



Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04166

Status: öffentlich

Eingereicht von
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Regelungen zur Einrichtung von flexiblem Carsharing in Leipzig

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
Dienstberatung des Oberbürgermeisters FA Stadtentwicklung und Bau FA Umwelt und Ordnung FA Finanzen Ratsversammlung	18.10.2017	Bestätigung Vorberatung Vorberatung Vorberatung Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Die Ratsversammlung stimmt der Durchführung eines 5-jährigen Pilotprojektes "flexibles, stationsunabhängiges Carsharing" unter Beachtung des Carsharinggesetzes (CsgG) zu.
2. Zur Parkvereinfachung werden nach Inkrafttreten des CsgG Ausnahmegenehmigungen gemäß den in der Begründung aufgeführten Bedingungen erteilt.
3. Für die Erhebung der Parkgebühren wird die Parkgebührenverordnung gemäß der Begründung geändert. Vorgesehen ist ein Gebührenrahmen für einen pauschalen Jahresbetrag. Carsharing-Fahrzeuge, die gemäß § 9a Fahrzeug-Zulassungsverordnung gekennzeichnet sind (Elektrofahrzeuge) und zu den unter Ziffer 4. benannten Anbietern gehören, sollen von den Parkgebühren befreit werden.
4. Der Oberbürgermeister wird öffentlich bekannt machen, dass Carsharing-Anbieter, die alle notwendigen Voraussetzungen erfüllen, sich bis zum 31.12.2017 für das Pilotprojekt bewerben können.
5. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, auf Grundlage des als Anlage beigefügten Mustervertrags mit den Carsharing-Anbietern einen individuellen öffentlich-rechtlichen Vertrag zu verhandeln und abzuschließen.
6. Während der Dauer des Pilotprojektes sind zwei Evaluierungen vorgesehen, an denen die vertraglich gebundenen Carsharing-Anbieter mitwirken und sich finanziell beteiligen. Über die Ergebnisse wird der Stadtrat entsprechend informiert.

Übereinstimmung mit strategischen Zielen:

nicht relevant

Sachverhalt:

1. Grundlagen

Leipzig ist eine wachsende Stadt. Um den Verkehr der Zukunft bewältigen zu können, sind neue Lösungsansätze und Mobilitätskonzepte erforderlich. Als eine neue Mobilitätsform gewinnen „Sharingsysteme“ schon jetzt zunehmend an Bedeutung. Dabei besteht ein grundsätzlicher Konsens zwischen Verkehrsplanern und der Politik (Bund, Freistaat Sachsen und Stadt Leipzig), dass **Carsharing** neben anderen verkehrspolitischen Maßnahmen ein geeigneter Lösungsansatz sein kann und aufgrund seiner positiven Effekte für die Stadt- und Verkehrsplanung gefördert werden soll. Positive Umwelt- und Klimaeffekte lassen sich in Kombination mit einer verstärkten Elektromobilität noch steigern.

Bereits mit Beschluss vom 12.10.2011 (RBV-967/11) hatte der Stadtrat festgelegt, die Einrichtung von Carsharing-Parkplätzen zu prüfen und sich mit geeigneten Anbietern, welche das Umweltzeichen „Blauer Engel“ nachweisen können, zur Realisierung des Vorhabens in Verbindung zu setzen.

Auch in dem im Februar 2015 beschlossenen **Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum** ist eine Zielstellung, multimodales Verkehrsverhalten durch Carsharing zu fördern und damit Alternativen zum eigenen Auto anzubieten bzw. deren Nutzer dazu zu animieren, ihre Mobilität bewusster zu gestalten, das (geliehene) Auto erheblich seltener zu nutzen als ein eigenes Fahrzeug und häufiger zu Fuß zu gehen oder auf Bus, Bahn oder Fahrrad umzusteigen. Es wird eingeschätzt, dass ein Carsharing-Fahrzeug vier bis acht private Pkw ersetzt, die dann keine Stellplätze mehr belegen. Nicht zuletzt bieten Carsharing-Flotten gute Voraussetzungen für den Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen und auch für den Einsatz von Elektroautos.

Damals galt diese Zielstellung nur für das stationsgebundene Carsharing. Inzwischen gibt es aber auch Erkenntnisse zu positiven Effekten beim Mobilitätsverhalten unter Nutzung von flexiblem stationsungebundenem Carsharing, wenn auch auf niedrigerem Niveau als beim stationsgebundenen Carsharing.

Die Einrichtung von flexiblem stationsungebundenem Carsharing ist in Verbindung mit der Förderung der Elektromobilität ebenso Bestandteil des Entwurfs des **Maßnahmen- und Umsetzungskonzeptes „Leipzig – Stadt für intelligente Mobilität“** in Umsetzung des Grundsatzbeschlusses des Leipziger Stadtrates zur **Förderung intelligenter Mobilitätslösungen** (Beschluss Nr. VI-DS-01293).

Stationsgebundenes Carsharing bedeutet, dass die Fahrzeuge an einem festen Standort abgestellt sind und an diesen zurück gebracht werden müssen.

Flexibles stationsungebundenes Carsharing (sog. Free-Floating-Carsharing) bedeutet, dass die Fahrzeuge an keinen festen Standort gebunden sind, praktisch auf allen verfügbaren öffentlichen Stellplätzen in einem bestimmten Gebiet abgestellt werden können und auch Ein-Weg-Fahrten zulässig sind. Praktisch erfolgt dies so, dass Fahrzeuge innerhalb des Geschäftsgebietes des jeweiligen Anbieters angemietet und zurückgegeben werden können, aber eben nicht an einen festen Standort gebunden sind.

Beide Carsharing-Formen haben ihre Stärken und Schwächen. Stationsunabhängiges Carsharing ist bisher nur in sieben Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohnern eingeführt.

Nicht zuletzt gibt es auch Mischformen (teilflexibles Carsharing z. B. in München, Freiburg, Karlsruhe) sowie Anbieter, die verschiedene Modelle im Programm haben.

2. Situation in Leipzig

Das **stationsgebundene Carsharing** wird in Leipzig bereits über ein Netz an Verleihstationen u. a. auch in Verbindung mit den im Jahr 2015 errichteten Mobilitätsstationen erfolgreich praktiziert.

Stationsunabhängiges flexibles Carsharing gibt es in Leipzig noch nicht. Mittlerweile besteht jedoch von verschiedenen Unternehmen Interesse an der Einrichtung von flexiblem stationsungebundenem Carsharing in Leipzig. Obwohl zum Start unbestritten zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, kann mittelfristig auch bei flexiblem Carsharing davon ausgegangen werden, dass ein Carsharingfahrzeug mehrere derzeit vorhandene PKW ersetzt.

Neben den allgemein gültigen Regelungen der StVO gibt es im Stadtgebiet **verschiedene Parkregelungen**. Zu unterscheiden ist zunächst zwischen nicht bewirtschafteten und (zeitlich begrenzten oder unbegrenzten) bewirtschafteten Bereichen.

Eine Sonderform stellen dabei **Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten** nach §45 StVO (Bewohnerparkzonen) dar: Dies sind Gebiete mit Straßenabschnitten, die zeitbeschränkt für Bewohner reserviert sind (reine Bewohnerparkbereiche) und mit Bereichen, welche der Allgemeinheit zur Verfügung stehen und in denen gebührenpflichtiges (auch zeitlich begrenztes) Parken eingerichtet ist.

Weiterhin gibt es Straßenabschnitte mit Parkscheinautomaten, in denen Ausnahmegenehmigungen für Anwohner nach §46 StVO möglich sind (Anwohnerparken).

Die Höhe der Parkgebühren wird in der Parkgebührenverordnung geregelt. Hier wiederum gibt es eine Staffelung in verschiedene Parkzonen (1-3).

In der **Innenstadt** (innerhalb Promenadenring) gelten allgemein restriktive Parkregelungen entsprechend des Konzeptes der autoarmen Innenstadt. Sie ist einerseits Bewohnerparkzone, andererseits Parkzone 1 gemäß Parkgebührenverordnung.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

Grundsätzlich gilt, dass für die Verkehrsregelung auf öffentlichen Straßen allein die **Straßenverkehrsordnung (StVO)** maßgeblich ist und nur die auf dieser Basis angeordneten Regelungen eine rechtliche Bindungswirkung haben. Während für das Abstellen von e-Fahrzeugen mit dem **Elektromobilitätsgesetz (EmoG)** und deren Berücksichtigung in der StVO eine Rechtsgrundlage geschaffen wurde, gibt es diese für Carsharing-Fahrzeuge derzeit noch nicht. Seit Mitte 2016 liegt jedoch der Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (**Carsharinggesetz - CsgG**) vor. Dieses neue Carsharing-Gesetz wurde am 30.03.2017 vom Bundestag verabschiedet und soll zum 1. September 2017 in Kraft treten. Im Gegensatz zum stationsgebundenen Carsharing ist beim flexiblen stationsunabhängigen Carsharing keine Vorhaltung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge und eine damit verbundene rechtsichere Beschilderung und Markierung erforderlich. Im Umkehrschluss kann aber flexibles Carsharing nur attraktiv angeboten werden, wenn die Fahrzeuge praktisch auf möglichst vielen Stellplätzen innerhalb des Geschäftsgebietes des jeweiligen Anbieters abgestellt werden dürfen.

4. Zielstellung

Zielstellung ist im Prinzip, dass den Anbietern von flexiblem stationsunabhängigem Carsharing zukünftig gestattet wird, ihre Fahrzeuge in weiten Teilen des Stadtgebietes abzustellen. Um dies auch in bewirtschafteten Bereichen zu ermöglichen, wird eine **Ausnahmegenehmigung** erteilt. Dafür sollen die Bedingungen so gestaltet werden, dass eine Steuerung des Prozesses durch die Stadt möglich bleibt. Um dabei der durchaus relevanten Gefahr, dass sensible Wohnbereiche durch CS-Fahrzeuge zusätzlich belastet werden, frühzeitig zu begegnen, sind bestimmte Regularien und Beschränkungen erforderlich.

Unterschieden werden muss dabei zwischen **Parken** während der Anmietung und **Abstellen** vor bzw. nach der Anmietung.

Für Anbieter flexiblen Carsharings sollen folgende Regelungen und Ausschlüsse gelten:

- In der **Innenstadt** (innerhalb Promenadenring) gilt oben beschriebene Ausnahmegenehmigung nicht. Ein Parken und/oder Abstellen ist hier nur im Rahmen der geltenden Parkregeln und Gebührenordnung möglich. Umgrenzt wird dieser Bereich von den Straßen Tröndlinring, Willy-Brandt-Platz, Georgiring, Roßplatz, Martin-Luther-Ring, Dittrichring und Goerdelerring.
- **Außerhalb der Innenstadt** wird das Parken und/oder Abstellen mit Ausnahmegenehmigung gestattet auch in Bereichen, in denen gebührenpflichtiges (auch zeitlich begrenztes) Parken eingerichtet ist.
- In Bereichen mit Bewohnerparkvorrechten (**Bewohnerparkzonen**) wird per Ausnahmegenehmigung das Parken und/oder Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen gestattet in Bereichen, welche der Allgemeinheit zur Verfügung stehen und in denen gebührenpflichtiges (auch zeitlich begrenztes) Parken eingerichtet ist. In Straßenabschnitten, die zeitbeschränkt für Bewohner reserviert sind (**reine Bewohnerparkbereiche**), wird weder das Parken noch das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen zu den für Bewohner reservierten Zeiten gestattet. Diese Bereiche wurden eingerichtet, da Bewohner aufgrund des dort herrschenden erheblichen Parkdrucks regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in fußläufig zumutbarer Entfernung einen Parkplatz zu bekommen. Bei einer grundsätzlichen Gestattung wäre eine Nutzung durch unberechtigte Dritte und eine damit einhergehende Verknappung des Parkraumes absehbar, was dem Sinn des Bewohnerparkens zuwider laufen würde. Das Parken von Carsharing-Fahrzeugen ist dort nur mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis möglich. Für die dortigen Bewohner besteht gemäß Punkt X. 7. zu § 45 der Verwaltungsvorschrift zur StVO die Möglichkeit, einen Bewohnerparkausweis zu erhalten, wenn sie Mitglied einer Carsharing-Organisation sind.
- Für Bereiche, in denen mit Zusatzzeichen das Parken mit Parkscheibe und eine **Höchstparkdauer** vorgeschrieben ist (z. B. Kurzparkzonen, Ladezonen für Elektrofahrzeuge), wird keine Ausnahmegenehmigung erteilt, d. h. eine längere Parkdauer für flexibles Carsharing wird nicht gestattet. Demzufolge ist nur ein zeitlich begrenztes Parken (Zwischenstopp) und kein Abstellen vor bzw. nach der Anmietung möglich.

5. Umsetzung

Um die Voraussetzungen für flexibles Carsharing zu schaffen, wird die **Parkgebührenverordnung** geändert bzw. ergänzt. Laut § 2 dieser Verordnung sind bereits jetzt verschiedene Formen der Gebührenerhebung zulässig. In einem parallelen Verfahren wird die Parkgebührenordnung um einen Passus zum Carsharing und die Möglichkeit einer pauschalen Jahresgebühr innerhalb eines Gebührenrahmens ergänzt.

Darauf aufbauend werden die erforderlichen Regelungen zwischen der Stadt Leipzig (Dezernat VI) und dem jeweiligen Carsharing-Anbieter in einem **öffentlich-rechtlichen Vertrag** getroffen.

Für die Gewährung der Sonderregelungen werden den Carsharing-Anbietern **Ausnahmegenehmigungen** erteilt. Dazu werden von den Carsharing-Anbietern **fahrzeugbezogene Parkausweise** erworben, welche auf Grundlage des öffentlich-rechtlichen Vertrages und den darin geregelten Ausnahmegenehmigungen durch das Ordnungsamt ausgegeben werden. Über diese Parkausweise werden alle normalerweise anfallenden Parkgebühren pauschal abgegolten (jährliche Flatrate).

Parkausweis

Die entsprechenden Parkausweise zu den erteilten Ausnahmegenehmigungen werden durch das Ordnungsamt gegen eine Verwaltungsgebühr ausgegeben. Die Höhe wird im Einzelfall festgesetzt und beträgt hier maximal 20 € je Parkausweis.

Als Parkausweis wird eine mit dem amtlichen Kennzeichen des jeweiligen Fahrzeuges versehene Plakette als optimale Lösung angesehen.

Jahresgebühr

In Anlehnung an das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) werden auch im Carsharinggesetz (CsgG) eine Parkbevorzugung sowie eine potentielle Parkgebührenbefreiung im öffentlichen Verkehrsraum in das Ermessen von Ländern und Kommunen gestellt. Somit kann dies auch zum Beispiel in Abhängigkeit der Antriebsart aber auch der Nutzungsart gestaffelt werden.

Aus den deutschlandweiten Erfahrungen insbesondere aus Städten wie Berlin, München oder Bremen wird ein öffentliches Interesse als gegeben vorausgesetzt. Ein kompletter Gebührenerlass wird im Hinblick auf die wirtschaftliche Tätigkeit der Carsharing-Unternehmen und dem vor allem in dicht bebauten innerstädtischen Gebieten knappen öffentlichen Verkehrsraum als unangemessen angesehen.

Es wird daher vorgeschlagen, eine Jahresgebühr (jährliche Flatrate) pro Fahrzeug und für das gesamte Stadtgebiet mit den unter Punkt 4 genannten Ausschlüssen (Innenstadt innerhalb Promenadenring und alle Bewohnerparkbereiche) festzusetzen.

Vorgeschlagen wird eine Gebühr von derzeit 600 € pro Fahrzeug und Jahr für Anbieter von flexiblem Carsharing. Ein vergleichbares Tarifmodell wendet München an. Dort beträgt nach einer 2016 vorgenommenen Halbierung die aktuelle Jahresgebühr 900 € pro Fahrzeug und Jahr, E-Fahrzeuge sind gebührenfrei. In anderen vergleichbaren Städten existieren sehr unterschiedliche Tarifmodelle. In Düsseldorf gibt es eine Gebühr von 800 € pro Fahrzeug und Jahr. Köln liegt mit einem Monatsbetrag innerhalb eines Rahmens noch über den o.g. Beträgen, Freiburg dagegen mit einem Monatsbetrag unter diesen bzw. dem in Leipzig vorgeschlagenen Jahresbetrag. Ein Vergleich auch mit weiteren Städten ist aufgrund der unterschiedlichen Tarif- und Abrechnungsmodelle schwierig.

Die Gebühr für die Ausstellung eines fahrzeugbezogenen Parkausweises soll daher für Carsharing-Fahrzeuge in Leipzig derzeit **600 € pro Fahrzeug und Jahr** betragen zuzüglich der Verwaltungsgebühr. Da aber weder die zukünftige Entwicklung des Carsharingmarktes als auch die Ausdehnung der bewirtschafteten Gebiete und deren Nutzung durch flexible Carsharingfahrzeuge absehbar sind, wird dazu in der **Parkgebührenverordnung** im Rahmen des Änderungsverfahrens ein Gebührenrahmen festgesetzt, um diesen Betrag anpassen zu können.

Elektrofahrzeuge gemäß § 2 EmoG in Verbindung mit § 9a Fahrzeug-Zulassungsverordnung sollen jedoch grundsätzlich von der Jahresgebühr, nicht aber von der Verwaltungsgebühr, befreit werden.

Mit diesem Tarifmodell wird dem Carsharinggesetz (CsgG) entsprochen. Die Gebührenhöhe kann in Abhängigkeit des Bediengebietes (Geschäftsgebiet des Anbieters innerhalb des Stadtgebietes, in dem das Fahrzeug vor bzw. nach der Anmietung abgestellt werden darf)

und den im Bediengebiet betroffenen Straßen sowie der Fahrzeuganzahl und des Betreibermodells sowie der Anzahl nachgewiesener Stellplätze auf privaten Flächen zum Beispiel in innerstädtischen Parkhäusern angepasst werden. Geprüft werden sollen ausdrücklich auch Möglichkeiten, über Tarif-Kombinationen z. B. mit einem ABO des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) auch die Nutzung des ÖPNV direkt zu fördern.

Elektrocarsharing

Um den Einsatz von Elektrofahrzeugen als Bestandteil des Carsharings zu fördern, soll die Jahresgebühr für diese erlassen werden. Die rechtliche Grundlage bildet dafür das Elektromobilitätsgesetz (EmoG). Mit dem vorgeschlagenen Tarifmodell sollen Anbieter bevorzugt werden, welche einen Teil ihrer Flotte elektrisch betreiben.

An allen öffentlichen Ladestationen ist dabei auch für Elektrocarsharingfahrzeuge die vorgeschriebene Höchstparkdauer einzuhalten.

Mit dem Aufbau eines Netzes an Ladestationen im öffentlichen und halböffentlichen Raum wurden wichtige Voraussetzungen zur Förderung der Elektromobilität in Leipzig geschaffen. Neben den Ladestationen der Leipziger Stadtwerke bieten derzeit insgesamt 26 Mobilitätsstationen Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge an, ermöglichen aber auch den Umstieg vom stationsgebundenen Carsharing-Fahrzeug zu Bus, Bahn, Fahrrad. Für eine flächendeckende Versorgung an Ladestationen sollen auch in den Bereichen Wirtschaft und Handel weitere Möglichkeiten erschlossen werden.

Welche Voraussetzungen speziell für Elektrocarsharing notwendig sind (Bedarfsanalysen, Ladeinfrastruktur usw.) und wie diese erreicht werden können, muss noch in weiterführenden Abstimmungen geklärt und ggf. Bestandteil der vertraglichen Regelungen mit den Carsharinganbietern werden.

Pilotprojekt

Die Einrichtung von flexiblem Carsharing in Leipzig soll zunächst als **Pilotprojekt** starten. Damit kann eine schrittweise Entwicklung unter Berücksichtigung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge im Verhältnis zu den vorhandenen Stellflächen gesteuert und eine übermäßige Nutzung dieser Flächen durch das flexible Carsharing nach Beschluss der Vorlage verhindert werden.

Um das Risiko zu reduzieren, dass zu schnell zu viele Carsharingfahrzeuge die vorhandenen Stellplätze belegen, wird die Fahrzeuganzahl zu Beginn des Pilotprojektes auf zunächst maximal 250 Fahrzeuge/Anbieter, nach drei Jahren auf maximal 500 Fahrzeuge/Anbieter beschränkt. Die Gesamtzahl flexibler Carsharingfahrzeuge im Stadtgebiet soll aber bis zum Ende der Laufzeit von 5 Jahren auf insgesamt maximal **750 Fahrzeuge** beschränkt sein. Im Rahmen der Evaluierung besteht daneben die Möglichkeit, gezielt Einfluss auf den Entwicklungsprozess zu nehmen.

Der mit dem jeweiligen Carsharing-Anbieter abzuschließende öffentlich-rechtliche Vertrag soll auf max. **5 Jahre** befristet und regelmäßig evaluiert werden. Somit kann die Größe der Fahrzeugflotte des jeweiligen Anbieters in Abhängigkeit des Bediengebietes ggf. angepasst werden.

Im Zuge der Evaluierungsphase kann auf die weitere Entwicklung gezielt Einfluss genommen werden (Bediengebiet → betroffene Straßen → Fahrzeuganzahl → Betreibermodell → Gebührenhöhe), um den Prozess qualitativ und quantitativ zu steuern.

6. Öffentlich-rechtlicher Vertrag

Die erforderlichen Regelungen werden in einem **öffentlich-rechtlichen Vertrag** zwischen der Stadt Leipzig und dem jeweiligen Carsharing-Anbieter getroffen. Darin werden alle konkreten Bedingungen (Geltungsbereich und -dauer, Gebühren, Pflichten) geregelt. Der

anliegende Vertrag legt als Mustervertrag die grundsätzlichen Bedingungen fest, die jedoch ggf. noch individuell angepasst werden müssen. Hierzu ermächtigt der Stadtrat den Oberbürgermeister.

Da sich der Markt im Hinblick auf Carsharing in der Entwicklung befindet und noch nicht absehbar ist, in welchem Umfang sich Carsharing-Anbieter etablieren, inwieweit sich ein Wettbewerb entwickelt und welche konkreten verkehrlichen Auswirkungen dies hat, wird die vertragliche Laufzeit zunächst auf 5 Jahre beschränkt.

Die Stadt wird im Rahmen der Transparenz, auf die Möglichkeit eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zur Durchführung von flexiblem Carsharing durch öffentliche Bekanntmachung im Amts-Blatt hinweisen. Bis zum Stichtag 31.12.2017 haben dazu interessierte Unternehmen die Möglichkeit, einen formlosen Antrag mit Angabe des Bedienegebietes und der geplanten Fahrzeuganzahl zu stellen. Der Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages soll bis zum 31.03.2018 erfolgen.

Für die Gewährung der Ausnahmegenehmigungen müssen die Carsharing-Anbieter bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Erst danach erfolgt eine Auswahl, ob mit dem jeweiligen Unternehmen ein öffentlich-rechtlicher Vertrag abgeschlossen werden kann und die Parkbevorrechtigungen eingeräumt werden.

Durch die Carsharing-Anbieter sind folgende **Nachweise/Verpflichtungen** als Bestandteil der vertraglichen Regelungen zu erbringen:

- Die Carsharing-Anbieter müssen Zuverlässigkeit und Qualifikation zur Erbringung von Carsharing-Leistungen gemäß den Eignungskriterien des Carsharinggesetzes (CsgG) nachweisen.
- Die Carsharing-Anbieter sollten laut RBV-967/11 die Kriterien des Umweltzeichens „Blauer Engel“ (RAL-UZ 100) erfüllen. Infolge des jüngsten Abgaskandals entspricht dieses Umweltzeichen jedoch hinsichtlich seiner Umweltfreundlichkeit nicht mehr dem Stand der Technik. Mit seinen strengen CO₂-Emissionskriterien ist der „Blaue Engel Car-Sharing“ in seiner derzeitigen Form für CS-Anbieter nur dann einzuhalten, wenn deren Fahrzeugflotten größtenteils aus Dieselfahrzeugen zusammengestellt wurden, welche jedoch zu den hohen und nach EU-Recht eigentlich nicht mehr zulässigen Feinstaub- (PM) und Stickoxidemissionen (NO_x) insbesondere in großen Städten und Ballungsräumen beitragen. Demzufolge sind zwingend neue Vorgaben erforderlich mit dem Ziel des schrittweisen Einpflegens von umweltfreundlicheren Fahrzeugen wie Elektrofahrzeugen in bestehende Verbrennerflotten. Insofern werden auch derzeit bis zur Neuentwicklung von Vergabekriterien für die RAL-UZ 100 durch die Jury-Umweltzeichen keine weiteren Anträge auf Nutzung des Umweltzeichens zugelassen. Für bestehende Zeichenbenutzungsverträge gilt ein Bestandsschutz bis zum Auslaufen der Vergabegrundlage. Ebenso ist eine Zusammenführung der Vergabegrundlagen mit denen für Elektrocarssharingfahrzeuge (RAL-UZ 100 b) vorgesehen.
- Bis zur Neuentwicklung der Vergabekriterien für den „Blauen Engel Car-Sharing“ durch die Jury-Umweltzeichen wird o.g. Ratsbeschluss RBV-967/11 dahingehend ausgesetzt und es gelten folgende Kriterien:
 - gestaffelte Anhebung des Elektrofahrzeuganteils der Fahrzeugflotte (2018: 20%, ab 2019: 30 %, ab 2020: 40 %, ab 2021: 50 %) ; andere umweltfreundliche Fahrzeuge (z. B. bioenergiebasiert etc.) werden hinsichtlich des Flottenanteils gleichgestellt
 - Verbot für Dieselfahrzeuge, stattdessen Einsatz von Fahrzeugen mit Ottomotor (Benzin- oder CNG/LPG)
 - Neue Flottenfahrzeuge mit Verbrennungsmotor müssen hinsichtlich der Euro-Abgasnorm dem Stand der Technik (bis zum 31.08.2018: mindestens Euro 6b, ab 01.09.2018: mindestens Euro 6c) entsprechen.
- Sollten die zukünftig aufgestellten Kriterien der RAL gGmbH hinter den o.g. Kriterien zurückbleiben, gelten die Kriterien der Stadt in Ergänzung der Kriterien des „Blauen Engels“.
- Die Carsharing-Anbieter müssen in Abhängigkeit des Bedienegebietes für 20 % der Verbrennerflotte den Nachweis an Stellplätzen auf privaten Flächen

erbringen. E-Fahrzeuge bleiben unberücksichtigt, wenn durch CS-Anbieter im Gegenzug den Erfordernissen der Elektrocarsharingflotte entsprechende zusätzliche Ladeinfrastruktur geschaffen wird.“

- Die Unternehmen werden zur Mitarbeit an der Evaluierung verpflichtet. Dazu erklären sich diese bereit, jährlich stadtteilbezogene Nutzerzahlen über das Abstellen in den betroffenen Bereichen und Aussagen zum Nutzerverhalten hinsichtlich Verkehrsmittelwahl zu übergeben.
- Dem Anbieter soll aufgegeben werden, vor und nach Aufnahme eines Carsharing-Angebotes die autoersetzende Wirkung (Pkw-Besitz) zu erheben. Der Entlastungseffekt ist durch Befragungen der Nutzer des Carsharing-Angebotes zu erfassen, indem der Bestand an PKW der Nutzer vor und während der Carsharing-Teilnahme vergleichend erfasst und nachgewiesen wird. Diese Untersuchungen sind vom Carsharing-Anbieter durchzuführen, ggf. kann ein externes Institut beauftragt werden.

7. Evaluierung

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des flexiblen Carsharings ist dazu eine **zyklische Evaluierung**, beginnend nach zwei Jahren erforderlich und sinnvoll, wie dies schon in anderen Städten (Beispiel München) erfolgreich praktiziert wurde. Insbesondere zum Nachweis der Entlastungseffekte für den öffentlichen Raum aber auch von Veränderungen hinsichtlich der Nutzung des Umweltverbundes sollen die Auswirkungen auf den Pkw-Besitz und das Nutzungsverhalten ermittelt und dokumentiert werden. Dazu werden die Carsharing-Anbieter zur Mitarbeit an der Evaluierung verpflichtet. Des Weiteren sind sie verpflichtet, sich im Vertragszeitraum für zwei Evaluierungen mit je 50,- € pro parkbevorzugtem Carsharing-Fahrzeug, jedoch begrenzt für den Vertragszeitraum auf einen Höchstbetrag von 10.000,00 €, zu beteiligen.

Dieses Vorgehen erlaubt es, einerseits die Erstellung und Evaluierung eines Gesamtkonzepts zur bedarfsgerechten Förderung des Carsharings und die Integration in vorhandene verkehrsplanerische Konzepte vorzunehmen sowie andererseits die Gebühren anzupassen, wenn z.B. von städtischer Seite die bewirtschafteten Straßenbereiche ausgedehnt oder aber auch veränderte durchschnittliche Stellzeiten in bewirtschafteten Parkbereichen erkennbar werden.

Um der Gefahr vorzubeugen, dass sensible Wohnbereiche durch CS-Fahrzeuge zusätzlich belastet werden, sind ggf. weitergehende Regelungen und Beschränkungen erforderlich, wie die Erweiterung der Bewohnerparkbereiche. Diese und weitere geeignete Maßnahmen sind jedoch in der Regel nicht kurzfristig umsetzbar. Für die Ermittlung einer maximal verträglichen Fahrzeuganzahl bedarf es ebenso noch weiterer Untersuchungen.

Anlage:

Mustervertrag Flexibles Carsharing