

## Stellungnahme der Verwaltung

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

Kosten der Drucksachen-Gruppe

**1313950ST3**

1.014,94 € 20.02.14

Externes Dokument

Eingang Ratsbüro

18.02.2014

### Betreff

Abstellplätze im öffentlichen Raum für Carsharing und  
Aufladestationen für Elektroautos

Verwaltungsinterne Abstimmung	hh:mm	Datum	Unterschrift
Federführung: Amt 33		06.02.2014	gez. Zwiebler
Amt 56		14.02.2014	gez. Zolondek
Amt 56-LSK		14.02.2014	gez. Helbig
Amt 61		17.02.2014	gez. Isselmann
Amt 66		13.02.2014	gez. Esch
Dez. I		06.02.2014	gez. Fuchs
Genehmigung/Freigabe durch OB / Amt 02		19.02.2014	gez. J. Nimptsch

Beratungsfolge	Sitzung		
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	18.03.2014		

## Inhalt der Stellungnahme

### Zu 1.:

Beim Thema „Carsharing“ ist zunächst zwischen stationsgebundenen (z.B. Cambio, Flinkster) und stationsungebundenen (z.B. Car2Go, DriveNow) Systemen zu unterscheiden.

Das stationsungebundene Carsharing bietet als Prinzip eine „One-Way-Nutzung“ an. D.h. die Fahrzeuge können in einem bestimmten Gebiet der Stadt auf öffentlichen Parkplätzen (auch z.B. in Anwohnerparkzonen) abgestellt werden. Die möglichen Parkgebühren sind dabei bereits in der Fahrzeugmiete enthalten. Ein solches Angebot ist eigentlich nur für innerstädtische (spontane) Fahrten interessant, zumal in der Regel auch nur kleinere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Insofern stellt sich hierbei die Frage, ob dies eine vollwertige Alternative zum Autobesitz sein kann. Untersuchungen (z.B. aus Amsterdam) zeigen, dass nach Einführung des Systems nur sehr wenige Privatfahrzeuge abgeschafft wurden. Bis jetzt sind diese Angebote jedoch nur in Großstädten ab einer Einwohnerzahl von etwa 500.000 für die Anbieter interessant. Gerade für den innerstädtischen Verkehr könnte man meinen, dass die Kombination Carsharing/Elektroauto sinnvoll wäre. Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass nur mit einer umfassenden Förderung dieses Systems ein marktwirtschaftlicher Betrieb machbar wäre, sodass hier keine wesentlichen Vorteile gegenüber dem stationsgebundenem Carsharing gesehen werden.

Das stationsgebundene Carsharing ermöglicht es dem Anwender, eine Bandbreite von Fahrzeugen zu nutzen, die auch außerhalb des

Stadtgebietes eingesetzt werden können. Die Fahrzeuge werden in der Regel auf privaten Flächen abgestellt. Daher sind die Standorte auch nur recht verstreut und nicht flächendeckend in ausreichender Anzahl im Stadtgebiet vorzufinden. In zahlreichen Studien wurde aber deutlich, dass diese Angebotsform zu einer Minderung des PKW-Besitzes führen kann, wenn die Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (ÖPNV/Fahrrad) ermöglicht/erleichtert wird. Insofern sieht die Verwaltung hier Handlungsbedarf. Die Integration von Carsharing in ein quartiersbezogenes Verkehrsmanagement wäre ein praktikabler Ansatz.

Nach der derzeitigen Rechtslage ist es nicht möglich, im öffentlichen Raum Parkplätze für Car-Sharing zur Verfügung zu stellen. Gemäß § 6 des Straßenverkehrsgesetzes kann der Verkehrsminister bisher Sonderrechte zum Parken ausschließlich für Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung oder für Bewohner regeln. Weitere Möglichkeiten sind noch nicht gegeben.

Die Frage ist seit einigen Jahren Thema sowohl in Bundesrat und Bundestag sowie im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehr. Bisher wurde noch keine Einigkeit erzielt, eine klarstellende Änderung der Rechtslage durchzuführen. In den Niederschriften der Gremien werden folgende Gründe gegen eine Reservierung genannt:

- die grundsätzliche Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts,
- der grundgesetzlich garantierte Gemeingebrauch der öffentlichen Sache Straße auch zum Parken für jedermann,
- die Sorge vor weiteren Privilegierungswünschen wie z.B. Mutter-Kind-Parkplätze sowie die Frage, welche Fahrzeuge zu dem Kreis gehören sollen. Hier insbesondere privates Car-Sharing, Mietwagen und Selbstfahrer-Vermietungsfahrzeuge, deren Eigentümer / Nutzer ebenfalls Wünsche anmelden würden,
- die Frage, wie mit Fremdparkern auf solchen Plätzen umgegangen werden soll bzw. ob das Abschleppen eines Nichtberechtigten noch verhältnismäßig wäre.

## **Zu 2.:**

Mittlerweile hat der Bundesverkehrsminister durch die Einführung eines neuen Zusatzschildes im Verkehrsblatt des Ministeriums die Möglichkeit geschaffen, Parkplätze für Elektrofahrzeuge an Ladestationen zu beschildern. Die Zulässigkeit dieser Regelung wird jedoch in den juristischen Kommentaren als sehr zweifelhaft beurteilt, da auch für diese Reservierungsmöglichkeit grundsätzlich die gleichen Rechtsbedenken bestehen, wie beim Car-Sharing.

Nur durch einen belastbaren Rechtsrahmen sind die Rechtsunsicherheiten noch weiter abzubauen und eine einheitliche Rechtsanwendung auf kommunaler Ebene sicherzustellen. Hier bestehen Handlungsbedarfe z.B. bei der Lösung etwaiger Konflikte im öffentlichen Verkehrsraum (Straßenrecht/Straßenverkehrsrecht). Nach neuesten Informationen ist jedoch hierzu ein entsprechender Gesetzesentwurf in Arbeit, sodass in naher Zukunft von einer Rechtssicherheit ausgegangen werden kann.

Auf Grundlage des Beschlusses "Starthilfe Elektromobilität" (Ds.-Nr. [1110788NV3](#)) hat die Verwaltung gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis und fünf Energieversorgern eine Arbeitsgruppe gegründet, die Möglichkeiten eines systematischen Aufbaus der Ladeinfrastruktur in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis ausloten soll. Nach derzeitigem Stand ist dazu eine Studie in Kooperation mit der Fachhochschule Bonn-Rhein-Sieg geplant, in der sowohl die Nachfrageseite als auch die Anschlussmöglichkeiten an bestehende Netze und das Angebot regional verfügbarer regenerativer Energien in die Betrachtung mit einbezogen werden sollen. Die Kooperationsvereinbarung liegt im Entwurf vor und wird zurzeit abgestimmt

### **Zu 3.:**

Einem Fachbeitrag des Referenten für nachhaltige Mobilität der Freien Hansestadt Bremen, Michael Glotz-Richter, für das Deutsche Institut für Urbanistik zu diesem Thema konnte entnommen werden, dass die neuen Carsharing-Stationen („Mobilpunkt“) in Bremen unter anderem in den Ortsteilen mit einem hohen Parkdruck angelegt werden. Durch das Angebot wird ein Ersatz für das Privatauto geschaffen, so dass der öffentliche Parkplatzbedarf insgesamt absinkt und der Straßenraum entlastet wird und anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden kann (z.B. Aufweitung der Gehwegbereiche). Dieses Vorgehen muss aber immer eingebunden sein in weitere Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes (neue zusätzliche Fahrradabstellanlagen, attraktives ÖPNV-Angebot, etc.).

In Bremen wird der städtischen Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft z.B. eine Sondernutzungserlaubnis nach § 18 des Bremer Landesstraßengesetzes im öffentlichen Straßenraum für die stationsgebundenen Carsharing-Stellplätze eingeräumt. Diese Sondernutzung wird mit dem öffentlichen Nutzen gerechtfertigt (Parkraumentlastung in den angrenzenden Straßen und damit Beseitigung von Engstellen im öffentlichen Straßenraum).