

**Beschlussvorlage**

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
**Betreff**
**Car-Sharing-Plätze im öffentlichen Raum**
**Beschlussorgan**  
 Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Stadtentwicklungsausschuss	08.09.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Der Verkehrsausschuss beschließt, dass Car-Sharing-Unternehmen unmittelbar an Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) öffentliches Straßenland zur Verfügung gestellt wird.

Dieses Angebot wird unter den Voraussetzungen des folgenden Kriterienkataloges realisiert:

1. Für Car-Sharing werden an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV insgesamt maximal fünf Stellplätze pro Standort unabhängig von der Anzahl der Anbieter im Umkreis von 300 m im öffentlichen Straßenland zur Verfügung gestellt.
2. Die Gesamtanzahl der Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland der Stadt Köln darf 10 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge eines Car-Sharing-Unternehmens nicht überschreiten. Der überwiegende Anteil der Fahrzeuge des Car-Sharing-Unternehmens muss auf privaten Flächen untergebracht werden. Für den Mangel an ausreichend privaten Abstellmöglichkeiten ist ein entsprechender Nachweis vom Antragsteller zu führen.
3. Der Anbieter ist ein registriertes Unternehmen oder ein eingetragener Verein.
4. Der Car-Sharing-Anbieter weist das Umweltzeichen „Blauer Engel“ nach.
5. Kunden des Car-Sharing-Anbieters schließen über die Miet- und Nutzungsdauer von Fahr-

zeugen hinaus dauerhafte Verträge mit dem Car-Sharing-Anbieter (sogenannte Mitgliedsverträge) ab. Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpark des Car-Sharing-Anbieters werden nicht über Einzelverträge an Nicht-Mitglieder weitergegeben.

**Alternative:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, vermehrt Stellplätze für Car-sharing Unternehmen auf fiskalischen Flächen der Stadt Köln zur Verfügung stellen. Die Stellplätze werden zu den üblichen Konditionen an die Car-sharing Unternehmen vermietet.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen**

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten    b) Sachkosten
	€	%	€	€    €
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)		

**Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen**

Die Verwaltung wurde mit Beschluss des Verkehrsausschusses am 21.03.2006, TOP 2.1 beauftragt,

- a) dem Ausschuss beschlussreif vorzulegen, unter welchen Voraussetzungen das Bremer Modell auf Köln übertragbar ist und auf welcher Grundlage reine Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Raum herzustellen sind.
- b) Verhandlungen mit potenziellen Betreibern von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Raum aufzunehmen, mit Berücksichtigung der im Umweltzeichen „Blauer Engel“ festgelegten Kriterien.
- c) dem Ausschuss, unter Einbeziehung des Stadtentwicklungsausschusses, geeignete Standorte zur Errichtung von Car-Sharing-Stationen und/oder Mobilpunkten vorzuschlagen. Dies soll als Modellversuch vorerst im Stadtbezirk Innenstadt und einem weiteren städtischen Bezirk (z. B. Nippes oder Ehrenfeld) gestartet werden. Die potenziellen Car-Sharing-Stationenbetreiber sollen in die Beratung einbezogen werden.

- zu a) Aufgrund der unterschiedlichen Gesetzesvorschriften in Bremen (Bremer Landesstraßengesetz) und in Nordrhein-Westfalen (Straßen- und Wegegesetz NW) lässt sich das „Bremer Modell“ nicht uneingeschränkt auf Köln übertragen. In Köln wurde daher ein eigenes auf das Straßen- und Wegegesetz NW abgestimmtes Pilotprojekt ausgearbeitet. Dieses wurde im Februar 2007 gestartet.

Auf Grundlage der daraus gewonnenen Erfahrungen ergibt sich der im Beschlussvorschlag dargestellte Rahmen für ein zukünftiges Handlungskonzept.

- zu b) Verhandlungen wurden mit der Firma Cambio Köln Stattauto Car-Sharing GmbH aufgenommen, da dies bisher das einzige in Köln tätige Unternehmen war, welches die Bedingungen für ein Car-Sharing-Unternehmen im engeren Sinne erfüllt. Der Firma Cambio wurden im Rahmen eines Pilotprojektes fünf Stellplätze auf dem Parkplatz am Ottoplatz vor dem Deutzer Bahnhof durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zur Einrichtung einer Car-Sharing-Station überlassen. Das Pilotprojekt wurde um einen Stellplatz auf sechs Stellplätze erweitert. Anträge für je drei weitere Stellplätze auf dem Ottoplatz und dem Hansaring liegen zurzeit vor.
- zu c) Der Bereich Ottoplatz/Deutzer Bahnhof wurde gemeinsam mit der Firma Cambio ausgewählt, da dort unmittelbar das öffentliche Verkehrsnetz mit Car-Sharing verbunden werden kann und private Stellplätze nicht in Anspruch genommen werden konnten.

Mit der Firma Cambio wurde zu Beginn des Pilotprojektes auch über verschiedene Standorte in Nippes und Ehrenfeld diskutiert. Diese wurden jedoch von der Firma Cambio aus verschiedenen Gründen verworfen. Für weitere städtische Bezirke wurden bisher keine geeigneten Flächen im öffentlichen Straßenland mit Car-Sharing-Betreibern abgestimmt.

### **Zielsetzung:**

Dieses Pilotprojekt hat insbesondere zur Zielsetzung, dass die Umweltfreundlichkeit durch weniger Individualverkehr erhöht wird. Öffentlich zugängliche Car-Sharing-Angebote fördern die Teilnahme an diesem alternativen Mobilitätskonzept. Sollte sich damit eine steigende Anzahl von Interessenten zum Verzicht auf den eigenen Pkw entschließen, könnten mit Fortschreiten dieser Entwicklung positive Auswirkungen für das öffentliche Straßenland entstehen. Entsprechende Untersuchungen haben nachgewiesen, dass ein Car-Sharing-Fahrzeug mehr als fünf private Pkw ersetzen kann.

Darüber hinaus werden unter Car-Sharing nur gezielte und damit weniger Fahrten durchgeführt. Weil Car-Sharing-Teilnehmer auch keine zusätzlichen Stellplätze für eigene private Fahrzeuge benötigen, ergibt sich die Möglichkeit zur Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenland. Diese freiwerdenden Flächen können unter anderem für Begegnungsräume, Grünflächen und andere der Allgemeinheit dienenden Vorteile umgenutzt werden. Sollte diese Entwicklung nachhaltig eintreten, kann zukünftig mehr Raum für diese Angebote umgeordnet werden. Die gegenwärtige Situation lässt das jedoch nur begrenzt zu. Diese Basis wird in der hier vorgelegten Beschlussvorlage entsprechend berücksichtigt.

### **Auswirkungen des Pilotprojektes**

Seit der Eröffnung der Car-Sharing-Station am Ottoplatz wurde eine deutliche Akzeptanzsteigerung für Car-Sharing in Deutz festgestellt. Die Anzahl der Car-Sharing-Kunden in Deutz im Privat- und Geschäftsbereich stieg während des Pilotprojektes (Februar 2007 bis August 2008) auf 960 Kunden an. Dies ist ein Zuwachs von 41 %. Alleine die Anzahl der Privatkunden in Deutz ist um 201 Kunden gestiegen. Hier liegt ein Zuwachs von 49 % vor. Die Anzahl der Car-Sharing-Kunden im gesamten Kölner Stadtgebiet beträgt 7.000 Kunden. Der Zuwachs liegt hier für den gleichen Zeitraum bei 20 %.

Nach Schätzungen der Firma Cambio wird die Car-Sharing-Station am Ottoplatz zu 95 % von Bewohnern aus Deutz genutzt. Aufgrund der steigenden Anzahl der Car-Sharing-Kunden in Deutz beantragt die Firma Cambio, die Car-Sharing-Station am Ottoplatz zukünftig um drei Stellplätze zu erweitern. Diesem Antrag soll bis zur Umsetzung des Konzeptes Ottoplatz entsprochen werden. Im Anschluss an den Umbau des Ottoplatzes können im Nahbereich alternative Standorte unter den Grundsätzen des Beschlussvorschlages geprüft werden.

Für eine zukunftsgerichtete und alle Belange berücksichtigende Vorgehensweise wurde der im Beschlussvorschlag aufgeführte Kriterienkatalog für das weitere Verfahren ausgearbeitet. Die Kriterien ergeben sich aus den Erfahrungen des Pilotprojektes. Zur Vermeidung einer übermäßigen Nutzung des öffentlichen Straßenlandes werden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- **Kriterium 1**

Für Car-Sharing werden an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV insgesamt maximal fünf Stellplätze pro Standort unabhängig von der Anzahl der Anbieter im Umkreis von 300 m im öffentlichen Straßenland zur Verfügung gestellt.

Begründung:

Die Zielsetzung für die Zulassung von Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenland ist eine unmittelbare Verknüpfung des ÖPNV mit erforderlichen individuellen Anschlussfahrten. Diesem Bedarf wird dann in akzeptierter Form nachgekommen, wenn dieses Angebot in fußläufig erreichbarer Nähe offeriert wird. Daher sind die geplanten Angebote in einer Entfernung von max. 300 m als verknüpfungsrelevant anzusehen.

Die Größenordnung von fünf Fahrzeugen wird als Angebotsbasis vorgeschlagen, um an den Nachfrageausgangspunkten ein genügendes Angebot bereitzustellen zu können. Soweit ein solches Angebot an verschiedenen ÖPNV-Verknüpfungspunkten entwickelt wird, ergeben sich daraus alternative Fortbewegungsmöglichkeiten im Anschluss an die Nutzung des ÖPNV. Als Verknüpfungspunkte werden solche Punkte definiert, an denen bereits gegenwärtig mindestens zwei verschiedene Nahverkehrsträger (Bus, Bahn, Taxi) zusammengeführt werden.

Im Hinblick darauf, dass ein solches Angebot zunächst als Pilotprojekt geführt wird und rechtliche Grundlagen gegenwärtig noch ausstehen, soll einer künftig bundesweit geltenden Regelung nicht bereits über deren Rahmen hinaus vorgegriffen werden.

- **Kriterium 2**

Die Gesamtanzahl der Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland der Stadt Köln darf 10 % der Gesamtanzahl eines Car-Sharing-Unternehmens nicht überschreiten. Der überwiegende Anteil der Fahrzeuge des Car-Sharing-Unternehmens muss auf privaten Flächen untergebracht werden. Für den Mangel an ausreichend privaten Abstellmöglichkeiten, ist ein entsprechender Nachweis vom Antragsteller zu führen.

Begründung:

Im Rahmen des Pilotprojektes hat sich gezeigt, dass Stellplätze im öffentlichen Straßenland dazu führen, dass die Akzeptanz des Systems Car-Sharing steigt und den privaten Kundestamm der Car-Sharing-Firmen erhöht. Dieser positive Effekt soll aber nicht dazu führen, dass eine Station, die im öffentlichen Straßenland zur Verknüpfung zwischen öffentlichem Personennahverkehr und Individualverkehr eingerichtet wurde, nur zur Versorgung des Kundestammes privater Unternehmer herangezogen wird. Um ein ausgewogenes Angebot sowohl für Car-Sharing-Kunden als auch für „normale“ Parker zu schaffen schlägt die Verwaltung die Beschränkung für die Car-Sharing-Unternehmen vor.

Insbesondere weil weitere Anträge zur Nutzung des öffentlichen Straßenlandes von der DB Rent GmbH, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG, vorliegen, ist eine Begrenzung der Nutzung des öffentlichen Straßenlandes erforderlich. Die DB-Rent GmbH hat bisher nicht nachgewiesen, dass sie die Kriterien als Car-Sharing-Anbieter erfüllt. Mit der DB-Rent GmbH wurden daher Verhandlungen geführt, um fiskalische Flächen außerhalb des öffentlich gewidmeten Straßenlandes zur Verfügung zu stellen.

- **Kriterium 3**

Der Anbieter ist ein registriertes Unternehmen oder ein eingetragener Verein.

Begründung:

Hiermit soll privates Car-Sharing von allgemein zugänglichen Car-Sharing-Angeboten abgegrenzt werden. Das allgemein zugängliche Car-Sharing bietet die Vorteile, welche zur Entlastung des Straßenlandes für die Allgemeinheit in besonderem Maße beitragen. Privates Car-Sharing betrifft keinen ausreichend großen Teilnehmerkreis, um diese Vorteile in ausreichendem Maße zu erreichen.

- **Kriterium 4**

Der Car-Sharing-Anbieter weist das Umweltzeichen „Blauer Engel“ nach.

Begründung:

Der Car-Sharing-Anbieter muss Zeichennehmer des Umweltzeichens RAL-ZU 100 („Blauer Engel“ Car-Sharing) sein. Damit ist die freiwillige Selbstverpflichtung verbunden, noch weitergehende, sehr ambitionierte spezifische Kraftfahrzeugemissionswerte für die eingesetzten Car-Sharing-Fahrzeuge einzuhalten. Die damit anerkannten Emissionsbeschränkungen wurden im Herbst 2006 von der Jury Umweltzeichen erneut verschärft und an die modernsten Abgasregelungs- und Lärmstandards angepasst.

Das Umweltzeichen „Blauer Engel“ sorgt dafür, dass umweltfreundliche und umweltschonende Fahrzeuge bei den Car-Sharing-Unternehmen eingesetzt werden.

- **Kriterium 5**

Kunden des Car-Sharing-Anbieters schließen über die Miet- und Nutzungsdauer von Fahrzeugen hinaus dauerhafte Verträge mit dem Car-Sharing-Anbieter (so genannte Mitgliedsverträge) ab. Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpark des Car-Sharing-Anbieters werden nicht über Einzelverträge an Nicht-Mitglieder weitergegeben.

Begründung:

Hierdurch werden Car-Sharing-Unternehmen und Mietwagenfirmen voneinander abgegrenzt. Mietfahrzeuge werden grundsätzlich nur kurzzeitig genutzt und stehen nicht ohne persönliche Formalitätenabwicklung dauerhaft zur Verfügung. Damit sind die Ziele des Pilotprojekts nicht erreichbar. Das bevorrechtigte Parken von Mietfahrzeugen im öffentlichen Straßenland kann daher nicht begründet werden und wird auch in der Ausarbeitung zur beabsichtigten Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht mit Car-Sharing gleichgesetzt.

Weiteres Vorgehen

Im Zusammenhang mit der Nutzung von öffentlichem Straßenland durch Car-Sharing-Firmen steht die Änderung der Straßenverkehrsordnung seit längerem aus. Aus diesem Grund werden im Rahmen dieses Pilotprojektes die Bedingungen zur Nutzung des Straßenlandes so gefasst, dass einer zukünftigen Regelung des Gesetzgebers keine bereits bestehenden übermäßigen Zugeständnisse entgegen stehen. Soweit sich die vorgesehenen positiven Aus-

wirkungen ergeben, können einzelne Kriterien nach Bewertung der Gegebenheiten neu formuliert werden.

Die Nutzung des öffentlichen Straßenraumes kann durch die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis ermöglicht werden. Die zu entrichtenden Gebühren orientieren sich an den ortsüblichen Mieten privater Stellplätze. Der Gebührenrahmen wird daher je nach Standort voraussichtlich zwischen 60,00 € und 120,00 € monatlich liegen. Soweit von den Car-Sharing-Anbietern alle Kosten zur Kennzeichnung und Absperrung selbst getragen werden, wird der Einnahmeverlust bei den Parkgebühren durch die monatliche fälligen Stellplatzgebühren ausgeglichen und es entstehen für die Stadt Köln keine Folgekosten.

Im Stadtbezirk Innenstadt soll auf Antrag der Firma Cambio eine weitere Car-Sharing-Station am Hansaring im öffentlichen Straßenland genehmigt werden. Der Standort der neuen Station ist auf der Mittelallee des Hansaringes in Höhe des Hauses Hansaring 119 – 121 vorgesehen. Hier sollen drei Stellplätze zur Verfügung gestellt werden.

**Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.**