

3.4.16.2 Carsharing-Stellplätze

Gunnar Nehrke

Zusammenfassung

Stellplätze als Bereitstellungsorte für Carsharing-Fahrzeuge sind ein wesentlicher Bestandteil des Angebots. Die Qualität der Bereitstellungsorte ist ein entscheidender Erfolgsfaktor sowohl für die Zufriedenheit der Kund:innen als auch für die Stärke der verkehrsentlastenden Wirkung eines Carsharing-Angebots. Aus Perspektive der Kommunen sind Stellplätze zudem ein zentrales Steuerungs- und Förderinstrument für Carsharing-Angebote.

In diesem Beitrag werden die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Carsharing-Varianten an ihre jeweiligen Bereitstellungsorte erläutert. Thematisiert werden dabei sowohl Stellplätze im öffentlichen Raum als auch im privaten Raum.

Auf dieser Grundlage werden dann die Grundzüge eines optimalen kommunalen Stellplatzkonzepts für Carsharing vorgestellt. Für Stellplätze im öffentlichen Raum werden die Rechtsgrundlagen der Einrichtung und die amtlichen Beschilderungen erläutert. Für die Umsetzung von Verteilungsverfahren für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum werden Best-Practice-Hinweise gegeben. In Bezug auf den Wohnungsneubau wird erläutert, wie Kommunen die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen dort durch regulative Maßnahmen fördern können.

Abstract

Parking spaces as supply points for car sharing vehicles are an essential part of the offer. The quality of the locations is a decisive success factor for both customer satisfaction and the level of the traffic-reducing effect of a car sharing service. From the perspective of the municipalities, parking spaces are also a central management and funding instrument for car sharing services.

This article explains the different requirements of the different types of car sharing in terms of where they are provided. Both parking spaces in public areas and in private areas are discussed.

On this basis, the main principles of an optimal municipal parking space concept for car sharing are then presented. For parking spaces in public areas, the legal basis for the establishment and the official signage are explained. Best practice guidelines are provided for the implementation of distribution processes for car sharing parking spaces in public spaces. With regard to new residential construction, it explains how local authorities can promote the provision of car sharing parking spaces there through regulatory measures.

Schlüsselwörter: Carsharing, Carsharing-Stellplätze, Carsharing-Varianten, stationsbasiertes Carsharing, free-floating Carsharing, Carsharinggesetz, Sondernutzung für Carsharing, kommunale Carsharing-Förderung

1 Einleitung

Stellplätze als Bereitstellungsorte für Carsharing-Fahrzeuge sind ein wesentlicher Bestandteil des Angebots. Für die Kund:innen ist die Lage der Stellplätze eines der herausragenden Qualitätsmerkmale. Für die Anbieter ist die Lage und Art der Stellplätze mitentscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg oder Misserfolg. Aus Perspektive der Kommunen sind Stellplätze ein zentrales Steuerungs- und Förderinstrument für Carsharing-Angebote.

Die kommunale Verkehrsplanung muss Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum entsprechend den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Kommune umsetzen und sollte sich dabei an den aus Anbieter- und Kund:innenperspektive identifizierbaren Best-Practices orientieren. Der vorliegende Beitrag versucht, dafür die notwendigen Hinweise zu geben: Welche Carsharing-Varianten und Bereitstellungsarten gibt es? Welche Best-Practices lassen sich identifizieren? Welche Rechtsgrundlagen und Vorschriften für die Planung und Umsetzung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum sind zu beachten? Wie können Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stationen auf privatem Grund fördern?

2 Verkehrspolitische Bedeutung des Carsharings

Städte und Gemeinden leiden darunter, dass der motorisierte Individualverkehr sowohl im ruhenden wie im fließenden Verkehr einen zu großen Teil des öffentlichen (Straßen-)Raums beansprucht. Carsharing trägt zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei:

- Carsharing reduziert nachweislich die Anzahl der Pkw und der benötigten Stellplätze. Haushalte, die Carsharing nutzen, schaffen in erheblichem Umfang private Pkw ab. Haushalte, die bisher keinen Pkw besessen haben, verzichten zu weiten Teilen auf eine Anschaffung. Carsharing bündelt die Pkw-Nutzungswünsche vieler Haushalte auf wenigen Fahrzeugen (Autodelen.net 2023, bcs 2023, Herzog 2023, Institut Schreier 2023, team red 2018).
- Carsharing fördert multimodales Mobilitätsverhalten. Carsharing-Nutzer:innen verteilen ihre Wege häufiger als die Durchschnittsbevölkerung in den vergleichbaren Räumen auf verschiedene Verkehrsmittel. Fahrrad, Bus und Bahn haben im Mobilitätsmix einen höheren Anteil. Besonders ausgeprägt ist dies Phänomen, wenn Haushalte im Zusammenhang mit der Carsharing-Teilnahme ganz auf einen eigenen privaten Pkw verzichten (bcs 2016, Krietemeyer 2012, Öko-Institut & ISOE 2018, Sonder 2023, STARS 2018, STARS 2019, team red 2018, BMW AG et al. 2016).

Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt in der Regel mehrere private Pkw. Dies wird in der Ersetzungsquote ausgedrückt (1:X, d. h. „Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt X private Pkw“). Die höchste in Deutschland bisher gemessene Ersetzungsquote für eine gesamte Stadt ist 1:16 (team red 2018). In innenstadtnahen Wohngebieten kann die Ersetzungsquote auch höher ausfallen.

Die Ersetzungsquote macht deutlich, dass Carsharing einen direkten, dämpfenden Effekt auf den Stellplatzbedarf für Pkw hat und daher die Etablierung von Carsharing-Stellplätzen direkt auf das Ziel einzahlt, den öffentlichen Straßenraum gerechter zu verteilen. Da Haushalte, die private Pkw abschaffen, danach zumeist Verkehrsmittel des Umweltverbunds häufiger nutzen, zeigt die Ersetzungsquote indirekt auch an, dass Carsharing den Klimaschutz im Verkehr fördert (Loose 2023).

3 Die Carsharing-Varianten und ihre Bereitstellung

Carsharing-Fahrzeuge werden auf verschiedene Weise bereitgestellt, je nachdem, zu welcher Carsharing-Variante sie gehören.

Beim **stationsbasierten Carsharing** stehen die Fahrzeuge auf festen Stellplätzen. Die Kund:innen holen den Wagen dort ab und bringen ihn nach der Fahrt dorthin zurück. Der feste Standort des Fahrzeugs wird auch als „Carsharing-Station“ bezeichnet. Carsharing-Stationen können aus einem oder mehreren Stellplätzen bestehen.

Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing können im öffentlichen oder privaten Raum liegen. Stellplätze im privaten Raum werden von den Carsharing-Anbietern angemietet. Dies können beispielsweise Parkplätze von Wohn- und Geschäftsgebäuden oder innerstädtische Parkhäuser sein. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum waren vor dem Inkrafttreten des Carsharinggesetzes des Bundes (CsgG) im Jahr 2017 für stationsbasiertes Carsharing selten. Das liegt daran, dass Stellplätze für die Allgemeinheit nicht exklusiv für ein Fahrzeug reserviert werden können. Kund:innen und Anbieter des stationsbasierten Carsharing können dann nicht sicher sein, dass der Stellplatz durchgängig als Abhol- und Rückgabeort für das Carsharing-Fahrzeug verfügbar ist.

Im Jahr 2003 hat das Land Bremen erstmals exklusiv reservierte Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Straßenraum auf Basis einer Sondernutzungsgenehmigung geschaffen, die sogenannten „mobil.punkte“. Seit dem Inkrafttreten des CsgG im Jahr 2017 und der Schaffung von daran orientierten Landesgesetzen in den Folgejahren ist die Sondernutzung auch national als Rechtsgrundlage der Einrichtung von reservierten Stellplätzen für stationsbasiertes Carsharing etabliert. Die Umsetzung von solchen Stellplätzen geschieht durch die Kommunen.

Die stationsbasierten Carsharing-Anbieter haben ein hohes Interesse an reservierten Stellplätzen im öffentlichen Raum, denn die dort bereitgestellten Fahrzeuge sind für Kund:innen leicht zugänglich und für Nichtkund:innen gut sichtbar. Die Stellplätze leisten einen hohen Beitrag zur Neukund:innenakquise der Anbieter. Carsharing-Stellplätze im privaten Raum sind demgegenüber oft nicht gut sichtbar, weil sie beispielsweise in Hinterhöfen und

Tiefgaragen liegen. In hoch verdichteten urbanen Lagen sind private Stellplätze zudem oft zu teuer für die Anmietung. In diesen Lagen sind durch Kommunen geschaffene reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum dann die einzige Möglichkeit, um stationsbasiertes Carsharing bereitzustellen.

Eine vom Bundesverband Carsharing e. V. (bcs) Ende 2020/Anfang 2021 durchgeführte Umfrage bei Kommunalverwaltungen kommt zu dem Ergebnis, dass zum Abfragezeitpunkt 138 Städte und Gemeinden in Deutschland anbieterspezifisch zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum ausgewiesen hatten. Insgesamt standen zum Untersuchungszeitpunkt 20 % der stationsbasierten Carsharing-Fahrzeuge in Deutschland auf Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum, 80 % auf privat angemieteten Stellplätzen (bcs 2022).

Beim **stationsunabhängigen oder free-floating Carsharing** stehen die Fahrzeuge in einem definierten Geschäftsgebiet auf beliebigen Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum. Die Nutzer:innen orte und buchen die Fahrzeuge über das Smartphone. Nach der Fahrt stellen sie den Wagen auf einem freien Parkplatz innerhalb des Geschäftsgebiets wieder ab. Da bei dieser Carsharing-Variante Abhol- und Rückgabeort der Fahrzeuge variieren (die Fahrzeuge also „floaten“), sind reservierte Stellplätze nicht notwendig. Die Bereitstellung auf Stellplätzen für die Allgemeinheit im öffentlichen Straßenraum ist daher unproblematisch. Die Anbieter von free-floating Carsharing richten jedoch an bestimmten Destinationen, die sehr häufig von Kund:innen angefahren werden, auch Poolstationen im privaten Raum ein. Vor allem an Flughäfen gibt es oft große Poolstationen in Parkhäusern.

Allgemeine Stellplätze für Carsharing, die dann vor allem dem free-floating Carsharing zur Verfügung stehen, können seit dem Inkrafttreten des Carsharinggesetzes im Jahr 2017 von den Kommunen im öffentlichen Raum eingerichtet werden. Solche Stellplätze sind bisher selten. In einigen Großstädten beinhalten Mobilitätsstationen des ÖPNV solche Stellplätze, beispielsweise in Hamburg (switch) und Berlin (Jelbi). In Gebieten mit hohem Parkdruck hilft dies dabei, den Parksuchverkehr der Kund:innen von free-floating Carsharing zu reduzieren.

Einen Sonderfall stellen Carsharing-Angebote dar, bei denen die Fahrzeuge nur in einem eng umgrenzten Straßenabschnitt oder einem Quartier – einer sogenannten „**Homezone**“ – floaten. Diese Carsharing-Variante funktioniert aus Kund:innensicht eher wie das stationsbasierte Carsharing, da die Fahrzeuge in der Homezone wohnungsnah bereitgestellt werden und nach der Nutzung in die Homezone zurückkehren müssen. Trotzdem handelt es sich bei dieser Variante aus der Perspektive dieses Artikels um ein Angebotsmodell des free-floating Carsharing, da die Bindung der Fahrzeuge an definierte Stellplätze als Abhol- und Rückgabeorte fehlt.

In letzter Zeit haben sich in Deutschland verstärkt **kombinierte Carsharing-Systeme** etabliert, die stationsbasierte und free-floating Fahrzeuge aus einer Hand, integriert in einer App und einem Tarifsysteem, anbieten. Die Flotten der kombinierten Carsharing-Angebote bestehen sowohl aus stationsbasierten als auch free-floating Fahrzeugen, die jeweils wie oben beschrieben bereitgestellt und genutzt werden.

4 Erwartungen der Kund:innen an die Bereitstellung von Carsharing

In der Studie „Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen“ (team red 2018) aus dem Jahr 2018 wurden Carsharing-Kund:innen befragt, welche Aspekte an einem Carsharing-Angebot ihnen „sehr wichtig“ sind. Die ersten drei Plätze im Ranking belegen: Unkomplizierte Buchung (79 % der Befragten), Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt (68 %) und kurze Wege zur nächsten Station (60 %). Alle anderen Aspekte waren nur weniger als der Hälfte der Nutzer:innen wichtig (vgl. Tabelle 1). Die Qualität des Bereitstellungsortes belegt damit Platz drei im Gesamtranking. Für den Stellplatz des Carsharing-Fahrzeugs ist dabei die Wohnungsnähe das entscheidende Qualitätsmerkmal aus Kund:innensicht.

Tabelle 1: Anteil an Carsharing-Nutzer:innen, die ausgewählte Aspekte als „sehr wichtig“ bewerten

Unkomplizierte Buchung	79 %
Die Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt	68 %
Kurze Wege zur nächsten Station	60 %
Einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit des Fahrzeugs	46 %
Kulanz bei Pannen/Störungen/Schäden	42 %
Telefonische Erreichbarkeit des Anbieters an 24 h/Tag	41 %
Sauberkeit der Fahrzeuge	25 %
Auswahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Modellen	25 %
Fest zugeordnete Parkplätze an den Stationen	22 %
Anbindung von Stationen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	21 %
Gut sichtbare Stellplätze im öffentlichen Raum	20 %
Gute/zeitnahe Informationen zu neuen Angeboten/geänderten Nutzungsbedingungen	16 %
Verfügbarkeit von Kindersitzen in den Fahrzeugen	11 %
Fahrzeuge mit gehobener technischer Ausstattung, z. B. Navi oder Bluetooth	10 %
Trendige und sportliche Fahrzeuge in der Flotte	2 %
Sichtgeschützte Stellplätze in Parkgaragen oder Hinterhöfen	2 %
Design und Aussehen der Fahrzeuge	1 %

Quelle: team red 2018

5 Best-Practice für stationsbasiertes Carsharing

Carsharing-Stationen als Bereitstellungsorte für stationsbasiertes Carsharing sollen

- wohnungsnah,
- dezentral verteilt und
- als engmaschiges Stationsnetz über ein Quartier verteilt sein.

Damit das stationsbasierte Carsharing zur Senkung des Pkw-Bestands in den teilnehmenden Haushalten beitragen kann, muss es möglichst direkt mit dem privaten Pkw konkurrieren können. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Entfernung des Bereitstellungsortes zur Wohnadresse der Kund:innen. Wege mit dem privaten Pkw beginnen und enden in den allermeisten Fällen zuhause. Folglich muss auch das Carsharing wohnungsnah bereitgestellt werden. Stationsbasierte Carsharing-Unternehmen planen die Lage ihrer Stationen häufig anhand der Wohnadressen der bei ihnen angemeldeten Kund:innen.

Was genau „wohnungsnah“ bedeutet, ist nicht eindeutig definiert. Als erfahrungsgestützte Richtgröße hat sich unter den Carsharing-Anbietern die Regel etabliert, dass die fußläufige Entfernung zwischen Carsharing-Angebot und Wohnadresse der Nutzer:innen maximal 400 Meter betragen sollte. Aus dieser Regel ergibt sich eine Best-Practice für die Platzierung von Carsharing-Stationen: Sie sollten möglichst direkt in Wohnstraßen liegen und sie sollten für eine möglichst große Zahl von Nutzer:innen durch einen Fußweg von maximal 400 Metern erreichbar sein.

Aus der Anforderung maximaler Wohnungsnähe folgt, dass die Carsharing-Stationen dezentral über das ganze Stadtgebiet verteilt vorzugsweise in Wohngebieten geschaffen werden. Zusätzlich kommen Standorte in Frage, die nahe bestimmter Arbeitsorte (zum Beispiel Firmen- und Verwaltungsstandorte) liegen und damit für dienstliche Fahrten genutzt werden können. Die dezentrale Verteilung unterscheidet das stationsbasierte Carsharing von allen Formen der klassischen Autovermietung.

Für die Verteilung der Carsharing-Stationen in einem Stadtgebiet gilt, dass sie ein engmaschiges Stationsnetz bilden sollten, sodass die Einzugsgebiete der Stationen direkt aneinander angrenzen. Diese „Verdichtung“ hat neben einer

flächendeckenden wohnungsnahen Bereitstellung den zusätzlichen Vorteil, dass sie die Fahrzeugverfügbarkeit im Gesamtsystem positiv beeinflusst. Kund:innen, die an der nächstgelegenen Station zum nachgefragten Zeitpunkt kein Fahrzeug mehr finden, können dann auf andere Stationen ausweichen, die ebenfalls noch in akzeptabler Entfernung zur eigenen Wohnadresse liegen.

Bei der Planung eines in dieser Weise verdichteten Stationsangebots können Stationen im öffentlichen Raum und öffentlich zugängliche Stationen im privaten Raum gemeinsam betrachtet werden.

Generell können Carsharing-Stationen 1 bis n Stellplätze umfassen. Die genaue Zahl wird sich dabei an der Nachfrage oder erwarteten Nachfrage in der Umgebung orientieren. Die meisten stationsbasierten Carsharing-Anbieter wollen von Beginn an mindestens zwei Stellplätze pro Station einrichten, weil dies gegenüber Einzelstellplätzen die Wahrscheinlichkeit der Fahrzeugverfügbarkeit für die Kund:innen deutlich erhöht. In nachfragestarken innenstadtnahen Lagen können Stationen 20 Stellplätze und mehr umfassen.

An kleinen wohnungsnahen Stationen stellen die Anbieter in der Regel nur kleine und mittlere Fahrzeuggrößen für alltägliche Wege bereit. Größere Fahrzeuge und Sonderfahrzeuge wie Transporter oder Kleinbusse stehen an größeren Stationen. Da die Carsharing-Nutzer:innen Sonderfahrzeuge nur für wenige, selten vorkommende Wege buchen, nehmen sie dafür auch längere Wege zur Station in Kauf. Eine Bereitstellung an gut mit dem ÖPNV erreichbaren Mobilstationen bietet sich daher für solche Fahrzeuge besonders an.

Für die einzelne Carsharing-Station lassen sich zusätzlich die folgenden Qualitätsmerkmale identifizieren:

- gute Sichtbarkeit in der direkten Umgebung,
- leichte Zugänglichkeit (Fußwege, leichte Straßenüberquerung etc.),
- gute Beleuchtung, wenn es dunkel ist,
- Vermeidung von Angsträumen,
- Möglichkeit, Fahrräder in direkter Nähe diebstahlsicher abzustellen.

Die meisten Carsharing-Anbieter bevorzugen zudem Senkrechtparker-Stellplätze gegenüber Längsparker-Stellplätzen, da hier das Aus- und Einparken für die Nutzer:innen einfacher ist.

6 Best-Practice für free-floating Carsharing

Beim free-floating Carsharing verteilen sich die Fahrzeuge innerhalb eines Geschäftsgebiets zufällig. Die wohnungsnahere Bereitstellung für möglichst viele Haushalte in fußläufiger Entfernung wird hier durch eine möglichst hohe Anzahl bereitgestellter Fahrzeuge pro Geschäftsgebiet erreicht.

Da free-floating Fahrzeuge den öffentlichen Parkraum mitnutzen, sind besondere Carsharing-Stellplätze in der Regel nicht notwendig. Besondere Stellplätze für free-floating Carsharing können jedoch dort sinnvoll sein, wo sich häufig von Kund:innen angesteuerte Ziel-Destinationen befinden und der Parkdruck zugleich hoch ist, denn dort erhöhen Stellplätze für free-floating Carsharing den Komfort des Angebots und verringern Parksuchverkehre der Kund:innen. Solche Destinationen können insbesondere sein: Bahnhöfe und Flughäfen, Ausgehviertel mit Lokalen, Bars oder Clubs, innerstädtische Shoppingviertel, innenstadtnahe Wohnquartiere mit hoher Verdichtung und hohem Parkdruck. An solchen Destinationen können Stellplätze für Free-Floating-Carsharing insbesondere als Bestandteil von Carsharing-Stationen oder Mobilstationen des ÖPNV vorgesehen werden.

Book-n-drive, ein Anbieter von free-floating Carsharing im Großraum Frankfurt, richtet in Frankfurt auch über das ganze Geschäftsgebiet verteilt sowie in ausgewählten Städten rund um Frankfurt Poolstationen ein. Die Fahrzeuge können zwischen den Stationen One-Way fahren. Diese Strategie zielt neben der Verringerung von Parksuchverkehren auch darauf ab, die Verfügbarkeit der free-floating Fahrzeuge durch eine Bündelung an den Stationen berechenbarer zu machen.

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ wird für die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum empfohlen: „Es sind sowohl Stellflächen für alle Carsharingfahrzeuge als auch, nach Bestimmung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde, Stellflächen nur für stationsbasiert

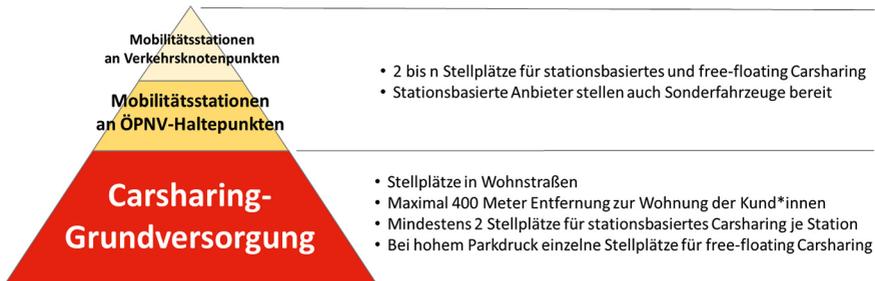
tätige Carsharingunternehmen im Sinne von § 5 des Carsharinggesetzes oder der entsprechenden Landesregelungen ausgewogen zu berücksichtigen.“ Dieser Hinweis kann leicht in die Irre führen, wenn ein „ausgewogenes Verhältnis“ mit einer ähnlichen Anzahl an Stellplätzen für stationsbasiertes und Free-Floating-Carsharing verwechselt wird. Tatsächlich ist der Bedarf an besonderen Stellplätzen für free-floating Carsharing sehr begrenzt. Abseits der oben genannten Destinationen bleiben sie oft leer, weil die Kund:innen die Fahrzeuge lieber direkt an ihrem individuellen Zielort im öffentlichen Straßenraum abstellen. Der Bedarf an besonderen Stellplätzen für das free-floating Carsharing könnte in Zukunft aber in dem Maß zunehmen, wie Kommunen öffentlichen Parkraum zurückbauen oder anderen verkehrlichen Nutzungen zuführen.

7 Mobilstationen des ÖPNV als Bereitstellungsorte für Carsharing

Mobilstationen des ÖPNV sind durchaus gute Bereitstellungsorte für Carsharing. Das gilt vor allem in innerstädtischen und innenstadtnahen Lagen. Allerdings lässt sich eine wohnungsnah und verdichtete Bereitstellung der Carsharing-Fahrzeuge allein mit solchen Stationen in der Regel nicht erreichen. Denn diese Stationen liegen oft an Haltepunkten des ÖPNV, die wiederum selten in Wohnstraßen liegen. Die Stationen vereinen zudem meist mehrere Mobilitätsdienste und haben deswegen einen Flächenbedarf, der in Wohnstraßen nicht abgebildet werden kann.

Kommunen, die schon länger Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum einrichten, sind deshalb nach anfänglicher Einrichtung von multimodalen Mobilitätsstationen an ÖPNV-Knotenpunkten dazu übergegangen, daneben auch kleinere ÖPNV-unabhängige Carsharing-Stationen zu schaffen, die direkt in Wohnstraßen Platz finden können. Dies ist etwa in Bremen (größere „mobil.punkte“ und kleinere „mobil.punktchen“) und bei den switch-Stationen in Hamburg der Fall. Die in der VwV-StVO „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ zu findende Empfehlung, dass die Ausweisung von Carsharing-Stellflächen im öffentlichen Raum „insbesondere in Innenstadtlagen mit Nähe zum Umweltverbund (ÖPNV, SPNV, Bahnhof) in Betracht“ komme, ist vor diesem Hintergrund als irreführend einzustufen. Abbildung 1 zeigt die Best-Practice für die Struktur eines Stationsnetzes.

Abb. 1: Best-Practice für ein Carsharing-Stationsnetz



Quelle: Bundesverband Carsharing e. V.

8 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum – Rechtsgrundlagen und Beschilderung

Am 30.03.2017 wurde das „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)“ vom Deutschen Bundestag beschlossen. Am 01.09.2017 ist das Gesetz in Kraft getreten.

Das CsgG wurde laut § 1 geschaffen, um Carsharing-Angebote zu fördern. Als förderwürdig wird das Carsharing angesehen, weil es dazu beiträgt, die klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu verringern (Loose 2023).

Mit dem CsgG werden drei Maßnahmen zur Förderung von Carsharing-Angeboten ermöglicht:

1. Kommunen können allgemeine Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ausweisen (§ 3 Abs. 2 CsgG). Diese Stellplätze kann jedes Carsharing-Fahrzeug, das eine amtliche Kennzeichnung nach CsgG besitzt (siehe Kapitel 8.1), privilegiert in Anspruch nehmen. Fahrzeuge des free-floating Carsharing können auf diesen Stellplätzen bereitgestellt oder nach einer Nutzung dort zurückgegeben werden. Fahrzeuge des stationsbasierten Carsharings können dort während der Nutzung parken; aus betriebspraktischen Gründen können diese Stellplätze jedoch nicht als Abhol- und Rückgabeort genutzt werden. In der Praxis kommen die allgemei-

nen Carsharing-Stellplätze daher in erster Linie dem free-floating Carsharing zugute.

2. Kommunen können einem einzelnen Carsharing-Anbieter zugeordnete, reservierte Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum als Sondernutzung genehmigen (§ 5 CsgG). Diese Regelung kommt stationsbasierten Carsharing-Angeboten zugute, deren Fahrzeuge solche Stellplätze als Abhol- und Rückgabeorte nutzen können. Da hierbei der Bund nur die Regelungskompetenz für Straßen in seiner Straßenbaulast hat, beschränkt sich diese Fördermöglichkeit gemäß § 5 CsgG auf Stellplätze an Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen.
3. Kommunen dürfen Parkgebühren für gekennzeichnete Carsharing-Fahrzeuge ermäßigen (§ 3 Abs. 2 CsgG) und sie damit gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmer:innen bevorzugen. Auch diese Maßnahme spricht in erster Linie das Bereitstellen und Abstellen von free-floating Carsharing-Fahrzeuge in bewirtschafteten Parkzonen an, da die Anbieter die mitunter erheblichen Parkgebühren dann nicht mehr oder nicht in vollem Umfang bezahlen müssen. Kund:innen des stationsbasierten Carsharing können von reduzierten Parkgebühren insofern profitieren, als sie die Parkgebühren für das Parken während ihrer Nutzung ansonsten selbst zahlen müssten.

Durch die Einführung eines neuen Zusatzzeichens „Carsharing frei“ in der am 28.04.2020 in Kraft getretenen Novelle der StVO-Verordnung, wurde zudem die Möglichkeit geschaffen, dass Kommunen auch das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen in Bewohnerparkzonen erlauben können – auch unabhängig von ausgewiesenen Carsharing-Stellplätzen.

Für das Straßenverkehrsrecht ist aufgrund Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG der Bundesgesetzgeber allein zuständig. Das bedeutet, dass die Ausweisung allgemeiner Carsharing-Stellplätze und die Möglichkeit, Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge zu vermindern, direkt aus dem Carsharinggesetz des Bundes abgeleitet sind. Der Bund gewährt den Kommunen die Möglichkeit direkt, diese Maßnahmen umzusetzen.

Die Sondernutzung für zugeordnete, stationsbasierte Carsharing-Stellplätze im § 5 CsgG fällt jedoch nicht ins Straßenverkehrsrecht, sondern ins Straßen-

und Wegerecht. Hierfür hat der Bund lediglich eine auf Bundesfernstraßen beschränkte Gesetzgebungskompetenz. Deshalb kann der Bundesgesetzgeber nur die Sondernutzung für unternehmensspezifisch zugeordnete Carsharing-Stellplätze an Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten regeln. Für Straßen in der Baulast der Länder, Kreise und Gemeinden gilt § 5 CsgG nicht.

Angelehnt an § 5 CsgG haben die meisten Bundesländer mittlerweile eigenständige Gesetze zur Regelung der Sondernutzung für Carsharing auf allen Straßen in Baulast der Länder und Kommunen eingeführt. Für die Kommunen in diesen Ländern ist das jeweilige Landesgesetz die Rechtsgrundlage für die Einrichtung zugeordneter Carsharing-Stellplätze auf allen Straßen abseits der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. In Hamburg und Sachsen-Anhalt, wo eine Landesregelung bisher (Juni 2024) fehlt, ergibt sich aus der Vorlage des Bundes in § 5 CsgG zumindest, dass Kommunen die Sondernutzung als Genehmigungsgrundlage für die Einrichtung von unternehmensspezifisch zugeordneten Stellplätzen für Carsharing im öffentlichen Raum nutzen können.

Die, angelehnt an § 5 CsgG, in den einzelnen Bundesländern geschaffenen Regelungen der Sondernutzung für anbieterspezifisch zugeordneten Carsharing-Stellplätze unterscheiden sich zum Teil untereinander und vom CsgG. Ein vollständiger Überblick über die Übereinstimmungen und Differenzen würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Vor einer praktischen Umsetzung ist es auf jeden Fall notwendig, die jeweilige Rechtsgrundlage zu identifizieren und deren Inhalt genau zu studieren. Der Bundesverband Carsharing e. V. (bcs) gibt einen Umsetzungsleitfaden heraus, der sich in mittlerweile dritter Auflage mit den einzelnen Landesgesetzen differenziert befasst (bcs 2022). Die Darstellung in diesem Artikel beschränkt sich auf die wichtigsten Regelungsinhalte, die im CsgG und (fast) allen Landesgesetzen wiederkehren:

- Die Sondernutzung für Carsharing wird „unbeschadet“ der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung eingeführt. Die Sondernutzung für Carsharing wird damit ins allgemeine Sondernutzungsregime eingeordnet. Die dafür geltenden Bestimmungen – beispielsweise zur Bestimmung von Gebühren – gelten demnach auch für das Carsharing.
- Die Carsharing-Definition des CsgG findet sich in allen Landesgesetzen wörtlich oder inhaltsgleich wieder. Baden-Württemberg und Berlin lassen

Teile der Definition des CsgG weg, ohne die grundlegende Definition zu verändern.

- Die Einrichtung von anbieterspezifischen Stellplätzen wird für stationsbasiertes Carsharing vorgesehen. Nur Baden-Württemberg und Berlin lassen diese Bestimmung weg, sodass eine Anwendung im Prinzip auch für Free-Floating-Carsharing möglich wäre.
- Die Umsetzung von anbieterspezifisch zugeordneten Carsharing-Stellplätzen ist als zweistufiges Verfahren geregelt: Schritt 1: Bestimmung der Flächen, Schritt 2: Zuteilung der Flächen an Carsharing-Anbieter im Rahmen eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens (siehe Kapitel 9.1).

Zur Bestimmung der Flächen finden sich in den Gesetzen die folgenden Regelungen:

- Die Kommunen sind ermächtigt, geeignete Flächen für zugeordnete Carsharing-Stellplätze zu bestimmen.
- Bei der Flächenbestimmung müssen die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt bleiben und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs dürfen nicht beeinträchtigt werden. Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen führen weitere Prüfkriterien ein.
- Die Flächen können unter mehreren Anbietern aufgeteilt oder in getrennten Verfahren verteilt werden.

Zum Verteilungsverfahren finden sich in allen Gesetzen die folgenden Regelungen:

- Alle Gesetze qualifizieren das Verfahren als „Auswahl“ und heben es damit von formalen Vergabeverfahren ab. Das Verfahren kann die Form eines Vergabeverfahrens annehmen, muss es aber nicht.
- Ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren ist Pflicht.
- Die öffentliche Bekanntmachung des Auswahlverfahrens ist Pflicht.
- Die öffentliche Bekanntmachung muss angeben, wie die Auswahl vorgenommen wird, wenn mehrere (geeignete) Anbieter um Flächen konkurrieren.

ren. Einige Gesetze schreiben dies explizit vor, andere sehen von einer expliziten Regelung im Gesetz ab. Es ergibt sich jedoch aus der Anforderung, ein transparentes Verfahren durchzuführen, dass solche Angaben auch in diesen Ländern gemacht werden müssen.

- Die Zuteilung der Stellplätze an Carsharing-Anbieter erfolgt für maximal acht Jahre.

Die Vorgaben, mit denen die Auswahl der Carsharing-Anbieter durch die Kommunen geregelt wird, fallen in den einzelnen Gesetzen unterschiedlich aus. Das CsgG des Bundes sowie die Landesgesetze in Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen fordern, dass ein von der Kommune ausgewählter Carsharing-Anbieter „geeignet“ und „zuverlässig“ sein muss. Kommunen, die auf einer dieser Rechtsgrundlagen arbeiten, müssen Kriterien festlegen, anhand derer die Eignung und Zuverlässigkeit eines Carsharing-Anbieters festgestellt werden kann. In den anderen Bundesländern ist es den Kommunen überlassen, ob sie Eignungskriterien im Auswahlverfahren verwenden oder darauf verzichten. Berlin fordert lediglich, dass ein Carsharing-Anbieter „zuverlässig“ sein muss.

Alle Gesetze ermöglichen den Kommunen die Verwendung von Auswahlkriterien, die sich auf Umweltschutz, Klimaschutz und/oder Verkehrsentlastung beziehen. Allerdings schreiben Bremen, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen den Kommunen die Verwendung solcher Kriterien vor, während Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz, Thüringen und der Bund in seinem CsgG die Verwendung solcher Kriterien in das Ermessen der Kommunen stellen.

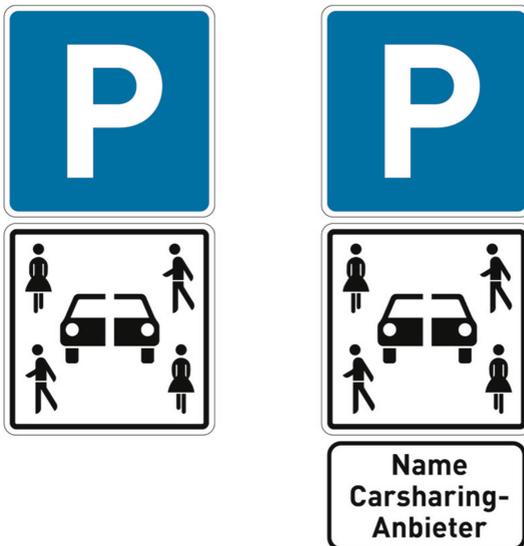
Mit der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde das Sinnbild „Carsharing“ als amtliches Zusatzzeichen 1010-70 in die Straßenverkehrsordnung eingeführt (Abb. 2). Als Zusatz zum Verkehrszeichen „Parken“ (VZ 314, 314.1 oder 315) können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden damit Stellplätze ausweisen, die als allgemeine Carsharing-Stellplätze gemäß CsgG ausschließlich von gekennzeichneten Carsharing-Fahrzeugen zum Parken genutzt werden dürfen.

Wird die Schilderkombination mit einem weiteren Zusatzschild mit dem Namen des Carsharing-Anbieters ergänzt, dürfen auf dem so beschilderten Park-

platz nur die Fahrzeuge des bezeichneten Anbieters abgestellt werden. Diese Beschilderung ist immer verbunden mit einer straßenrechtlichen Sondernutzungsgenehmigung für den bezeichneten Anbieter. Das Sinnbild „Carsharing“ und das Zusatzzeichen mit dem Namen des Carsharing-Anbieters können auf dieselbe Weise auch zusammen mit den Verkehrszeichen 314.1 und 315 verwendet werden.

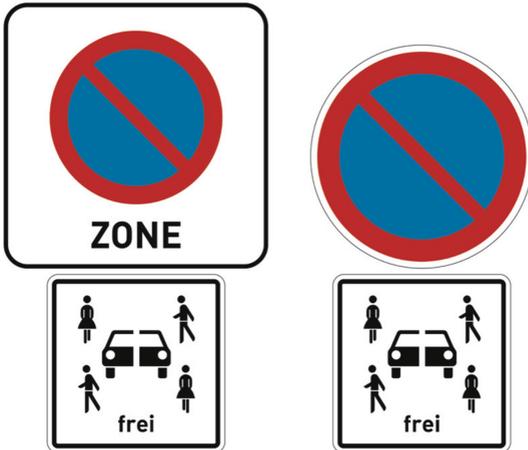
Das Abstellen nicht berechtigter Fahrzeuge auf den mit einem Carsharing-Schild gekennzeichneten allgemeinen oder zugeordneten Stellplätzen kann amtlich sanktioniert werden. Das Bußgeld beträgt 55 Euro. In Gebieten mit hohem Parkdruck empfiehlt die VwV-StVO „Zu § 39 Verkehrszeichen“, das Sinnbild „Carsharing“ auch als Bodenmarkierung auf der Stellplatzfläche aufzubringen, um Falschparken besser zu unterbinden.

Abb. 2: Amtliche Beschilderung von Carsharing-Stellplätzen unter Verwendung des Zeichens 314, links für allgemeine Carsharing-Stellplätze, rechts für anbieterspezifisch zugeordnete Carsharing-Stellplätze



Quelle: Bundesverband Carsharing e. V.

Abb. 3: Sinnbild „Carsharingfahrzeuge frei“ in Zusammenhang mit den Verkehrszeichen 290.1 und 286



Quelle: Bundesverband Carsharing e. V.

Als weiteres Zusatzzeichen wird durch die 54. StVO-Novelle das Zeichen 1024.21 „Carsharingfahrzeuge frei“ eingeführt (Abb. 3). Es wird als Ausnahme vom Zeichen 290.1 (Beginn eines eingeschränkten Halteverbotes für eine Zone) bzw. 286 (eingeschränktes Halteverbot) verwendet. Mit dieser Beschilderung wird es Carsharing-Kund:innen ermöglicht, das Fahrzeug in Bewohnerparkzonen abzustellen, ohne selbst einen Bewohnerparkausweis zu besitzen.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme aller Parkprivilegien ist, dass die bevorrechtigten Fahrzeuge mit einer Carsharing-Plakette versehen sind. Im Verkehrsblatt 2020, Heft 16, Amtlicher Teil, S. 505 f. hat das Bundesverkehrsministerium Regelungen zur Gestaltung und Zuteilung dieser Plakette veröffentlicht (BMVI 2020). Für die Erteilung der Plakette sind laut dieser Bekanntmachung die Straßenverkehrsbehörden der Länder zuständig. In der Regel wird es sich dabei in der Praxis um die Behörde am Firmensitz des Anbieters handeln.

9 Umsetzung von zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum

Die Umsetzung von anbieterspezifisch zugeordneten Carsharing-Stellplätzen ist aufwendiger als die Schaffung allgemeiner Carsharing-Stellplätze, weil neben der Flächenauswahl auch die Zuteilung der Stellplätze an einzelne Anbieter notwendig ist. Das dazu notwendige Verfahren wird in allen Rechtsgrundlagen als zweistufiges Verfahren geregelt: Schritt 1: Bestimmung der Flächen, Schritt 2: Zuteilung der Flächen an Carsharing-Anbieter im Rahmen eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens. Im Folgenden wird die Umsetzung dieser beiden Schritte näher beschrieben.

Schritt 1: Flächenbestimmung

Kommunen, die anbieterspezifisch zugeordnete Carsharing-Stellplätze schaffen wollen, müssen zunächst die dafür geeigneten Flächen bestimmen. Da das spätere Auswahlverfahren für diese Stellplätze nach Auskunft der zugrundeliegenden Gesetze transparent zu erfolgen hat, müssen die Flächen stellplatzscharf bestimmt werden. Eine ungenauere Bestimmung dürfte der Transparenzanforderung nur in Ausnahmefällen genügen.

Kommunale Verwaltungen, die über das im Gemeindegebiet bereits bestehende Carsharing-Angebot, die Nachfrage und das Nachfragepotenzial für Carsharing nicht informiert sind, sollten zur Vorbereitung der Flächenbestimmung eine Markterkundung durchführen. Diese soll insbesondere die folgenden Fragen klären:

- Was ist der Carsharing-Bestand in der Kommune (Anbieter, Stationen, Fahrzeuge) und deren Verteilung?
- Wo sehen die Anbieter hohe Nachfragepotenziale?
- Wo wird die Expansion der Carsharing-Angebote oder die räumliche Verdichtung der Stationen durch Flächenknappheit im privaten Raum behindert?
- Wo wird es zu Konkurrenz der Anbieter um Stellplätze im öffentlichen Raum kommen?

Wichtig für die Einordnung der Markterkundung in den Gesamtprozess ist, dass sie kein Teil des formalen Auswahlverfahrens ist. Denn im offiziellen formalen Verfahren würde die Gefahr bestehen, dass die Markterkundung als unerlaubte Absprache mit den Marktakteuren angesehen wird.

Markterkundung und die obigen Best-Practice-Hinweise für die Gestaltung von Carsharing-Stationen liefern den Input für das Flächenkonzept der Verwaltung. Das Flächenkonzept sollte die Lage der Carsharing-Stationen im Quartier und pro Station auch die Lage der Stellplätze im Straßenraum aufzeigen.

Die gesetzlichen Grundlagen fordern übereinstimmend, dass bei der Bestimmung von Sondernutzungsflächen für Carsharing die Sicherheit und Leichtigkeit des (fließenden) Verkehrs gewahrt bleiben und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt werden müssen. Die kommunale Verwaltung muss dies anhand des Flächenkonzepts prüfen. Insbesondere ist zu prüfen, ob das Ein- und Ausparken von Carsharing-Fahrzeugen den Verkehrsfluss oder den Betriebsablauf des ÖPNV behindern und zusätzliche Unfallrisiken schaffen könnte.

Mit der Flächenbestimmung kann die kommunale Verwaltung auch ein Planungsbüro beauftragen. Dann ist allerdings darauf zu achten, dass der Auftragnehmer die Markterkundung durchführt. Denn die Angaben der Carsharing-Anbieter zu den Nachfragepotenzialen vor Ort und die Kenntnis der Anbieter über die Verteilung der Wohnorte der Bestandskund:innen können durch andere, externe Datenanalysen nur schwer ersetzt werden.

Schritt 2: Auswahlverfahren

In der Bekanntmachung eines Auswahlverfahrens für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum müssen die folgenden Punkte berücksichtigt sein:

1. Angaben zur Kommune und zur Kontaktstelle
2. Beschreibung des Verfahrens
 - Art des Verfahrens
 - Gegenstand des Verfahrens

- Rechtsgrundlagen
 - Zielsetzungen der Gemeinde
 - Vorgehensweise bei Flächenkonkurrenz mehrerer Carsharing-Anbieter (Zufallsverfahren oder durch Anwendung von Auswahlkriterien)
 - Zugangsvoraussetzungen zum Verfahren
 - Zeitplan und Fristen
 - Hinweis und Erkundigungspflichten
3. Beschreibung der Stellplätze
 4. Beginn und Dauer der Sondernutzung
 5. Sondernutzungsgebühren und Kosten
 6. Falls vorhanden: Nebenbestimmungen der Sondernutzungserlaubnis (zum Beispiel: Wer übernimmt die laufende Instandhaltung und Reinigung der Stellplätze? Darf der Carsharing-Anbieter bauliche Anlagen zum Schutz vor Falschparkern anbringen? Gibt es eine Betriebspflicht?)

Der Bundesverband Carsharing e. V. (bcs) stellt eine Musterbekanntmachung zur Verfügung, welche die Minimalanforderungen an ein rechtssicheres und transparentes Verfahren abdeckt.

In der praktischen Umsetzung hat sich gezeigt, dass einige Auswahlverfahren zu besseren Ergebnissen führen als andere. Zusammenfassend lassen sich die folgenden Best-Practice-Hinweise geben:

1. Kommunen, die den „großen Wurf“ planen und sehr viele Stellplätze auf einmal vergeben, brauchen für die Umsetzung insgesamt länger. Das betrifft zum einen das Auswahlverfahren selbst, es zeigt sich aber auch, dass oftmals die kommunalen Kapazitäten fehlen, um die große Zahl der vergebenen Stellplätze zeitnah baulich einzurichten, zu beschildern und den Anbietern zur Verfügung zu stellen. Mehrere kleine Verfahren hintereinander haben demgegenüber mehrere Vorteile: Die Umsetzung ist keine zu große Belastung für die Kommune und die Anbieter. Die Zuteilung wird ein „lernendes System“, Fehler werden erkannt und im nächsten Verfahren vermieden. Weitere Anbieter, die nach der ersten Zuteilungsrunde im

Markt auftreten, kommen ohne zu lange Wartezeit zum Zuge. Nicht alle Sondernutzungen laufen zum gleichen Zeitpunkt aus und neuerliche Vergaben, wohlmöglich an andere Anbieter, führen nicht zu „Marktumwälzungen“, die für Anbieter und Kund:innen gleichermaßen problematisch sind.

2. Verfahren, in denen Stellplätze gleichmäßig an die interessierten Anbieter verteilt werden, sind gegenüber „The-winner-takes-it-all“-Verfahren vorzuziehen. In vielen Großstädten sind mittlerweile mehrere Carsharing-Anbieter tätig, die jeweils ein vergleichbar gutes Angebot für ihre Kund:innen bereitstellen. Der Großteil der Bestandskund:innen hat sich jeweils demjenigen Anbieter angeschlossen, der entweder seine Stationen in der Nähe der Wohnung platziert hat oder den am besten passenden Tarif anbietet. In einer solchen Situation kann ein auf die Auswahl eines einzigen Anbieters zugeschnittenes Verfahren sehr unerwünschte Nebeneffekte haben: Der Wettbewerb wird stark verzerrt, da nur ein Anbieter im öffentlichen Raum deutlich sichtbar wird. Die Kund:innen der im wettbewerblichen Verfahren unterlegenen Anbieter werden gleichsam bestraft, weil ihr Anbieter sein Angebot nicht durch Stellplätze im öffentlichen Raum verbessern kann. Zudem kann beim „The-winner-takes-it-all“-Verfahren das Carsharing nicht durch niedrige Stellplatzgebühren gefördert werden, weil dies eine unerlaubte Beihilfe für den begünstigten Anbieter wäre.
3. Die gleichzeitige Umsetzung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum und der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Carsharing-Fahrzeuge an diesen Stellplätzen ist ein gewaltiger Komplexitätstreiber, den nur wenige Kommunen gut im Griff haben. Es ist einfacher, zunächst die Stellplätze mit Verbrennerfahrzeugen zu besetzen. Um eine spätere Elektrifizierung des Carsharing-Angebots zu erleichtern, bietet es sich aber an, bei der baulichen Erstellung von Carsharing-Stationen einen Netzanschluss sofort mit einzuplanen. Einige Bundesländer stellen dafür spezielle Förderungen unabhängig von der Ladeinfrastruktur-Förderung zur Verfügung.
4. Die Gestaltung von zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum sollte einfach und leicht umsetzbar sein (Abb. 4). Aufwendige Gestaltungskonzepte für Carsharing-Stationen sind auf Dauer nicht zielfüh-

rend, weil unvertretbar hohe Kosten entstehen, sobald es an die flächendeckende Umsetzung geht. Zudem behindern aufwendige und auffällige Gestaltungselemente oft die Umsetzung in innerstädtischen Lagen, weil sie einen zu hohen Platzbedarf haben oder mit Anforderungen des Denkmalschutzes nicht vereinbar sind. Eine sinnvoll auf das Wesentliche beschränkte Gestaltung sollte beinhalten: Bodenmarkierung des Stellplatzes, amtliche Beschilderung, nicht-amtliche Zusatzbeschilderung mit Logo der Gemeinde zur Verdeutlichung des öffentlichen Charakters des Stellplatzes und Abbildung eines Abschlepp-Symbols (denn viele Verkehrsteilnehmer:innen verstehen das amtliche Carsharing-Schild nicht).

Abb. 4: Wirkungsvolle und leicht umsetzbare Gestaltung eines Carsharing-Stellplatzes im öffentlichen Raum in Stuttgart



Foto: Dr. Nicolas Leyva, Stadt Stuttgart

Auswahlverfahren für die Verteilung von zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum haben eine vergaberechtliche Dimension, die genau beachtet werden muss. Grundsätzlich ist die Zuteilung von zugeordneten Carsharing-Stellplätzen in den Rechtsgrundlagen nur als Auswahlverfahren beschrieben, nicht als formalrechtliche Vergabe. Es hängt allerdings von der konkreten Ausgestaltung durch die Kommunen ab, wie das Verfahren tatsächlich vergaberechtlich einzuordnen ist:

- Wenn dem Carsharing-Anbieter von Seiten der Kommune mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis keine einklagbaren Verpflichtungen auferlegt werden, handelt es sich nur um die Genehmigung einer wirtschaftlichen Tätigkeit in einem im öffentlichen Eigentum stehenden Gebiet.
- Wenn die Kommunen mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis die vertraglich fixierte Verpflichtung verknüpft, dass ein Carsharing-Angebot definierten Qualitätsanforderungen genügen muss oder eine Betriebspflicht besteht, dann handelt es sich um eine Konzessionsvergabe. In Bundesländern, die auf Landesebene die Verwendung von Qualitätskriterien in Auswahlverfahren vorschreiben, ist jedes Verfahren (mindestens) eine Konzessionsvergabe.
- Wenn die Kommune vom Carsharing-Anbieter nicht nur die Einhaltung bestimmter Qualitätsmerkmale fordert, sondern ihn auch finanziell unterstützt, dann findet eine Beschaffung statt und es sind die entsprechenden vergaberechtlichen Verfahrensvorschriften anzuwenden.

10 Carsharing-Stellplätze im privaten Raum

Carsharing-Stellplätze im privaten Raum richten die Anbieter dort ein, wo genügend Nachfrage besteht und sich geeignete Bereitstellungsorte finden, etwa in Tiefgaragen, Parkhäusern oder auf innerstädtischen Supermarktparkplätzen. Für die Frage, ob ein flächendeckendes Netz von Stationen besteht, müssen Stellplätze im öffentlichen und privaten Raum gemeinsam betrachtet werden.

Carsharing-Stationen in Wohngebäuden sind ein besonders guter Weg, um ein Stationsnetz im öffentlichen Raum zu ergänzen. Die Mehrzahl der alltäglichen

chen Wege beginnt oder endet zu Hause, private Pkw werden in der Regel wohnungsnah abgestellt. Können Carsharing-Fahrzeuge direkt in oder an Wohngebäuden bereitgestellt werden, wirkt sich dies reduzierend auf den Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzung aus. Das zeigen die Ergebnisse einer Vergleichsstudie aus der Freien Hansestadt Bremen. In der Studie wurden private Haushalte, die in Wohngebäuden mit integrierten nachhaltigen Mobilitätskonzepten lebten, mit Haushalten verglichen, denen solche Mobilitätskonzepte direkt in und am Gebäude nicht zur Verfügung standen. Die Studie stellt fest:

„Bewohner:innen, die in Immobilien mit Mobilitätskonzepten leben, besitzen weniger Pkw als Bewohner:innen in vergleichbaren Immobilien, denen kein solches Konzept zugrunde liegt. [...] Es können deutlich niedrigere Nutzungshäufigkeiten für mit dem Pkw zurückgelegte Wege sowie entsprechend höhere Frequenzen für mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegten Wegen festgestellt werden“ (team red 2020: 6).

Dies ist kein Carsharing-spezifisches Ergebnis. In den in der Studie untersuchten Gebäuden mit Mobilitätskonzepten stand ein jeweils individueller Mix von Optionen zur Verfügung: Zentral bereitgestellte ÖPNV-Zeitkarten, Bikesharing, Lastenradsharing und Carsharing. Die Autor:innen der Studie sehen aber eine wesentliche Rolle des Carsharings für die Frage des privaten Autobesitzes:

„In der Bewertung der umgesetzten Mobilitätsangebote werden Tickets für öffentliche Verkehrsmittel am besten bewertet. [...] Angebote des Car-Sharings spielen im Vergleich zum ÖPNV eine geringere Rolle, gleichzeitig sind diese Angebote jedoch ein bedeutsamer Faktor für die Abschaffung von Pkw. Aus den durchgeführten Interviews geht hervor, dass Car-Sharing dann vor allem für nicht alltägliche Wege wie Materialtransport oder Ausflüge mit mehreren Personen genutzt wird und somit das Vorhalten eines privaten Pkw für solche Zwecke verzichtbar macht“ (team red 2020: 7).

Kommunen können die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen in und an Wohngebäuden fördern, indem sie die Bauträger:innen von Neubauten anregen, Carsharing-Stationen schon in der Planung zu berücksichtigen. Ein von vielen Kommunen genutztes Instrument hierfür ist die kommunale Stellplatzsatzung. Sieht diese einen Mindeststellplatzschlüssel für Wohn- und Ge-

schäftsgebäude vor, so kann die Kommune den Schlüssel reduzieren, wenn Bauträger:innen im oder direkt am Gebäude eine Carsharing-Station einrichtet. Hintergrund ist, dass ein Carsharing-Fahrzeug in der Regel mehrere private Pkw ersetzt. Für die Bauträger:innen (und mittelbar auch für die späteren Mieter:innen und/oder Eigentümer:innen) ist eine Reduktion des Stellplatzschlüssels meist finanziell interessant, weil dadurch Stellplatzherstellungskosten entfallen. Die Ersparnisse können erheblich sein, vor allem dann, wenn es sich um Tiefgaragenstellplätze handelt. Dann werden nicht selten Erstellungskosten von 20.000 Euro und mehr pro Stellplatz eingespart.

Aus den vorliegenden Praxisbeispielen für die Integration von Carsharing-Stationen in Wohngebäude lassen sich die folgenden Best-Practice-Hinweise ableiten:

- Bauträger:innen haben eine Neigung, Carsharing-Angebote nur für jeweils „ihr“ Gebäude und dessen Bewohner:innen zu planen, weil sie darin ein aufwertendes Qualitätsmerkmal sehen. Solche „Insellösungen“ für geschlossene Nutzer:innengruppen sind aus Sicht der kommunalen Verkehrsplanung jedoch nicht optimal. Denn sie entziehen dem übrigen, öffentlich zugänglichen Carsharing-Angebot sowohl Standorte als auch Nachfrage. Umgekehrt wird die Wirtschaftlichkeit und damit die Nachhaltigkeit der Angebote in den Wohngebäuden erhöht, wenn neben den Bewohner:innen weitere Nutzer:innen aus der Nachbarschaft teilnehmen können. Die kommunale Verwaltung sollte deshalb von den Bauträger:innen immer die Schaffung von Stationen für öffentlich zugängliche Carsharing-Angebote verlangen.
- Carsharing-Stationen in Wohngebäuden sollen das Stationsnetz im öffentlichen Raum ergänzen und müssen deswegen für nicht im Gebäude lebende Personen zugänglich sein. Diese Anforderung muss schon in der Planungsphase der Gebäude berücksichtigt werden. Geschieht das nicht, dann scheitert die Implementierung einer Carsharing-Station nicht selten an fehlenden Zugangs- und Schließkonzepten, die die Sicherheitsanforderungen der Bewohner:innen des Gebäudes mit der Zugänglichkeit der Station von außen in Einklang bringen.
- Werden ganze Wohnquartiere neu errichtet, dann muss die kommunale Verwaltung dafür sorgen, dass von Anfang an eine übergreifende Bedarfs-

planung für alle Carsharing-Stationen im Quartier durchgeführt wird. Sonst kann es passieren, dass verschiedene Carsharing-Anbieter in nebeneinanderliegenden Gebäuden öffentlich zugängliche Stationen zu groß planen, weil sie nicht rechtzeitig erfahren, dass konkurrierende Stationen in direkter Umgebung liegen. Auch von der kommunalen Verwaltung vorgesehene Stationen im öffentlichen Raum müssen in die Bedarfsplanung einbezogen sein.

- Bauträger:innen und Immobilienentwickler:innen sind in der Regel keine Mobilitätsexpert:innen. Kommunale Verwaltungen sollten daher aktiv das Portfolio der Carsharing-Angebote bestimmen, welche die verkehrspolitischen Anforderungen der Kommune erfüllen und in private Gebäude integriert werden können. Solche Vorgaben ersparen den Bauträger:innen auch die eigene Suche und fördern die frühzeitige Aufnahme der Zusammenarbeit mit den Carsharing-Anbietern.
- Umzüge sind für viele private Haushalte der Anlass, ihre Alltagsmobilität neu zu planen. Je früher und umfassender die zukünftigen Bewohner:innen über ein Carsharing-Angebot im Gebäude informiert sind, umso wahrscheinlicher ist es, dass sie auch die Frage des privaten Autobesitzes neu bewerten und private Pkw abschaffen. Kommunale Verwaltungen sollten den Bauträger:innen dafür Kommunikationskonzepte und -zeitpunkte vorgeben.

Die Stadtgemeinde Bremen hat die Idee, nachhaltige Mobilitätskonzepte direkt mit Neubauvorhaben zu verbinden, zu einem regulativen Instrument im Rahmen des Bauantragsverfahrens weiterentwickelt, dem sogenannten Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (Freie Hansestadt Bremen 2022). Bis zum Jahr 2013 erlegte das Bremer Stellplatzortsgesetz (StellpLOG) Bauträger:innen die Pflicht auf, Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze zu schaffen oder einen finanziellen Ausgleich für nicht errichtete Stellplätze an die Stadt zu bezahlen. 2013 wurde eine zusätzliche Regelung in das Gesetz eingefügt, welche es ermöglichte, die Ablösesumme in ein Mobilitätskonzept mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu investieren. Ziel der Stadt war es Anreize zu schaffen, in neu errichteten Gebäuden (Wohnen sowie Gewerbe) den neuen Mieter- und Käufer:innen direkt beim Einzug nachhaltige Verkehrsmittel als Alternative zum Pkw-Besitz anzubieten.

2022 hat die Stadt Bremen diesen Ansatz in ihrem Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz nochmals weiterentwickelt. Aus der bloßen Möglichkeit, ein Mobilitätskonzept zu implementieren, wurde nun eine Verpflichtung gemacht, um eine flächendeckendere Umsetzung zu erreichen sowie autoarmes und autofreies Bauen zu erleichtern. Die Verpflichtung wird flankiert durch die Pflicht, Bewohner:innen von Neubauten rechtzeitig und angemessen über das vorge-sehene Mobilitätskonzept zu informieren. Die Stadt hat zudem ein Portfolio in Betracht kommender Mobilitätsangebote definiert, aus dem die Bau-träger:innen wählen können und müssen. Das sichert eine einheitliche Qualität. Die Stadt wird auch neue Überwachungsmechanismen einführen, um sicher-zustellen, dass die hinsichtlich der Mobilitätskonzepte mit der Baugenehmi-gung gemachten Auflagen auch umgesetzt und beibehalten werden. Der Bre-mer Ansatz kann als vorbildlich für die Förderung von nachhaltigen Mobili-tätskonzepten im Neubau bezeichnet werden.

Fazit

Die Qualität der Bereitstellungsorte von Carsharing-Fahrzeugen ist ein ent-scheidender Erfolgsfaktor sowohl für die Zufriedenheit der Kund:innen als auch für die Stärke der verkehrsentlastenden Wirkung eines Carsharing-An-gebots. Carsharing-Fahrzeuge müssen vor allem dort bereitgestellt werden, wo private Haushalte ihren eigenen Pkw abstellen (würden). „Wohnungsnä-he“ ist daher das zentrale Qualitätskriterium für Carsharing-Stellplätze.

Carsharing-Fahrzeuge werden auf Stellplätzen im öffentlichen und im priva-ten Raum bereitgestellt. Die Stellplätze im öffentlichen Raum werden von den Kommunen eingerichtet, Stellplätze im privaten Raum mieten die Car-sharing-Anbieter selbst an. Idealerweise ergänzen sich die Stellplätze und ergeben ein engmaschiges Netz wohnungsnaher Carsharing-Stationen.

Vor allem stationsbasierte Carsharing-Angebote profitieren von Stellplätzen im öffentlichen Raum, weil diese die Sichtbarkeit des Angebots für Nicht-Kund:innen deutlich verbessern. Aber auch Stellplätze für free-floating Car-sharing im öffentlichen Straßenraum können in bestimmten Quartieren oder an bestimmten Destinationen sinnvoll sein.

Kommunen können Carsharing durch Stellplätze im öffentlichen Straßenraum fördern und die weitere Expansion der Carsharing-Angebote durch kommunale Stellplatzkonzepte steuern. Alle dazu benötigten Rechtsgrundlagen liegen vor, für die Umsetzung lassen sich klare Best-Practices identifizieren. Auf der Basis vorhandener Stellplatzsatzungen können zudem Bauherr:innen angeregt werden, öffentlich zugängliche Carsharing-Stationen in neuen Wohnbebauungen einzurichten.

Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum sind die Basis dafür, dass das Carsharing-Angebot in einer Kommune flächendeckend verfügbar wird und dadurch seine verkehrsentlastende Wirkung voll entfaltet.

Literatur

- Autodelen.net (Hrsg.) (2023): Car Sharing in Belgium in 2022. Impact Report, Februar 2023.
- bcs – Bundesverband Carsharing e. V. (Hrsg.) (2016): Mehr Platz zum Leben – wie Carsharing Städte entlastet. Abschlussbericht, Juni 2016. Berlin.
- bcs – Bundesverband Carsharing e. V. (2022): Carsharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen. Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz und in den entsprechenden Landesgesetzen vorgesehenen Carsharing-Förderung. 3. ergänzte und veränderte Auflage. Berlin.
<https://carsharing.de/verband/veroeffentlichungen/leitfaden-zur-gruendung-neuer-carsharing-angebote> (26.06.2024).
- bcs – Bundesverband Carsharing e. V. (2023): Verkehrsentlastende Wirkung des Carsharing-Angebotes von stadtmobil Rhein-Neckar. Kurzbericht zum Ergebnis der Evaluation (unveröffentlicht).
- BMVI (2020): Verkehrsblatt. Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland. 74. Jahrgang, 2020, Heft 16. Bonn.
- BMW AG, DB Rent GmbH, DLR (Hrsg.) (2016): Wirkung von E-Car Sharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen (WiMobil). Gemeinsamer Abschlussbericht.
- CsgG – Carsharinggesetz (2017): Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing vom 5. Juli 2017. Bundesgesetzblatt, Jahrgang 2017, Teil I, Nr. 45, ausgegeben zu Bonn am 12. Juli 2017.

- Freie Hansestadt Bremen (2022): Ortsgesetz über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz – MobBauOG HB). Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen Nr. 92, verkündet am 28. September 2022.
- Herzog, Katharina (2023): Verkehrsentlastende Wirkung von CarSharing-Angeboten im ländlichen Raum sowie in kleinen und mittleren Städten unter Berücksichtigung von E-CarSharing. Masterarbeit (unveröffentlicht).
- Institut Schreier (2023): cambio Ersetzungsquote – Daten 2023 (unveröffentlicht).
- Krietemeyer, Hartmut (2012): Effekte einer langjährigen Marketing-Kooperation zwischen dem Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und der Car-Sharing-Organisation Stattauto München. In: Willi Loose & Michael Glotz-Richter (Hrsg.): Car-Sharing und ÖPNV – Erfolgspotenziale durch vernetzte Angebote. Köln.
- Loose, Willi (2023): Carsharing – umweltfreundliche Autonutzung in Ergänzung des Umweltverbunds. In: Thilo Becker et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.4.16.1. Berlin/Offenbach.
- Öko-Institut & ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung (Hrsg.) (2018): share – Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen. Abschlussbericht. 2018
- Sonder, Marko (2023): Evaluation kombinierter CarSharing-Systeme: Eine quantitative empirische Untersuchung des Nutzungs- und Mobilitätsverhaltens sowie der Bindung von Kund*innen des kombinierten CarSharing-Systems von stadtmobil Rhein-Neckar in den Städten Mannheim und Heidelberg. Dissertation, Universität Wuppertal.
- STARS – Shared mobility oppoRTunities And challenges foR European citieS (2018): STARS Deliverable 4.1 – The influence of socioeconomic factors in the diffusion of car sharing. European Commission (Deutsche Fallstudie: Bundesverband Carsharing e. V. (Hrsg.): Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen Carsharing-Varianten. Projektbericht. Berlin).
- STARS – Shared mobility oppoRTunities And challenges foR European citieS (2019): STARS Deliverable 5.1 – New mobility market equilibria in the cities of tomorrow. European Commission (Deutsche Fallstudie: Bundes-

verband Carsharing e. V. (Hrsg.): Entlastungswirkungen unterschiedlicher Carsharing-Varianten. Projektbericht. Berlin).

StVO – Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert.

team red (2018): Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen (Autoren: Claus Grimm, Stepanie Keßler, Uta Kurz, Guido Möser, Hannes Schreier und Bodo Schwieger). Endbericht. Bremen.

team red (2020): Wirksamkeit Mobilitätskonzepte – Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes (Autoren: Pia Blessing, Manfred Brümmer, Mina Godarzani-Bakhtiari, Claus Grimm, Katja Hericks, Stephanie Keßler, Guido Möser und Hannes Schreier). Bericht. Berlin.

VwV-StVO – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021.

Autor

Gunnar Nehrke beschäftigt sich seit 2015 mit den Themen „Carsharing“ und „Mobilitätswende“. Zuvor hat der studierte Philosoph langjährig als Unternehmensberater gearbeitet. Seit 2018 ist er Geschäftsführer des Bundesverbands Carsharing e. V. (bcs). gunnar.nehrke@carsharing.de

