



SITZUNGSVORLAGE

Nr. 2 0 - V - 0 5 - 0 0 3 4
(Jahr - V - Amt - Nr.)

Betreff: Dezernat(e) V

Ergänzung der Sondernutzungssatzung um die Nutzungsmöglichkeit Carsharing
Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Ausschuss	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol

Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich
 Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.
 → siehe gesonderte Stellungnahme

Imholz
Stadtkämmerer

A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.
 finanzielle Auswirkungen verbunden.
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel rot grün Prognose Zuschussbedarf:

abs.: _____
 in %: _____

II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling Investition Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist):

abs.: _____
 in %: _____

III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um Mehrkosten
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperr-, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
Summe einmalige Kosten:									

Summe Folgekosten:									

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.) Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Die momentan gültige Sondernutzungssatzung aus dem Jahr 2007 entspricht heute nicht mehr den zwischenzeitlich veränderten Rahmenbedingungen beim ruhenden Verkehr. Mit der Sitzungsvorlage wird das bestehende Gebührenverzeichnis der Sondernutzungssatzung im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Straßenflächen im Zuge von Bundesstraßen für Carsharing ergänzt.

Anlagen:

- Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (CsgG)
- Entwurf einer Satzung zur Änderung der Satzung über Sondernutzungen an öffentlichen Straßen und über Sondernutzungsgebühren in der Landeshauptstadt Wiesbaden (Sondernutzungssatzung)

C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass infolge des neuen Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (CsgG; siehe Anlage 1) eine Ausweisung von Stellplätzen für stationsgebundenes Carsharing im Rahmen einer Sondernutzung nun auch auf öffentlichen Straßenflächen im Zuge von Bundesstraßen möglich ist.
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass stationsgebundenes Carsharing im Zuge von Bundesstraßen in der bisherigen Sondernutzungssatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden bisher nicht ausdrücklich berücksichtigt ist.
3. Der als Anlage 2 beigefügte Entwurf der Satzung zur Änderung der Satzung über Sondernutzungen an öffentlichen Straßen und über Sondernutzungsgebühren in der Landeshauptstadt Wiesbaden (Sondernutzungssatzung) wird als Satzung beschlossen.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

- Zu 1: Mit der Sitzungsvorlage soll der wachsenden Nachfrage nach stationsgebundenem Carsharing entsprochen werden. In Ergänzung zu den Vorgaben im CsgG sollen die notwendigen gebührenrechtlichen Grundlagen für Carsharing im Zuge von Bundesstraßen geschaffen werden.
- Das Vorhaben ist Teil der im Wiesbadener Luftreinhalteplan verbindlich festgeschriebenen Maßnahmen, nach dem die Anzahl von Carsharing-Fahrzeugen im Stadtgebiet verdreifacht werden soll.
- Gleichzeitig hat stationsbasiertes Carsharing in den letzten Jahren deutschlandweit einen steigenden Zuspruch erfahren, der sich sowohl in einer stetig steigenden Zahl an Neuanmeldungen, als auch in einer immer weiter wachsenden Anzahl der mittels Carsharing zurückgelegten Fahrzeugkilometer widerspiegelt. Auch dieser Entwicklung kann mit der vorliegenden Sitzungsvorlage entsprochen werden, da die Anbieter im Rahmen ihrer bisherigen Möglichkeiten einer ausschließlichen Ausweisung von Carsharing-Stationen auf privaten Parkplätzen zunehmend an Grenzen stoßen.

Die Sitzungsvorlage bezieht sich dabei ausschließlich auf stationsbasiertes Carsharing im Zuge von Bundesstraßen. Unterscheidungen zwischen stationsbasiertem und stationsunabhängigen Carsharing, die Begründung für die ausschließliche Behandlung von stationsbasiertem Carsharing, Auswirkungen von stationsbasiertem Carsharing auf den innerstädtischen Parkdruck sowie bestehende Wachstumshürden der Anbieter aufgrund momentan bestehender Regularien werden unter IV näher ausgeführt.

Zu 2: Der Bundesgesetzgeber hat mit dem CsgG entschieden, dass es sich bei der Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen auf öffentlichen Straßenflächen im Zuge von Bundesstraßen um eine Sondernutzung handelt.

Zu 3: Die im nun angepassten Gebührenverzeichnis der Sondernutzungssatzung festgelegten Kosten pro Carsharing-Stellplatz belaufen sich pauschal auf 30,00 € pro Stellplatz je Monat. Ausnahmsweise ist davon auszugehen, dass Sondernutzungsnehmer, welche Stellplätze zur Verfügung stellen, die ausschließlich durch Fahrzeuge i. S. d. § 2 Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) in Anspruch genommen werden können, einen erhöhten Bereitstellungsaufwand haben. Der Verzicht auf die Erhebung von Gebühren soll diesem Umstand Rechnung tragen. Der Gebührenverzicht entspricht damit zusätzlich den Vorgaben des in der Stadtverordnetenversammlung vom 8. September 2018 beschlossenen Sofortpakets zur Vermeidung eines Dieselfahrverbots sowie des verbindlich festgeschriebenen Maßnahmenpakets im Luftreinhalteplan für Wiesbaden, Carsharing-Elektrofahrzeuge allgemein von der Sondernutzungsgebühr zu befreien. Ggf. anfallende Beschilderungskosten sollen vom jeweiligen Anbieter zu tragen sein (§ 6 der Sondernutzungssatzung). Hinzu kommt die einmalig fällige in § 13 der städtischen Sondernutzungssatzung festgelegte Verwaltungsgebühr (siehe Anlage 2).

Gem. § 5 Abs. 1 CsgG i. V. m. § 35 Abs. 4 HStrG kann der Magistrat zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße bestimmen.

In Anwendung des CsgG werden die entsprechenden Parkplätze im Rahmen eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens zur Verfügung gestellt. Die Möglichkeit zur Antragstellung einer Sondernutzung Carsharing setzt das erfolgreiche Durchlaufen eines Auswahlprozesses voraus (geeigneter und zuverlässiger Carsharinganbieter i. S. d. CsgG).

II. Demografische Entwicklung

(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)

/

III. Umsetzung Barrierefreiheit

(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)

/

IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

Das in Wiesbaden schon seit längerer Zeit bestehende stationsbasierte Carsharing ist abzugrenzen vom stationsunabhängigen Carsharing („Free Floating“), das in seiner Reinform bislang ausschließlich in den allergrößten Städten Deutschlands angeboten wird. Bei stationsbasiertem Carsharing wird das Fahrzeug an einem dauerhaft festgelegten Stellplatz abgeholt und muss auch dorthin zurückgebracht werden. Bei Free Floating-Carsharing wird das Fahrzeug vom Nutzer per Smartphone GPS an seinem Abstellort - innerhalb eines festgelegten Bereichs - gesucht und wird nach der Nutzung wiederum beliebig in dem Bereich abgestellt. Mehrere Untersuchungen (u.a. Öko-Institut, Freiburg und Institut für sozio-ökologische Forschung (ISOE), Frankfurt für Bundesumweltministerium 2018) weisen nach, dass diese Art des Carsharings nicht maßgeblich zur Reduzierung von Autoverkehr beiträgt, gleichzeitig aber auch von Menschen genutzt wird, welche die entsprechenden Wege zuvor mit dem ÖPNV oder Fahrrad zurückgelegt haben. Die vorliegende Sitzungsvorlage bezieht sich auch aus diesem Grund ausschließlich auf stationsbasiertes Carsharing. Ausgeschlossen werden in diesem Zusammenhang auch verschiedene Mischformen, wie Mietfahrzeuge oder das privat organisierte Teilen von Pkw. Denn beide garantieren keine niedrighschwellige, kurzfristige und allgemeine Nutzungsmöglichkeit, womit der Gemeinnutzen bei diesen Formen des Teilens von Pkw nicht zwingend gewährleistet wird.

In Abgrenzung zu stationsunabhängigem Carsharing kann stationsbasiertes Carsharing im Mittelwert 10 private Pkw ersetzen (Angabe Bundesverband CarSharing, BCS). Damit kann insbesondere stationsbasiertes Carsharing zur Verringerung des Parkdrucks im Straßenraum ohne Restriktionen für die individuelle Mobilität beitragen. Carsharing-Angebote in den gut mit ÖPNV erschlossenen Innenstädten mit zugleich dichter Versorgungsinfrastruktur dienen der „Mobilitätsversicherung“, wenn die Optionen des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) nicht ausreichen. Da nutzungsabhängig pro km abrechnet wird, gibt es Kostentransparenz und in der Folge sinkt meist die Anzahl der Inanspruchnahme eines Autos durch die Carsharing-Nutzer. Somit leistet stationsbasiertes Carsharing Beiträge zur Reduktion des Flächenverbrauchs im öffentlichen Straßenraum (Autos stehen durchschnittlich 23 Stunden pro Tag) und zur Luftreinhaltung durch verminderte Emissionen. Im Außenbereich kann Carsharing als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr angeboten werden und dient insbesondere dazu, den Zweitautobesitz zu reduzieren.

Momentan stoßen stationsbasierte Carsharinganbieter mit ihren bisherigen Organisationsmodellen zunehmend an ihre Grenzen. Denn eine Ausweisung von Carsharing-Standorten war bis vor kurzem noch ausschließlich im nicht-öffentlichen Raum möglich. Gerade in den von besonders Carsharing affinen Bevölkerungsgruppen bewohnten innerstädtischen Quartieren sehen sich die Carsharinganbieter darum heute kaum noch in der Lage neue Standorte zu finden und auszuweisen. Dieses Problem hat der Gesetzgeber erkannt und versucht hier nun mit dem Bundescarsharinggesetz Abhilfe zu schaffen.

V. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

Das Rechtsamt hatte im Hinblick auf die Erhebung von Sondernutzungsgebühren als denkbare Alternative darauf verwiesen, dass die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen auf öffentlichen Straßenflächen des Bundes durch den Auffangtatbestand Nr. 29 („Nicht unter den vorstehenden Nrn. aufgeführte, wirtschaftlichen oder gewerbsmäßigen Zwecken dienende Sondernutzungen“) abgedeckt wird. Gleichsam weist das Rechtsamt darauf hin, dass hier auch eine Änderung der Sondernutzungssatzung auf den Weg gebracht werden kann, sofern das Bedürfnis einer detaillierteren Regelung besteht. Mit dem Ziel einer detaillierten, unmissverständlichen und transparenten Regelung wird daher die vorliegende Satzungsanpassung vorgeschlagen.

Wiesbaden, 19. Oktober 2020

Andreas Kowol
Stadtrat