



Le 11/3

Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich

1-12/3

Der Magistrat

über
Magistrat

Dezernat für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

und

Stadträtin Sigrid Möricke

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Wolfgang Nickel

Herrn Hans-Martin Kessler
Vorsitzender des Ausschusses für
Planung, Bau und Verkehr

10. März 2014

Vorlagen-Nr. 12-F-33-0104 - Ausbau Carsharing
- Antrag der Fraktionen von CDU und SPD vom 18.9.2012 -
Beschluss-Nr.0218 vom 25. September 2012, Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr

Der Wiesbadener Carsharing-Anbieter book-n-drive beabsichtigt in Wiesbaden die Fortschritte der Informationstechnologie für Carsharing zu nutzen. Anders als beim klassischen Carsharing mit festen Standorten, können die Fahrzeuge in diesem Modell in allen innerstädtischen Anwohnerparkzonen abgestellt werden. Mittels einer App für das Smartphone oder einer Internetanwendung kann das nächstgelegene Fahrzeug lokalisiert und mit einem Klick direkt gebucht werden. Nach dem Ende der Fahrt kann das Auto kostenfrei in einer beliebigen Anwenderparkzone abgestellt werden.

Die neue Technologie kann der Idee des Carsharings neue Nutzer erschließen. Zusätzlich wird der weitere Ausbau des Carsharing nicht mehr durch die zeitaufwändige Suche nach neuen Stellplätzen begrenzt. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass ein einziges Carsharing-Fahrzeug vier bis acht private PKW überflüssig macht. Carsharing ist daher ein wichtiges Instrument dem innerstädtischen Parkdruck zu begegnen.

Der Ausschuss möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten

- (1) weiterhin in Zusammenarbeit mit ,book-n-drive und den städtischen Wohnungsgesellschaften Stellplätze zu prüfen, die für Carsharing-Fahrzeuge genutzt werden können um zeitnah das Angebot an Carsharing-Plätzen signifikant zu erhöhen
- (2) zu prüfen, unter welchen rechtlichen Voraussetzungen und in welcher Anzahl Carsharing-Fahrzeuge gebührenfrei in allen innerstädtischen Anwohnerparkzonen abgestellt werden können.

- (3) darzulegen, welche Voraussetzungen hierfür geschaffen werden müssten (z. B. Beschilderung, Markierungen, Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, usw.).
- (4) darzulegen, welche Kosten durch die Einführung des Systems entstehen würden und wer diese zu tragen hätte.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Beschluss Nr. 0218 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr gebe ich Ihnen die nachfolgenden Ergebnisse der Überprüfungen zur Kenntnis.

Zu 1

Nach Auskunft des Carsharing-Anbieters book-n-drive und der GWW werden derzeit sechs Stellplätze der GWW zur Abstellung von Carsharing-Fahrzeugen von book-n-drive genutzt. Zwei weitere Stellplätze, die book-n-drive in sein Angebot aufnehmen wird, werden derzeit erstellt. Weitere Nutzungswünsche des Anbieters book-n-drive konnten von den städtischen Wohnungsbaugesellschaften nicht umgesetzt werden, da die Wohnungsgesellschaft an den von book-n-drive konkret erfragten Standorten über keine Stellplätze verfügt. Von daher kann das Angebot an Carsharing-Plätzen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften in Zusammenarbeit mit book-n-drive an den bestehenden Standorten derzeit nicht signifikant erhöht werden.

Zu 2

Zu dieser Fragestellung wurden die Rechtsauskünfte des Rechtsamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden, der ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH) sowie des bcs (Bundesverband Carsharing e.V.) ausgewertet:

Das Rechtsamt hat dem Verkehrsdezernat im Januar 2014 mitgeteilt, dass die Möglichkeit zum Abstellen von Fahrzeugen in den Parkzonen gem. § 45 Abs. 1b StVO Bewohnern vorbehalten ist. Das Rechtsamt hält es für rechtlich problematisch, einen entsprechenden Bewohner-Parkausweis auszustellen, da ja nicht nur die jeweiligen Bewohner des „städtischen Quartiers mit erheblichem Parkraummangel“, sondern alle nutzungsberechtigten Mitglieder der jeweiligen Carsharing-Organisation, nachdem sie das Fahrzeug z.B. mittels einer App lokalisiert haben, Zugriff auf dieses Fahrzeug hätten. Die genannte Vorschrift will aber ausdrücklich nur „die Bewohner“ solcher städtischen Quartiere privilegieren, nicht auch solche Fahrzeugnutzer, die nicht in solchen Quartieren wohnen.

Da nach Auffassung des Rechtsamtes aus Rechtsgründen gegenwärtig die Möglichkeit zum Abstellen von Carsharing- Fahrzeugen in Anwohnerparkzonen grundsätzlich nicht gegeben ist, erübrigt sich eine Antwort auf die weitergehende Frage, ob das Abstellen innerhalb solcher Zonen gebührenfrei möglich ist.

Die ivm hat 2012 eine Handreichung „Carsharing - Verbesserung der Rahmenbedingungen in der Region Frankfurt RheinMain“ und 2013 eine Ergänzung „Flexible Carsharingsysteme / E-Carsharing“ herausgegeben.

Diese Handreichung kommt zu der o. g. Frage zu folgendem Ergebnis: In Gebieten mit hohem Parkdruck und/oder Parkraumbewirtschaftung ist es möglich, Carsharing nutzenden Bewohnern einen Bewohner-Parkausweis für das entsprechende Gebiet auszustellen. So kann der Ausweis auf den Namen der Carsharing-Firma ausgestellt sein oder mehrere Kennzeichen im Parkausweis oder „wechselnde Fahrzeuge“ eingetragen werden. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann für ein von außen deutlich erkennbares Carsharing-Fahrzeug.

Im Auftrag des bcs hat die Anwaltskanzlei E²S² mit Rechtsgutachten vom 15. November 2013 Stellung genommen zu den Möglichkeiten der öffentlichen Hand zur Ausweisung von zuordnungsfähigen und gegebenenfalls gegen Fremdparker zu schützenden Parkplätzen, insbesondere auch zu Gunsten von stationsbasierten Carsharing-Angeboten im Rahmen des geltenden Rechts sowie zu Gestaltungsmöglichkeiten des Bundes- und Landesgesetzgebers zur Schaffung solcher Angebote im Rahmen von neuen gesetzlichen Regelungen.

Das Gutachten kam zu folgenden Ergebnissen:

Im geltenden Straßenverkehrsrecht ist eine Zuweisung von Parkflächen an Carsharing-Betreiber oder Carsharing-Fahrzeuge nicht vorgesehen. Allerdings könnte der Bundesgesetzgeber durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes den Weg für Neuregelungen in der StVO eröffnen. In der StVO kann dann zum einen eine Rechtsgrundlage zur Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten auch für bestimmte ausgewiesene Carsharing-Fahrzeuge geschaffen werden. Zum anderen können zur baulichen Sicherung von Carsharing-Parkplätzen besondere Verkehrseinrichtungen wie Sperrpfosten oder Baken eingeführt werden.

Schließlich kann die öffentliche Hand Grundstücke, die in ihrem Eigentum stehen, aber nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind, auch auf privatrechtlicher Grundlage (durch Miet- oder Pachtverträge) als Parkflächen für Carsharing-Unternehmen zur Verfügung stellen und eine bauliche Sicherung vereinbaren. Zum gleichen Zweck kann auch eine vollständige Einziehung (Entwidmung) von Flächen erfolgen, die derzeit noch für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

Durch die, aus dem Gutachten gewonnenen Erkenntnisse entstanden die Koalitionsvereinbarungen zum Thema Carsharing. So hat die neue Hessische Landesregierung in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, die Bundesregierung darin zu unterstützen, über eine Änderung des Straßenverkehrsrechts die Möglichkeit zu eröffnen, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für „Carsharing“-Autos und Elektroautos ausweisen können, sowie in einem ersten Schritt zu prüfen, auf welchen Landesliegenschaften entsprechende Stellplätze ausgewiesen werden können.

Zu 3

Die Schaffung der Voraussetzungen ist abhängig von dem konkreten Carsharing-System. Die Bandbreite reicht von Festsetzungen in Bebauungs- und Erschließungsplänen sowie städtebaulichen oder privatrechtlichen Verträgen über infrastrukturelle oder bauliche Maßnahmen und wird in der Praxis von den Kommunen bislang unterschiedlich gehandhabt. Erstrebenswert ist die Verknüpfung von Flächen für Carsharing mit den Knotenpunkten anderer öffentlicher Verkehre. So bieten sich Anlage oder Ausbau von Carsharing-Flächen im unmittelbaren Umfeld von ÖPNV-Haltestellen oder als gemeinsame bauliche Anlage an. Eine Beschilderung im öffentlichen Raum ist - wie erwähnt - rechtlich noch nicht definiert. Kommunen, die ohne formale Teileinziehung oder Sondernutzungsrechte eigene, nicht StVO-konforme Schilder anbringen, riskieren in diesen Fällen Klagen.

Zu 4

Zu den entstehenden Kosten der Einführung eines Carsharing-Systems in Wiesbaden kann der Magistrat derzeit keine Angaben machen, da die systembedingten Kosten zunächst beim Carsharing-Anbieter entstehen. Dort sind mehrere Einflussfaktoren zu beachten, wie die Ausführung des Carsharing-Systems, Art und Anzahl der Carsharing-Stationen und Fahrzeuge sowie die Größe des Einzugsgebietes für dieses System.

Mit freundlichen Grüßen

S. 92