

Carsharing im öffentlichen Raum

Handlungsmöglichkeiten für Kommunen in Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Impressum

HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

INHALT UND TEXT

KEA Klimaschutz- und Energieagentur
Baden-Württemberg GmbH
Bereich Nachhaltige Mobilität
Hermannstraße 5A
70178 Stuttgart
mobilitaet@kea-bw.de

GESTALTUNG UND LAYOUT

ViV Werbeagentur GbR, Stuttgart

DRUCK

Colorpress Druckerei GmbH



Auf 100 %
Recyclingpapier
gedruckt

STAND

August 2022

Grußwort



WINFRIED HERMANN MDL

Minister für Verkehr Baden-Württemberg

Carsharing kann einen wichtigen Beitrag zu lebenswerten Städten und Gemeinden und für die nachhaltige Mobilität leisten. Gut entwickeltes Carsharing reduziert die Anzahl privater Kraftfahrzeuge, entlastet dadurch den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Verkehr und schafft mehr Platz für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Städte und Gemeinden können Flächen für Carsharing im öffentlichen Straßenraum ausweisen und so den Entlastungseffekt verstärken. Ziel sind 50.000 Carsharing-Fahrzeuge in Baden-Württemberg bis 2030. Das bedeutet eine Verdopplung alle zwei Jahre.

In den letzten Jahren wurden vielfältige kommunale Steuerungsmöglichkeiten zur Förderung des Carsharings geschaffen. Durch die Aufnahme von § 16a in das Straßengesetz für Baden-Württemberg, das Carsharinggesetz des Bundes und die Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung stehen den Kommunen

nun zahlreiche Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung, um Carsharing mehr Präsenz im öffentlichen Raum zu verleihen und die Anzahl an privaten Fahrzeugen in den Städten zu reduzieren.

Dieser Leitfaden unterstützt Sie bei der Förderung des Carsharings vor Ort, indem er Ihnen Hilfestellungen für die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum an die Hand gibt. Nutzen Sie die Möglichkeiten offensiv und flächendeckend als einen wichtigen Baustein der Mobilitätswende.

Eine anregende Lektüre wünscht

A handwritten signature in black ink, reading "Winfried Hermann". The signature is fluid and cursive.

Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr Baden-Württemberg

Grußwort



DR. VOLKER KIENZLEN

Geschäftsführer der
KEA Klimaschutz- und Energieagentur
Baden-Württemberg GmbH

Carsharing erhöht die Lebensqualität in unseren Städten und fördert zusätzlich die Elektromobilität im Land. Gerade vor dem Hintergrund der Schadstoffbelastung der Luft ist Carsharing ein wichtiger Schritt hin zur Nutzung kleiner, emissionsarmer Fahrzeuge, die durch regenerative Energiequellen „betankt“ werden.

Baden-Württemberg ist das Bundesland mit den meisten Carsharing-Angeboten in Deutschland. Bis Carsharing flächendeckend eine echte Alternative zum privaten Fahrzeug darstellt, muss jedoch noch viel geschehen.

Wir unterstützen die Städte und Kommunen, Stadt- und Landkreise dabei, neue Angebote zu schaffen – nicht nur in Form dieses Leitfadens, sondern auch durch persönliche Beratung und Betreuung.

Wir bedanken uns beim Verkehrsministerium für die Möglichkeit, diesen Leitfaden erstellen zu dürfen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Kienzlen', written over a horizontal line.

Dr. Volker Kienzlen
Geschäftsführer der KEA Klimaschutz- und
Energieagentur Baden-Württemberg GmbH

Inhaltsverzeichnis

1. Chancen für Kommunen durch Carsharing	6
2. Carsharing – ein Konzept, viele Möglichkeiten der Umsetzung	9
2.1. Arten von Carsharing	10
2.2. Carsharing in Baden-Württemberg	12
2.3. Ausbau des Carsharing-Angebotes	16
3. Grundlagen und Instrumente zur Schaffung von Carsharing-Stellplätzen	18
3.1. Straßenrechtlicher Rahmen.....	19
3.2. Verfahren zur Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen nach dem Straßengesetz für Baden-Württemberg	23
3.3. Praktische Umsetzung vor Ort.....	34
4. Weitere kommunale Instrumente zur Förderung des Carsharings in der Kommune	38
5. Mustervorlagen	44
6. Verzeichnisse und weiterführende Informationen	52
7. Anhang	58

1 Chancen für Kommunen durch Carsharing

Der Verkehr ist für rund ein Drittel des klimaschädlichen Ausstoßes von Kohlenstoffdioxid (CO₂) in Baden-Württemberg verantwortlich. Um den CO₂-Ausstoß bis 2030 um mindestens 55 Prozent zu reduzieren und die Klimaschutzziele des Landes zu erreichen, braucht es laut dem Klimaschutzszenario des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg unter anderem ein Fünftel weniger Autoverkehr in Stadt und Land und mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr.

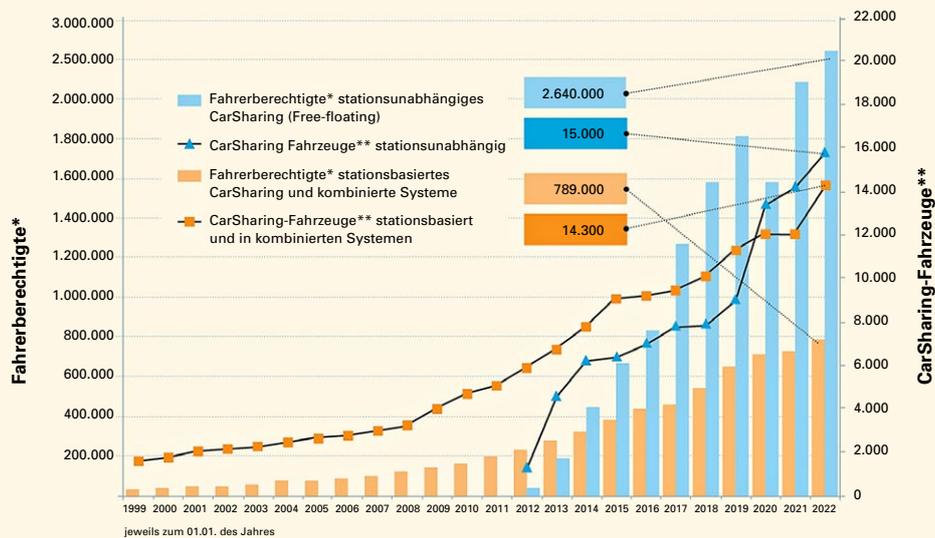
Viele Ortsmitten und Stadtteilzentren sind durch einen starken Durchgangsverkehr und eine große Anzahl an Parkplätzen geprägt. Auch in den meisten Wohnquartieren dominieren Autos das Straßenbild und lassen kaum Raum für andere Nutzungen. Damit sie wieder an Aufenthaltsqualität gewinnen und als Orte einer gelebten Gemeinschaft fungieren, müssen unsere Städte und Gemeinden umgestaltet werden. Dafür bildet Carsharing einen wichtigen Baustein.



In der Langen Straße in Offenburg trägt ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden zu mehr Aufenthalts- und Lebensqualität bei (oben vorher, unten nachher).



MARKTENTWICKLUNG



* Nicht überschneidungsfrei – Fahrberechtigte, die sich bei mehreren Anbietern angemeldet haben, werden einfach gezählt.
 ** Ab 2022 werden die kombinierten Angebote dem stationsbasierten CarSharing zugeordnet.

Stand: 01.01.2022 Bundesverband CarSharing e.V.

CARSHARING – DEFINITION UND GESCHICHTE

Seit mehr als 30 Jahren gibt es in Deutschland das Modell des Carsharings, das Teilen von Fahrzeugen. Konkret bedeutet das: Nach der Registrierung bei einem Anbieter buchen Nutzerinnen und Nutzer telefonisch oder online ein zur Verfügung stehendes Fahrzeug, öffnen dieses mit einer Chipkarte oder mit dem Handy und zahlen für die Nutzung nach Dauer und gefahrenen Kilometern. Die Kosten für Benzin bzw. Strom sind bereits enthalten. Darüber hinaus umfasst der Fuhrpark der Carsharing-Anbieter meist verschiedene Modelle und ermöglicht somit, das für den jeweiligen Bedarf am besten passende Fahrzeug zu nutzen.

Carsharing ist für viele Personen, die ihr Auto nicht täglich nutzen, eine günstigere Alternative, denn das Halten eines privaten Fahrzeuges verursacht hohe Kosten. Rund drei Viertel dieser Kosten setzen sich aus Fixkosten wie Steuern, Versicherung und Wertverlust zusammen und entstehen, ohne dass das Auto gefahren wird. Im Durchschnitt wird ein Privatwagen nur eine Stunde am Tag bewegt, steht die restlichen 23 Stunden und belegt dabei wertvollen öffentlichen Raum.¹

Carsharing-Angebote und deren Nutzung nehmen seit Jahren stetig zu. Im Jahr 2015 gab es bundesweit rund 150 Carsharing-Anbieter in 490 Städten und Gemeinden, deren Angebot von einer Million registrierten Kundinnen und Kunden genutzt wurde. Zum 1. Januar 2022 gab es bundesweit bereits 233 Carsharing-Anbieter in 935 Städten und Gemeinden mit rund 3,4 Millionen registrierten Nutzerinnen und Nutzern.²



Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Autos.

VIelfÄLTIGE VORTEILE FÜR NUTZERINNEN UND NUTZER

Carsharing erweitert das Mobilitätsangebot in Kommunen und sorgt für mehr Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. Carsharing reduziert die Abhängigkeit vom eigenen Auto und verbessert die Mobilität von Menschen ohne Zugang zu einem privaten Pkw.

Nutzerinnen und Nutzer genießen den Vorteil, jederzeit auf ein Auto zugreifen zu können, dessen Größe sie sich je nach Bedarf aussuchen können. Kosten und Zeitaufwand für Wartung, Reinigung, Versicherung entfallen. Abgerechnet wird nach tatsächlicher Nutzung, ein privater Stellplatz erübrigt sich. Mit dem Umstieg auf Carsharing reduziert sich in der Regel auch die Fahrleistung der Teilnehmenden. Studien zeigen, dass Carsharing das Mobilitätsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer verändert: Sie nutzen nach der Anmeldung bei einem Carsharing-Anbieter häufiger öffentliche Verkehrsmittel, fahren mehr Fahrrad oder gehen weitere Strecken zu Fuß.³

MEHR LEBENSQUALITÄT DURCH CARSHARING

Carsharing gibt Anreize, auf das private Auto bzw. im ländlichen Raum auf den Zweitwagen zu verzichten. Führt die Nutzung des Carsharing-Angebotes zur Abschaffung des

eigenen Fahrzeuges, werden die täglichen Wege nach dem am besten geeigneten Verkehrsmittel neu verteilt und der Umweltverbund gewinnt an Bedeutung.⁴ Der Verzicht auf das eigene Auto trägt dazu bei, dass Straßenverkehr, Lärm und Schadstoffbelastungen abnehmen.

Carsharing schafft dringend benötigten Platz, der vielfältig genutzt werden kann. Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Autos. Dies entspricht bis zu 100 Metern Straßenrand, die dann anderen Nutzungen zur Verfügung stehen.⁵ Die freiwerdenden Flächen können für die Ausweitung von Fuß- oder Radwegen sowie für die Schaffung neuer Grün- und Freiflächen genutzt werden. Es entstehen attraktive öffentliche Räume mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Zeitgleich steigt die Lebensqualität in den Kommunen.

INHALTE UND ZIELE DES LEITFADENS

Der vorliegende Leitfaden zeigt auf, welche Handlungsmöglichkeiten Kommunen zur Ansiedlung neuer und Stärkung vorhandener Carsharing-Angebote haben. Der Fokus liegt darauf, attraktive Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einzurichten, durch deren Schaffung Kommunen die Nutzung der Carsharing-Angebote positiv beeinflussen können. Dieser Leitfaden richtet sich damit vorrangig an kommunale Verwaltungen und Straßenverkehrsbehörden.

2 Carsharing – ein Konzept, viele Möglichkeiten der Umsetzung

In den vergangenen drei Jahrzehnten wurde das Konzept des Carsharings stetig weiterentwickelt und auf die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer angepasst. Vor allem in den letzten Jahren hat Carsharing zunehmend an Bekanntheit und Beliebtheit gewonnen. Mittlerweile ist das Autoteilen in der breiten Bevölkerungsschicht angekommen und wird von vielen Menschen als Teil des Umweltverbunds genutzt.

Auch die Anbieterstruktur hat sich weiterentwickelt. Sie reicht von kleinen Vereinen und Genossenschaften über mittelständische Unternehmen bis hin zu großen Konzernen. Trotz dieser großen Spannweite verfolgen alle Anbieter ein gemeinsames Ziel: eine Alternative zum privaten Fahrzeug schaffen und mehr Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl ermöglichen.



Oben:
Stationsbasiertes Carsharing in Gondelsheim im Landkreis Karlsruhe.

Unten:
Viele Anbieter halten verschiedene Fahrzeuggrößen für unterschiedliche Nutzungszwecke bereit.

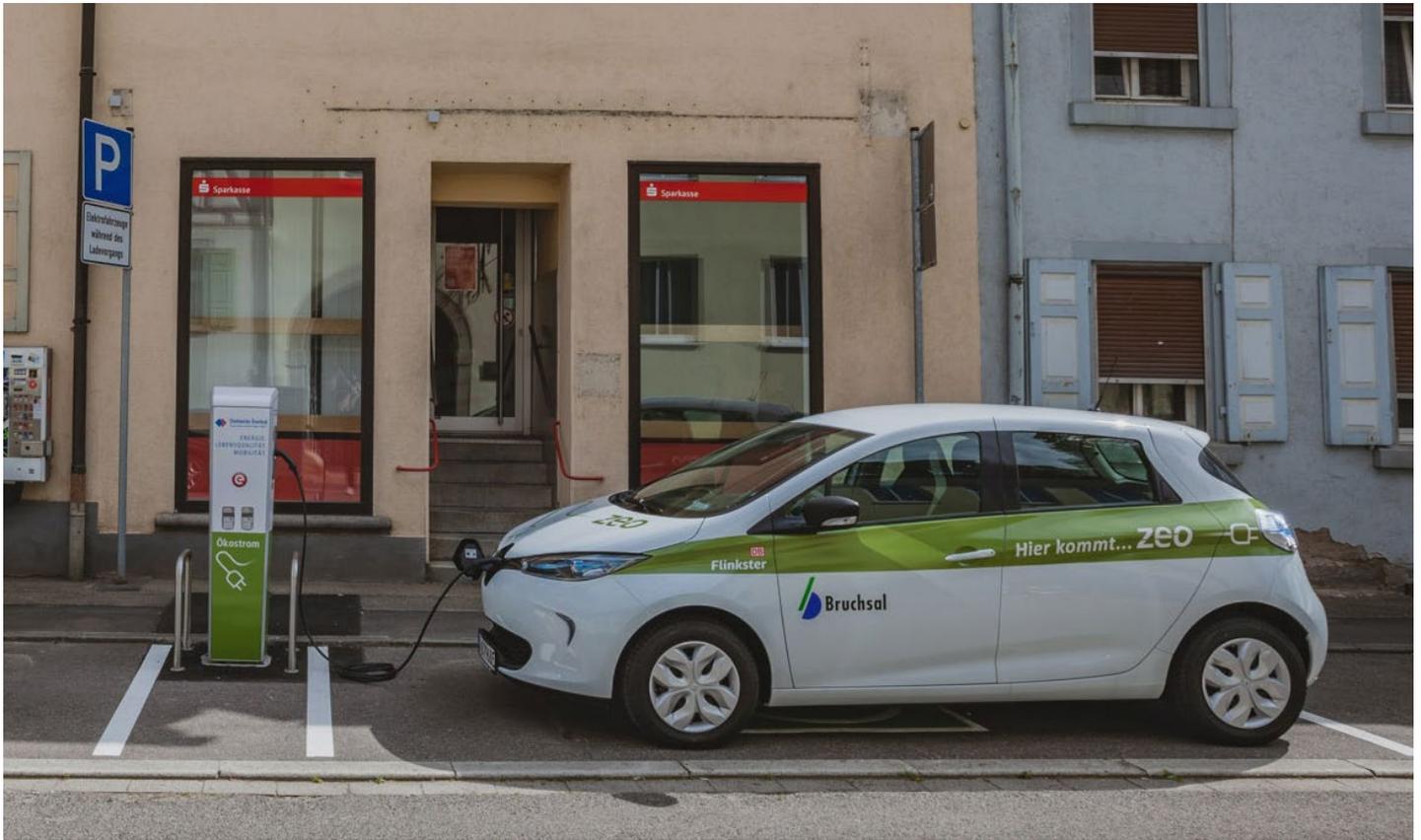
2.1. ARTEN VON CARSHARING

DIE VIER CARSHARING-VARIANTEN

Es gibt unterschiedliche Arten des Carsharings. Diese lassen sich gemäß der Definition des Bundesverbandes CarSharing vier Varianten zuordnen:⁶

1. Beim **stationsbasierten Carsharing** werden die Fahrzeuge an einer festen Station ausgeliehen und wieder zurückgegeben. Reservierungen sind mehrere Wochen im Voraus möglich, was zu einer hohen Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit führt. Möglich sind auch spontane Buchungen für nicht vorab reservierte Fahrzeuge, die dann sofort zur Verfügung stehen.
2. Für **stationsunabhängiges Carsharing**, das auch als Free-Floating-Carsharing bezeichnet wird, wird vorab ein Geschäftsgebiet definiert, in dem die Fahrzeuge vorzufinden sind. In der Regel können hier alle öffentlichen Parkplätze genutzt werden. Über das Smartphone können die Fahrzeuge geortet und gebucht werden. Die Rückgabe erfolgt durch Abstellen innerhalb des Geschäftsgebietes und einen entsprechenden Freigabevorgang über die App des Carsharing-Anbieters. Langfristige Reservierungen im Voraus sind nicht möglich. Sowohl die Verfügbarkeit zu einem gewünschten Zeitpunkt als auch der Standort eines freien Fahrzeuges sind nur eingeschränkt planbar. Im Gegensatz zu dem Großteil stationsbasierter Angebote sind im Free-Floating-Carsharing sogenannte One-Way-Fahrten von A nach B möglich, ohne wieder an den ursprünglichen Standort zur Beendigung des Leihvorgangs zurückkehren zu müssen.
3. **Kombinierte Carsharing-Angebote** setzen sich aus stationsbasierten und Free-Floating-Fahrzeugen zusammen: Durch die Erweiterung des stationsbasierten Angebotes um Free-Floating-Flotten wird bei dieser Art des Carsharings beides aus einer Hand und in einem Tarifsystem angeboten. In Baden-Württemberg gibt es beispielsweise in Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim kombinierte Carsharing-Angebote.
4. Beim **Peer-to-Peer-Carsharing** handelt es sich um Fahrzeuge privater Halterinnen und Halter. In der Regel erfolgt die Vermittlung zwischen den Anbietenden und Suchenden über eine Internet-Plattform. Dieser Carsharing-Variante fehlt die rahmenvertragliche Regelung, die sicherstellt, dass die autosuchenden Nutzerinnen und Nutzer ein buchbares Auto auch wirklich nutzen können. Denn letztendlich entscheidet die private Halterin bzw. der private Halter darüber, wer das Fahrzeug ausleihen darf.

Weder das Straßengesetz Baden-Württemberg noch das Carsharinggesetz beziehen in ihrer Definition von Carsharing das Peer-to-Peer-Carsharing ein. Daher wird es in diesem Leitfaden nicht weiter berücksichtigt.



ELEKTRO-FAHRZEUGE IN CARSHARING-FLOTTEN

Carsharing ist Vorreiter beim Thema Elektromobilität. Zum 01.01.2022 betrug der Anteil der Elektro-Fahrzeuge (E-Fahrzeuge) und Plug-in-Hybride an der Gesamtzahl der Carsharing-Fahrzeuge bereits rund 23,3 Prozent. Anteilsmäßig sind in Carsharing-Flotten deutlich mehr E-Fahrzeuge vorzufinden als bei privaten Haltern oder in Firmenflotten.⁷ Mit der Förderung des Elektro-Carsharings (E-Carsharings) bietet sich daher die Chance, gleichzeitig einen Beitrag zur Förderung der E-Mobilität zu leisten.

VEREINIGUNGEN VON ANBIETERN

Die meisten Carsharing-Anbieter sind Mitglied im Bundesverband Carsharing. Einige Free-Floating-Carsharing-Unternehmen und E-Scooter-Verleiher haben zum Jahresanfang 2021 die Interessengemeinschaft Plattform Shared Mobility gegründet.⁸

Weitere Informationen zum Carsharing sowie zu aktuellen Fördermöglichkeiten sind auf der Internetseite der KEA-BW, der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg, zu finden auf www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/uebersicht-carsharing.

Zeozweifrei sieht den Erwerb der Carsharing-Fahrzeuge durch die Kommunen, Unternehmen und Vereine vor.

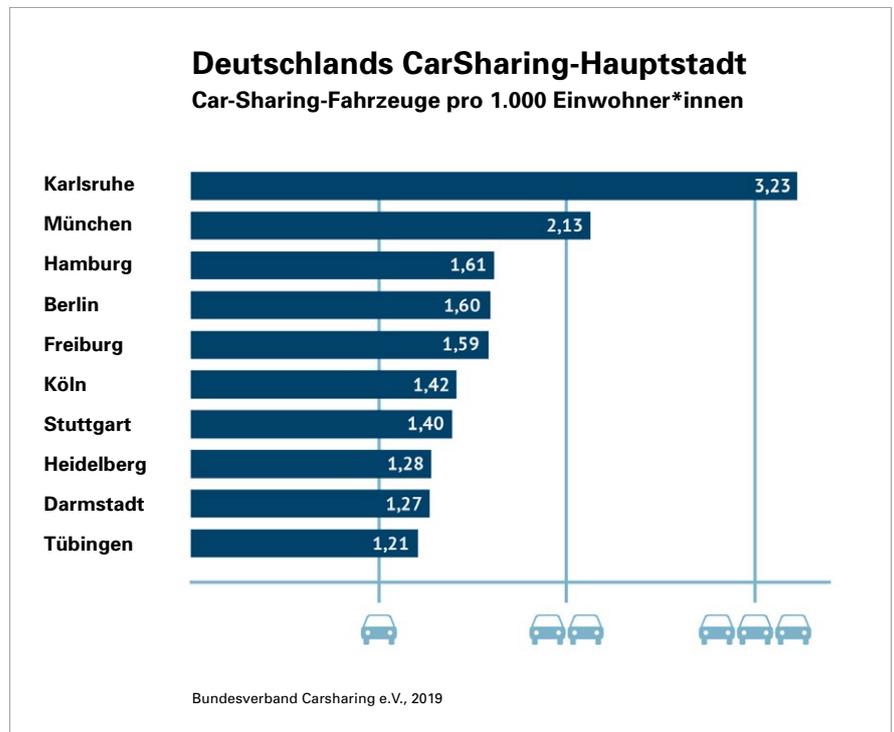
2.2. CARSHARING IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Baden-Württemberg ist das Bundesland in Deutschland mit den meisten Carsharing-Orten. Mit 285 Städten und Gemeinden waren zum 01.07.2020 mehr als ein Drittel aller deutschen Carsharing-Standorte in Baden-Württemberg verortet. Zu diesem Stichtag verfügten alle Städte im Land mit über 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern über mindestens ein Carsharing-Angebot. In fast 80 Prozent der mittelgroßen Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit des Autoteilens geboten. Dies war auch in fast 20 Prozent der Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern der Fall.⁹ Eine Auflistung der in Baden-Württemberg vertretenen Carsharing-Anbieter (Stand August 2021) ist am Ende dieses Leitfadens zu finden.

Im jüngsten Städteranking des Bundesverbandes CarSharing aus dem Jahr 2019 befanden sich die fünf baden-württembergischen Städte Karlsruhe, Stuttgart, Freiburg, Heidelberg und Tübingen unter den TOP 10 der deutschen „Carsharing-Hauptstädte“. Karlsruhe war mit Abstand die Stadt mit der höchsten Dichte an Carsharing-Fahrzeugen in Deutschland. Bei insgesamt 1.012 Fahrzeugen kamen hier 3,23 Carsharing-Autos auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.¹⁰ Zum Vergleich: Die Carsharing-Dichte in ganz Baden-Württemberg lag zu diesem Zeitpunkt bei 0,54 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.¹¹

VIELFÄLTIGE ANBIETERSTRUKTUREN UND -GRÖSSEN

Der Bundesverband CarSharing unterscheidet zwischen großen Anbietern mit mehr als 25 Fahrzeugen, kleinen Anbietern mit bis zu 25 Fahrzeugen, Autoherstellern, Autovermietern und Anbietern rein elektrischer Fahrzeugflotten.¹²

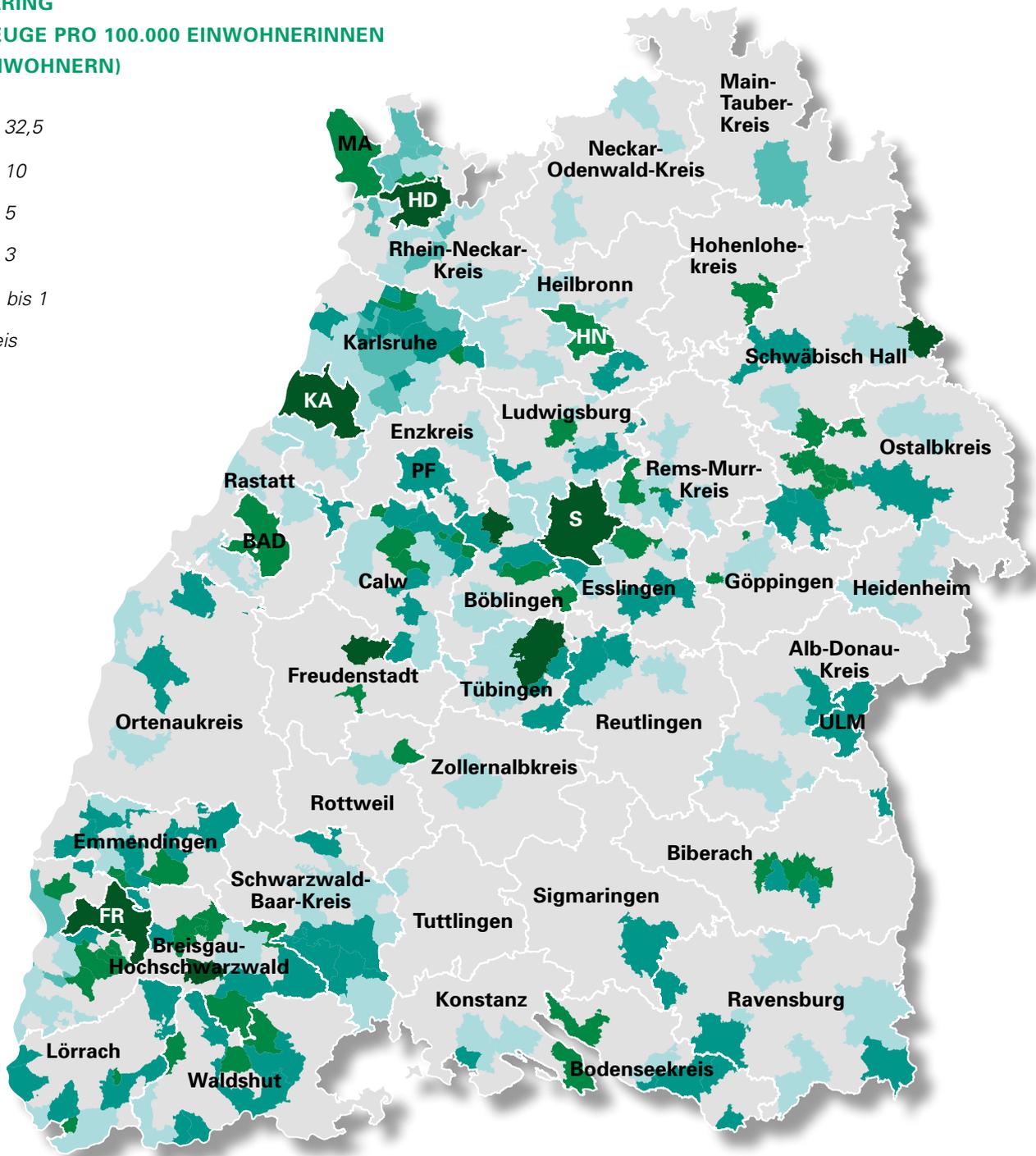
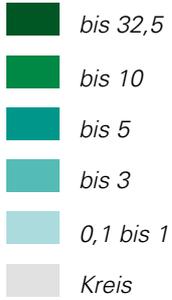


*Carsharing-Städteranking 2019:
Die TOP 10 setzt sich aus fünf baden-württembergischen Städten zusammen.*

Große Carsharing-Anbieter mit mehr als 25 Fahrzeugen sind in Kommunen aller Größen die wichtigste Anbietergruppe von Carsharing. Sie sind oft schon seit vielen Jahren in diesem Bereich tätig wie zum Beispiel die stadtmobil-Gruppe: Vor 20 Jahren schlossen sich die Carsharing-Unternehmen aus Karlsruhe, Rhein-Neckar und Stuttgart zusammen und sind heute mit stadtmobil und rund 3.200 Fahrzeugen der größte stationsbasierte Carsharing-Anbieter Deutschlands¹³. Große Carsharing-Anbieter sind meist als GmbH oder AG organisiert und agieren eigenwirtschaftlich.

Ebenfalls stark vertreten sind Anbieter rein elektrischer Carsharing-Flotten. Deer-e-carsharing bietet beispielsweise über 250 E-Fahrzeuge in rund 100 Städten und Gemeinden Baden-Württembergs an (Stand Juli 2022).¹⁴

CARSHARING
(FAHRZEUGE PRO 100.000 EINWOHNERINNEN
UND EINWOHNERN)



Carsharing-Fahrzeuginhalte in den Kommunen Baden-Württembergs im Jahr 2019
 (eigene Darstellung auf der Grundlage der Angaben des Bundesverbands CarSharing).



Die Fahrzeuge von WeilerMobil fahren seit 2015 mit eigens produziertem Ökostrom.

VON VEREINEN BIS HIN ZUM AUTOMOBILKONZERN

Vorrangig im ländlichen Raum gibt es Initiativen, die vor Ort erzeugte erneuerbare Energie für E-Carsharing nutzen. Lokale Genossenschaften, die Solaranlagen oder Windparks betreiben, sorgen für die Energieversorgung der E-Carsharing-Fahrzeuge und fördern damit die regionale Wertschöpfung sowie die Umweltbilanz der Fahrzeuge.

Im September 2019 wurde das E-Carsharing in Schäfersheim in Betrieb genommen, das mit dem lokal erzeugten Ökostrom der Klärle Energie GbR gespeist wird.¹⁵ Die E-Fahrzeuge von WeilerMobil in Pfalzgrafenweiler, die der MOBIL-Gemeinschaft Emmendingen angehören, werden bereits seit 2015 mit Ökostrom der Nahwärmegenossenschaft WeilerWärme eG „betankt“. Den Bürgerinnen und Bürgern stehen insgesamt acht Carsharing-Fahrzeuge in Emmendingen und Denzlingen zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung.¹⁶ Die MOBIL-Gemeinschaft Emmendingen zählt zu der Gruppe der kleinen Carsharing-Anbieter mit bis zu 25 Fahrzeugen. Diese sind größtenteils als Vereine organisiert.

Car2go (Daimler AG und Europcar) und DriveNow (BMW und Sixt) haben das Free-Floating-Carsharing in Deutschland etabliert. Das seit 2019 unter SHARE NOW vereinte Angebot gehört heute dem europäischen Automobilhersteller Stellantis an.

Das von Autoherstellern getragene Free-Floating-Carsharing gibt es in Baden-Württemberg mittlerweile nicht nur in der Landeshauptstadt Stuttgart. In sogenannten Drop-Off-Zonen in Sindelfingen, Böblingen, Ehningen, Ditzingen, Gerlingen, Weilimdorf, Esslingen am Neckar und am Flughafen Stuttgart können die Fahrzeuge ebenfalls ausgeliehen und zurückgegeben werden. In einigen dieser Zonen fällt eine zusätzliche Gebühr an.¹⁷

GEMEINSAM STARK IN DER KRISE

Die Corona-Krise hat auch Auswirkungen auf die Carsharing-Anbieter in Baden-Württemberg. Um zu verhindern, dass bestehende Carsharing-Angebote wegfallen, hat das Land Baden-Württemberg im April 2020 Mittel in Höhe von 3,8 Millionen Euro für den Rettungsschirm Carsharing bereitgestellt. Mit diesen Mitteln ist es gelungen, der Reduzierung der Fahrzeugflotte und der Aufgabe von Standorten entgegenzuwirken. Die schnelle Reaktion des Landes Baden-Württemberg verdeutlicht, welche Wichtigkeit Carsharing als Teil des Umweltverbundes für die Mobilität der Zukunft hat. Der Stellenwert des Carsharings in der Verkehrspolitik des Landes wird zudem im aktuellen Koalitionsvertrag mit dem Titel „Jetzt für morgen. Der Erneuerungsvertrag für Baden-Württemberg“ deutlich. Dort wird der Ausbau des Carsharing-Angebotes gemeinsam mit Städten, Gemeinden und Verkehrsverbänden als wichtiges Ziel benannt.

EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT: MOBILITÄT IN BADEN-WÜRTTEMBERG IM JAHR 2030

Die Ziele des Landes Baden-Württemberg für eine nachhaltige Mobilität sind erreicht: Der Autoverkehr hat im Vergleich zum Jahr 1990 um ein Fünftel abgenommen, von den verbliebenen Fahrzeugen fährt jedes zweite Auto klimaneutral. Der frei gewordene öffentliche Raum wird anderweitig genutzt: für Fuß- und Radwege, Grün- und Freiflächen sowie für Räume der Begegnung.

Die Bevölkerung nutzt das Angebot des öffentlichen Verkehrs intensiv, die Personenkilometer haben sich im Vergleich zum Jahr 2010 verdoppelt. Jeder zweite Weg wird zu Fuß oder mit dem Rad bewältigt.

Ein beachtlicher Teil der Wege, für die ein Auto unverzichtbar ist, wird mit einem Carsharing-Fahrzeug zurückgelegt. Den Bürgerinnen und Bürgern stehen in ganz Baden-Württemberg insgesamt 50.000 Carsharing-Fahrzeuge zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung. Um dieses wichtige Teilziel zu erreichen, wurde das Carsharing-Angebot alle zwei Jahre verdoppelt.



Die Kommunen, Landkreise und Carsharing-Anbieter haben sich an folgendem Richtwert orientiert:

**5 CARSHARING-FAHRZEUGE PRO
1.000 EINWOHNERINNEN UND EINWOHNER.¹⁸**



Free-Floating-Carsharing in Stuttgart.

2.3. AUSBAU DES CARSHARING-ANGEBOTES

Ziel ist die Schaffung eines möglichst flächen-deckenden Carsharing-Angebotes für Baden-Württemberg, das jeder Bürgerin und jedem Bürger einen einfachen Zugang zum Carsharing ermöglicht. Während im ländlichen Raum die Etablierung eines Grundangebotes an Carsharing im Vordergrund steht, liegt die Herausforderung in verdichteten Räumen in der Schaffung eines möglichst dichten Netzes von Stationen, die schnell erreichbar, leicht auffindbar und gut zugänglich sind. In Gebieten mit hohem Parkdruck sollten zudem allgemeine, nicht unternehmensbezogene Carsharing-Stellplätze eingerichtet werden.

KONZEPT ZUR SCHAFFUNG EINES BEDARFSGERECHTEN ANGEBOTES

Zur Schaffung eines breitgefächerten und bedarfsgerechten Angebotsnetzes wird ein zweigliedriges Konzept empfohlen:

In Wohnquartieren werden Carsharing-Stationen geschaffen, die fußläufig erreichbar sind und problemlos in Wohnstraßen integriert werden können. Der Bundesverband CarSharing empfiehlt einen 300 m Radius, maximal jedoch einen Radius von 500 m, damit das Angebot gut genutzt wird und mit

der Nutzung des eigenen Autos konkurriert. Die einzelnen Stationen sollten in der Regel aus mindestens zwei Fahrzeugen bestehen. Bei Stationen mit nur einem Carsharing-Fahrzeug besteht die Gefahr, dass die Bevölkerung die Nutzung des Fahrzeuges von vorneherein ausschließt in der Annahme, es sei ohnehin bereits reserviert. Dem kann die Bereitstellung von mindestens zwei Fahrzeugen an einer Carsharing-Station entgegenwirken. Derselbe Effekt kann auch durch ein sehr dichtes Netz von Stationen mit einzelnen Fahrzeugen erreicht werden. Vor allem in Wohnquartieren mit einer unzureichenden Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (ÖV) sind Carsharing-Stationen in fußläufiger Nähe wichtig, um die Attraktivität des Angebotes zu erhöhen.

CARSHARING ALS TEIL VON MOBILITÄTSSTATIONEN

Das möglichst engmaschige Netz aus kleineren Stationen wird ergänzt durch größere Carsharing-Angebote als Teil von Mobilitätsstationen, die auch als Mobilitätsstationen oder multimodale Knoten bezeichnet werden. Durch die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten unterstützen Mobilitätsstationen intermodales und multi-



E-Carsharing-Station zwischen Wohngebäuden, Rathaus und Nahversorgung in Marzell im Landkreis Karlsruhe.



modales Verhalten. Mobilitätsstationen können aus Carsharing-Angeboten, Fahrradabstellanlagen und Haltepunkten des ÖV (S-Bahn, U-Bahn, Busse, Nah- und Fernverkehrszüge) bestehen sowie Motorroller-, Tretroller- und Bikesharing-Angebote und Taxen enthalten. Ergänzend können P&R-Parkplätze, B&R-Anlagen, Fahrradparkhäuser, Stellplätze mit Ladeinfrastruktur und Mobilitätszentralen hinzukommen.

MOBILITÄTSSTATIONEN IN DER PRAXIS

Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größenordnung gibt es beispielsweise in Offenburg. Die kleinen Stationen kombinieren ein Carsharing- und ein Fahrradleihsystem und sind dezentral an zahlreichen Standorten im Stadtgebiet verteilt.

Die Medium-Stationen ergänzen das Angebot um eine Stadt- und Regionalbusanbindung. An Premium-Stationen sind zusätzlich Fernbusse und Schienenverkehr verfügbar.¹⁹

Auch die Stadt Leinfelden-Echterdingen hat in ihrem Gesamtkonzept zur Schaffung eines Netzes an dezentralen Mobilitätsstationen unterschiedliche Größen definiert. Das Konzept steht im Zusammenhang mit den Regionalen Mobilitätspunkten des Verbands Region Stuttgart. Die als Mobilitätspunkte



Oben:
Mobilitätsstation in Offenburg:
Das Angebot variiert je nach Standort.

Links:
Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten fördert Inter- und Multimodalität.

bezeichneten multimodalen Knoten kommen entsprechend der Möglichkeiten und Bedarfe vor Ort zum Einsatz. Bei den Mobilitätspunkten der Größen „mittel (M)“ und „groß (L)“ werden Carsharing-Angebote beispielsweise mit S-Bahn oder U-Bahn, Bikesharing, Fahrradreparaturstationen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge kombiniert.²⁰

ETABLIERUNG NEUER ANGEBOTE

Bei der Schaffung neuer Carsharing-Angebote sollte nicht in Vergessenheit geraten, dass es Zeit braucht, bis diese von der Bevölkerung angenommen und genutzt werden. Vor allem in der Anfangsphase bedarf es in der Regel stetiger Werbung und Anreizschaffung. Kommunen und Carsharing-Anbieter sollten neuen Angeboten eine gewisse Anlaufzeit einräumen, damit sich diese etablieren können.

3 Grundlagen und Instrumente zur Schaffung von Carsharing-Stellplätzen

Das wichtigste Mittel, das den Kommunen zur Unterstützung des Carsharings an die Hand gegeben wird, ist die Möglichkeit, Carsharing-Stellplätze auszuweisen. Das Carsharinggesetz, das Straßengesetz für Baden-Württemberg und die Straßenverkehrs-Ordnung sowie die dazugehörige Verwaltungsvorschrift liefern die notwendigen rechtlichen Grundlagen.

Carsharing kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die durch den motorisierten Individualverkehr verursachte Verkehrs-

belastung deutlich zu reduzieren und die Ortsmitten und Quartierszentren aufzuwerten. Kommunen sollten die ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, um ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Netz an Carsharing-Angeboten zu etablieren. Sie können Stellplätze für stationsbasierte und Free-Floating-Angebote sowie kombinierte Systeme ausweisen. In der Praxis wurde davon bisher überwiegend zugunsten stationsbasierter Carsharing-Angebote Gebrauch gemacht.

Darstellung unterschiedlicher Rechtsgrundlagen zur Schaffung von Carsharing-Stellplätzen.

RECHTSGRUNDLAGE	INSTRUMENT	BESONDERHEITEN
Carsharinggesetz (CshG)	Sondernutzungserlaubnis	Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen an Bundesstraßen für stationsbasierte Carsharing-Angebote mit Unternehmenszuordnung
	Parkbevorrechtigungen	Ausweisung von allgemeinen Carsharing-Stellplätzen an Bundesstraßen ohne Unternehmenszuordnung
Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG)	Sondernutzungserlaubnis (§ 16a StrG)	Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen für stationsbasierte, stationsunabhängige und kombinierte Carsharing-Angebote mit Unternehmenszuordnung
	(Teil-) Einziehung (§ 7 StrG)	Schaffung von Carsharing-Stellplätzen an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen durch vollständige oder teilweise Einziehung der öffentlichen Verkehrsflächen zur Bereitstellung unternehmensbezogener bzw. allgemeiner Carsharing-Stellplätze
Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Parkbevorrechtigungen	Einrichtung allgemeiner Carsharing-Stellplätze an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ohne Unternehmenszuordnung mittels straßenverkehrsrechtlicher Beschilderung
Baugesetzbuch (BauGB)	Bebauungsplan (§ 9 BauGB)	Festsetzung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge, Festsetzung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (auch für Mobilitätsstationen möglich)
Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO)	Stellplatzsatzung (§ 37 LBO i. V. m. § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO)	Reduzierung von Stellplätzen bei Neubauvorhaben im Wohnungsbau durch die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen

3.1. STRASSENRECHTLICHER RAHMEN

CARSHARINGGESETZ DES BUNDES

Für die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen an Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen greift das Carsharinggesetz des Bundes (CsgG). Es ermächtigt Kommunen, in Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen Bevorrechtigungen für Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einzuräumen, die ein Carsharing-Fahrzeug führen.

Bevorrechtigungen können zum einen für das Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen und zum anderen im Hinblick auf das Erheben von Parkgebühren eingeräumt werden. Die in diesem Zusammenhang auszuweisenden Flächen können zum einen allgemein dem Abstellen und Bereitstellen von Fahrzeugen aller Carsharing-Anbieter dienen, unabhängig von der Art des Carsharings. Zum anderen sind unternehmensspezifische Zuordnungen möglich.

Die Ausweisung unternehmensspezifisch zugeordneter Carsharing-Stellplätze per Sondernutzungserlaubnis nach § 5 CsgG ist ausschließlich für stationsbasiertes Carsharing möglich. Voraussetzung ist die Durchführung eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens. Das Auswahlverfahren ist in dem Leitfaden „CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen“ des Bundesverbandes CarSharing ausführlich beschrieben und unter www.carsharing.de abrufbar.

Allgemein zugewiesene Carsharing-Flächen sind vor allem für Fahrzeuge des Free-Floating-Carsharings hilfreich, die in einem vorher definierten Geschäftsgebiet abgestellt werden. Dadurch werden das Abstellen der Fahrzeuge erleichtert und Suchverkehre reduziert. Auch Nutzerinnen und Nutzer von Fahrzeugen des

stationsbasierten Carsharings können auf den allgemein ausgewiesenen Carsharing-Stellplätzen parken. Am Ende der Nutzung werden die Fahrzeuge wieder an den Carsharing-Stationen abgestellt.

Da der Bund nur die Regelungskompetenz für Straßen in seiner Straßenbaulast hat, beschränkt sich die auf dem CsgG basierende Möglichkeit zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen auf Stellplätze an Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten. Das Ausweisen von Carsharing-Stellplätzen an Straßen in der Baulast der Länder, Kreise und Gemeinden wird über die jeweiligen Landesstraßengesetze geregelt.

STRASSENGESETZ FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

Mit der Änderung des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) hat der Landtag Baden-Württemberg am 30. Januar 2019 die Handlungsmöglichkeiten für Kommunen zur Stärkung des Carsharings erweitert. Mit der Einführung des § 16a StrG wurde die rechtliche Grundlage dafür geschaffen, dass Kommunen Carsharing-Stellplätze in Ortsdurchfahrten von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ausweisen und für diese Flächen Sondernutzungserlaubnisse erteilen können.

Die **Sondernutzungserlaubnis** kann Carsharing-Anbietern, unabhängig von ihrer Rechtsform, erteilt werden, die stationsbasiertes Carsharing, Free-Floating-Angebote oder eine Kombination beider Modelle bereitstellen. Die Erteilung der Sondernutzung liegt im Ermessen der Kommunen. Dieses bezieht sich sowohl auf das „Ob“, also die Frage, ob überhaupt entsprechende Parkflächen eingerichtet werden, als auch auf das „Wie“



der Verteilung. Carsharing-Anbieter haben grundsätzlich keinen unmittelbaren Anspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis, sondern lediglich auf ermessensfehlerfreie Entscheidung. Für den Carsharing-Anbieter besteht lediglich ein Anspruch auf Erteilung der Sondernutzungserlaubnis, wenn dieser der einzige Bewerber ist, der die Eignungskriterien erfüllt, oder der Losentscheid zu seinen Gunsten ausgeht.

Die Kommune bestimmt geeignete Flächen an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen, auf denen Carsharing-Angebote entstehen sollen. Eine Aufteilung unter mehreren Anbietern ist möglich. Es muss vorab festgelegt werden, wie verfahren wird, falls pro Fläche mehr als ein Carsharing-Anbieter einen Antrag stellt.

Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis muss über ein **diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren** erfolgen, das öffentlich bekannt gemacht werden muss. Die Bekanntmachung muss alle dazugehörigen Informationen über das Verfahren enthalten (Ablauf des Auswahlverfahrens, mögliche Anforderungen an die zu erbringende Leistung der Carsharing-Anbieter, Vorgehensweise bei mehreren Carsharing-Anbietern pro Fläche, vorgesehene Dauer der Sondernutzung).

§ 16a StrG ermöglicht es den Kommunen, **Eignungskriterien** für bzw. Anforderungen an das Carsharing festzulegen, um z. B. Elektrofahrzeuge vorzuschreiben. Diese bestimmen die Kommunen. Sie haben die Möglichkeit, die Voraussetzungen für die Sondernutzung

sowie deren Art und Umfang durch eine Satzung zu regeln. Bei der Formulierung von **Eignungskriterien** können sich die Kommunen sowohl am CsgG als auch an den Kriterien des „Blauer Engel Carsharing“ orientieren.²¹ Teil 1 der Anlage zum CsgG definiert allgemeine Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte. Beim „Blauer Engel Carsharing“ handelt es sich um das Umweltsymbol des Umweltbundesamtes, das gewährleisten soll, dass das Carsharing-Angebot tatsächlich zur Entlastung des öffentlichen Raums und zur Reduzierung der negativen Umweltauswirkungen durch den Einsatz umweltschonender Fahrzeuge beiträgt.

Die Sondernutzungserlaubnis kann mit **Auflagen** zur Verminderung oder Vermeidung von Umweltbelastungen durch Carsharing-Fahrzeuge versehen werden. Die Vergabe erfolgt für einen begrenzten Zeitraum von **höchstens acht Jahren**. Eine Verlängerung oder eine Neuerteilung ist nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens möglich. Die Erteilung der Sondernutzung kann widerrufen werden, wenn der Carsharing-Anbieter nicht mehr die Eignungskriterien bzw. die mit der Sondernutzungserlaubnis verbundenen Anforderungen erfüllt.

Die folgenden Möglichkeiten stellen **Alternativen** zur Sondernutzungserlaubnis dar. Kommunen müssen prüfen, welches der Instrumente sich am besten für das jeweilige Vorhaben eignet. In der Regel fällt die Wahl auf die Sondernutzungserlaubnis als das zur Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen flexibelste und geeignetste Instrument.

Der neu gestaltete Gespinstmarkt in Ravensburg bietet eine hohe Aufenthaltsqualität und lädt zum Verweilen ein (links vorher, rechts nachher).

DIE (TEIL-)EINZIEHUNG NACH DEM STRASSENGESETZ BADEN-WÜRTTEMBERG (STRG)

Verfolgt die Kommune das Ziel, Carsharing-Stellplätze einzurichten, steht hierfür das oben beschriebene empfohlene Regelverfahren nach § 16a StrG mit einer straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung gemäß der StVO zur Verfügung. Nachfolgend wird der Vollständigkeit halber die Variante einer Flächenzuordnung über Einziehung oder Teileinziehung ausgeführt, mit deren Hilfe grundsätzlich ebenfalls Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum geschaffen werden können.

Nach § 7 StrG kann eine Straße „eingezogen werden, wenn sie für den Verkehr entbehrlich ist oder wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Einziehung erforderlich machen“.

Bei der **Teileinziehung** wird die öffentliche Widmung der Verkehrsfläche nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungskreise oder Benutzungszwecke beschränkt. Im Rahmen der Teileinziehung besteht damit die Möglichkeit, auf öffentlicher Fläche zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsarten bis dahin uneingeschränkt zugelassene Verkehrsarten nachträglich auszuschließen. Dadurch kann der öffentliche Raum einzelnen Mobilitätsformen wie etwa Carsharing, Radverkehr oder Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr zugeordnet werden. Im Übrigen ist eine Neuordnung der Fläche jederzeit im Rahmen der Änderung einer Straße zu Gunsten anderer Nutzungen möglich, ohne dass es einer Einziehung oder Teileinziehung bedarf (Neuordnung im planungsrechtlichen Sinne).

Die Teileinziehung einer Straße kann angeordnet werden, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung vorliegen.

Das **Ermessen über die Entscheidung** der Einziehung oder Teileinziehung von Straßenflächen trägt die zuständige Straßenbaubehörde nach einer umfassenden Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange im Einzelfall. Dazu müssen alle betroffenen Belange ermittelt, bewertet und gewichtet werden. Die positiven Auswirkungen des Carsharings sollten bei der Gesamtabwägung berücksichtigt werden. Die Teileinziehung von Parkflächen kann wesentlich leichter begründet werden, wenn der Umgestaltung ein kommunales Verkehrskonzept zugrunde liegt, das die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Interessen berücksichtigt.

Sowohl eine Einziehung als auch eine Teileinziehung müssen öffentlich bekannt gemacht werden. Mit der **Einziehung** verliert eine Straßenfläche vollständig die öffentliche Widmung und steht der Allgemeinheit nicht mehr zur Verfügung. Die Straßenbaubehörde kann die Fläche dann als Stellplätze für Fahrzeuge eines bestimmten Carsharing-Anbieters im Rahmen eines privatrechtlichen Überlassungs- und Nutzungsvertrages zur Verfügung stellen. Eine amtliche Beschilderung nach StVO ist allerdings nicht möglich, da mit der Einziehung der Gemeingebrauch entfällt. Durch eine Teileinziehung entstehende Carsharing-Stellplätze müssen für alle Carsharing-Anbieter nutzbar sein, eine sogenannte personen- oder firmenbezogene Widmungsbeschränkung ist nicht möglich.

SCHAFFUNG VON CARSHARING-STELLPLÄTZEN NACH DER LANDESBAUORDNUNG FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG (LBO)

§ 37 LBO regelt die Stellplatzverpflichtung bei der Errichtung neuer Gebäude sowie bei der Änderung und Nutzungsänderung bestehender Gebäude. Diese Verpflichtung kann nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO aus Gründen des Verkehrs, städtebaulichen Gründen oder zur sparsamen Flächennutzung eingeschränkt werden. Davon hat die **Stadt Tübingen** Gebrauch gemacht.

Die im Jahr 2017 erlassene Stellplatzsatzung ermöglicht es, bei Neubauvorhaben im Wohnungsbau die Anzahl der notwendigen Stellplätze um 0,1 pro Wohnung zu reduzieren. Voraussetzung ist, dass mit dem Gesamtvorhaben eine Mobilitätsverbesserung einhergeht. Darunter wird eine Konzeption verstanden, welche die Förderung der umweltfreundlichen Mobilität und dadurch eine reduzierte Nachfrage der Bewohnerinnen und Bewohner nach eigenen Fahrzeugen und dafür benötigten Stellplätzen zum Ziel hat. In der Stellplatzsatzung werden drei Maßnahmen benannt, von denen mindestens zwei erfüllt sein müssen:

- die Errichtung eines Carsharing-Angebotes für die Bewohnerinnen und Bewohner auf dem Grundstück oder im Radius von maximal 300 m
- die Errichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrradanhänger oder Lastenräder (die um mehr als 50 Prozent über das Maß der LBO hinausgeht)
- direkt anfahrbare Fahrradabstellmöglichkeiten, die von der Wohnung und dem öffentlichen Raum einfach erreichbar sind.²²

In Fällen, in denen sich die notwendigen Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten herstellen lassen, kann die Gemeinde gemäß § 37 Abs. 6 LBO zustimmen, dass der Bauherr anstelle der Schaffung der Stellplätze einen **Ablösebetrag** entrichtet. Dieser kann für die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen genutzt und somit den Bürgerinnen und Bürgern eine Alternative zu einem privaten Auto angeboten werden.

DIE MÖGLICHKEITEN IM RAHMEN VON BEBAUUNGSPLANVERFAHREN NACH DEM BAUGESETZBUCH (BAUGB)

Bei einem Bebauungsplan handelt es sich um ein Instrument der verbindlichen Bauleitplanung. Aus § 9 BauGB geht hervor, welche Inhalte in einem Bebauungsplan festgesetzt werden können. Dazu zählen u. a. auch „Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für Ladeinfrastruktur elektrisch betriebener Fahrzeuge, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen; die Flächen können auch als öffentliche oder private Flächen festgesetzt werden“ (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB).

Die **Stadt Freiburg** hat das Instrument der Bauleitplanung genutzt, um eine großflächige Ausweisung von Carsharing-Stationen vorzunehmen. Die Möglichkeit der Sondernutzungserlaubnis bestand zu der Zeit noch nicht. Der Bebauungsplan „Car-Sharing-Stellplatzkonzept“ trat am 17. März 2015 in Kraft und sieht die Errichtung von 134 Carsharing-Stationen im Stadtgebiet vor. Die erste Station wurde im Juli 2015 eröffnet. Im Oktober 2021 waren rund 100 Stationen hergestellt, die mit ca. 250 Fahrzeugen ausgestattet sind. Die Ausweisung weiterer Carsharing-Stellplätze wird die Stadt Freiburg zukünftig per Sondernutzungserlaubnis vornehmen, da dieses als das besser geeignete Instrument angesehen wird. Lediglich für die Schaffung von Carsharing in Neubaugebieten soll das Instrument der Bauleitplanung weiterhin zur Anwendung kommen.²³

Die **Stadt Offenburg** wendet das Instrument der Bauleitplanung ebenfalls zur Schaffung von Carsharing-Stellplätzen an. Wird für ein Neubaugebiet ein Bebauungsplan aufgestellt, werden Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen. Auf diesen Flächen entstehen dann Mobilitätsstationen, die auch Carsharing-Angebote beinhalten können.²⁴

3.2. VERFAHREN ZUR EINRICHTUNG VON CARSHARING-STELLPLÄTZEN NACH DEM STRASSENGESETZ FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

Gemäß § 16 a StrG können Kommunen an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen Carsharing-Stellplätze für stationsbasierte und Free-Floating-Angebote sowie kombinierte Systeme per Sondernutzungserlaubnis ausweisen. Durch die Wahl zahlreicher, möglichst attraktiver Standorte kann ein Impuls für den Ausbau des Carsharing-Angebots vor Ort gesetzt werden.

Bisher verschwanden vor allem stationsbasierte Carsharing-Angebote in Tiefgaragen oder Hinterhöfen. Durch die Ausweisung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum werden nicht nur Präsenz und Attraktivität der Angebote erhöht, sondern auch die Sichtbarkeit für die Bevölkerung verbessert.

ANFORDERUNGEN AN DAS AUSWAHLVERFAHREN

Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis muss über ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren erfolgen. Die Bekanntmachung mit allen dazugehörigen Informationen über das Verfahren (Ablauf des Auswahlverfahrens, mögliche Anforderungen an die zu erbringende Leistung der Carsharing-Anbieter, Vorgehensweise bei mehreren Carsharing-Anbietern pro Fläche, vorgesehene Dauer der Sondernutzung) erfolgt ortsüblich (§ 16a Abs. 4 und Abs. 5 StrG). Dabei gilt:

- Die Ausgestaltung des Verfahrens sollte sich an wettbewerbs- und vergaberechtlichen Grundsätzen der Diskriminierungsfreiheit und der Transparenz orientieren.
- Soll eine Fläche unter mehreren Anbietern aufgeteilt werden, muss vor dem Auswahlverfahren festgelegt und kommuniziert werden, wie dabei verfahren wird.

- Werden (Mindest-)Anforderungen an die zu erbringende Leistung („Eignungskriterien“) und/oder Kriterien für die Auswahl der Carsharing-Anbieter („Auswahlkriterien“) definiert, müssen diese vorab bekanntgemacht werden (Transparenzgrundsatz). Die Eignungs- und Auswahlkriterien sind Grundlage der Entscheidung im Auswahlverfahren.

FESTSETZUNG DER SONDER- NUTZUNGSGEBÜHR

Die Kosten, die bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Carsharing entstehen, können über die Erhebung von Sondernutzungsgebühren abgedeckt werden. Individuell festgesetzte Preise sind für Sondernutzungen, die auf der Grundlage des Straßengesetzes erteilt werden, nicht möglich. Das Straßengesetz ermächtigt für den Fall, dass Sondernutzungsgebühren erhoben werden sollen, zum Erlass von Satzungen und Verordnungen, in denen die Gebührenerhebung konkretisiert wird.

Da Kommunen das Ziel verfolgen, Carsharing zu fördern, sollten die Gebühren nicht zu hoch angesetzt werden. Die monatlichen Kosten für private Stellplätze in attraktiven Lagen in deutschen Großstädten liegen zwischen 100 und 200 Euro.²⁵ Die Stadt Tübingen weist in ihrer Satzung zu Sondernutzungsgebühren bezüglich Carsharing auf folgendes hin:

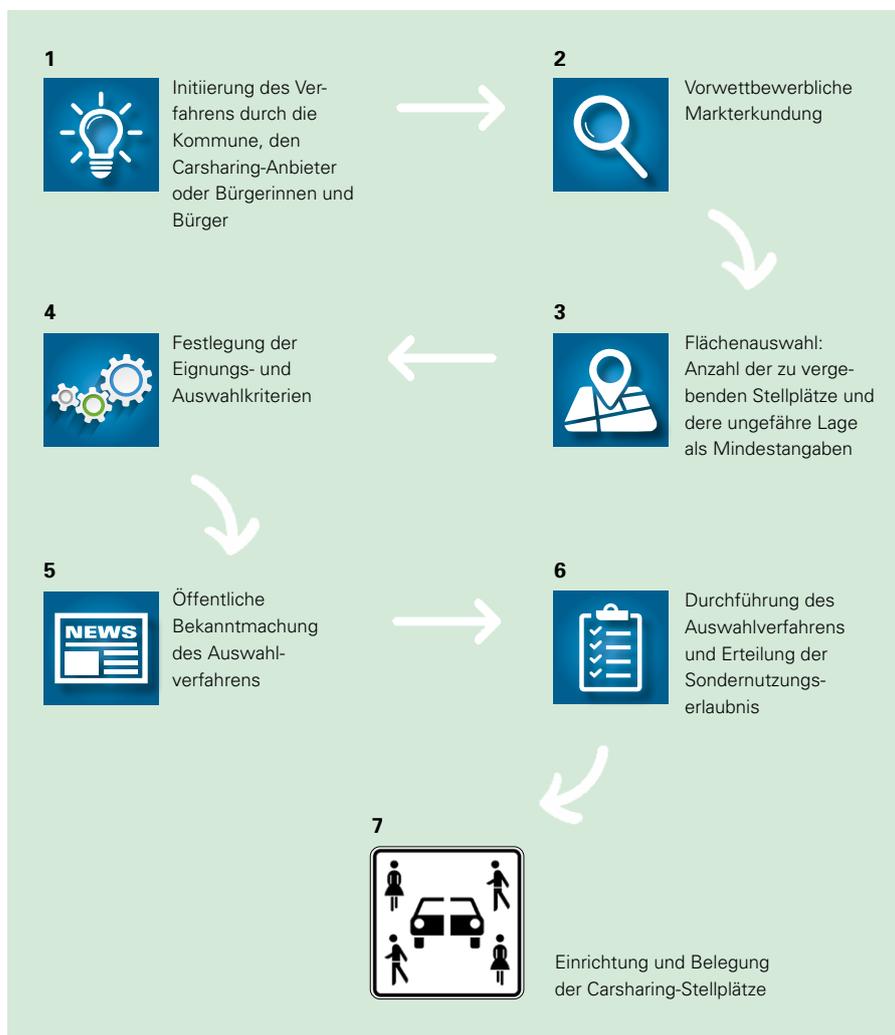
„Im Regelfall ist bei der vorliegenden Rahmengebühr bei Carsharing von einem Betrag von € 0,15 je angefangenem m² pro Tag, d. h. bei einem Carsharingstellplatz von 12 m² von einem Tagessatz von € 1,80 und von einem Monatssatz (30 Tage) von € 54,00 pro Stellplatz auszugehen²⁶.“ In der Stadt Ludwigsburg

beläuft sich die monatliche Sondernutzungsgebühr für Standorte in der Innenstadt auf 50 € pro Stellplatz und für alle weiteren Standorte auf 15 € pro Stellplatz.²⁷ In der Landeshauptstadt Stuttgart liegen die Sondernutzungsgebühren zwischen 20 € und 70 € pro Stellplatz und Monat. Die Höhe variiert je nach Lage und Anbindung.²⁸

Besonders im ländlichen Raum kann es sinnvoll sein, eine deutlich niedrigere Sondernutzungsgebühr anzusetzen. Vor allem, wenn es noch kein Carsharing-Angebot vor Ort gibt und die Nachfrage seitens der Anbieter eher gering ausfällt. Grundsätzlich müssen sich die kommunalen Gebührensatzungen an den beihilferechtlichen Vorgaben aus dem Unionsrecht messen lassen. Die Kommune kann sich dafür entscheiden, keine Sondernutzungsgebühren zu erheben. Diese Entscheidung muss für alle Carsharing-Anbieter gelten. Die Sondernutzungsgebühr kann allerdings nicht vorübergehend komplett erlassen werden, um Carsharing-Anbieter in der Anfangszeit finanziell zu entlasten.

MÖGLICHER ABLAUF DES KOMMUNALEN AUSWAHLVERFAHRENS

Im Folgenden wird erläutert, wie das Verfahren zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis strukturiert werden kann. Rat und Hilfe zur diskriminierungsfreien und transparenten Gestaltung des Verfahrens können Kommunen bei ihrer Vergabestelle erhalten.



Möglicher Ablauf des kommunalen Auswahlverfahrens.



1. Initiierung des Auswahlverfahrens

Initiiert werden kann das Verfahren nicht nur allein von den Kommunen.

So können Carsharing-Anbieter einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis bei der Kommune stellen. Sollten bei der Kommune Anträge von Carsharing-Anbietern eingehen, die sich initiativ an sie zur Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum richten, muss die Kommune entscheiden, wie sie weiter vorgeht. Die Initialanträge können der Auslöser und Startpunkt eines offiziellen Auswahlverfahrens sein. In diesem Fall ist der Anbieter auf das nächste planmäßige Auswahlverfahren für die Stellplätze hinzuweisen.

Alternativ können Bürgerinnen und Bürger eine solche Prüfung anregen, indem sie eine Bürgeranfrage stellen, die Bürgerfragestunde der kommunalen Verwaltung nutzen oder eine Initiative gründen.



2. Vorwettbewerbliche Markterkundung

Vor dem Beginn eines Auswahlverfahrens ist es sinnvoll, zunächst einen Überblick

über das Angebot auf dem Carsharing-Markt zu gewinnen. Das Angebot variiert regional stark und verändert sich ständig. Häufig verfügen die Kommunen daher nicht über detaillierte und aktuelle Informationen zum örtlichen Carsharing-Markt. In ländlichen Regionen kann die Initiative einer Gemeinde Ausgangspunkt für die erstmalige Etablierung eines Carsharing-Angebotes sein. In kleineren Städten und Gemeinden gibt es meist nur einen oder zwei Anbieter, sodass der Carsharing-Markt übersichtlich ist. In größeren Städten gibt es oftmals mehrere Anbieter.

Im Rahmen der Markterkundung können Kommunen mit bestehenden oder neuen Carsharing-Anbietern **vertrauliche Gespräche** führen, um Standortwünsche und das ungefähre Ausmaß des zusätzlichen Stellplatzbedarfes in Erfahrung zu bringen. Darüber hinaus können sie herausfinden, ob es einen Wettbewerb um die Flächen geben wird. Zu Absprachen oder dem Austausch wettbewerbsrelevanter Informationen darf es selbstverständlich nicht kommen; die Markterkundung dient allein der umfangreichen Information der Kommunen über Anbieter und Stellplatzbedarf.

Kommunen, in denen bisher noch kein Carsharing-Angebot besteht, können im Rahmen der Markterkundung mögliche Carsharing-Anbieter identifizieren. Meist sind Carsharing-Anbieter, die in Frage kommen, bereits im

Umland aktiv. Nach Möglichkeit sollte die Kommune dabei auf das Ziel hinweisen, einen deutlichen Ausbau des Angebotes durch die Anbieter im Zusammenhang mit den zusätzlichen Stellplätzen zu erreichen.

Nicht zwingend, aber sinnvoll, ist das Schalten von Anzeigen im Amtsblatt und auf der kommunalen Internetseite (Kapitel 5, Mustervorlagen, Mustervorlage 1). Bei der **Kontaktaufnahme** mit stationsbasierten Carsharing-Anbietern oder Anbietern kombinierter Systeme kann der Bundesverband CarSharing helfen. Zur Kontaktherstellung mit Free-Floating Anbietern kann die Plattform Shared Mobility der richtige Ansprechpartner sein. Durch die Zusammenarbeit mit diesen Institutionen können viele verschiedene Anbieter über das Vorhaben informiert und zum Engagement in den Kommunen animiert werden.

VERFAHRENERLEICHTERUNGEN NACH DEM CSGG

Im Rahmen des Auswahlverfahrens nach dem CsgG sind die in einer Rechtsverordnung des Bundes nach § 5 Abs. 4 CsgG dargelegten Eignungskriterien (Anforderungen) zu Grunde zu legen. Bis zum erstmaligen Inkrafttreten einer solchen Rechtsverordnung bestimmen sich gemäß § 5 Abs. 4 S. 3 CsgG die Eignungskriterien nach der Anlage zum CsgG, dort Teil 1.

Das CsgG ermöglicht es gemäß § 5 Abs. 4 S. 3 CsgG in Verbindung mit Anlage 1, Teil 3 Kommunen unter 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern von einzelnen Anforderungen abzuweichen. Voraussetzung ist, dass dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist und ein Interessenbekundungsverfahren ergeben hat, dass andernfalls kein Carsharing-Anbieter einen Antrag stellt. Erforderlich ist zudem eine nähere Begründung.

Das StrG ermöglicht zwar, im Rahmen des Auswahlverfahrens Anforderungen an die zu erbringende Leistung des Carsharing-Anbieters zu stellen (§ 16a Abs. 5 S. 2 StrG), die Sondernutzungserlaubnis mit Auflagen zur Verminderung der Vermeidung von Umweltbelastungen durch Carsharing-Fahrzeuge zu versehen (§ 16a Abs. 6 StrG) und die Teilnahme am Auswahlverfahren von bestimmten Anforderungen nach § 16a Abs. 4 S. 2 StrG abhängig zu machen. Anders als bei den Eignungskriterien nach dem CsgG handelt es sich hierbei nicht um Mindestanforderungen, sodass es einer Erleichterungsmöglichkeit im Rahmen des Auswahlverfahrens, wie dies beim CsgG der Fall ist, nicht bedarf. Den Kommunen steht es vielmehr gemäß § 16a Abs. 9 StrG frei, diese Anforderungen entsprechend auch durch Satzung zu regeln, um das Verfahren einheitlich für das Gemeindegebiet festzulegen. Kommunen müssen zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für Carsharing-Stellplätze an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen in jedem Fall ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren nach § 16a StrG durchführen und dabei jede Stufe durchlaufen.



3. Flächenauswahl

Die Kommunen lokalisieren geeignete Flächen an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen. Idealerweise sollten

die zu vergebenden Flächen stellplatzgenau bestimmt sein. Zumindest die Anzahl der jeweils zu vergebenden Stellplätze und deren ungefähre Lage in einem Straßenzug oder in einem Quartier müssen definiert werden.

Bei der Flächenauswahl ist darauf zu achten, dass die **Anforderungen** an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs weiterhin gewährt, die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt und Menschen mit Behinderung nicht eingeschränkt werden. Sicherheit und Leichtigkeit werden nicht beeinträchtigt, wenn die Stellplätze bereits zuvor als Kfz-Parkplätze genutzt wurden. Bei neu zu schaffenden Stellplätzen ist die Sicherheit des Verkehrs und der Sichtverhältnisse zu prüfen. Bei einer Verknüpfung mit dem ÖV ist darauf zu achten, jegliche Behinderungen der Fahrzeuge und der Fahrgäste des ÖVs durch zusätzliche Mobilitätsangebote zu vermeiden. Möchten Kommunen die Carsharing-Stellplätze beispielsweise durch **bauliche Vorrichtungen** vor Falschparkern schützen, so kann es sein, dass Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer kurz in zweiter Reihe anhalten müssen, um klappbare Bügel zu betätigen. In diesem Fall ist abzuwägen, ob auf die Bügel verzichtet werden sollte oder ob eine geeignetere Fläche gefunden werden kann, die nicht an der Verkehrsstraße des ÖVs liegt, um diesen nicht zu beeinträchtigen.

Es muss vorab festgelegt sein, wie verfahren wird, wenn pro Fläche **mehr als ein Carsharing-Anbieter** einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis stellt. Eine Möglichkeit ist die Auswahl des geeignetsten Anbieters nach den zuvor festgelegten Auswahlkriterien. Sollte die Kommune keine Auswahlkriterien festgelegt haben oder sich am Ende zwischen mehreren geeigneten Anbietern entscheiden müssen, können die Flächen per Los-Verfahren oder im so genannten Draw-Verfahren vergeben werden. Bei einem Draw-Verfahren ziehen die Anbieter nacheinander jeweils eine Fläche aus dem Kontingent an Flächen, um die sie konkurrieren. Zusätzlich kann festgelegt werden, dass kein Anbieter alle Lose bekommen oder nur eine maximale Anzahl von Losen in Anspruch nehmen darf. Die Lose könnten unterschiedliche Größen von zur Verfügung stehenden Stellplätzen umfassen und räumlich aufgeteilt werden. Nicht vergebene Lose aus einem ersten Anlauf könnten zu einem späteren Zeitpunkt vergeben werden.

Kommunen haben zudem die Möglichkeit, **Lose gemischt aus attraktiven und unattraktiven Flächen** anzubieten, um sicherzustellen, dass auch in Stadtrandgebieten oder „unbeliebten“ Vierteln Carsharing-Angebote etabliert werden. Hierbei ist es wichtig darauf zu achten, dass Carsharing-Anbieter die Stellplätze auch mit einem Carsharing-Angebot besetzen und sich diese nicht nur über die Lose „reservieren“. Dazu ist in der Sondernutzungserlaubnis auf dem Wege eines Widerrufsvorbehalts gem. § 36 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG BW eine Betriebspflicht zu verankern. Erfüllt

der Anbieter die damit verbundenen Verpflichtungen nicht, kann die Kommune die Sondernutzungserlaubnis widerrufen. Alle vorstehenden Festlegungen sind vorab transparent bekannt zu machen.

In Kommunen mit bereits bestehendem Carsharing-Angebot besteht die Gefahr, dass bereits vorhandene, jedoch nicht so attraktive Standorte zugunsten neuer Standorte in einer besseren Lage aufgegeben werden. Handelt es sich um Standorte in Hinterhöfen oder Tiefgaragen, kann dies aber auch eine positive Entwicklung darstellen. In der Regel sollten die Carsharing-Angebote in Wohnortnähe der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer platziert werden.



4. Festlegung der Eignungs- und Auswahlkriterien

Die Kommunen müssen sich überlegen, welches Ziel sie mit der Zuteilung der

Flächen erreichen möchten, denn davon hängen die Anforderungen an die zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) und die bei Flächenknappheit aufgestellten Auswahlkriterien ab, die die Kommunen selbst bestimmen.

Ziele können sein:

- Etablierung eines neuen Carsharing-Angebotes
- Stärkung des vorhandenen Carsharing-Angebotes
- Ergänzung zum ÖV/Stärkung des Umweltverbundes
- Auf- oder Ausbau von Mobilitätsstationen zur Stärkung der inter- und multimodalen Mobilität
- Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
- Entlastung öffentlicher Straßen und Plätze durch die Abschaffung privater Fahrzeuge
- Reduzierung klimaschädlicher Treibhausgase
- Erhöhung der Akzeptanz für E-Fahrzeuge durch Etablierung von E-Carsharing-Angeboten
- Etablierung von Angeboten in weniger attraktiven Lagen in Verbindung mit attraktiven Standorten.

Durch die Festlegung von Eignungs- und Auswahlkriterien kann die Kommune sicherstellen, dass das Angebot der interessierten Carsharing-Anbieter zur Umweltentlastung beiträgt. Die Definition solcher Kriterien bedeutet aber auch, dass Anbieter, die bestimmte Voraussetzungen nicht erfüllen, bei der Auswahl nicht berücksichtigt werden können. § 16a StrG stellt den Kommunen

frei, Eignungs- und Auswahlkriterien festzulegen. Es wird dennoch empfohlen bestimmte Mindestkriterien zu definieren, um das spätere Auswahlverfahren steuern zu können.

Mögliche **Eignungskriterien** können sein:

- Erfüllung der laut § 16a StrG formulierten Definition des Carsharings
- Das Unternehmen befindet sich nicht in einem Insolvenzverfahren
- Fahrzeuge sind an 24 Stunden täglich ohne persönlichen Kontakt zum Anbieter nutzbar, Fahrzeugbuchung rund um die Uhr über Telefon und/oder Website möglich
- Durchführung regelmäßiger Wartungs- und Reinigungsintervalle
- Bereitstellung von Kundeninformationen zur umweltschonenden Fahrweise für die Nutzerinnen und Nutzer
- Die Fahrzeugnutzung wird nach Zeit und Kilometern berechnet
- Kurzzeitnutzungen sind möglich
- Die Fahrzeuge erfüllen mindestens eine bestimmte Abgasnorm
- Bei den Fahrzeugen handelt es sich um E-Autos oder um Plug-in-Hybride, falls dies von der Gemeinde explizit gewollt ist
- Aussagen zu Fahrzeugmodellen, Fahrzeugklassen
- Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen.

Weitere Eignungskriterien können dem Teil 1 der Anlage zum CsgG sowie den Kriterien des „Blauen Engel Carsharing“ entnommen werden.²⁹

Mögliche **Auswahlkriterien** können sein:

- Aussagen zum Buchungssystem und Buchungsablauf
- Eine Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten erfolgt (z. B. Sonderkonditionen für Nutzerinnen und Nutzer des ÖVs mit Monats- oder Jahreskarten)
- Ein Marketingkonzept sieht die Bewerbung der Angebote vor (z. B. Wiedererkennungswert der Fahrzeuge und Stellplätze, aktive Werbemaßnahmen über Print und Medien)
- zusätzliche Ausstattung wie beispielsweise Kindersitze
- Bei Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird sichergestellt, dass die E-Carsharing-Fahrzeuge die Ladestation nach Beendigung des Vorgangs wieder verlassen.

Es gibt verschiedene **Auflagen**, mit denen die Kommunen die Sondernutzungserlaubnis versehen können, um u. a. die Umweltbelastung noch weiter zu minimieren:

- systemische Voraussetzungen (Erkennbarkeit der Fahrzeuge, Vergünstigungen für Besitzerinnen und Besitzer von Dauerkarten des ÖVs)
- technische Voraussetzungen (Einsatz emissionsarmer und kleiner Fahrzeuge, Sicherstellung der Verkehrssicherheit)
- Betriebspflicht, um sicherzustellen, dass die Carsharing-Stellplätze mit einem entsprechenden Angebot besetzt werden.

Kommunen haben auch die Möglichkeit, die Voraussetzungen für die Sondernutzung sowie deren Art und Umfang durch eine **Satzung** zu regeln. Es ist mitunter nicht ratsam, Anbieter mit zu hohen Anforderungen abzuschrecken. Vorrangiges Ziel sollte es sein, ein flächendeckendes Angebot zu schaffen, das für die Bevölkerung eine echte Alternative zum eigenen Auto darstellt.



5. Öffentliche Bekanntmachung eines Auswahlverfahrens

Das Auswahlverfahren muss öffentlich und ortsüblich bekannt gemacht werden. Die Bekanntmachung muss allen interessierten Carsharing-Anbietern frei und ohne Vorabregistrierung zugänglich sein. Sie muss **umfangreiche Informationen** über das Verfahren beinhalten:

- Ablauf des Auswahlverfahrens
- Anzahl und Lage der zur Verfügung stehenden Flächen
- Vorgehensweise bei mehreren Carsharing-Anbietern pro Fläche (Auswahlkriterien)
- vorgesehene Dauer der Sondernutzung
- Höhe der monatlichen Sondernutzungsgebühr und der Verfahrenskosten
- Information, dass die Sondernutzungserlaubnis widerrufen werden kann, wenn die Eignungskriterien nicht mehr erfüllt werden
- Fristsetzung zur Einreichung der Unterlagen
- Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen.

Weitere Angaben sind davon abhängig, ob sie im konkreten Fall zutreffen:

- Beschreibung der Eignungskriterien
- Beschreibung der Auswahlkriterien und ggf. deren Gewichtung
- Angaben zur gewünschten Form des Carsharings (stationsbasiertes Angebot, Free-Floating-Carsharing, kombiniertes Carsharing-System oder E-Fahrzeuge, die mit Ökostrom betrieben werden)
- Mitteilung darüber, ob die zur Verfügung stehenden Flächen in unterschiedlichen Losen vergeben werden
- Mitteilung darüber, ob ein Bewerber alle zur Verfügung stehenden Flächen bzw. Lose erhalten soll
- Mitteilung über mögliche Auflagen der Sondernutzungserlaubnis
- Aussagen zur Herstellung der Ladeinfrastruktur, wenn E-Fahrzeuge erwünscht sind.

Das **Kapitel 5, Mustervorlagen**, enthält eine Vorlage für die Veröffentlichung des Auswahlverfahrens (Mustervorlage 2) sowie eine Mustervorlage zu den Unterlagen zum Auswahlverfahren (Mustervorlage 3). Hierbei sind auch die Mustervorlage 4 (Anlage 1 – Beschreibung der Standorte) und die Mustervorlage 5 (Anlage 2 – Eigenklärungsf formular) zu beachten.



6. Durchführung des Auswahlverfahrens und Erteilung der Sondernutzungserlaubnis

Im Auswahlverfahren werden die Angebote der Carsharing-Anbieter auf die formulierten Eignungs- und Auswahlkriterien geprüft, sofern solche Kriterien definiert wurden. Ist dies der Fall, entsteht eine Rangliste. Wichtig ist, dass Schritte der Auswahl dokumentiert werden. Das heißt, Begründungen von Entscheidungen müssen nachvollziehbar schriftlich festgehalten werden.

Wurden vorab Eignungskriterien festgelegt, müssen diese erfüllt sein, damit der Anbieter bzw. sein Angebot zur Auswahl angenommen wird. Bei der Auswahl müssen alle Carsharing-Anbieter gleichbehandelt werden. Carsharing-Anbieter, die die Sondernutzungserlaubnis nicht erhalten, sollten spätestens 15 Tage vor der vorgesehenen Erteilung schriftlich benachrichtigt werden. Die tragenden Ablehnungsgründe müssen genannt werden.

Der Landesgesetzgeber verfolgt das Ziel, mit der Zuerkennung eines Sonderrechts im öffentlichen Raum die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Bereich der öffentlichen Straßen zu fördern.

Die Kommunen können daher in der Sondernutzungserlaubnis durch eine **Nebenbestimmung** festlegen, dass der Anbieter verpflichtet ist, ein attraktives und umweltfreundliches Carsharing-Angebot entsprechend der Festlegungen im Auswahlverfahren zu betreiben.

VERTRAGLICHE PFLICHTEN

Vertragliche Pflichten für den Carsharing-Anbieter gegenüber der Kommune (beispielsweise die Erfüllung von Umweltkriterien, Auflagen zur Verminderung oder Vermeidung von Umweltbelastungen durch Carsharing-Fahrzeuge) sind aufgrund der Möglichkeit, entsprechende Nebenbestimmungen in der Sondernutzungserlaubnis festzulegen, in der Regel nicht erforderlich und sollten vermieden werden. Werden mit den Anbietern einklagbare, vertragliche Leistungspflichten vereinbart, liegt es nahe, diese Vereinbarungen je nach Ausgestaltung als öffentliche Aufträge oder Konzessionen zu bewerten (§§ 103, 105 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen [GWB]). Dann wäre ein Vergabeverfahren erforderlich. Vor Abschluss einer Vereinbarung mit solchen Leistungspflichten sollte daher eine vergaberechtliche Prüfung im Einzelfall erfolgen.



7. Einrichtung und Belegung der Carsharing-Stellplätze

Der letzte Schritt ist das Einrichten der genehmigten Carsharing-Stellplätze und

die Belegung der Stellplätze mit Carsharing-Fahrzeugen. **Verkehrsschilder** und **Bodenmarkierungen** deuten auf die Sondernutzung hin und machen auf das damit verbundene Parkverbot für andere Fahrzeuge aufmerksam. Dabei ist auf eine rechtssichere Beschilderung zu achten. Die bauliche Ausgestaltung der Sondernutzung kann auf den Carsharing-Anbieter übertragen werden. Falls der Carsharing-Anbieter den Stellplatz durch Absperrungen gegen Falschparker schützen möchte und die Behörde dem zustimmt, hat er ein geeignetes Fachunternehmen zu beauftragen. Es wird jedoch empfohlen nach Möglichkeit auf eine bauliche Absperrung zu verzichten und stattdessen auf regelmäßige Kontrollen zu setzen. Absperrungen können zum Halten in zweiter Reihe führen, da diese zum Start und zur Beendigung des Leihvorgangs betätigt werden müssen. Dies kann sich negativ auf den Verkehrsfluss auswirken.

Eine langfristige zeitliche Staffelung der Flächenzuteilung kann sinnvoll sein, damit Bedarfe an Flächen nach und nach freigegeben werden können und nicht alle Sondernutzungen zum selben Zeitpunkt auslaufen. In weiteren Zuteilungsschritten können Kriterien nach den Erfahrungen der ersten Runde nachjustiert und angepasst werden.

Kommunen sollten den Zeitraum einer Sondernutzungserlaubnis nicht zu kurz ansetzen. Es wird eine **Mindestlaufzeit** von fünf Jahren empfohlen, damit sich Angebote etablieren können und von den Nutzerinnen und Nutzern gut angenommen werden.

CHECKLISTE FÜR KOMMUNEN ZUR VORBEREITUNG UND DURCHFÜHRUNG EINES AUSWAHLVERFAHRENS NACH § 16A STRG

Anmerkung: Diese Checkliste soll als Orientierung dienen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Neben verpflichtenden Schritten enthält sie auch solche, die optional und somit freiwillig sind. Für jedes Verfahren ist einzeln zu prüfen, welche Punkte zutreffen.

- Die Kommune definiert Ziele, die mit der Schaffung neuer Carsharing-Angebote verfolgt werden.
- Die Kommune verschafft sich einen Überblick darüber, welche Carsharing-Anbieter es vor Ort gibt: Sie veröffentlicht Informationen zur vorwettbewerblichen Markterkundung in den lokalen Medien sowie auf der kommunalen Internetseite und nimmt Kontakt mit dem Bundesverband CarSharing und/oder der Plattform Shared Mobility auf.
- In Gesprächsterminen mit interessierten Carsharing-Anbietern wird abgefragt, welche Standortwünsche diese haben und welcher Standortbedarf vorherrscht. Nach Möglichkeit sollte die Stadt auf einen deutlichen Ausbau des Angebotes durch die Anbieter im Zusammenhang mit den zusätzlichen Stellplätzen hinwirken.
- Die Kommune lokalisiert geeignete Standorte für die neuen Carsharing-Angebote. Ziel ist die Schaffung eines engmaschigen Angebotsnetzes mit kleineren Stationen in Wohnquartieren und Angeboten an Mobilitätsstationen.

- Jede Fläche wird einzeln daraufhin geprüft, ob es durch die Schaffung neuer Carsharing-Stationen zu Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs kommt und ob die Barrierefreiheit weiterhin gewährleistet ist.
- Die Kommune legt fest, ob die Flächen in Losen vergeben werden.
- Es wird festgelegt, wie mit mehreren geeigneten Bewerbern auf eine Fläche umgegangen wird.
- Die Kommune definiert die Eignungskriterien.
- Die Kommune definiert die Auswahlkriterien und ggf. deren Gewichtung.
- Die Kommune formuliert Auflagen, mit denen die Sondernutzungserlaubnis versehen wird, beispielsweise um die Umweltbelastung zu minimieren.
- Es wird ein Bewertungsraster erstellt, das auf den definierten Auswahlkriterien und der Gewichtung aufbaut.
- Das Auswahlverfahren wird mit allen erforderlichen Informationen öffentlich bekannt gemacht (lokale Presse, kommunaler Internetauftritt u. ä.).
- Nach Ablauf der Frist zur Interessenbekundung sichtet die Kommune alle eingegangenen Bewerbungen. Alle Schritte werden dokumentiert. Zuerst wird jede einzelne Bewerbung auf die Eignungskriterien geprüft. Im zweiten Schritt erfolgt die Prüfung auf die Auswahlkriterien anhand des zuvor erstellten Bewertungsrasters. Es ergibt sich eine transparente und klar nachvollziehbare Rangliste.
- Gibt es mehrere geeignete Bewerber auf eine Fläche oder ein Flächenlos, wird auf Grundlage des vorab definierten Vorgehens ermittelt, welcher der Bewerber den Zuschlag erhält.
- Bewerber, die keine Sondernutzungserlaubnis erhalten, werden schriftlich benachrichtigt. Die tragenden Ablehnungsgründe werden genannt.
- Frühestens 15 Tage nach der schriftlichen Benachrichtigung der Bewerber, die keinen Zuschlag erhalten, stellt die Kommune die Sondernutzungserlaubnis für den/die am besten geeignete/n Bewerber aus.
- Die Kommune richtet die Stellplätze ein und bringt Beschilderungen und Bodenmarkierungen an.
- Die Stellplätze werden an den Carsharing-Anbieter übergeben. Die Übergabe findet unter Einbezug der Öffentlichkeit und der Presse statt.
- Kommune, Carsharing-Anbieter und ÖV-Anbieter bewerben das Angebot im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzeptes intensiv und langfristig.

3.3. PRAKTISCHE UMSETZUNG VOR ORT

Am 28. April 2020 trat eine für das Carsharing wichtige StVO-Novelle in Kraft. Sie stellt die Grundlage zur Anwendung des im Jahr 2017 verabschiedeten CsgG und des § 16a StrG dar. In Verbindung mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), deren Änderung am 16. November 2021 in Kraft getreten ist, ermöglicht die StVO den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, Carsharing-Stellplätze rechtssicher auszuweisen.

Die nachfolgend dargestellten Ausführungen beziehen sich hauptsächlich auf die StVO in Verbindung mit der VwV StVO. Der Übersichtlichkeit und des besseren Verständnisses halber wird auf den Verweis auf konkrete Textpassagen verzichtet.

KENNZEICHNUNG DER CARSHARING-FAHRZEUGE

Mit der StVO-Novelle aus dem Jahr 2020 wurde eine Plakette zur Kennzeichnung der Carsharing-Fahrzeuge eingeführt. Die Plakette ist eine zentrale Voraussetzung, um die zur Nutzung der Carsharing-Stellplätze berechtigten Fahrzeuge zu identifizieren.

Die Plakette wird auf Antrag für maximal fünf Jahre ausgegeben. Der Carsharing-Anbieter hat nachzuweisen, dass das Fahrzeug auf das Unternehmen zugelassen ist und einer



Plakette zur Kennzeichnung von Carsharing-Fahrzeugen.

unbestimmten Anzahl von Nutzerinnen und Nutzern auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und eines die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerstarifes oder Mischformen solcher Tarife angeboten wird. Zudem muss das Fahrzeug selbständig reserviert und genutzt werden können.

Als Nachweise gelten die Zulassungsbescheinigung Teil I sowie die Vertragsbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Carsharing-Unternehmens.

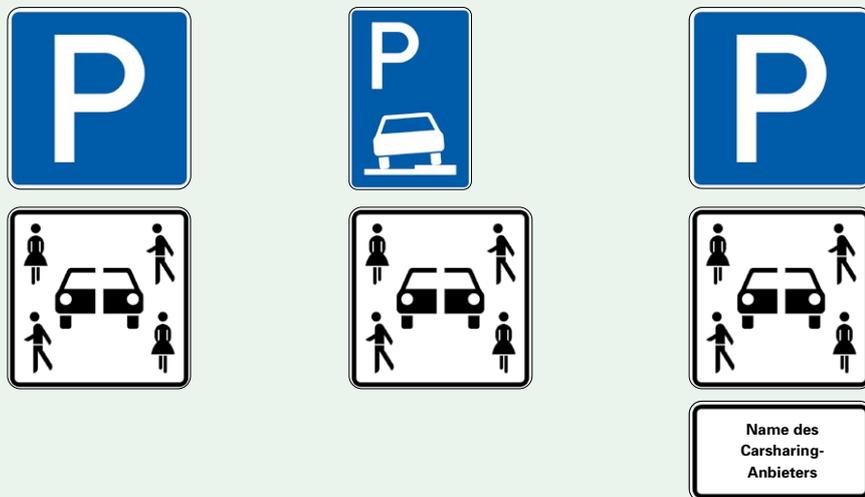
Damit auf einen Blick zu erkennen ist, dass es sich bei dem abgestellten Wagen um ein Carsharing-Fahrzeug handelt, ist die Plakette gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe zu platzieren. Sie enthält neben dem Namen des Unternehmens auch das Kennzeichen des Carsharing-Fahrzeuges.

KENNZEICHNUNG DER CARSHARING-STELLPLÄTZE

Die Carsharing-Stellplätze sollten von den Kommunen gekennzeichnet werden, um die exklusive Nutzung der Flächen für Carsharing zu verdeutlichen und darauf hinzuweisen, dass widerrechtliches Parken auf diesen Stellplätzen geahndet wird. Dafür soll das Verkehrszeichen für Parken (VZ 314) oder Parken auf Gehwegen (VZ 315) mit dem Zusatzzeichen für Carsharing (VZ 1010-70) kombiniert werden. Bei erteilter Sondernutzung für stationsgebundenes Carsharing soll ein Zusatzzeichen mit dem Namen des Carsharing-Anbieters in schwarzer Schrift auf weißem Untergrund angebracht werden.

Zusätzlich kann das Symbolbild als Bodenmarkierung auf der Parkfläche aufgebracht werden. Insbesondere an Orten mit hohem Parkdruck oder an Orten, an denen eine hohe Anzahl von Falschparkern zu erwarten ist, soll davon Gebrauch gemacht werden.

KENNZEICHNUNG VON CARSHARING-STELLPLÄTZEN



Links und Mitte:

Kennzeichnung nicht zugeordneter Carsharing-Stellplätze.

Rechts:

Kennzeichnung zugeordneter Carsharing-Stellplätze nach erteilter Sondernutzung.

Die Kommune kann dem Carsharing-Anbieter im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis nach § 16a Absatz 7 Satz 1 StrG gestatten, die Stellplätze durch geeignete bauliche Vorrichtungen gegenüber Nichtbevorrechtigten abzusperren. Damit kann sichergestellt werden, dass Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer die Fahrzeuge bei Abholung an den Stellplätzen vorfinden und diese auch bei der Rückgabe der Carsharing-Fahrzeuge frei sind. Bauliche Vorrichtungen können beispielsweise klappbare Sperrbügel oder versenkbare Poller sein. Der Carsharing-Anbieter muss die Anbringung durch ein geeignetes Fachunternehmen ausführen lassen. Eine Einzelprüfung der jeweiligen Situation vor Ort sollte erfolgen.

Die Einrichtung von Carsharing-Stationen sollte nach Möglichkeit mit straßenbaulichen Umgestaltungsmaßnahmen kombiniert werden, nicht nur um Falschparken einzudämmen, sondern auch um beispielsweise das Überqueren von Straßen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu erleichtern oder mehr Fahrradabstellanlagen für Radfahrerinnen und Radfahrer zu errichten.

AUSSTATTUNG MIT FAHRRAD-STELLMÖGLICHKEITEN

Jede Carsharing-Station sollte nach Möglichkeit mit einer sicheren Fahrradabstellmöglichkeit verbunden werden. Dabei sind die Anforderungen des B&R-Leitfadens des Landes zu beachten, der unter www.aktivmobil-bw.de erhältlich ist.

Bei den Bremer mobil.punkten und mobil.pünktchen gehören Fahrradbügel zur Grundausstattung. Sie werden sowohl von Nutzerinnen und Nutzern des Carsharings als auch von Anwohnerinnen und Anwohnern in Anspruch genommen.³⁰

Mobil.punkte und pünktchen in Bremen befinden sich an sichtbaren, quartiersnahen Standorten, die zu Fuß und mit dem Rad gut erreichbar sind.



PARKBEVORRECHTIGUNG

Außer den beiden Verkehrszeichen zum Parken (VZ 314) und zum Parken auf Gehwegen (VZ 315) kann auch das Verkehrszeichen zum Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone (VZ 314.1) mit dem Zusatzzeichen für Carsharing-Fahrzeuge (VZ 1010-70) kombiniert werden. In Bereichen mit eingeschränkten Halteverboten besteht die Möglichkeit, das Parken für Carsharing-Fahrzeuge zu erlauben. Dazu ist das Zeichen für das eingeschränkte Halteverbot (VZ 286) bzw. das Zeichen für den Beginn eines eingeschränkten Halteverbots für eine Zone (VZ 290.1) mit dem Zusatzzeichen für „Carsharing-Fahrzeuge frei“ (VZ 1024-21) zu ergänzen. In allen Fällen gilt die Parkerlaubnis nur, wenn der Carsharing-Ausweis gut lesbar im Fahrzeug ausgelegt oder angebracht wird.

Vor der Schaffung von Parkbevorrechtigungen für Carsharing-Fahrzeuge sollte die Kommune zumindest für den jeweiligen Bereich die verkehrlichen Auswirkungen beleuchten, beispielsweise im Rahmen eines Stellplatzkonzeptes.

Als Bestandteil der integrierten Verkehrsplanung beinhaltet das Stellplatzkonzept oder Parkraumkonzept Aussagen zum künftigen Stellplatzbedarf und zu den Zielen für ein klimafreundliches Parkraummanagementkonzept sowie zu Optimierungspotenzialen und konkreten Maßnahmen. Eine Maßnahme kann die Flächenumverteilung, also die Reduzierung der Flächen für öffentliche Kfz-Stellplätze zugunsten des Umweltverbundes sein. Zudem kann eine feste Quote für die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen festgelegt werden und die Verlagerung der Parknachfrage in Quartiersgaragen vorgesehen werden.

Grundsätzlich ist bei der Schaffung von Parkbevorrechtigungen insbesondere darauf

zu achten, dass der ÖV nicht beeinträchtigt wird und sowohl nicht zugeordnete als auch anbieter-spezifisch zugeordnete Carsharing-Stellplätze berücksichtigt werden. Ziel ist die Entstehung eines breitgefächerten Angebotsnetzes, das dem tatsächlichen Bedarf Rechnung trägt.

In Bereichen mit Bewohnerparkrechten sollen je nach Bedarf bis zu 5 Prozent der dort vorhandenen öffentlichen Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge reserviert werden. Wird davon Gebrauch gemacht, ist die Regelung in das kommunale Stellplatzkonzept aufzunehmen, sofern ein solches vorhanden ist. Ist innerhalb des Bereiches kein Carsharing-Angebot vorhanden, kann von einer Reservierung abgesehen werden.

Links:

Kennzeichnung von Parkbevorrechtigungen in Parkraumbewirtschaftungs-zonen.

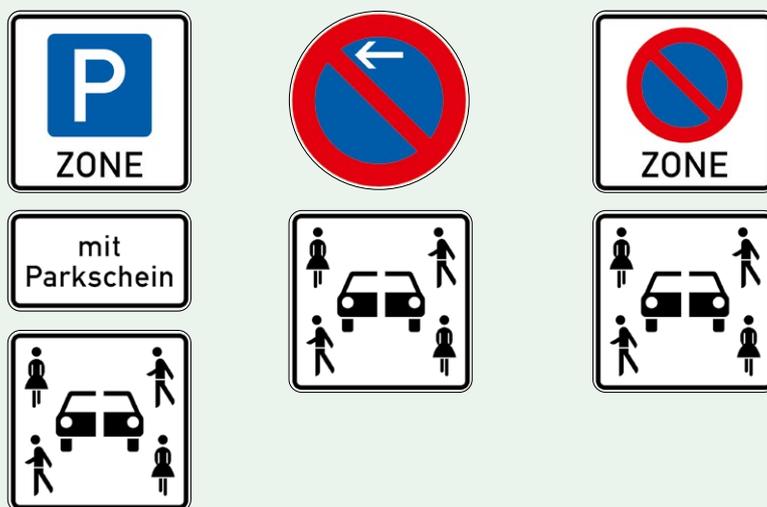
Mitte:

Kennzeichnung von Parkbevorrechtigungen in Bereichen mit eingeschränktem Halteverbot.

Rechts:

Kennzeichnung von Parkbevorrechtigungen in einer Zone mit eingeschränktem Halteverbot.

KENNZEICHNUNG VON PARKBEVORRECHTIGUNGEN FÜR CARSHARING-FAHRZEUGE



PARKGEBÜHREN

Das CsgG berechtigt Kommunen zur Ermäßigung von Parkgebühren oder zur Befreiung von der Gebührenpflicht für Carsharing-Fahrzeuge gegenüber den allgemein geltenden Gebührensätzen im bewirtschafteten Straßenraum (§ 3 CsgG). Diese Möglichkeiten sind nun auch in der StVO verankert.

Zur Kennzeichnung der entsprechenden Bereiche gibt es zwei Optionen: Entweder wird das Verkehrszeichen für „Carsharing frei“ (VZ 1024-21) angebracht oder der Parkscheinautomat mit einem entsprechenden Aufkleber versehen.

Auch im Rahmen des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) kann Carsharing – sofern es sich um E-Carsharing handelt – attraktiver gestaltet werden. So lassen sich allgemeine Stellflächen für E-Fahrzeuge reservieren, Parkgebühren ermäßigen oder befreien. Darüber hinaus können Kommunen Nutzerinnen und Nutzern von E-Fahrzeugen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten befreien.

EINRICHTUNG VON LADEINFRASTRUKTUR FÜR E-CARSHARING-FAHRZEUGE

Fahrzeuge ohne fossile, CO₂ emittierende Treibstoffe sind ein unverzichtbarer Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrssystems. Der Ausbau des Carsharing-Angebotes ist auch eine Chance, den Anteil an E-Fahrzeugen in der Kommune zu erhöhen. Damit E-Carsharing-Fahrzeuge tatsächlich klimaneutral fahren, ist es erforderlich, dass sie ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden.

Soll E-Carsharing angeboten werden, ist die notwendige Ladeinfrastruktur herzustellen. Handelt es sich um ein stationsbasiertes Angebot, sollte gewährleistet werden, dass für jedes Carsharing-Fahrzeug ein Ladepunkt zur Verfügung steht. Zur Entlastung des Carsharing-Anbieters ist die Kooperation mit dem örtlichen Energieanbieter sinnvoll, welcher die Herstellung und Instandhaltung der Ladesäulen übernimmt. Kleinere Kommunen im ländlichen Raum sollten zudem die Möglichkeit prüfen, die Finanzierung der Ladeinfrastruktur zu übernehmen, um die Carsharing-Anbieter zu entlasten und

attraktive Rahmenbedingungen zu schaffen. In jedem Fall ist eine Prüfung im Sinne des Beihilferechts erforderlich. Insgesamt sollte der generelle Ausbau der Ladeinfrastruktur im Fokus stehen, um auch öffentliche Ladepunkte herzustellen.

Ist die notwendige Ladeinfrastruktur hergestellt und für die E-Fahrzeuge gesorgt, muss eine Strategie für das Lademanagement im Carsharing-Betrieb entwickelt werden. Carsharing-Anbieter stehen vor der Herausforderung, ihre E-Fahrzeuge mit einer für die Nutzung ausreichenden Ladekapazität zur Verfügung zu stellen. Das Lademanagement kann dabei zwischen zwei Extremen variieren: Durch einen zusätzlichen zeitlichen Puffer zwischen jeder einzelnen Buchung wird das Aufladen des Akkus und die maximale Reichweite für jede einzelne Fahrt gewährleistet. In dieser Zeit kann das Fahrzeug jedoch nicht für die weitere Nutzung bereitgestellt werden, was zu wirtschaftlichen Beeinträchtigungen führen kann. Das andere Extrem ist, dass jede einzelne Buchung ohne einen fest eingeplanten Ladezeitpuffer angenommen wird. In diesem Fall kann allerdings nicht garantiert werden, dass die Ladekapazität ausreichend ist. Dies verlangt den Nutzerinnen und Nutzern viel Flexibilität ab, geplante Fahrten können wegen des geringen Ladestandes im äußersten Fall nicht angetreten werden.³¹

Eine gute Lösung stellt das Lademanagement des Carsharing-Anbieters cambio dar. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen bereits bei der Buchung eines E-Fahrzeuges die geschätzte Fahrleistung angeben. Das System überführt die Angabe in eine Berechnung, in die auch Erfahrungswerte hinsichtlich der Reichweite des E-Fahrzeuges bei schlechten Witterungsbedingungen und eine zusätzliche Pufferkapazität einfließen. Auf diese Weise wird den Nutzerinnen und Nutzern die gebuchte Reichweite garantiert.³²

4 Weitere kommunale Instrumente zur Förderung des Carsharings in der Kommune

Während die Schaffung von Stellplätzen wichtige Anreize für Carsharing-Anbieter setzt und damit die zentrale Option der Kommunen zur Förderung von Carsharing darstellt, sollen hier weitere Instrumente vorgestellt werden, die zur Nutzung des Carsharing-Angebotes und zum Verzicht auf das eigene Auto motivieren.

EINBINDUNG IN DIE INTEGRIERTE VERKEHRSPLANUNG

Carsharing sollten in die kommunale Verkehrsplanung und in bereits vorhandene Mobilitätsstrukturen integriert werden, um ein zusammenhängendes und flächendeckendes Angebotsnetz zu gewährleisten und Planungssicherheit zu schaffen.

Im Rahmen des EU-Projektes Park4SUMP (SUMP = sustainable urban mobility plan) wurde das Parkraummanagement von 16 Städten verglichen und bewertet. Während der Projektlaufzeit von 2018 bis 2022 wurden neue Verfahren erprobt und zur Überprüfung der Parkraumpolitik das sogenannte ParkPAD-Verfahren (Parking Policy AuDit) entwickelt. Es handelt sich um ein Auditverfahren mit lokalen Stakeholdern, das den Kommunen bei der Bewertung und Verbesserung der eigenen Stellplatzpolitik sowie der Definition zielgerichteter Maßnahmen hilft. Im Vordergrund stehen effektive Lösungen, die von unterschiedlichen Interessensgruppen lokal mitgetragen werden. Diese Lösungen können Kommunen in neue und vorhandene Mobilitäts- bzw. Verkehrsentwicklungspläne integrieren und damit einen wichtigen Beitrag zur urbanen Mobilität leisten. Freiburg wurde als erste Stadt in Deutschland mit dem ParkPAD-Zertifikat ausgezeichnet.³³ In einer weiteren Runde ist geplant, Ludwigsburg und Esslingen sowie Baden-Baden und Konstanz zu auditieren.



KOMMUNE ALS WEGBEREITER UND VORBILD

Kommunen können als Wegbereiter voranschreiten und die Etablierung des Carsharing-Angebotes aktiv unterstützen. Durch Kooperationen mit Carsharing-Anbietern können sie Fahrzeuge aus dem eigenen Fuhrpark reduzieren, indem sie auf Carsharing-Fahrzeuge zurückgreifen. Dadurch werden Fixkosten für Dienstwagen eingespart, Buchungsvorgänge entfallen, Stellplätze werden nicht mehr benötigt. Wird ein Rahmenvertrag abgeschlossen, erfolgt die Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge zu einem vergünstigten Tarif. Zusätzlich kann vereinbart werden, dass diese zu bestimmten Uhrzeiten ausschließlich der Verwaltung zur Verfügung stehen. Durch die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen für Dienstfahrten der Verwaltung wird nicht nur erreicht, dass das Angebot stärker von der Bevölkerung wahrgenommen wird. Es wird auch eine Grundauslastung des Carsharing-Angebotes geschaffen.

Eine Grundauslastung kann außerdem durch Kooperationen zwischen Carsharing-Anbietern und Verbänden, Fahrdiensten und Kirchen entstehen. Im Rahmen des Projektes „Intermodale Angebote in Sulzfeld und Zaisenhausen“, gefördert vom heutigen Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg,

Das Gemeinschaftsprojekt „zeozweifrei-unterwegs“ sieht den Erwerb der Carsharing-Fahrzeuge durch die Kommunen, Unternehmen und Vereine vor.

hat die Gemeinde Sulzfeld erfolgreich darauf hingewirkt, dass im Jahr 2014 sogenannte Grundlastträgerschaften abgeschlossen wurden. Einer der Träger ist die Diakoniestation Südlicher Kraichgau, die das Fahrzeug an der Carsharing-Station am Rathaus seitdem exklusiv halbtägig für Pflegefahrten nutzt.³⁴

Kommunen können nicht nur Kommunalunternehmen wie die örtlichen Stadtwerke oder Verkehrsbetriebe als Betreiber eines Carsharing-Angebotes gewinnen. Sie sollten auch regionale Unternehmen dazu anregen, Carsharing-Angebote zu nutzen. Dadurch kann ebenfalls die Auslastung der Fahrzeuge verbessert und zu einem wirtschaftlichen Betrieb des Angebotes beigetragen werden. Die Sicherung der Grundauslastung könnte in einigen Fällen ausschlaggebend für die Etablierung von Carsharing-Angeboten sein.

Eine weitere Möglichkeit ist die Schaffung eines Carsharing-Angebotes durch die Kommune. Seit dem Projektstart von zeo-zweifel-unterwegs im Oktober 2016 sind in 15 Kommunen im Raum Bruchsal, beispielsweise in den Gemeinden Dettenheim und Kronau, neue Carsharing-Angebote entstanden. Das Mobilitätskonzept sieht vor, dass Kommunen, Unternehmen und Vereine die E-Fahrzeuge erwerben und sie als Dienst- und Firmenwagen nutzen. Außerhalb dieser Zeiten stehen die Fahrzeuge weiteren Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung.³⁵

ERARBEITUNG UND UMSETZUNG EINES GESTALTUNGSKONZEPTE

Ein Gestaltungskonzept trägt dazu bei, die Sichtbarkeit des vorhandenen Angebotes zu erhöhen und einen Wiedererkennungswert zu schaffen. Dabei sollten alle Angebote des Umweltverbundes berücksichtigt werden.

In Offenburg wurde im Jahr 2013 die Marke „EinfachMobil“ kreiert. Sie steht für ein Angebot, das Carsharing und ein Leihrad-

system sowie den ÖV umfasst. Alle Fahrzeuge sowie die dazugehörigen Mobilitätsstationen tragen ein einheitliches Design und alle Angebote können mit einer Karte genutzt werden. Die Marke hat sich in Offenburg gut etabliert und wird auf den gesamten Ortenaukreis ausgeweitet.³⁶

Bei der Erarbeitung eines einheitlichen Gesamtkonzeptes sollte die Kennzeichnung des vorhandenen Mobilitätsangebotes mitgedacht werden. Mobilitätssäulen können Mobilitätsstationen als Orte zukunftsreicher, klimafreundlicher und praktischer Mobilität sichtbar machen. Sie können zielsicher den Weg zu den vorhandenen Fortbewegungsangeboten weisen und über die Verkehrswende informieren.



Mit den eigens für Baden-Württemberg entwickelten Mobilitätssäulen hat das Land einen bedeutenden Beitrag zur Einführung einer landesweit einheitlichen Wegmarke geleistet: www.mobilitaetssaehlen-bw.de.

Anfang 2021 wurden die ersten 15 Mobilitätssäulen Baden-Württembergs errichtet. Im Herbst 2021 sind in der zweiten Pilotphase weitere Standorte hinzugekommen. Ziel ist die Kennzeichnung von mindestens 1.000 Mobilitätsstationen bis zum Jahr 2030 in Baden-Württemberg.

Die Mobilitätssäulen für Baden-Württemberg machen auf klimafreundliche Mobilitätsangebote aufmerksam.



Die Mobilitätssäule ist ein deutliches und gut wiedererkennbares Zeichen für Orte nachhaltiger, geteilter Mobilität.

KOOPERATIONEN MIT VERKEHRSBETRIEBEN UND MOBILITÄTSANBIETERN

Durch Kooperationen zwischen Carsharing-Anbietern und Verkehrsbetrieben sowie weiteren Mobilitätsanbietern können beide Seiten von den Synergieeffekten der steigenden Nutzerzahlen profitieren. Nahezu alle Carsharing-Anbieter kooperieren mittlerweile mit ÖV-Unternehmen. Bei einer Vielzahl solcher Kooperationen erhalten Kundinnen und Kunden des ÖVs, meist durch den Besitz von Jahresabonnements, Ermäßigungen für die Nutzung des Carsharings.

Stadtmobil Karlsruhe bietet Jahreskarteninhaberinnen und -inhabern der Verkehrsverbände Karlsruhe (KVV), Heilbronn (HNV) und Pforzheim-Enzkreis (VPE) ein dreimonatiges Schnupperpaket Carsharing mit einer reduzierten Aufnahmegebühr und dem Wegfall der monatlichen Teilnahmegebühr an.³⁷ Die Ermäßigungen gibt es in einigen Fällen auch umgekehrt, sodass Nutzerinnen und Nutzer des Carsharings Vorzugskonditionen für den ÖV erhalten. So gewährt stadtmobil Rhein-Neckar den Kundinnen und Kunden in einigen Tarifen ein dem „Job Ticket“ vergleichbares Angebot für das ganze Verbundgebiet.

Das Angebot erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und gilt in allen Bussen und Bahnen des Verkehrsverbundes.³⁸

Zudem führen immer mehr Verkehrsunternehmen Mobilitätskarten ein, die die Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote mit nur einer Karte ermöglichen. Sie gelten meist als Monats- oder Jahresticket und können gleichzeitig als Zugangskarten zu Carsharing, Leihrädern und weiteren Dienstleistungen genutzt werden.

In der Region Stuttgart ist die polygoCard Ergebnis eines gemeinsamen Projektes im Rahmen des LivingLab BWe mobil. Die polygoCard gilt als elektronisches Abo-ticket für den ÖV, ermöglicht Bürgerinnen und Bürgern der Region einfachen Zugang zu Carsharing- und Bikesharing-Angeboten sowie Ladestationen und dient gleichzeitig als Bibliotheksausweis für die Stuttgarter Stadt- und Stadtteilbibliotheken.³⁹

Oft veröffentlichen Unternehmen des ÖVs Anzeigen für den örtlichen Carsharing-Anbieter in ihren Fahrplanheften, legen Informationsmaterialien zu den örtlichen Carsharing-Angeboten in ihren zentral gelegenen Kundencentern aus oder bieten Beratungen zur Carsharing-Nutzung an. Teilweise können Kundinnen und Kunden sogar direkt vor Ort neue Carsharing-Verträge abschließen. Auch auf den Internetseiten oder in Newslettern von Verkehrsunternehmen findet man immer häufiger Informationen zu bestehenden Carsharing-Angeboten. Diese werden oftmals in Umgebungsplänen zu Haltestellen mitgeführt und in die Wegeleitsysteme integriert.

ETABLIERUNG VON CARSHARING-ANGEBOTEN IN WOHNQUARTIEREN

Carsharing kann einen Beitrag zur Aufwertung von Wohnquartieren leisten. Der Wohnort ist ein wichtiger Ausgangspunkt für persönliche Mobilitätsentscheidungen. Wenn Carsharing fußläufig erreichbar ist, kann das wesentliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung haben.

Durch die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und dem Carsharing-Anbieter teilAuto Neckar-Alb ist in Reutlingen im Rahmen des Wohnungsbauprojektes „Blue Village“ eine Carsharing-Station mit einem E-Auto und einem Plug-In-Hybrid entstanden. Die Stadt Reutlingen tritt als Projektpartner auf und ermöglicht durch einen städtischen „Kostenschirm“, dass interessierte Bürgerinnen und Bürger während des ersten Projektjahres von Sonderkonditionen profitieren. Die Fair-Energie-GmbH, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Reutlingen, hat die Ladesäulen an den Stationen bereitgestellt.⁴⁰

Für Wohnungsbauunternehmen kann ein kombiniertes Angebot aus Wohnen und Mobilität einen Wettbewerbsvorteil mit sich bringen und Kosten für die Herstellung von Stellplätzen sparen. Das wiederum kann die Reduktion der Mietpreise zur Folge haben.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND KOMMUNIKATION

Ein weiterer wichtiger Baustein für den Erfolg von Carsharing ist die öffentliche Wahrnehmung und die positive Besetzung des Carsharings an sich. Durch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation können Kommunen aktiv dazu beitragen, dass Bürgerinnen und Bürger auf die Angebote aufmerksam werden. In Kooperation mit den Carsharing-Anbietern können Kommunen Informationen zu den Angeboten über ihre Kommunikationskanäle streuen. Neben dem Einstellen der Informa-

tionen auf der kommunalen Internetseite gehören dazu beispielsweise auch Presstertermine zur Eröffnung einer neuen Carsharing-Station, das Schalten von Anzeigen und das Einstellen von Informationen zum Angebot in Amtsblättern sowie die Auslage von Flyern zum Carsharing in den Gebäuden der Stadtverwaltung und weiteren öffentlichen Einrichtungen. Wichtig ist nicht nur zu kommunizieren, wo die Carsharing-Stationen zu finden sind, sondern auch zu vermitteln, welche Vorteile Carsharing mit sich bringt und wie ein Fahrzeug reserviert und ausgeliehen werden kann. Bei E-Fahrzeugen sollten Informationen zur Reichweite und zum Ladevorgang bereitgestellt werden.

Carsharing sollte in das Neubürgermarketing der Kommune aufgenommen werden. Dadurch können Bürgerinnen und Bürger in sogenannten Umbruchsituationen bedarfsgerecht über vorhandene Carsharing-Angebote informiert und für die Möglichkeiten am neuen Wohnort sensibilisiert werden. Wenn Personen ihren Wohnort wechseln, sind sie zugänglicher dafür ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken. Viele Kommunen in Baden-Württemberg nutzen bereits Neubürgermarketing und informieren Zugezogene mit Informationsmappen zu den örtlichen

Im „Blue Village“ in Reutlingen beginnt umweltfreundliche Mobilität an der Haustür.





Menschen in Umbruchsituationen sind zugänglicher dafür, ihre Mobilität neu zu gestalten.

Mobilitätsangeboten. Diese Informationsmappen können beispielsweise Flyer zum Carsharing-Angebot sowie Vergünstigungen für dessen Nutzung beinhalten.

Die Stadt Tübingen hat im Jahr 2018 ein Pilotprojekt initiiert, das sich an junge Familien richtete. Unter dem Namen „baby on board – nachhaltig mobil“ wurden Eltern neugeborener Kinder dazu eingeladen, drei Alternativen zum eigenen Auto auszuprobieren. Sie erhielten drei Gutscheine und konnten mit einem davon drei Monate lang das Carsharing-Angebot von teilAuto Neckar-Alb zu vergünstigten Konditionen nutzen. Anmelde- und Grundgebühr entfielen, die Kautions wurde auf die Hälfte reduziert. Mit den beiden anderen Gutscheinen konnten die Familien eine Gratis-Monatskarte für den TüBus, das Tübinger Stadtbusnetz, bestellen sowie einen Fahrradanhänger oder ein Transportrad testen.⁴¹

Eine weitere Möglichkeit ist die gezielte Ansprache von Menschen, die ihren Führerschein erwerben oder frisch erworben haben. Wichtig ist es, ein Bewusstsein für vorhandene Carsharing-Angebote zu schaffen, bevor ein privates Fahrzeug angeschafft wird. Um genau diese Personengruppe frühzeitig für das Thema Carsharing zu sensibilisieren, hat das Land Baden-Württemberg im Jahr 2021 die Mitmachaktion #sharewochen initiiert. Interessierte Fahrschülerinnen und Fahrschüler konnten über ihre Fahrschulen an einem Theorie- sowie an einem Praxismodul zum Thema Carsharing teilnehmen. Fahrerlaubnisbehörden wurden mit Informationsmaterial zu Alternativen zum privaten Fahrzeug ausgestattet.



In den #sharewochen wurden Fahrschülerinnen und Fahrschüler für Carsharing sensibilisiert.

NUTZUNG VON MOBILITÄTSDATEN

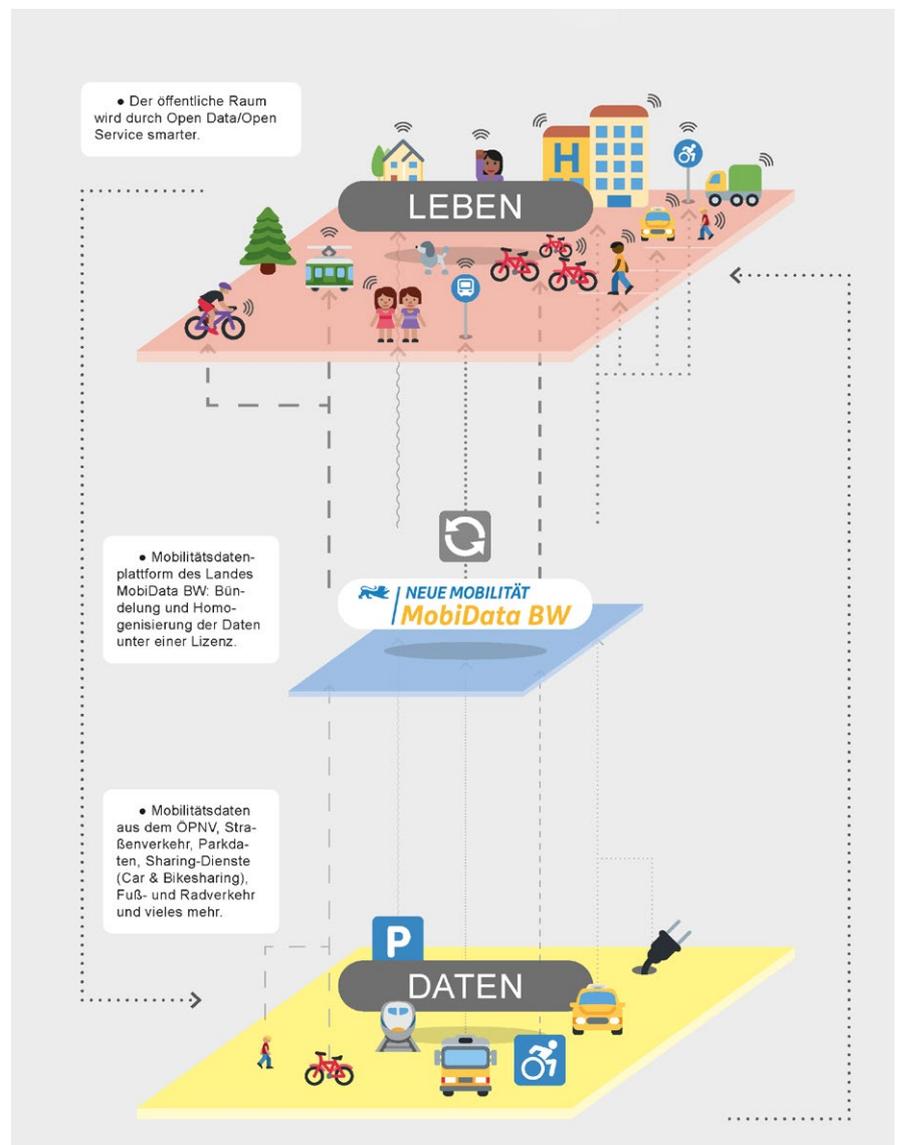
Ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor für die Nutzung des vorhandenen Mobilitätsangebotes ist ein schneller und einfacher Zugang sowie ein Überblick über alle Angebote vor Ort und ihre Verfügbarkeit. Dazu sind Mobilitätsdaten notwendig, die die Grundlage für das Auffinden und Buchen vorhandener Mobilitätsangebote bilden. Damit das funktioniert, ist eine gute Vernetzung von Daten über Verkehrsträger hinweg notwendig. Je mehr Daten offen zur Verfügung stehen, desto innovativer und nachhaltiger können Mobilitätskonzepte und Projekte gestaltet werden.

Zur Bündelung und Veröffentlichung von verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsdaten betreibt die NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH unter der Marke MobiData BW ein Daten- und Serviceportal (www.mobidata-bw.de). Mobilitätsdaten von Kommunen, Akteuren aus dem öffentlichen Verkehr und privaten Mobilitätsdienstleistern spielen dabei eine entscheidende Rolle. Kommunen sollten mit Carsharing-Anbietern klare, vertraglich festgelegte Vereinbarungen zur offenen Datenbereitstellung treffen und die gesammelten Mobilitätsdaten MobiData BW zur Verfügung stellen. Ziel ist es, Daten für alle Anwendungen in der Region verfügbar zu machen – sei es für die Kommune, die örtlichen Verkehrsbetriebe, das betriebliche Mobilitätsmanagement oder den Tourismusbereich.

Vor allem im Hinblick auf multimodales und intermodales Verhalten ist es wichtig, den Nutzerinnen und Nutzern ein digitales Angebot aus einer Hand zu bieten. Mit der App „regiomove“ ist der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) einen wichtigen Schritt in Richtung Mobilitätswende gegangen.

Die App fasst nicht nur alle Verkehrsangebote in und um Karlsruhe zusammen. Sie bringt auch den Vorteil mit sich, dass ein einziges Konto ausreicht, um alle Angebote nutzen zu können. Die einzelnen Kundenkonten bei den jeweiligen Anbietern entfallen, die Abrechnung erfolgt gebündelt über regiomove. Eine Besonderheit ist, dass das System als mögliche Option auch den Weg mit dem eigenen Auto und den damit verbundenen geschätzten CO₂-Ausstoß anzeigt.⁴²

Die Mobilitätsdatenplattform MobiData BW bündelt Daten und Dienste rund um Mobilität.



5 Mustervorlagen

Kurzbeschreibung und wichtige Hinweise

Bei den nachfolgenden Vorlagen handelt es sich um Mustervorlagen. Sie sind an die Unterlagen der Auswahlverfahren der Landeshauptstadt Stuttgart und der Stadt Ludwigsburg angelehnt und entsprechen den Erläuterungen des Kapitel 3.2 „Verfahren zur Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen nach dem Straßengesetz für Baden-Württemberg“. Die Mustervorlagen sollen den Kommunen eine Hilfestellung bei der Erstellung eigener Unterlagen bieten. Bitte prüfen Sie, ob und in welcher Form die Textbausteine auf Ihr Auswahlverfahren zutreffen und an welcher Stelle Sie Präzisierungen und Ergänzungen vornehmen müssen.

Die Texte sind mit Platzhaltern ausgestattet, die an eckigen Klammern und kursivem Text erkennbar sind, zum Beispiel [*Name der Kommune*]. Bitte befüllen Sie die Platzhalter mit den notwendigen Informationen.

Die Mustervorlage 3 „Unterlagen zum Auswahlverfahren“ folgt einem Farbsystem:

Mindestangaben, die in den Unterlagen zum Auswahlverfahren zwingend vorkommen müssen

weitere Angaben, die notwendig sein können und davon abhängen, was Sie für Ihr Auswahlverfahren festlegen bzw. definieren wollen.

Zusätzlich zu den Platzhaltern tauchen in der Mustervorlage 3 „Unterlagen zum Auswahlverfahren“ Textpassagen in *kursiver Schrift* auf. An solchen Stellen werden Ihnen unterschiedliche Optionen aufgezeigt. Es handelt sich nicht um eine vollständige Auflistung. Bitte prüfen Sie, ob und welche der Optionen auf Ihr Verfahren zutreffen.

Die Mustervorlagen sind als Arbeitshilfen zu verstehen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Rat und Hilfe zur diskriminierungsfreien und transparenten Gestaltung des Verfahrens können Kommunen bei ihrer Vergabestelle erhalten.

MUSTERVORLAGE 1:
ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG
EINER VORWETTBEWERBLICHEN
MARKTERKUNDUNG

Die [Name der Kommune] beabsichtigt Car-sharing-Stellplätze im Rahmen einer befristeten Sondernutzungserlaubnis zu vergeben. Die Vergabe soll gemäß § 16a Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) im Rahmen eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens erfolgen.

Im Rahmen der vorwettbewerblichen Markterkundung möchte die [Name der Kommune] mit interessierten Carsharing-Anbietern in Kontakt treten, um mögliche Standortwünsche und das ungefähre Ausmaß des zusätzlichen Stellplatzbedarfes in Erfahrung zu bringen. In den Gesprächen werden weder wettbewerbsrelevante Informationen ausgetauscht noch wird es zu Absprachen kommen.

Interessierte Carsharing-Anbieter melden sich spätestens bis zum [Datum] bei [Angabe der Kontaktstelle mit Namen, Adresse, Telefonnummer und E-Mail-Adresse].

MUSTERVORLAGE 2:
ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG
EINES AUSWAHLVERFAHRENS

Die [Name der Kommune] beabsichtigt [Anzahl] Stellplätze für [stationsbasiertes Carsharing oder stationsunabhängiges Carsharing oder für Carsharing aus stationsbasierten und stationsunabhängigen Angeboten] im Rahmen einer befristeten Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von [Anzahl] Monaten zu vergeben:

- [1. Standort: Angabe der Straße mit oder ohne Hausnummer oder der ungefähren Lage in einem Quartier, Anzahl der Stellplätze]
- [2. Standort: Angabe der Straße mit oder ohne Hausnummer oder der ungefähren Lage in einem Quartier, Anzahl der Stellplätze]
- ...

Die Vergabe der Stellplätze wird gemäß § 16a Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) im Rahmen eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens erfolgen. Interessierte Carsharing-Unternehmen werden aufgefordert, ihr Interesse spätestens bis zum [Datum] zu bekunden.

Weitere Informationen zu den Standorten, zum Verfahren, zu den Eignungs- und Auswahlkriterien, den anfallenden Kosten u. a. erhalten Sie hier: [Link zum Internetauftritt der Kommune o. ä.]. Mögliche Fragen richten Sie bitte an [Angabe der Kontaktstelle mit Namen, Adresse, Telefonnummer und E-Mail-Adresse].

oder

Ihre Interessensbekundung und mögliche Fragen richten Sie bitte an [Angabe der Kontaktstelle mit Namen, Adresse, Telefonnummer und E-Mail-Adresse]. Danach erhalten Sie weitere Informationen zu den Standorten, zum Verfahren, zu den Eignungs- und Auswahlkriterien und den anfallenden Kosten.

MUSTERVORLAGE 3: UNTERLAGEN ZUM AUSWAHL- VERFAHREN

Die [Name der Kommune] beabsichtigt [Anzahl] Stellplätze für [stationsbasiertes Carsharing oder stationsunabhängiges Carsharing oder für Carsharing aus stationsbasierten und stationsunabhängigen Angeboten] im Rahmen einer befristeten Sondernutzungserlaubnis zu vergeben. Die Vergabe der Stellplätze erfolgt gemäß § 16a Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) im Rahmen eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens.

1. Art des Carsharings

Die Stellplätze werden für [stationsbasiertes Carsharing oder stationsunabhängiges Carsharing oder für Carsharing aus stationsbasierten und stationsunabhängigen Angeboten] vergeben. Bei den Fahrzeugen muss es sich um [Elektrofahrzeuge oder Plug-In-Hybride] handeln.

2. Standorte

Vergeben werden [Anzahl] Carsharing-Stellplätze. Die Flächen befinden sich im Eigentum der [Name der Kommune]. Es handelt sich um die folgenden Stellflächen:

- [1. Standort: Angabe der Straße mit oder ohne Hausnummer oder der ungefähren Lage in einem Quartier, Anzahl der Stellplätze]
- [2. Standort: Angabe der Straße mit oder ohne Hausnummer oder der ungefähren Lage in einem Quartier, Anzahl der Stellplätze]
- ...

oder

Die Lage der einzelnen Standorte und die Zahl der dort möglichen Stellplätze ergeben sich aus der Anlage [Nummer der Anlage].

3. Ladeinfrastruktur

[Alle oder keine oder ein Teil] der ausgeschriebenen Standorte stehen in räumlicher Nähe zu bestehenden Ladepunkten.

Der Aufbau von zusätzlicher Ladeinfrastruktur, die ausschließlich den Carsharing-Fahrzeugen zur Verfügung steht, ist möglich. Für die Aufstellung der Ladesäulen ist die/der [Name der Kommune oder des Carsharing-Anbieters oder des kommunalen Energieanbieters o. ä.] zuständig.

Die mit der Ladeinfrastruktur verbundenen Kosten übernimmt [Name der Kommune oder des Carsharing-Anbieters oder des kommunalen Energieanbieters o. ä.].

4. Dauer der Sondernutzung

Die Stellplätze werden für einen Zeitraum von [Anzahl] Monaten, d. h. vom [Datumsangabe] bis [Datumsangabe], vergeben. Für diesen Zeitraum wird eine entsprechende Sondernutzungserlaubnis erteilt.

Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens möglich (§ 16a Abs. 6 StrG).

5. Widerruf der Sondernutzungserlaubnis

Die Sondernutzungserlaubnis kann widerrufen werden, wenn die Zugangsvoraussetzungen, d. h. eines der Eignungskriterien, nicht mehr erfüllt werden oder ein sonstiger wichtiger Grund vorliegt.

6. Sondernutzungsgebühr und Verfahrenskosten

Die monatlich zu entrichtende Sondernutzungsgebühr beträgt derzeit [Höhe] Euro pro Monat und Stellplatz. Sie ist monatlich im Voraus fällig. Eine Anpassung während der Laufzeit ist möglich, wenn die Sondernutzungsgebührensatzung der [Name der Kommune] neu beschlossen und eine geänderte Gebühr festgesetzt wird.

oder

Es fällt keine Sondernutzungsgebühr an.

oder

Der Carsharing-Anbieter hat neben der Sondernutzungsgebühr keine weiteren Kosten zu tragen.

oder

Es wird eine einmalige Verwaltungsgebühr für das Erstellen einer Sondernutzungserlaubnis in Höhe von [Anzahl] Euro erhoben.

7. Auflagen der Sondernutzungserlaubnis

Die Sondernutzungserlaubnis wird mit folgenden Auflagen versehen:

- systemische Voraussetzungen (Erkennbarkeit der Fahrzeuge, Vergünstigungen für Besitzerinnen und Besitzer von Dauerkarten des ÖVs)
- technische Voraussetzungen (Einsatz emissionsarmer und kleiner Fahrzeuge, Sicherstellung der Verkehrssicherheit)
- Betriebspflicht, um sicherzustellen, dass die Carsharing-Stellplätze mit einem entsprechenden Angebot besetzt werden.

8. Angabe zu Losen

Es werden sämtliche in der Anlage genannten Stellplätze ausgeschrieben.

Es muss nicht auf alle Stellplätze eine Bewerbung abgegeben werden.

oder

Die Stellplätze werden in Losen vergeben. Carsharing-Anbieter können sich auf folgende Lose bewerben:

- Standort 1 [Name/Zahl Standort] in Verbindung mit Standort [Name/Zahl]
- Standort 2 [Name/Zahl Standort] in Verbindung mit Standort [Name/Zahl]
- ...

9. Vergabe der Stellplätze

Alle Stellplätze können an einen Carsharing-Anbieter vergeben werden.

oder

Im Falle mehrerer geeigneter Bewerber werden die Carsharing-Stellplätze an [mindestens/maximal] [Anzahl] Carsharing-Anbieter vergeben.

10. Eignungskriterien

Die Eignungskriterien müssen von den Carsharing-Anbietern erfüllt werden. Bei Nichterfüllung wird der Anbieter vom weiteren Verfahren ausgeschlossen. Die nachfolgenden Eignungskriterien werden gefordert:

- Erfüllung der laut § 16a StrG formulierten Definition des Carsharings
- Nutzung der Fahrzeuge an 24 Stunden täglich ohne persönlichen Kontakt zum Anbieter, Fahrzeugbuchung rund um die Uhr über Telefon und/oder online möglich
- Durchführung regelmäßiger Wartungs- und Reinigungsintervalle
- Bereitstellung von Kundeninformationen zur umweltschonenden Fahrweise für die Nutzerinnen und Nutzer
- Abrechnung der Fahrzeugnutzung nach Zeit und Kilometern
- Kurzzeitnutzungen sind möglich
- Die Fahrzeuge erfüllen mindestens eine bestimmte Abgasnorm
- Bei den Fahrzeugen handelt es sich um E-Autos oder um Plug-in-Hybride
- Die Fahrzeuge werden mit Ökostrom betrieben
- Aussagen zu Fahrzeugmodellen
- Das Unternehmen befindet sich nicht in einem Insolvenzverfahren
- Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen
- ...

MUSTERVORLAGE 3:
UNTERLAGEN ZUM AUSWAHL-
VERFAHREN

11. Auswahlkriterien und deren

Gewichtung

Die Auswahlkriterien garantieren im Falle mehrerer grundsätzlich geeigneter Bewerber eine objektive Bewertung der eingereichten Unterlagen. Für jedes Kriterium können [Spanne] Punkte erreicht werden, wobei [Höchstpunktzahl] die beste Bewertung darstellt. Multipliziert mit der Gewichtung ergibt dies die Punktzahl je Kriterium. Die Summe aus allen Kriterien ergibt die Gesamtpunktzahl.

NR.	AUSWAHLKRITERIUM	KURZBESCHREIBUNG BEISPIELHAFT	GEWICHTUNG	MAX. ERREICHBARE PUNKTE
1	Buchungssystem und Buchungsablauf	Aussagen zum System, zum Ablauf der Buchung, zum Öffnen der Fahrzeuge (Karte, App, Schlüssel etc.)	Angabe in Prozent je Auswahlkriterium	Angabe der maximalen Punkte je Auswahlkriterium
2	Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten	Vergünstigung für ÖV-Nutzerinnen und Nutzer durch Kooperationen mit Anbietern des ÖV (Vergünstigungen, Bewerbung der Angebote etc.)		
3	Öffentlichkeitsarbeit und Marketing	Bewerbung der Angebote, Wiedererkennungswert des Angebotes allgemein, der Fahrzeuge und Stellplätze		
4	Kundenmanagement	Beratung hinsichtlich angebotener Tarife, Hilfestellung beim Buchungsvorgang, Aussagen zur Erreichbarkeit in Notfällen		
5	Zusätzliche Ausstattung der Fahrzeuge	Kindersitze, Sitzerhöhungen, Dachträger, Anhängerkupplung, Warnflaggen, Schneeketten sowie Aussagen zu den Buchungsmöglichkeiten der zusätzlichen Ausstattung		

12. Vorgehensweise bei mehreren Bewerbern auf eine Fläche

Die Auswahlkriterien dienen der objektiven Bewertung der Angebote. Es kann passieren, dass sich auf einen Stellplatz mehrere Unternehmen bewerben, die gleich gut bewertet werden. In einem solchen Fall werden die Stellplätze im [Los-Verfahren / Draw-Verfahren] zugewiesen.

13. Ablauf des Auswahlverfahrens

Die eingereichten Angebote werden auf ihre Vollständigkeit geprüft. Nicht erfüllte Eignungskriterien führen zum Ausschluss des Bewerbers vom weiteren Verfahren.

Die Angebote werden anhand der in diesen Unterlagen beschriebenen Auswahlkriterien bewertet, falls mehrere Bewerbungen geeigneter Bewerber für dieselbe Fläche vorliegen.

Als Zeitplan ist vorgesehen:

[Datum]	Bekanntmachung
[Datum]	Abgabefrist Einreichung der Angebote ausschließlich per Post und in einem verschlossenen Umschlag an: <i>Angabe der Kontaktstelle mit Namen, Adresse, Telefonnummer und E-Mail-Adresse</i>
[Zeitspanne]	Prüfung und Bewertung der Angebote
[Datum]	Erteilung der Absage(n) in schriftlicher Form
[Datum] <i>Anmerkung: frühestens 15 Tage nach Erteilung der Absage(n)</i>	Erteilung der Zusage(n) in schriftlicher Form
[Zeitspanne]	Vorbereitung der Stellplätze (Beschilderung, Markierung etc.)
[Datum]	Belegung und Nutzung der Stellplätze mit Carsharing-Fahrzeugen

14. Angebotsfrist

Interessierte Bewerber reichen ihre Unterlagen bis spätestens [Datum, Uhrzeit bei Angabe der Kontaktstelle] [schriftlich oder per E-Mail] ein.

15. Anforderungen an die Übermittlung der Unterlagen

Unterlagen, die mit der Bewerbung einzureichen sind:

- Konzept mit Aussagen zu den definierten Auswahlkriterien
- Eigenerklärungsformular, Anlage [Nummer der Anlage].

MUSTERVORLAGE 4:

ANLAGE 1 –

BESCHREIBUNG DER STANDORTE

Standort 1:

[Angabe der Straße mit oder ohne Hausnummer oder der ungefähren Lage in einem Quartier, Anzahl der Stellplätze]

Lage:

In welchem Stadtteil/Quartier liegt der Standort?

Befinden sich in der Nähe bekannte öffentliche oder infrastrukturelle Einrichtungen (zum Beispiel Rathaus, Schule, Bahnhof)?

Angaben zur Umgebung:

Um welche Art von Gebiet handelt es sich (Ortsmitte, Stadtteilzentrum, durchmischtes Gebiet, Wohngebiet, Gewerbegebiet o. a.)? Benennen Sie auch die Nutzungen (Einzelhandel, Büronutzungen, Freizeiteinrichtungen usw.).

Anzahl der Stellplätze:

Nennung der Anzahl der Stellplätze

Parkordnung:

Querparker/Längsparker

Ladeinfrastruktur:

Gibt es am Standort oder in der Umgebung bereits (öffentliche) Ladepunkte?

Nähe zum ÖV:

Liegen die Stellplätze in fußläufiger Erreichbarkeit zu Haltepunkten des ÖV?

Wie weit sind die Haltepunkte entfernt (Angabe in Metern)?

Radinfrastruktur:

Gibt es am Standort Radabstellanlagen, Bikesharing, ein Fahrradparkhaus o. ä.? Verläuft ein Radweg/Radschnellweg in der Nähe?

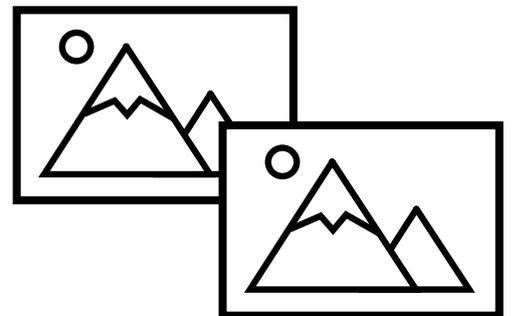
Fußwegeanbindung:

Wie ist die Anbindung für Fußgänger? Gelangen Fußgänger aus angrenzenden Gebieten problemlos zum Standort?

Weitere Angaben:

Liegt der Standort in einer Parkraumbewirtschaftungszone oder soll Parkbewirtschaftung in der kommenden Zeit eingeführt werden? Ist bereits bekannt, dass der Stellplatz nicht durch bauliche Vorrichtungen (klappbare Bügel, versenkbare Poller) abgesperrt werden kann?

Fotos vom Standort und der Umgebung



MUSTERVORLAGE 5:
ANLAGE 2 –
EIGENERKLÄRUNGSFORMULAR

Allgemeine Hinweise:

Dieses Dokument ist vom Carsharing-Unternehmen wahrheitsgetreu auszufüllen und fristgerecht einzureichen. Die im Nachfolgenden aufgeführten Informationen sind mittels Ankreuzens und/oder Ausfüllens zu vervollständigen.

Weitere Nachweise sind nicht beizufügen, sofern nicht ausdrücklich darauf hingewiesen wird. Die [Name der Kommune] behält sich jedoch vor, bis zu einer Entscheidung über das Auswahlverfahren Nachweise anzufordern.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN:	
Name des Bewerbers:	
Postanschrift:	
Telefon:	
E-Mail-Adresse:	
Handelsregister-Nr.	

WIR GEBEN FOLGENDE ERKLÄRUNGEN AB:		
Wir erfüllen die Definition des Carsharings nach § 16a StrG.	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Ein Insolvenzverfahren oder ein vergleichbares gesetzlich geregeltes Verfahren wurde beantragt oder eröffnet.	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Ein Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder eines vergleichbar gesetzlich geregelten Verfahrens wurde abgelehnt.	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Ein Insolvenzplan wurde rechtskräftig bestätigt.	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Das Unternehmen befindet sich in einem Insolvenzverfahren oder einem vergleichbaren gesetzlichen Verfahren.	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Die vorgesehenen Fahrzeuge erfüllen die Abgasnorm [Euro 6]. Bei den vorgesehenen Fahrzeugen handelt es sich um Elektrofahrzeuge.	oder <input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

WIR BEWERBEN UNS AUF DIE FOLGENDEN STANDORTE:		
Standort:	Zahl der zu vergebenden Stellplätze:	Zahl der Stellplätze, auf die wir uns bewerben:
<input type="checkbox"/> [1. Standort: Angabe der Straße mit oder ohne Hausnummer oder der ungefähren Lage in einem Quartier, Anzahl der Stellplätze]	[Anzahl]	
<input type="checkbox"/> [2. Standort: Angabe der Straße mit oder ohne Hausnummer oder der ungefähren Lage in einem Quartier, Anzahl der Stellplätze]	[Anzahl]	
<input type="checkbox"/> [3. Standort: Angabe der Straße mit oder ohne Hausnummer oder der ungefähren Lage in einem Quartier, Anzahl der Stellplätze]	[Anzahl]	
<input type="checkbox"/> ...	[Anzahl]	
Ort, Datum		Unterschrift

6 Verzeichnisse und weiterführende Informationen

BILDNACHWEISE

- Titel shutterstock.com
- S. 3 – Sebastian Berger
- S. 4 – KEA-BW
- S. 6 – © 2022 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.
Dieser Inhalt wird unter einer Creative Commons Namensnennung - Keine Bearbeitungen 4.0 International Lizenz zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/>
- S. 7 – Bundesverband CarSharing e. V. (bcs), 2022
- S. 8 – Bundesverband CarSharing e. V. (bcs), 2020
- S. 9 – Oben: Umwelt- und Energie Agentur Kreis Karlsruhe
Unten: © 2022 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.
Dieser Inhalt wird unter einer Creative Commons Namensnennung - Keine Bearbeitungen 4.0 International Lizenz zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/>
- S. 11 – Umwelt- und Energie Agentur Kreis Karlsruhe
- S. 12 – Bundesverband CarSharing e.V. (bcs), 2019
- S. 13 – Darstellung KEA-BW nach Mitteilung vom Bundesverband CarSharing vom 16.12.2019, Stand 6/2019
- S. 14 – WeilerWärme eG
- S. 15 – KEA-BW, Natalia Mill
- S. 16 – KEA-BW, Ellen Wurster
- S. 17 – Oben: Stadt Offenburg, Matthias Kassel
Links: KEA-BW, Ellen Wurster
- S. 20 – © 2022 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.
Dieser Inhalt wird unter einer Creative Commons Namensnennung - Keine Bearbeitungen 4.0 International Lizenz zur Verfügung gestellt.
Weitere Informationen unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/>
- S. 34
+ 35
+ 36 – Anmerkung: Verkehrszeichen unterliegen keinem Urheberrechtsschutz
<https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-verkehrszeichen/vz-download.html;jsessionid=8E5118D23057D5589910DE1B8B84C040.live21302?nn=1817946>
- S. 35 – Freie Hansestadt Bremen
- S. 38 – Umwelt- und Energie Agentur Kreis Karlsruhe
- S. 39
+ 40 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- S. 41 – Stadt Reutlingen, Simon Büchler
- S. 42 – Oben: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dieser Inhalt wird unter einer Creative Commons Namensnennung - Keine Bearbeitungen 4.0 International Lizenz zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen unter <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/>
Unten: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Sven Cichowicz
- S. 43 – NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg

QUELLEN

- ¹ Vgl. VCD Verkehrsclub Deutschland e. V., 2020, vgl. Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, 2020, S. 140.
- ² Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., 2022.
- ³ Vgl. team red Deutschland GmbH, 2018, S. 3 und S. 28, vgl. Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, 2020, S. 140.
- ⁴ Vgl. Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, 2020, S. 140, vgl. Bundesverband CarSharing e.V., 2016, S. 6
- ⁵ Vgl. Bundesverband CarSharing e.V., o. J.b.
- ⁶ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., 2019, S. 11 f.
- ⁷ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., 2022, 3.
- ⁸ Vgl. LoeschHundLiepold Kommunikation GmbH, 2021.
- ⁹ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., o. J.c.
- ¹⁰ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., o. J.d.
- ¹¹ Vgl. Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, 2020, S. 141.
- ¹² Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., 2018c, S. 9.
- ¹³ Vgl. Stadtmobil, o. J.
- ¹⁴ Stimmer, A., Energie Calw GmbH, Leiter Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, 22.07.2022, persönliche Kommunikation.
- ¹⁵ Vgl. Klärle GmbH, 2020.
- ¹⁶ Vgl. RENN.Süd, o. J., vgl. Mobilgemeinschaft Emmendingen, o. J.
- ¹⁷ Vgl. SHARE NOW GmbH, 2022.
- ¹⁸ Hinweis: Berechnungsgrundlage ist die Angabe des Statistischen Landesamtes (11.103.043 Einwohner/innen zum 31.12.2020), verfügbar unter <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2021149>, Ergebnis von 4,5 aufgerundet auf ganze Fahrzeuge.
- ¹⁹ Vgl. Stein, T. & Bauer U., 2019, S. 24.
- ²⁰ Vgl. Stadt Leinfelden-Echterdingen, 2020, S. 8.
- ²¹ Hinweis: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG). Verfügbar unter <https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BJNR223000017.html>, Umweltbundesamt, Blauer Engel. Das Umweltzeichen. Car Sharing. Verfügbar unter <https://produktinfo.blauer-engel.de/uploads/criteriafile/de/DE-UZ%20100-201801-de-Kriterien-V4.pdf>.
- ²² Vgl. Stadt Tübingen, 2017a, S. 3.
- ²³ Vgl. Stadt Freiburg (2019), Dr. Schick, P., Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 27.07.2021 und 26.10.2021, persönliche Kommunikation.
- ²⁴ Kassel, M., Stadt Offenburg, Stabsstelle Mobilität der Zukunft, 29.06.2021, persönliche Kommunikation.
- ²⁵ Vgl. Agora Verkehrswende, 2018, S. 42.
- ²⁶ Vgl. Stadt Tübingen, 2017b, S. 6.
- ²⁷ Vgl. Stadt Ludwigsburg, 2021, S. 7.
- ²⁸ Vgl. Stadt Stuttgart, 2020, S. 1.
- ²⁹ Hinweis: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG). Verfügbar unter <https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BJNR223000017.html>, Umweltbundesamt, Blauer Engel. Das Umweltzeichen. Car Sharing. Verfügbar unter <https://produktinfo.blauer-engel.de/uploads/criteriafile/de/DE-UZ%20100-201801-de-Kriterien-V4.pdf>.
- ³⁰ Vgl. Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen, 2015.
- ³¹ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., 2018b, S. 3 f.
- ³² Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., 2018b, S. 5.
- ³³ Vgl. Stadt Freiburg, 2020.
- ³⁴ Vgl. Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg, 2015, S. 20 f.
- ³⁵ Holland-Cunz, T., Umwelt- und Energie Agentur Kreis Karlsruhe, Marketing und Kommunikation, 30.07.2021, persönliche Kommunikation, vgl. zeozweifrei-unterwegs, o. J.
- ³⁶ Vgl. Stein, T. & Bauer U., 2019, S. 24, vgl. Stadt Offenburg, o. J.
- ³⁷ Vgl. Stadtmobil Karlsruhe, o. J.
- ³⁸ Vgl. Stadtmobil Rhein-Neckar, o. J.
- ³⁹ Vgl. Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS), o. J.
- ⁴⁰ Vgl. Stadt Reutlingen, 2021.
- ⁴¹ Vgl. Stadt Tübingen, 2018.
- ⁴² Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund, 2020.

LITERATUR

- Agora Verkehrswende (2018):
Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. 2. Auflage. Verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf
- Bundesverband CarSharing e. V. (2016):
Neue bcs-Studie: Mehr Platz zum Leben - wie CarSharing Städte entlastet. Verfügbar unter https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet_nr.2_0.pdf
- Bundesverband CarSharing e. V. (2018a):
30 Jahre CarSharing in Deutschland. Verfügbar unter https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/30jahrecarsharing_download_0.pdf
- Bundesverband CarSharing e. V. (2018b):
Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten – Chancen realisieren, Herausforderungen meistern. Verfügbar unter https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet_5_download.pdf
- Bundesverband CarSharing e. V. (2018c):
Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote. Berlin. Verfügbar unter https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitschwerpunkte/leitfaden_neue_cs-angebote_versionsversion.pdf
- Bundesverband CarSharing e. V. (2019):
CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen. Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) vorgesehenen CarSharing-Förderung (2. Aufl.). Berlin.
- Bundesverband CarSharing e. V. (2021):
CarSharing in Deutschland. Verfügbar unter https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/factsheet_carsharing_in_deutschland_2021.pdf
- Bundesverband CarSharing e. V. (2022):
CarSharing in Deutschland. Verfügbar unter https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/factsheet_carsharing_in_deutschland_2022.pdf
- Bundesverband CarSharing e. V. (o. J.b):
Verkehrsentslastung durch CarSharing. Verfügbar unter https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet20_verkehrsentslastung_0.pdf
- Bundesverband CarSharing e. V. (o. J.c):
CarSharing in Baden-Württemberg: Stark im ländlichen Raum. Verfügbar unter <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/carsharing-baden-wuerttemberg-stark-im-laendlichen-raum>
- Bundesverband CarSharing e. V. (o. J.d):
CarSharing-Städteranking. Karlsruhe ist Spitzenreiter im CarSharing-Städteranking 2019. Verfügbar unter <https://carsharing.de/karlsruhe-ist-spitzenreiter-im-carsharing-staedteranking-2019>
- Karlsruher Verkehrsverbund (2020):
Suchen, buchen und bezahlen: Neue KVV-App „regiomove“ ist ab jetzt verfügbar. Verfügbar unter <https://www.kvv.de/unternehmen/presse/pressemitteilungen/meldungen/suchen-buchen-und-bezahlen-neue-kvv-app-regiomove-ist-ab-jetzt-verfuegbar.html>
- Klärle GmbH (2020):
Die Idee. Lokal. Sozial. Klimafreundlich. Verfügbar unter <https://smarterkarre.de/ueber-smarte-karre/idee>
- LoeschHundLiepold Kommunikation GmbH (2021):
Geteilte Mobilität, gebündelte Kräfte: Launch der Plattform Shared Mobility. Verfügbar unter https://shared-mobility.eu/dev1/wp-content/uploads/2021/06/PSM_Pressemitteilung_Launch-Plattform-Shared-Mobility.pdf
- Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (2015):
Modellprojekte Elektromobilität ländlicher Raum. Erfahrungen und Ergebnisse. Verfügbar unter https://km-bw.de/pb/site/pbs-bw-new/get/documents/MLR.LEL/PB5Documents/alr/10_Veranstaltungen_2016/pdf_Vorträge_PM/160226_Modellprojekte.pdf

Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg (2020): Statusbericht kommunaler Klimaschutz in Baden-Württemberg. Erste Fortschreibung – 2020 (1. Aufl.). Stuttgart. Verfügbar unter https://www.status-kommunaler-klimaschutz-bw.de/fileadmin/user_upload/skk_bw/Statusbericht_kommunaler_Klimaschutz_2020.pdf

Mobilgemeinschaft Emmendingen e. V. (o.J.): Fahrzeuge und Standorte. Verfügbar unter <http://www.mobil-gemeinschaft-emmendingen.de/informieren>

RENN.Süd (o. J.): Pfalzgrafenweiler. Carsharing WeilerMobil. Verfügbar unter <https://www.werkzeugkasten-wandel.de/handlungsfelder-des-wandels/nachhaltige-mobilitaet/pfalzgrafenweiler-carsharing-weilermobil.html#project-infos>

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen (2015): Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 05.02.2015. Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplans. Verfügbar unter <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobil-punkte-und-car-sharing-31612>

SHARE NOW GmbH (2022): Wo kann ich kostenlos parken? Verfügbar unter: <https://www.share-now.com/de/de/stuttgart>

Stadt Freiburg (2019): Car-Sharing. Verfügbar unter: <https://www.freiburg.de/pb/502977.html>

Stadt Freiburg (2020): Park4SUMP. Verfügbar unter <https://www.freiburg.de/pb/1588808.html>

Stadt Leinfelden-Echterdingen (2020): Mobilitätspunkte Leinfelden-Echterdingen. Digitaler Bürgerdialog 23. Juli 2020. Verfügbar unter https://www.leinfelden-echterdingen.de/site/Leinfelden-Echterdingen-Internet/get/params_E1410932490/17324651/20200723_Präsentation%20Mobilitätspunkte_Bürger-und%20Pendlerdialog.pdf

Stadt Ludwigsburg (2021): Öffentliche Ausschreibung von Carsharing-Stellplätzen in Ludwigsburg.

Stadtmobil (o. J.): Über Stadtmobil. Verfügbar unter <https://www.stadtmobil.de/stadtmobil/ueber-stadtmobil>

Stadtmobil Karlsruhe (o. J.): Tarife und Preise. Verfügbar unter <https://karlsruhe.stadtmobil.de/privatkunden/preise-tarife>

Stadtmobil Rhein-Neckar (o. J.): Tarife und Preise. Verfügbar unter <https://rhein-neckar.stadtmobil.de/privatkunden/preise-tarife>

Stadt Offenburg (o. J.): Mobilitätsstationen. Verfügbar unter <https://www.offenburg-klimaschutz.de/projekte/mobilitaetsstationen.html>

Stadt Reutlingen (2021): Aktuelles. Klimaschonend unterwegs: Carsharing im Blue Village. Verfügbar unter <https://www.reutlingen.de/de/Rathaus/Aktuelles/Nachricht?view=publish&item=article&id=16238>

Stadt Tübingen (2017a): Örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung). Verfügbar unter https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/kfz_stellplatzsatzung.pdf

Stadt Tübingen (2017b): Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen vom 6. November 1995 in der Fassung vom 25. Juli 2017. Verfügbar unter https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/satzung_sondernutzungen_verkehrsflaechen_erlaubnisse_gebuehren.pdf

Stadt Tübingen (2018): Neues Programm für junge Familien: umweltfreundliche Mobilitätsformen testen. Verfügbar unter <https://www.tuebingen.de/21610.html#21893>

Stadt Stuttgart (2020): Ausschreibung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum.

Stein, Thomas & Bauer, Uta (2019): Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis. Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem BMU-Forschungsprojekt City2Share und weiteren kommunalen Praxisbeispielen. Berlin. Verfügbar unter https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Difu_Mobilitätsstationen.pdf

Team red Deutschland GmbH (2018):
Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in
Bremen. Verfügbar unter
http://mf.team-red.de/fileadmin/user_upload/tr_Endbericht_Bremen_web.pdf

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V. (2020):
Auto teilen statt besitzen. Verfügbar unter
<https://www.vcd.org/artikel/auto-teilen-statt-besitzen>

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) (o. J.):
Das ist Polygo – Ihr Alleskönner. Verfügbar unter
<https://www.mypolygo.de/ueber-polygo>

zeozweifrei-unterwegs (o. J.): Standorte. Verfügbar
unter <https://zeozweifrei-unterwegs.de>

ALLGEMEINE WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Agora Verkehrswende
<https://www.agora-verkehrswende.de>

Bundesverband CarSharing
<https://Carsharing.de>

Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg -
Verkehrsinfrastruktur 2030
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschüren_Publikationen/Klimaschutzszenario_10-2017_web.pdf

Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing
(Carsharinggesetz – CsgG)
<https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BJNR22300017.html>

Klimaschutz- und Energieagentur
Baden-Württemberg
<https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/uebersicht-carsharing>

Koalitionsvertrag für Baden-Württemberg 2021:
„Jetzt für morgen - Der Erneuerungsvertrag für
Baden-Württemberg“
https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/210506_Koalitionsvertrag_2021-2026.pdf

Leitfaden B+R. Für eine erfolgreiche Verknüpfung
von öffentlichem Verkehr und Fahrrad
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/j_Verknuepfung_Rad_OEV/Bike_and_Ride_Leitfaden_BW_2019.pdf

Leitfaden zur Schaffung von Carsharing-Stellplätzen
nach dem CsgG
https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_leitfaden2022_220204_hp_v2.pdf

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/auto-und-motorrad/Carsharing>

Mobilitätssäulen für Baden-Württemberg
<https://www.mobilitaetssaehlen-bw.de>

Plattform Shared Mobility
<https://shared-mobility.eu>

Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG)
https://www.landesrecht-bw.de/jportal/portal/page/bsbawueprod.psm1/action/portlets.jw.MainAction?eventSubmit_doNavigate=searchInSubtreeTOC&showdoccase=1&doc.id=jlr-StrGBW1992rahmen

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
<http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=StVO&psml=bsbawueprod.psm1&max=true&aiz=true>

Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
<https://www.vcd.org/startseite>

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN ZU FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Allianz für Beteiligung e. V. – Beteiligungstaler
<https://allianz-fuer-beteiligung.de/foerderprogramme/beteiligungstaler>

Allianz für Beteiligung e. V. – Gut Beraten!
<https://allianz-fuer-beteiligung.de/foerderprogramme/gut-beraten>

Erschließung offener Mobilitätsdaten durch Kommunen
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/zukunftskonzepte/digitale-mobilitaet/kommunenfoerderung>

KEA-BW, Übersicht der aktuellen Fördermöglichkeiten
<https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/uebersicht-carsharing>

Kommunalrichtlinie
<https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

Landesinitiative III Marktwachstum Elektromobilität BW
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/index.php?id=13676>

Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)
<http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=GVFG+BW&psml=bsbawueprod.psm1&max=true&aiz=true#jlr-GVFGBWV4P2>

Umweltbonus des Bundes
<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/umweltbonus-1692646>

7 Anhang

Liste der Carsharing-Anbieter in Kommunen
in Baden-Württemberg, Bundesverband
CarSharing e. V., Stand August 2021

Die Liste erhebt keinen Anspruch auf
Vollständigkeit.

ANBIETER	KOOPERATION	CARSHARING-VARIANTE	WEBSITE
app2drive Deutschland GmbH & Co. KG		stationsbasiert	www.app2drive.com
Autohaus Schmid Waldkirch GmbH	Grüne Flotte	stationsbasiert	www.autohaus-schmid.de/carsharing, www.gruene-flotte-carsharing.de
Autohaus Sirch GmbH	Carsharing by SIRCH	stationsbasiert	www.autohaus-sirch.de/carsharing
Auto-Teilen-Arlen / Andreas Gerlach		stationsbasiert	www.auto-teilen-arden.de
Blue Village FRANKLIN Mobil GmbH		stationsbasiert	www.franklin-mobil.de
BodenseeMobil e. V.		stationsbasiert	www.bodenseemobil.de
Car Sharing Breisach-Ihringen e. V.	Stadtmobil Südbaden	stationsbasiert	www.car-sharing-breisach-ihringen.de, www.stadtmobil-suedbaden.de
Car-Sharing Zweitälerland e. V.		stationsbasiert	www.car-sharing-zweitaelerland.org
Car-Ship / Gisela Gloger		stationsbasiert	www.car-ship.jetzt
Colectivo! Carsharing e. V.		stationsbasiert	www.colectivo-carsharing.de
confitech Dienstleistungs GmbH	conficars	stationsbasiert	www.conficars.de
deer GmbH		stationsbasiert	www.deer-carsharing.de
Deutsche Bahn Connect GmbH	Flinkster	stationsbasiert	www.deutschebahnconnect.com www.flinkster.de
Die Stromer e. V. / eCar-Sharing in Orendelsall		stationsbasiert	www.diestromer.net
eFüßle e. V.		stationsbasiert	www.efussle.de
E-WALD GmbH		stationsbasiert	www.de.mer.eco
Ford CarSharing	in Kooperation mit Ford-Autohäusern	stationsbasiert	www.ford-carsharing.de
Gemeinsam Mobil Lahr e. V. (GML)		stationsbasiert	www.carsharinglahr.de
Götz eK	Drive-Carsharing Neckarsulm	stationsbasiert	www.drive-carsharing.com
Hochschwarzwald Tourismus GmbH		free-floating	www.hochschwarzwald.de
innogy SE	innogy eCarSharing	stationsbasiert	www.ecarsharing-innogy.com

ANBIETER	KOOPERATION	CARSHARING-VARIANTE	WEBSITE
Innovationsförderverein Technisches Gymnasium Donaueschingen e. V.		stationsbasiert	www.iftg-donaueschingen.de
mikar GmbH & Co.KG		stationsbasiert	www.mikar.de
MINT Live Solutions - Michel Hammer GbR	Mint Tourvan-Sharing	stationsbasiert	www.go-mint.com
Mobile Baar e. V.		stationsbasiert	www.stadtmobil-suedbaden.de
Mobilgemeinschaft Emmendingen e. V.		stationsbasiert	www.mobil-gemeinschaft-emmendingen.de
my e-car GmbH		stationsbasiert	www.my-e-car.de
Oberschwaben Mobil e. V.		stationsbasiert	www.oberschwabenmobil.de
Ökologie und Mobilität Wendlingen e. V.	CarSharing Wendlingen	stationsbasiert	www.carsharing-wendlingen.de
ÖKO-MOBIL Furtwangen e. V.		stationsbasiert	www.carsharing-furtwangen.de
Ökostadt e. V. Konstanz		stationsbasiert	www.oekostadt.de
Ökostadt Renningen e. V.		stationsbasiert	www.csrenningen.webundkonzeption.de
Regio.Mobil Deutschland GmbH		stationsbasiert	www.regio-mobil-deutschland.de
Regionale Wirtschaftsförderung Bruchsal GmbH	zeozweifrei unterwegs	stationsbasiert	www.zeozweifrei-unterwegs.de
SHARE NOW GmbH		free-floating	www.share-now.com
stadtmobil Karlsruhe		stationsbasiert/ free-floating	www.karlsruhe.stadtmobil.de
stadtmobil Rhein-Neckar		stationsbasiert/ free-floating	www.rhein-neckar.stadtmobil.de
stadtmobil Stuttgart		stationsbasiert	www.stuttgart.stadtmobil.de
Stadtmobil Südbaden		stationsbasiert	www.stadtmobil-suedbaden.de
Stadtwerke Aalen GmbH	E-Wald GmbH	stationsbasiert	www.sw-aalen.de www.de.mer.eco
Stadtwerke Schwäbisch Gmünd GmbH	Gmünd bewegt	stationsbasiert	www.stwgd.de www.schwaebisch-gmuend.de/gmuend-bewegt
Stadtwerke Tübingen	Coono	stationsbasiert	www.swtue.de www.coono-sharing.de
SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH	swu2go	stationsbasiert	www.swu.de
SWU Stadtwerke Ulm/ Technischen Werke Herbrechtingen	twh2go	stationsbasiert	www.twh-gmbh.de

ANBIETER	KOOPERATION	CARSHARING-VARIANTE	WEBSITE
Taubermobil Carsharing e. V.		stationsbasiert	www.taubermobil.de
Technische Werke Schussental GmbH & Co. KG	TWS eCarsharing / E-Wald	stationsbasiert	www.tws.de www.de.mer.eco
teilAuto Biberach e. V.		stationsbasiert	www.teilauto-biberach.de
teilAuto Schwäbisch Hall e. V.		stationsbasiert	www.teilauto-hall.de
teilAuto Mössingen e.K.		stationsbasiert	www.teilautomoessingen.de
teilAuto Neckar-Alb eG		stationsbasiert	www.teilauto-neckar-alb.de
twist mobility GmbH		stationsbasiert	www.twist-mobility.de
WeilerWärme eG		stationsbasiert	www.waerme.weilerwaerme.de
ZEAG Energie AG		stationsbasiert	www.zeag-energie.de

GESETZESAUSZÜGE

Carsharinggesetz des Bundes

Auszug aus dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) in der Fassung vom 05.07.2017

§ 1 Anwendungsbereich

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharing ermöglicht, um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodelle zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. ein Carsharingfahrzeug ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann,
2. ein Carsharinganbieter ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind,
3. stationsunabhängiges Carsharing ein Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf vorab örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann und
4. stationsbasiertes Carsharing ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht.

§ 3 Bevorrechtigungen

- (1) Wer ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 führt, kann nach Maßgabe der folgenden Vorschriften Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr erhalten, soweit dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.
- (2) Bevorrechtigungen sind möglich
 1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
 2. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.
- (3) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes können
 1. die Bevorrechtigungen näher bestimmt werden,
 2. die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt werden,
 3. die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, für stationsunabhängiges und stationsbasiertes Carsharing bestimmt werden und
 4. die Einzelheiten zur Regelung des Verkehrs zu Gunsten von Fahrzeugen eines oder mehrerer bestimmter Carsharinganbieter, die ein stationsbasiertes Angebot zur Verfügung stellen, festgelegt werden, soweit der jeweilige Carsharing-Anbieter im Rahmen der wegerechtlichen Vorschriften zur Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums berechtigt ist.

Rechtsverordnungen mit Regelungen im Sinne des Satzes 1 erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf eine Rechtsverordnung mit Regelungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.
- (4) In Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.

§ 4 Kennzeichnung

(1) Bevorrechtigungen nach § 3 dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung als Carsharingfahrzeug versehen sind.

(2) In einer Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes können das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gemeinsam

1. die Art und Weise der Kennzeichnung im Sinne des Absatzes 1,
2. die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben und
3. das Verfahren für das Erteilen der Kennzeichnung

näher bestimmen. Das Verfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Verwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden.

§ 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf Rechtsverordnungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

(3) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach Absatz 1 in Verbindung mit Rechtsverordnungen nach Absatz 2 werden Gebühren und Auslagen erhoben. § 6a Absatz 2 bis 5 und 8 des Straßenverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

§ 5 Sondernutzung öffentlichen Straßenraums

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung an Bundesfernstraßen kann die nach Landesrecht zuständige Behörde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge dazu geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße bestimmen. Ist die nach Landesrecht zuständige Behörde nicht der Straßenbauasträger, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde bestimmen. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Bundesstraße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

(2) Die Flächen sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden.

(3) In dem Auswahlverfahren nach Maßgabe der Absätze 5 bis 7 wird die Sondernutzung der nach Absatz 1 ausgewählten Flächen einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter erlaubt. Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die nach Absatz 4 festgelegten Anforderungen an die von ihnen im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) erfüllt. Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Erfüllen mehrere Carsharinganbieter die Anforderungen des Satzes 1, ist durch Los zu entscheiden.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit werden ermächtigt, gemeinsam durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Eignungskriterien festzulegen und an den aktuellen Stand der Technik anzupassen. Die Eignungskriterien sind mit dem Ziel festzulegen, dass sie geeignet sind, durch die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung

1. zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, und

2. zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes,

am besten beizutragen. Bis zum erstmaligen Inkrafttreten einer Rechtsverordnung nach Satz 1 bestimmen sich die Eignungskriterien nach der Anlage.

(5) Die Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren muss allen interessierten Unternehmen kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. Sie ist auf der Internetseite www.bund.de und nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Eignungskriterien. Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. Fristen sind angemessen zu setzen. Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.

(6) Die Frist für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Absatz 2 beträgt drei Monate. Die Frist beginnt mit Ablauf der Einreichungsfrist. Sie kann einmal verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig allen teilnehmenden Anbietern mitzuteilen. Das Verfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Verwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden.

(7) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat jeden nicht berücksichtigten Bewerber unverzüglich in dem jeweils ablehnenden Bescheid über die Gründe für seine Nichtberücksichtigung sowie über den Namen des ausgewählten Bewerbers zu unterrichten. Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat bei ihren Entscheidungen das Benehmen mit dem für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständigen Aufgabenträger im Sinne des § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes herzustellen.

(8) Eine nach den vorstehenden Absätzen erteilte Sondernutzungserlaubnis kann auch die Befugnis verleihen, dass der Sondernutzungsberechtigte geeignete bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Fläche für Nichtbevorrechtigte anbringen kann. Der Sondernutzungsberechtigte hat sich bei dem Anbringen geeigneter Fachunternehmen zu bedienen.

Anlage (zu § 5 Absatz 4 Satz 3) Eignungskriterien

Teil 1 Allgemeine Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte

- 1.1 Carsharinganbieter gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.
- 1.2 Carsharinganbieter bieten ihren Kunden folgenden Mindestleistungsumfang:
 - 1.2.1 Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich möglich.
 - 1.2.2 Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 20 Prozent des Tagespreises nicht überschreiten.
 - 1.2.3 Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder für Maßnahmen der Kundenbindung oder der Kundengewinnung nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten je Kilometer müssen über den marktüblichen Energiekosten (Kraftstoff und Strom) liegen.
 - 1.2.4 Die Wartung der Fahrzeuge wird regelmäßig, entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.

- 1.2.5 Den Kunden sollen Informationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer und Fahrerinnen zur Verfügung gestellt werden, in dem Carsharinganbieter mittels ihrer Internetseite oder auf anderen geeigneten Informationsmaterialien auf die Möglichkeit von Schulungen zur umweltschonenden Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen.
- 1.2.6 Inhabern von Dauer- oder Vergünstigungskarten des Öffentlichen Personenverkehrs (z. B. für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des Öffentlichen Personennahverkehrs) sollen Vergünstigungen gewährt werden, sofern die Anbieter dieser Karten kein eigenes Carsharingangebot betreiben.
- 1.3 Carsharinganbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens zehn registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug auf und solche mit einem Angebot von mehr als fünf Fahrzeugen mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug. Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des jeweiligen Anbieters in der jeweiligen Gemeinde. Davon ausgenommen sind solche Anbieter, die mit einem entsprechenden Angebot erstmalig in der jeweiligen Gemeinde tätig werden wollen.
- 1.4 Der Carsharinganbieter informiert im Falle der Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge in geeigneter Weise (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, Internet, seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen) – soweit verfügbar – über die Standorte der für das Carsharingfahrzeug geeigneten Ladestationen, die Art der Stromversorgung an diesen Ladestationen und die Herkunft der bezogenen Elektrizität. Dafür benennt er den Anbieter und den Stromtarif.
- 1.5 Soweit der Schutz geistigen Eigentums sowie von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen nicht entgegenstehen, sollen zum Zwecke der Förderung der Multimodalität Daten bezüglich des Status von Carsharingfahrzeugen freigegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht freigegeben werden.

Teil 2 Nachweise

Der Carsharinganbieter kann die Einhaltung der Anforderungen gemäß den Nummern 1.2.5, 1.2.6 und 1.4 durch die Vorlage der Vertragsbedingungen, Tarife (einschließlich Vergünstigungen für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des öffentlichen Personenverkehrs) und seiner Kundeninformation (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, den Internetauftritt oder die Allgemeinen Geschäftsbedingungen) über umweltschonende und lärmarme Fahrweise und Angebote für Schulungen nachweisen.

Teil 3 Abweichungsmöglichkeit

Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann, soweit ihr Zuständigkeitsbereich nicht mehr als 50 000 Einwohner umfasst, in ihren Auswahlverfahren von einzelnen Anforderungen abweichen, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist und ein Interessenbekundungsverfahren ergeben hat, dass andernfalls kein Carsharinganbieter einen Antrag stellt. Dies ist näher zu begründen.

Straßengesetz Baden-Württemberg zur Sondernutzung durch Carsharing (§ 16a)

Auszug aus dem Straßengesetz für Baden-Württemberg

in der Fassung vom 11.05.1992, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.02.2019

§ 16a Sondernutzung durch Carsharing

- (1) Die ausschließliche Nutzung einer Fläche durch einen oder mehrere Carsharinganbieter gilt als Sondernutzung, für die nach Maßgabe der folgenden Absätze eine Sondernutzungserlaubnis erteilt werden kann.
- (2) Im Sinne dieser Vorschrift ist
 4. ein Carsharingfahrzeug ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Personen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann,
 5. ein Carsharinganbieter eine Rechtsperson unabhängig von ihrer Rechtsform, die Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Personen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind.
- (3) Für die Sondernutzung im Sinne des Absatzes 1 können geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Landes- oder Kreisstraße sowie an Gemeindestraßen bestimmt werden. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Landes-, Kreis oder Gemeindestraße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.
- (4) Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis hat in einem diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren zu erfolgen, das öffentlich bekannt zu machen ist. Die Teilnahme am Auswahlverfahren kann von bestimmten Anforderungen abhängig gemacht werden. Ferner ist festzulegen, wie verfahren wird, wenn pro Fläche mehr als ein Carsharinganbieter einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis stellt.
- (5) Die Informationen über das vorgesehene Auswahlverfahren sind ortsüblich bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, mögliche Anforderungen an die zu erbringende Leistung sowie die Mitteilung über die Vorgehensweise hinsichtlich der Auswahl der Carsharinganbieter, wenn pro Fläche mehr als ein Carsharinganbieter einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis stellt. Die Bekanntmachung muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten.
- (6) Die Sondernutzungserlaubnis kann auch mit Auflagen zur Verminderung oder Vermeidung von Umweltbelastungen durch Carsharingfahrzeuge versehen werden. Sie ist befristet auf längstens acht Jahre zu erteilen. Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Absatz 4 möglich. Die Sondernutzungserlaubnis ist zu widerrufen, wenn der Carsharinganbieter die auf Grund von Absatz 5 Satz 2 formulierten Anforderungen nicht mehr erfüllt.
- (7) Eine nach den vorstehenden Absätzen erteilte Sondernutzungserlaubnis kann auch die Befugnis verleihen, dass die oder der Sondernutzungsbeauftragte geeignete bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Fläche für Nichtbevorrechtigte anbringen kann. Die oder der Sondernutzungsbeauftragte hat sich bei dem Anbringen geeigneter Fachunternehmen zu bedienen.
- (8) § 8 Absatz 1 Satz 1 und 6 und Absatz 2, 2 a und 3 des Bundesfernstraßengesetzes gelten entsprechend.
- (9) Gemeinden können die Voraussetzungen für sowie Art und Umfang der Sondernutzung im Rahmen des Carsharing nach Maßgabe dieser Vorschrift durch Satzung regeln.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 