



SITZUNGSVORLAGE

Nr. **2 1 - V - 0 5 - 0 0 1 9**

(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) _____

Ergänzung der Sondernutzungssatzung um die Nutzungsmöglichkeit Carsharing an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen

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 Ausschuss	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht			

Bestätigung Dezernent

Andreas Nowol
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	Gesamt-kosten 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.

Infolge Ergänzung des Hessischen Straßengesetzes um eine Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen wird das bestehende Gebührenverzeichnis der Sondernutzungssatzung im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Straßenflächen im Zuge von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen für Carsharing ergänzt, um die entstandene Regelungslücke zu schließen.

Anlagen:

- Anlage 1: Hessischer Landtag: Zweites Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften
- Anlage 2: Entwurf einer Satzung zur Änderung der Satzung über Sondernutzung an öffentlichen Straßen und über Sondernutzungsgebühren in der Landeshauptstadt Wiesbaden (Sondernutzungssatzung)

C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass infolge der am 30. September 2021 vom hessischen Landtag beschlossenen Ergänzung des Hessischen Straßengesetzes um eine Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing (siehe Anlage 1) eine Ausweisung von Stellplätzen für stationsgebundenes Carsharing im Rahmen einer Sondernutzung nun auch auf öffentlichen Straßenflächen im Zuge von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen möglich ist.
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass stationsgebundenes Carsharing im Zuge von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen in der bisherigen Sondernutzungssatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden bisher nicht 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 des Hessischen Straßengesetzes sollen die notwendigen gebührenrechtlichen Grundlagen für Carsharing im Zuge von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen 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 und an Bundesstraßen zunehmend an Grenzen stoßen.

Die Sitzungsvorlage bezieht sich dabei ausschließlich auf stationsbasiertes Carsharing im Zuge von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. 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 Landesgesetzgeber hat am 30. September 2021 beschlossen, dass es sich bei der Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen auf öffentlichen Straßenflächen im Zuge von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen analog zur Bundesgesetzgebung um eine Sondernutzung handelt (Hessischer Landtag; Drucksache 20/5472).

Zu 3: Die im nun angepassten Gebührenverzeichnis der Sondernutzungssatzung festgelegten Kosten pro Carsharing-Stellplatz belaufen sich entsprechend der Zentralität und Bevölkerungsdichte der einzelnen Ortsbezirke auf:

- 30,00 € pro Stellplatz je Monat in Mitte, Nordost, Rheingauviertel-Hollerborn, Südost, Westend-Bleichstraße und Kastel.
- 10,00 € pro Stellplatz je Monat in Amöneburg, Biebrich, Bierstadt, Dotzheim, Erbenheim, Klarenthal, Kostheim, Schierstein und Sonnenberg.
- 0,00 € pro Stellplatz je Monat in Auringen, Breckenheim, Delkenheim, Frauenstein, Heßloch, Igstadt, Kloppenheim, Medenbach, Naurod, Nordenstadt und Rambach.

Mit Blick auf den städtischen Daseinsvorsorgeauftrag wird durch eine derart gestaffelte Gebührentabelle den unterschiedlichen Voraussetzungen hinsichtlich der anzunehmenden Nutzung des Angebotes und den damit einhergehenden Wirtschaftlichkeitsüberlegungen der Anbieter bei der Besetzung einer Carsharing-Station Rechnung getragen.

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). In jedem Fall hinzu kommt die einmalig fällige in § 13 der städtischen Sondernutzungssatzung festgelegte Verwaltungsgebühr (siehe Anlage 2).

In Anwendung der gesetzlichen Vorgaben 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. Gesetzes).

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. Analog zur oben thematisierten Änderung des Hessischen Straßengesetzes, dass sich ausschließlich auf stationsbasiertes Carsharing bezieht, bezieht sich auch die vorliegende Sitzungsvorlage 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 niedrigschwellige, 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 Anbieter von stationsbasiertem Carsharing mit ihren bisherigen Organisationsmodellen zunehmend an ihre Grenzen. Denn eine Ausweisung von Carsharing-Standorten ist bisher lediglich im nicht-öffentlichen Raum und im Zuge von Bundesstraßen 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 analog zur Bundesgesetzgebung mit einer Änderung des Hessischen Straßengesetzes Abhilfe zu schaffen.

V. Geprüfte Alternativen

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

/

Wiesbaden, 6. Oktober 2021



Andreas Kowol

Stadtrat