Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum einzurichten. Auf der Grundlage des Berliner Straßengesetzes, §4 Einziehung, Teileinziehung, können öffentliche Straßen, die für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt werden, eingezogen und für bestimmte Benutzungsarten aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls umgewidmet werden. Darüber ist es möglich, Carsharing-Stationen auszuweisen. Die Berliner Lösung auf der Grundlage des Berliner Straßengesetzes ersetzt keine bundesweit einheitliche Rechtsgrundlage im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Freiburg/Tübingen: Über Änderungen des Bebauungsplans werden im Stadtgebiet speziell für Carsharing reservierte Stellplätze vorgesehen, die nach Bedarf an die Carsharing-Anbieter vermietet werden. Dieser Vorgang ist ähnlich der Umwidmung von öffentlichen Stellplätzen sehr zeitaufwändig.

Esslingen/Heilbronn: Neben der Vermietung von privaten Stellplätzen an die Carsharing-Anbieter werden über Sondernutzungserlaubnis Stellplätze von den Städten zur Verfügung gestellt. Die Sondernutzung des öffentlichen Raums muss mit einem öffentlichen Nutzen – vor allem einer Entlastung des Straßenraums – gerechtfertigt werden können. Es wird vom Carsharing-Betreiber deshalb die Einhaltung bestimmter Qualitätsmerkmale gefordert: Es müssen die Kriterien des Umweltzeichens RAL UZ 100 (Umweltzeichen Blauer Engel für Carsharing-Angebot) eingehalten und ein deutlicher Parkraumlastungseffekt nachgewiesen werden.

Weiteres Vorgehen in Ludwigsburg:

Die in der Vorlage Nr. 483/14 angesprochene Regelung der Stadt Freiburg sowie die o. g. Beispiele aus anderen Städten bilden insgesamt alle keinen allgemein rechtsverbindlichen Rahmen für die Reservierung von privatwirtschaftlich genutzten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum. Der rechtlich verbindliche Ausweis von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Bereich ist derzeit nur durch den sehr aufwändigen Prozess einer Umwidmung möglich. Diese wiederum sollte sich an den wirtschaftlichen Potentialen für die Carsharing-Anbieter im gesamten Stadtgebiet orientieren. Aufgrund des hohen Abstimmungsbedarfes und Zeitaufwand für die Umwidmung von öffentlichem Parkraum erscheint es sinnvoll, die Beschlussfassung des in Arbeit befindlichen Carsharing-Gesetzes abzuwarten, um auf dieser Grundlage weitere Entscheidungen treffen zu können. Entsprechende rechtliche Regelungen können dann zeitnah im Stadtgebiet umgesetzt werden.

Unterschriften:

Albert Geiger

Heinz Handtrack

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: EUR	
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler:

DI, DII, DIII, 10, 20, Büro OBM, 32, Wifö