

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle  
III/66/661/2  
661/2

Vorlagen-Nummer

**1630/2021**

Freigabedatum

25.05.2021

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Carsharingkonzept**

### Beschlussorgan

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	08.06.2021

### Beschluss:

Der Verkehrsausschuss der Stadt Köln beschließt auf der Basis der Ausführungen in der Begründung die genannten Kriterien für das Carsharingkonzept und beauftragt die Verwaltung mit der Einleitung des Vergabeverfahrens zur Durchführung des Interessensbekundungsverfahrens mit voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von 40.000 €.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>40.000</u> €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

**Einsparungen: ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer \_\_\_\_\_

**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

- Nein
- Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)
- Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

**Begründung:****Hintergrund und Ziele**

Die Stadt Köln verfolgt gemäß dem Strategiepapier „Köln mobil 2025“ das Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am innerstädtischen Gesamtverkehrsaufkommen auf ein Drittel zu senken. Innerstädtische Pkw-Fahrten sollten möglichst mit dem Umweltverbund abgewickelt werden. Die Erhebung „Mobilität in Deutschland 2018“ weist für Köln einen MIV-Anteil von 35 % aus. Dieser Trend sollte im Hinblick auf die angestrebte Mobilitätswende weiterhin unterstützt werden. Zur Erreichung der angestrebten Klimaneutralität und der Verbesserung der Luftqualitätswerte gilt es, weitere Maßnahmen zur Stärkung alternativer Mobilitätsangebote umzusetzen, auf die die Bürgerinnen und Bürger sowie die Einpendelnden zurückgreifen können. Dieses Mobilitätsportfolio sollte breit gefächert sein, sodass verschiedene Bedürfnisse gleichwertig abgedeckt werden können.

Das stationsbasierte Carsharing ist ein Bestandteil moderner Großstadtmobilität und trägt zur Senkung der privaten Autobesitzquote bei. Im Rahmen verschiedener gesamtstädtischer Konzepte und Beschlüsse wird der Ausbau des Carsharings im Stadtgebiet empfohlen:

- Ratsbeschluss zur Luftreinhaltung, Vorlagen-Nr.: 3428/2017, Maßnahme 58;

- Green City Masterplan, Vorlagen-Nr. 2637/2018, Maßnahmen 2.3 und 4.2;
- Ratsbeschluss zum Aufbau eines stadtweiten Netzes von Mobilstationen, Vorlagen-Nr. 2212/2020:

Auf Grund dieser übergeordneter Konzepte und Beschlüsse werden mit dem Carsharingkonzept folgende Ziele verfolgt:

- Sicherung des Bestandes;
- Ausweitung des stationsgebundenen Carsharingsystems in die Außenbezirke;
- Ausweitung des stationsgebundenen Carsharingsystems in die Quartiere;
- Carsharing an Mobilstationen etablieren;
- Bessere Integration in Auskunftssysteme bzw. mit anderen Mobilitätsangeboten:

Mit dieser Vorlage sollen die gesamtstädtischen Ziele festgelegt werden, um auf dieser Grundlage das Vergabeverfahren einleiten zu können.

Bisher wurden Sondernutzungserlaubnisse für das öffentliche Straßenland für Carsharing auf Anfrage der Carsharingunternehmen erteilt. Diese wurden nach den bisher geltenden Kriterien (vgl. Vorlagen Nr. [5678/2008](#) und [0087/2015](#)) ausgestellt. Durch die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW dürfen Sondernutzungsgenehmigungen für das stationsgebundene Carsharing im öffentlichen Straßenraum nur dann erteilt werden, wenn den Carsharingunternehmen ein diskriminierungsfreier Zugang zu den Stellplätzen gewährt wird. Deswegen muss das Vergabeverfahren geändert werden.

## Grundlagen und Potenzial

Unterschieden wird beim Carsharing in der Regel zwischen dem stationsbasierten und dem sogenannten Free-Floating Carsharing. Einige Anbietende bieten auch eine Kombination aus beiden Modellen an.

- Beim stationsbasierten Carsharing wird das Fahrzeug im Vorfeld gebucht, an einer festen Station abgeholt und nach der Nutzung wieder zurück an dieselbe Station gebracht. Diese Stationen befinden sich größtenteils im privaten Raum und teilweise auch im öffentlichen Straßenland.
- Beim Free-Floating befinden sich die Fahrzeuge in einem definierten Geschäftsgebiet im Straßenland verteilt und können unmittelbar vor Ort per Smartphone gebucht werden. Die Fahrzeuge stehen direkt nach erfolgreicher Buchung zur Verfügung. Nach Beendigung der Nutzung werden die Fahrzeuge von den Kundinnen und Kunden an beliebiger Stelle im definierten Gebiet im öffentlichen Straßenland abgestellt. Hier gelten die vom Carsharing-Betreibenden vorgegebenen Regeln zum Parken und dessen definiertes Geschäftsgebiet.

In mehreren Studien wurde das Potenzial von Carsharing untersucht. Carsharing hat viele positive Effekte, die sich zum Beispiel auf den Besitz von privaten Pkw, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder auch die Abschaffung von Pkw auswirken.<sup>1</sup> Im Allgemeinen ist positiv hervorzuheben, dass Carsharingnutzerinnen und -nutzer weniger Pkw als die Durchschnittsbevölkerung und gleichzeitig überproportional oft eine Zeitkarte für den ÖPNV besitzen.<sup>2</sup>

Die Nutzerinnen und Nutzer von stationsbasierten oder kombinierten Carsharingangeboten verzeichnen eine hohe Abschaffungsquote privater Pkw während der Carsharing-Mitgliedschaft. Die Autobesitzquote ist bei Nutzenden des stationsbasierenden Carsharing besonders gering und beträgt 108

<sup>1</sup> Vgl. Bundesverband CarSharing e.V. (Hrsg.) Verkehrsentslastung durch Carsharing. [https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs\\_factsheet20\\_verkehrsentlastung\\_0.pdf](https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet20_verkehrsentlastung_0.pdf), Seite 1,2,3,5, zuletzt geprüft am 21.01.2021

<sup>2</sup> Vgl. STARS 2018, [https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/stars\\_wp4\\_t41\\_projektbericht\\_bcs\\_deutsch\\_final\\_1.pdf](https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/stars_wp4_t41_projektbericht_bcs_deutsch_final_1.pdf) Seite 38, zuletzt geprüft am 21.01.2021

Pkw pro 1.000 Einwohner.<sup>3</sup> In Köln lag die Pkw-Dichte im Jahr 2019 bei 452 Pkw pro 1.000.<sup>4</sup> Die Autobesitzquote von stationsbasierten Carsharingnutzerinnen und -nutzern liegt somit deutlich unter dem Kölner Durchschnitt.

Die Studien zu den Effekten von Carsharing ermitteln ebenfalls Quoten und statistische Werte und zeigen, wie viele Pkw ein Carsharing-Fahrzeug ersetzen kann (vgl. Tabelle 1). Ein Carsharing-Fahrzeug beim stationsbasierten Carsharing ersetzt demnach bis zu 9 Pkw in Berlin oder bis zu 15 Pkw in Frankfurt am Main. Bei den innenstadtnahen Wohngebieten in ausgewählten Großstädten ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug im besten Falle bis zu 20 Pkw. Diese besonders hohe Quote wurde in den Untersuchungsräumen Frankfurt am Main und Köln ermittelt.<sup>5</sup> Die Ersetzungsquote von stationsbasiertem Carsharing-Fahrzeugen ist besonders positiv hervorzuheben.

**Tabelle 1: Ersetzungsquote von Pkw durch Carsharing-Fahrzeuge (gemäß Erhebungen)<sup>6</sup>**

Carsharing-Variante	Ersetzungsquote (1 Carsharing-Pkw ersetzt X private Pkw)	Ort
Stationsbasiert	1:8 bis 1:9	Berlin
Stationsbasiert, Kombiniert	1:10 bis 1:15	Frankfurt (Main)
Stationsbasiert	1:7	Bremen
Free-Floating	1:0,3 bis 1:0,8	Frankfurt (Main), Köln, Stuttgart
Stationsbasiert	1:8 bis 1:20	Innenstadtnahe Wohngebiete in 12 Großstädten
Free-Floating	1:2,0 bis 1:3,6	München

Die Erläuterungen zu den Effekten von Carsharing machen deutlich, wie viel Potenzial gerade im stationsbasierten Carsharing liegt, um eine Reduzierung von privaten Pkw zu erreichen. Gleichzeitig wird so der Parkdruck in den Bewohnerparkgebieten und den Wohnquartieren gesenkt. Die frei gewordenen Flächen im öffentlichen Straßenland können so zu anderen Zwecken verwendet werden.

## Rechtlicher Rahmen

Durch die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW dürfen seit dem 12.03.2019 Sondernutzungsgenehmigungen für das stationsgebundene Carsharing im öffentlichen Straßenraum nur dann erteilt werden, wenn den Carsharingunternehmen ein diskriminierungsfreier Zugang zu den Stellplätzen gewährt wird. Das bisherige Verfahren anhand der festgelegten Kriterien (vgl. Vorlagen Nr. [5678/2008](#) und [0087/2015](#)) durfte nicht mehr angewendet werden. Die Stadt Köln nutzte dieses Moratorium, um das stationsgebundene Carsharing grundlegend zu überprüfen und entsprechend der erwünschten Mobilitätswende fortzuentwickeln.

Die Kommune verfügt durch das Carsharinggesetz (CsgG), das Vergabeverfahren und die Sondernutzungssatzung über unterschiedliche Stellschrauben, die die Attraktivität des Carsharingange-

<sup>3</sup> Vgl. STARS 2018, [https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/stars\\_wp4\\_t41\\_projektbericht\\_bcs\\_deutsch\\_final\\_1.pdf](https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/stars_wp4_t41_projektbericht_bcs_deutsch_final_1.pdf) Seite 20, zuletzt geprüft am 21.01.2021

<sup>4</sup> Vgl. Stadt Köln (Hrsg.) (2020): Statistisches Jahrbuch Stadt Köln 2019, [https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/statistik-jahrbuch/15\\_statistisches\\_jahrbuch\\_2019\\_bfrei.pdf](https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/statistik-jahrbuch/15_statistisches_jahrbuch_2019_bfrei.pdf) Seite 178, zuletzt geprüft am 21.01.2021

<sup>5</sup> Vgl. Bundesverband CarSharing e.V. (Hrsg.) (2016): Mehr Platz zum Leben. [https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/alles\\_ueber\\_carsharing/pdf/endbericht\\_bcs-eigenprojekt\\_final.pdf](https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/alles_ueber_carsharing/pdf/endbericht_bcs-eigenprojekt_final.pdf) Seite 26, 27 zuletzt geprüft am 21.01.2021

<sup>6</sup> Vgl. Geänderte Darstellung nach: Bundesverband CarSharing e.V. (Hrsg.) Verkehrsentlastung durch Carsharing. [https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs\\_factsheet20\\_verkehrsentlastung\\_0.pdf](https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet20_verkehrsentlastung_0.pdf) Seite 3, zuletzt geprüft am 21.01.2021

botes für Nutzerinnen und Nutzer sowie die Wirtschaftlichkeit für die Unternehmen beeinflussen. Aus den Vorüberlegungen wurde ein Kriterienkatalog entwickelt, der die Grundvoraussetzungen und Bedingungen für das stationsbasierte Carsharing im öffentlichen Straßenland regelt. Dieses gesamtstädtische Konzept sichert den Carsharingunternehmen auf transparente Weise den diskriminierungsfreien Zugang zu Stellplätzen im Stadtgebiet. Gleichzeitig können städtische Ziele wie z. B. die Ausweitung des stationsgebundenen Carsharings in bisher nicht versorgte Gebiete wirksam verankert werden.

## Ausgangslage und Weiterentwicklung

Im Kölner Stadtgebiet sind derzeit mehrere Carsharing-Anbieter vertreten, die sowohl das Free-Floating als auch das stationsbasierte Carsharing offerieren.

**Tabelle 2 Carsharing-Anbieter in Köln**

<b>Anbieter</b>	<b>Carsharing Variante</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>Im öffentlichen Raum</b>
<b>SHARENOW</b>	FreeFloating	Ca. 1200	Ja
<b>Miles</b>	FreeFloating	Keine Angabe	Ja
<b>Cambio</b>	Stationsbasiert	Ca. 560	27 Stationen mit ca. 108 Fahrzeugen
<b>Projektgewinner</b>	Stationsbasiert	Keine Angabe	Im privaten Raum
<b>Flinkster</b>	Stationsbasiert	Keine Angabe	14 Stationen im privaten Raum

Ein wichtiges Ziel ist, die bereits bestehenden Carsharingstationen im öffentlichen Straßenland zu erhalten. Aufgrund der gesetzlichen Regelungen durch das CsgG und den § 18a StrWG NRW, müssen die bereits existierenden Standorte in einem diskriminierungsfreien Verfahren neu ausgeschrieben und vergeben werden.

Das stationsbasierte Carsharing soll in allen Bezirken gestärkt und auch in den Wohnquartieren ausgebaut werden. Da der Parkdruck in den bestehenden Bewohnerparkgebieten nachgewiesen sehr hoch ist, soll zu Beginn der Ausbau von stationsbasierten Carsharing-Stationen in den Bewohnerparkgebieten fokussiert werden, um hier neben dem ÖPNV eine attraktive Alternative zum privaten Pkw zu schaffen.

An den eingerichteten und geplanten Mobilstationen soll ebenfalls ein stationsbasiertes Carsharing etabliert und angeboten werden.

Die bereits von den Bezirksvertretungen getroffenen Beschlüsse zur Einrichtung von Carsharing Stationen im öffentlichen Raum, werden bei der Vergabe der ersten Standorte geprüft und ggf. berücksichtigt.

In einer Marktanalyse seitens der Verwaltung sollte festgestellt werden, welche unterschiedlichen Anbietenden Interesse an Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum haben und wo diese einzurichten wären. Dazu wurden alle in Köln agierenden stationsbasierten Carsharingunternehmen sowie diejenigen, die bereits Kontakt mit der Stadtverwaltung hatten, angeschrieben.

- Cambio: Gespräch Ende 2019 erfolgt.
- IDK GmbH: regionales Carsharing (Bonn, Köln, Düsseldorf); Gespräch Anfang 2019 erfolgt.
- Flinkster: Gespräch Mitte 2020 erfolgt.
- Energiegewinner eG: Gespräch Anfang 2020 erfolgt.

- Mikar: Carsharinganbieter aus Bayern: Gespräch Anfang 2020 erfolgt.

Die Bedarfe und Anregungen der Unternehmen sind in die Planung und Entwicklung des Kriterienkatalogs mit eingeflossen. Zusätzlich fand ein intensiver Austausch mit dem Bundesverband Carsharing (bcs) statt.

## Kriterienkatalog

Das Carsharing soll im Stadtgebiet Köln gefördert und erweitert werden. Hierzu wird der bisher bestehende Kriterienkatalog überarbeitet.

### 1. Festlegung des Quotenanteils der Fahrzeuge im privaten Raum je Stadtbezirk:

Bisher durften in Köln lediglich 15 % der Fahrzeuge eines Carsharing-Anbietenden im öffentlichen Straßenland abgestellt werden. Dies bedeutet, dass 85 % der Fahrzeugflotte im privaten Raum angeboten werden müssen, bevor eine Carsharing-Station im öffentlichen Straßenland eingerichtet werden kann.

Um das Carsharing im öffentlichen Straßenland zu fördern und auszuweiten, wird die zu erfüllende Quote abgeschafft. Durch diese Änderung kann das Carsharing-Angebot im öffentlichen Straßenland stark ausgeweitet und Hemmnisse für neue Carsharing-Anbietende in Köln abgebaut werden.

### 2. Verknüpfung zum ÖPNV

Ein Ziel ist es, das Carsharing-Angebot an ÖPNV-Knotenpunkten zu etablieren, um dort ein weiteres nachhaltiges Mobilitätsangebot zu bieten. Daher soll im Rahmen des Carsharing-Konzeptes bevorzugt an den neuen Mobilstationen der Stadt Köln ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot etabliert werden.

Ein weiteres Ziel ist es, das Carsharing-Angebot in den Wohnquartieren zu erhöhen und auch dort eine Alternative zum eigenen Pkw anzubieten. Aus diesem Grund wird die bisher bestehende Abstandsregel zu einem ÖPNV-Knotenpunkt aufgehoben, um perspektivisch das ganze Stadtgebiet abdecken zu können. Carsharing-Stationen können so stadtweit und unabhängig vom ÖPNV eingerichtet werden. Dadurch können auch in Wohnquartieren kleine Mobilstationen (unabhängig vom ÖPNV) mit Carsharing im öffentlichen Straßenland angeboten werden.

### 3. Sondernutzungsgebühr

Die bisher geltende Sondernutzungsgebühr für einen Stellplatz im öffentlichen Raum je Fahrzeug wird angepasst:

- Bezirk 1: 120 € pro Fahrzeug pro Monat.
- Bezirk 2-9 innerhalb von Bewohnerparkgebieten: 60 € pro Fahrzeug pro Monat.
- Bezirk 2-9 außerhalb von Bewohnerparkgebieten: 30 € pro Fahrzeug pro Monat.

Um die Elektromobilität in Köln zu fördern, sind elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge bis auf weiteres von der Sondernutzungsgebühr befreit.

### 4. Stationsgröße

Jede Station im öffentlichen Straßenland muss über mindestens zwei Carsharing-Fahrzeuge verfügen. Durch das Angebot von mindestens zwei Fahrzeugen soll den Nutzerinnen und Nutzern von Carsharing eine gewisse Planungssicherheit sowie Verfügbarkeit von Carsharing-

Fahrzeugen gewährleistet werden. Bei nur einem Carsharing-Fahrzeug pro Standort ist der Anreiz zu gering, auf den privaten Pkw zu verzichten.

Die Anzahl der Fahrzeuge pro Standort ist weiterhin auf maximal 5 konventionell betriebene Fahrzeuge begrenzt. Sollte ein Teil der Fahrzeuge (mindestens zwei) rein elektrisch betrieben sein, kann die Anzahl der Fahrzeuge an der Carsharing-Station auf 7 erhöht werden.

### **Weiteres Vorgehen**

Die Vergabe der Stellplätze im öffentlichen Straßenland soll mit einem mehrstufigen Interessensbekundungsverfahren erfolgen. Für dieses Interessensbekundungsverfahren soll zur Unterstützung ein Ingenieurbüro beauftragt werden. Die folgenden Stufen sollen einen möglichen Ablauf des Vergabeverfahrens skizzieren.

1. Nach erfolgten Beschluss: Suche und Beauftragung geeigneter Beratungsbüros (drittes Quartal 2021).
2. In der ersten Stufe werden das Interessensbekundungsverfahren und die geltenden Kriterien bekannt gegeben. Alle interessierten Carsharingunternehmen können bei der Stadt Köln ihr Interesse anmelden (drittes / viertes Quartal 2021).
3. In der zweiten Stufe erfolgt ein moderiertes Verhandlungsverfahren zwischen den interessierten Carsharingunternehmen und dem beauftragten Beratungsbüro. Es werden Lose gebildet, die innenstadtnahe Standorte mit innenstadtfernen Standorten verknüpfen. Auf diese Weise kann dauerhaft eine Ausweitung in periphere Stadtgebiete sichergestellt werden. Neben den von der Stadt Köln ausgewiesenen Standorten im öffentlichen Straßenland können die Carsharingunternehmen eigene Standorte vorschlagen, die mit in Lose aufgenommen werden. Die gebildeten Lose werden durch Moderation des Beratungsbüros auf die Carsharingunternehmen aufgeteilt. Alle Standorte im öffentlichen Straßenland werden von dem Beratungsbüro aufgenommen und in einer Karte dargestellt. (viertes Quartal 2021).
4. Die Anträge auf die von der Stadt Köln vorgegebenen Standorte sowie vorgeschlagenen Standorte von den Carsharingunternehmen werden verkehrstechnisch geprüft und bei positivem Ergebnis die Sondernutzungserlaubnis erteilt (viertes Quartal).

### **Finanzierung:**

Für die Beauftragung der Beratungsbüros und damit einhergehenden Abstimmungskosten werden ca. 40.000 € veranschlagt.

Die für die Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Finanzmittel in Höhe von 40.000 € stehen im Haushaltsplan 2020/2021 für das Haushaltsjahr 2021 im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze (Teilplanzeile 13 - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen) zur Verfügung.

### **Exkurs:**

#### **Förderung des privaten Carsharings**

Die Stadt Köln fördert bereits das private Carsharing innerhalb des Bewohnerparkens (vgl. Vorlagen Nr. 0523/2018). Teilen sich zwei oder mehrere Personen, die in unterschiedlichen Bewohnerparkgebieten gemeldet sind, ein Fahrzeug, kann für jedes Bewohnerparkgebiet ein Bewohnerparkausweis ausgestellt werden. Dieses Angebot soll zukünftig aktiv auf der Homepage der Stadt Köln (in den Bereichen Carsharing und Bewohnerparken) beworben werden, da auch hiermit eine Reduzierung des Pkw-Bestandes erreicht werden kann.

#### **Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die geschilderten Grundlagen und Potentiale machen deutlich, dass das Carsharing den Bürgerinnen

und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit und Alternative zur Nutzung des privaten Pkw bietet.  
Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.  
Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

**Anlage**

Öffentlichkeitsbeteiligung