

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0428/2020
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 18.02.2020	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 03.03.2020

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Drais	Anhörung	10.03.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Anhörung	10.03.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	11.03.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Anhörung	11.03.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Anhörung	11.03.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Ebersheim	Anhörung	12.03.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Mombach	Anhörung	12.03.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Anhörung	13.03.2020	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	17.06.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg	Anhörung	18.06.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Anhörung	23.06.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Anhörung	23.06.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Anhörung	24.06.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	27.05.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Anhörung	28.05.2020	Ö
Ortsbeirat Mainz-Finthen	Anhörung	30.06.2020	Ö
Stadtrat	Entscheidung	01.07.2020	Ö

Betreff: Weiterentwicklung Carsharing

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 26.02.2020

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz, 03.03.2020

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Die **Ortsbeiräte** nehmen zur Kenntnis, der **Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt die Weiterentwicklung von Carsharing in Mainz entsprechend dem vorgelegten Konzept.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Ein räumlich dicht ausgebautes Netz an Carsharing-Stationen, an denen rund um die Uhr eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen zur Verfügung stehen, sind Grundvoraussetzungen für ein attraktives Carsharing-Angebot, welches den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit gibt, auf einen privaten Pkw zu verzichten.

Die positiven Auswirkungen eines gut ausgebauten, stationsbasierten Carsharing-Angebots konnten im Rahmen verschiedener Studien festgehalten werden. So stellt der Bundesverband Carsharing in einer Untersuchung (2016) mehrerer deutscher Großstädte fest, dass ein Carsharing-Fahrzeug zwischen 8 und 20 private Pkw ersetzt. Eine Studie aus Bremen (2018) hat gezeigt, dass jedes eingesetzte Carsharing-Fahrzeug 7 vorhandene Privat-Pkw ersetzt. Zudem vermeidet jedes vorhandene Carsharing-Fahrzeug die Neuanschaffung von ca. 9 Fahrzeugen. Also ersetzt jedes in Bremen eingesetzte Carsharing-Fahrzeug in der Summe ca. 16 private Pkw. Gemäß einer Studie aus Berlin (2019) werden ungefähr die Hälfte der Privatfahrzeuge, welche aufgrund von Carsharing abgegeben werden, zeitgleich mit der Registrierung für Carsharing abgeschafft.

Die Landeshauptstadt Mainz verfügt mit den beiden Anbietern book-n-drive und UrStrom Mobil mit ca. 150 Carsharing-Fahrzeugen bereits über ein attraktives Carsharing-Angebot. Mit 0,77 Carsharing-Fahrzeugen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern belegt Mainz 2019 bundesweit den 17. Platz. Spitzenreiter ist die Stadt Karlsruhe mit 3,23 Carsharing-Fahrzeugen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die aktuelle Mobilitätsbefragung in Mainz hat gezeigt, dass sich die Zahl der Bürgerinnen und Bürger die Carsharing nutzen, in den Jahren 2016 bis 2019 verdreifacht hat. Das ist ein deutliches Signal der Nutzer auf attraktive Angebote alternativer Mobilitätsformen „umzusteigen“.

Gerade in den höher verdichteten Mainzer Innenstadtlagen bestehen bereits Carsharing-Angebote auf privaten Flächen. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Parkraum in diesen Bereichen, haben die Carsharing-Anbieter große Schwierigkeiten, überhaupt Flächen zu wirtschaftlich vertretbaren Preisen anmieten zu können. Ein Dilemma, da aufgrund des bestehenden Carsharing-Angebots die Nutzerzahlen in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen sind, gleichzeitig aber, aufgrund fehlender Flächen, die Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen stagniert. Dies führt einerseits zu einer sehr hohen Auslastung der bestehenden Fahrzeuge. Andererseits kommt es entsprechend zu Situationen, bei denen Nutzerinnen und Nutzer Carsharing in Anspruch nehmen wollen, aber keine freien Fahrzeuge verfügbar sind. Dies widerspricht dem Grundsatz, dass Carsharing-Fahrzeuge, äquivalent zu einem privaten Pkw, zeitlich frei verfügbar sein sollten.

In einigen weniger zentral gelegenen Mainzer Vororten hingegen besteht in Ermangelung einer Carsharing-Station aktuell noch keine Möglichkeit Carsharing zu nutzen. Dies liegt hauptsächlich darin begründet, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei dem größten in Mainz aktiven Anbieter book-n-drive um ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen handelt. Entsprechend werden Carsharing-Fahrzeuge aktuell primär in Gebieten angeboten, in denen mit einer erhöhten Nachfrage zu rechnen ist und ein solches Angebot betriebswirtschaftlich und nachhaltig auf Dauer betrieben werden kann.

2. Lösung

Die Landeshauptstadt Mainz hat im Rahmen des Masterplan M³ "Green City Mainz" den Ausbau von Carsharing in Mainz um 350 zusätzliche Fahrzeuge beschlossen. Diese sollen, aufgrund nur begrenzt verfügbarer privater Stellplatzflächen und einer besseren Sichtbarkeit, zukünftig auch im öffentlichen Straßenraum angeboten werden. Aktuell sind viele Fahrzeuge in Hinterhöfen oder Parkhäusern platziert, wo diese, gerade von Personen, die bisher noch kein Carsharing nutzen, kaum wahrgenommen werden. Für Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen bildet die Gesetzesgrundlage hierfür das 2017 auf Bundesebene in Kraft getretene Carsharinggesetz. Im ersten Quartal 2020 soll eine Regelung in das rheinland-pfälzische Straßengesetz aufgenommen werden, die es der Landeshauptstadt Mainz dann erst ermöglichen wird, Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auch auf Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen sowie auf Gemeindestraßen anzubieten. Ein weiterer Vorteil von Carsharing im öffentlichen Straßenraum ist die hohe Sichtbarkeit des Angebots.

Im ersten Schritt werden im Jahr 2020 im Mainzer Stadtgebiet 52 Carsharing-Stellplätze, verteilt auf 26 Standorte, an einen oder mehrere Anbieter in Form einer Sondernutzungserlaubnis gegen eine Gebühr vergeben.

Die makroskopische Auswahl der zukünftigen Carsharing-Standorte orientiert sich an zwei verschiedenen Zieldefinitionen. Zum einen soll in allen Mainzer Stadtteilen mindestens eine Carsharing-Station verfügbar sein, damit auch die Bewohnerinnen und Bewohner der weniger zentral gelegenen Vororte die Möglichkeit haben, von Carsharing zu profitieren. Damit auch für die aktuell wirtschaftlich noch weniger profitablen Stationen Carsharing-Betreiber gefunden werden, sollen diese Flächen im Rahmen von Stellplatz-Bündeln vergeben werden. Ein Bündel enthält, neben einer Station in einem weniger zentral gelegenen Stadtteil, weitere Carsharing-Stellplätze im Bereich der Innenstadt. Hierdurch soll die Vergabe aller neu ausgewiesenen Carsharing-Stationen gewährleistet werden. Von den 52 in Mainz neu geplanten Carsharing-Stellplätzen entfallen für das jetzt anstehende Vergabeverfahren 14 Stellplätze auf Standorte außerhalb der Innenstadt.

Die Ausweisung von Carsharing-Standorten in höher verdichteten Innenstadtlagen ist das zweite Ziel dieses Vergabeverfahrens. Durch die Vergabe neuer Stellplatzflächen soll den Anbietern die Möglichkeit gegeben werden, der in den letzten Jahren stark ansteigenden Nachfrage nach Carsharing-Angeboten gerecht zu werden. Die Standorte wurden so ausgewählt, dass das bestehende Netz an Carsharing-Stationen räumlich ergänzt wird und so die Entfernung zur nächsten Carsharing-Station für viele Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt reduziert werden kann. Auf diesem Wege sollen im Bereich der Innenstadt 38 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vergeben werden. Hiervon entfallen 14 Stellplätze auf den Bereich der Altstadt, in der aktuell ein Bestand von ca. 3000 Stellplätzen vorhanden ist. Die Umwandlung zu Carsharing-Flächen betrifft dort weniger als 0,5% der vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum.

Die detaillierte Auswahl der konkreten Carsharing-Stellplätze am Standort orientiert sich an verschiedenen Grundsätzen, welche für einen sinnvollen Betrieb von Carsharing notwendig sind. Eine zentrale Lage sowie eine gute öffentliche Sichtbarkeit sind notwendig, damit die Station auffindbar und attraktiv ist. Ein Standort im Umfeld einer ÖPNV-Haltestelle oder einer Fahrradvermietstation lässt eine gute Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu. Zudem sollten für Carsharing Senkrechtparker-Stellplätze bevorzugt werden, um ein einfacheres Einparken zu ermöglichen. Bei Senkrechtparker-Stellplätzen ist außerdem eine nachträgliche Elektrifizierung leichter möglich (bei Umstellung auf Carsharing mit Elektrofahrzeugen) und bei häufigeren Verstößen durch Falschparker ließen sich diese durch Absperrbügel sichern. Es sind jeweils zwei Stellplätze pro Carsharing-Station vorgesehen.

Die Vergabe der ausgewählten Flächen muss gemäß Carsharinggesetz (CsgG) und Landesstraßengesetz im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens durchgeführt werden. Die nach den oben beschriebenen Kriterien bestimmten Flächen und Stellplatzbündel werden im Rahmen des Auswahlverfahrens als Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von 6 Jahren öffentlich angeboten. Die Laufzeit von 6 Jahren deckt sich mit der Laufzeit vieler Förderprogramme für die Errichtung von Ladeinfrastruktur bzw. Fahrzeugförderung und bietet sich daher als Zeitrahmen an. Carsharinganbieter haben die Möglichkeit, sich auf ein oder mehrere Bündel zu bewerben.

Damit ein Anbieter an dem Vergabeverfahren teilnehmen kann, müssen verschiedene grundsätzliche Eignungskriterien erfüllt werden. Diese Kriterien werden vollumfänglich aus der Anlage zu §5 Absatz 4 Satz 3 des CsgG übernommen. Sie sollen beispielsweise einen diskriminierungsfreien Zugang zum Carsharing-Angebot garantieren und legen Mindeststandards der Angebotsqualität fest.

Als zusätzliche Anforderung in Mainz ist ein Anteil von 50% der Gesamtanzahl an Carsharing-Stellplätzen im Mainzer Stadtgebiet auf privaten Flächen nachzuweisen. Die Regelung soll vermeiden, dass nur öffentliche Flächen in Anspruch genommen werden, während Carsharing-Anbieter auch private Flächen anmieten könnten, dies jedoch aus zeitlichen oder finanziellen Gründen vermeiden. Aufgrund des nur begrenzt vorhandenen öffentlichen Raums mit vielfältigen konkurrierenden Nutzungsansprüchen ist ein solches Vorgehen zu unterbinden. Um bisher noch nicht in Mainz aktive Carsharing-Anbieter nicht zu benachteiligen, wird eine Übergangsfrist von 2 Jahren gewährt. Innerhalb der ersten zwei Jahre muss der geforderte Anteil an Carsharing-Stellplätzen auf privaten Flächen nachgewiesen werden. Sonst wird dem Anbieter die Sondernutzungserlaubnis entzogen und die Flächen werden erneut ausgeschrieben.

Ein hoher Anteil an Fahrzeugen gemäß dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) in der Carsharing-Flotte wirkt sich positiv auf das Vergabeverfahren aus. Zudem wird für einen Stellplatz auf dem Carsharing mit Elektrofahrzeugen betrieben wird, eine reduzierte Sondernutzungsgebühr angesetzt. Diese Fördermaßnahme orientiert sich an der im Jahr 2016 verabschiedeten Handlungsstrategie Elektromobilität der Landeshauptstadt Mainz und findet bereits bei der Gestattung von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum Anwendung.

Erfüllen mehrere Anbieter die Eignungskriterien in gleichem Maße, so ist, gemäß den Vorgaben des CsgG, durch Los zu entscheiden. Weiterhin besteht die Möglichkeit vor dem Losverfahren eine informelle Zwischeninstanz in Form eines Einigungstermins durchzuführen. Diese Option bietet sich beispielsweise an, wenn nur Bewerbungen von wenigen Anbietern vorliegen und bei den Beteiligten ein Interesse besteht, eine Verteilung der Stellplatzbündel durch Einigung zu erzielen. Diese Vorgehensweise hat sich in anderen Kommunen bereits bewährt, da der Ausgang des Vergabeprozesses für die Anbieter besser kalkulierbar ist. So kann vermieden werden, dass sich Anbieter im Vorfeld des Verfahrens auf alle Bündel bewerben, obwohl nur das Interesse am Betrieb eines Anteils der Stellplätze vorliegt. Der Einigungstermin wird nur durchgeführt, wenn alle beteiligten Parteien damit einverstanden sind. Ist dies nicht der Fall, oder kann im Rahmen des Termins keine Einigung erzielt werden, wird entsprechend der rechtlichen Vorgabe durch Los entschieden.

Aufgrund der aktuell noch laufenden Novellierung der StVO (Einführung eines Verkehrszeichens zur Kennzeichnung von Carsharing-Stellplätzen) sowie dem anstehenden Beschluss des geänderten Landesstraßengesetzes RLP (Ermöglichung von Carsharing-Stellplätzen im kommunalen Straßenraum) sind geringe Anpassungen bezüglich des Vergabeverfahrens noch möglich.

Für die Vergabe von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum im Rahmen einer Sondernutzung ist zudem eine Ergänzung in der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Mainz notwendig, welche parallel zu dieser Vorlage erarbeitet wird.

Mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum werden die Anbieter verpflichtet, der Landeshauptstadt Mainz turnusmäßig anonymisierte Nutzungsdaten des Carsharing-Angebots zur Verfügung zu stellen. Auf Basis dieser Daten evaluiert die Verkehrsverwaltung die Auswirkungen der Stellplatz-Vergabe auf das Carsharing-Angebot. Hierdurch können die Wirksamkeit der Maßnahme geprüft und potentiell weitere Bedarfe für die Folgejahre identifiziert werden.

3. Alternativen

Verzicht auf die Vergabe von Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, mit der Folge, dass, gerade in der hochverdichteten Innenstadt, trotz steigender Nachfrage kaum Möglichkeiten bestehen, das Carsharing-Angebot auszubauen. Durch das Missverhältnis zwischen einer steigenden Nachfrage und einem nicht angepassten Angebot, sinkt die Attraktivität eines Carsharing-systems. Die Motivation der Nutzinnen und Nutzer einen privaten Pkw abzuschaffen, ohne die Sicherheit, ein Carsharing-Fahrzeug bei Bedarf zur Verfügung zu haben, wird damit geringer.

4. Kosten/Finanzierung

Die einmaligen Kosten für die Errichtung der notwendigen StVO-Beschilderung an den 26 Standorten betragen ca. 7800€.

Es kommt zu nicht abschätzbaren, geringfügigen Einnahmeverlusten aus Erlösen durch Parkgebühren, welche größtenteils durch die Einnahmen aus den Sondernutzungsgebühren für die Carsharing-Stellplätze kompensiert werden können.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

keine