

**Universitätsstadt Tübingen**

Fachabteilung Verkehrsrecht und Ordnungswidrigkeiten

Kerth, Andreas Telefon: 07071-204-2332

Gesch. Z.: 31.02.01/

Vorlage

200/2017

Datum

30.06.2017

**Beschlussvorlage**zur Vorberatung im **Verwaltungsausschuss**zur Behandlung im **Gemeinderat**

---

**Betreff:** **Satzung zur Änderung der Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen; Sondernutzung Carsharing**

Bezug:

Anlagen: 4      Anlage 1 Änderung der Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen  
Anlage 2 Ergänzung der Richtlinien über die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen auf öffentlichen Verkehrsflächen durch Carsharing -  
Anlage 3 Eignungskriterien Carsharinganbieter

---

**Beschlussantrag:**

1. Zur Förderung der positiven Auswirkungen des stationsbasierten Carsharings im Hinblick auf geringere Verkehrsbelastungen durch motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet wird die Bereitstellung beschilderter Stellflächen für Carsharinganbieter im Wege der straßenrechtlichen Sondernutzung auf öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtgebiet beschlossen.
2. Die Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen und die Richtlinien über die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen auf öffentlichen Verkehrsflächen wird – wie in Anlage 1 und Anlage 2 vorgeschlagen – geändert.

**Ziel:**

Das Carsharing soll durch die Bereitstellung von geeigneten Flächen im Rahmen der Sondernutzung gefördert werden. Die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr soll hierdurch geringer werden.

**Begründung:**

1. Anlass / Problemstellung

Carsharing ist eine organisierte Form der gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung, bei der die Mitglieder der jeweiligen Organisation auf eines oder mehrere – in der Regel im gesamten Stadtgebiet verteilten – Fahrzeuge zugreifen. Die Mitglieder leihen die Fahrzeuge nach vorheriger Buchung selbstständig und 24 Stunden am Tag an den Stationen eines dezentralen Stationsnetzes zumeist in Wohnortnähe aus. Durch das Carsharing wird die Nutzung moderner und umweltfreundlicher Fahrzeuge durch eine Vielzahl von Nutzern gefördert. Dies hat in der Regel positive Effekte auf Parksuchverkehr und Parkraumbedarf und führt in der Folge zu Entlastung des ruhenden und fließenden Verkehrs und damit zu einem Rückgang von Lärm, Energieverbrauch, Abgase und Feinstaub. Die Schaffung von attraktiven Parkgelegenheiten für Car-Sharing-Fahrzeuge fördert die Attraktivität der Innenstädte und die Aufenthaltsqualität. Die Verwaltung sieht Carsharing als einen wichtigen Baustein einer nachhaltigen Mobilität und strebt aus diesem Grund die Bereitstellung ausreichender Stellplätze für diese Unternehmen an.

## 2. Sachstand

Innerhalb des Stadtgebietes der Universitätsstadt Tübingen wurden Carsharing-Stellplätze bislang überwiegend auf angemieteten privaten Flächen und teilweise „über Bebauungsplan“ eingerichtet. Gerade in Ballungsräumen ist es aus Sicht der Verwaltung aber unumgänglich, Stellplätze auch im öffentlichen Verkehrsraum einzurichten, die leicht zugänglich und leicht auffindbar sind. Deutschlandweit lassen bereits eine nicht unerhebliche Anzahl an Städten Carsharing nicht nur auf privaten, sondern auch auf öffentlichen Verkehrsflächen zu. Exemplarisch lassen sich folgende Städte als positive Beispiele für Carsharing anführen:

- In Bremen wird bereits seit dem Jahr 2003 Carsharing durch Sondernutzung auf Basis des Landesstraßengesetzes praktiziert. Die Carsharingbetreiber zahlen derzeit nach Angaben der Stadt Bremen € 46 mtl. für einen Carsharing-Stellplatz.
- Mannheim erteilt bereits seit 2011 Sondernutzungserlaubnisse zur Nutzung öffentlich gewidmeter Parkierungsflächen durch Carsharinganbieter. Aktuell befinden sich im Stadtgebiet von Mannheim 55 Stellplätze für Carsharing. In Zone 1 beträgt der Stellplatz monatlich € 50,00, in Zone 2 monatlich € 25,00 und in Zone 3 monatlich € 10,00.
- Auch die Stadt Köln lässt 15 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge eines Carsharing-Unternehmens auf öffentlichem Grund zu. Mit festen Stationen sind dort aktuell die Anbieter cambio und Flinkster tätig.
- Freiburg geht beim Carsharing wie Tübingen den Weg über die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen mit Bebauungsplan oder der Einrichtung auf privaten Flächen.
- In Offenburg werden aktuell vier Mobilitätsstationen mit integrierten Carsharing-Stellplätzen in einer Pilotphase bereitgehalten. Es wurden – soweit bekannt – Sondernutzungserlaubnisse erteilt.

Die Vorgehensweise von Tübingen entspricht dem „Bremer bzw. Mannheimer Modell“, d. h. Carsharing durch straßenrechtliche Sondernutzung.

Die rechtswissenschaftliche Literatur hat in der Vergangenheit Carsharing auf öffentlichen Verkehrsflächen aufgrund fehlender Regelung von Parkvorrechten des Carsharings in StVG und StVO bislang ablehnend kommentiert. Hingegen wird in der Praxis auch die Meinung vertreten, dass es Möglichkeiten zugunsten von Carsharing auf öffentlichen Verkehrsflächen

durch Einziehung oder straßenrechtliche Sondernutzung auf Basis des Straßenrechts gibt (ausdrücklich Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen, 2014, a. a. O., 29 ff., S. 33 ff.).

Durch das Carsharing-Gesetz des Bundes, ist nun eine neue Rechtslage entstanden. Der Bund stellt sich per Gesetz eindeutig auf den Standpunkt, dass es keiner Änderung der StVO oder StVG Bedarf und hat diese explizit verworfen. Stattdessen hat der Bund eine gesetzliche Regelung getroffen, die Carsharing durch straßenrechtliche Sondernutzung gestattet. Das Carsharinggesetz ermöglicht die Bestimmung von geeigneten Flächen für Carsharing bei einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße sowie die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen hierfür. Die Tübinger Stadtverwaltung folgt dieser Vorgabe. Der nun vorliegende Entwurf einer Satzungsänderung trifft analoge Regelungen für die Tübinger Gemeindestraßen.

Für die Erhebung der Sondernutzungsgebühren wird auf Ziff. 4 des Gebührenverzeichnisses zur Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen betreffend die Baueinrichtungen, Lagerungen, Bauzäune, Absperrungen, Aufstellen von Bauwagen, Arbeitsgeräten und Maschinen und Lagerungen von Baumaterial zurückgegriffen. Diese Ziffer wird um die Reservierung und Absperrung von Straßenraum für Carsharing ergänzt. Die Verwaltung geht bei der Rahmengebühr von € 0,05-1,00 täglich je angefangener m<sup>2</sup> bei Carsharing wie bei den übrigen Tatbeständen der Ziff. 4 Abs. 1 (Baueinrichtungen, Absperrungen u. a.) von einem Regelsatz von € 0,15 aus. Bei einer angenommenen Parkfläche von 12 m<sup>2</sup> ergibt sich damit ein Regel-Gebührensatz von € 1,80/Tag, d. h. im Monat eine Sondernutzungsgebühr für Carsharing von € 54,00. Die Gebühr wird einheitlich für ganz Tübingen angewandt, d. h. es erfolgt keine Gebührenstaffelung nach Zonen. Dies dient der Vereinfachung und der Rechtssicherheit der Gebührenkalkulation. Innerhalb der Gebührenzone 1 der Parkgebührensatzung wird die Verwaltung nur insoweit Sondernutzungserlaubnisse für Carsharing-Stellplätze erteilen, als diese für den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt benötigt werden.

### 3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, die als Anlage beigefügte Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen und die als Anlage beigefügten Richtlinien über die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen auf öffentlichen Verkehrsflächen zu ändern.

### 4. Lösungsvarianten

- 4.1. Die Satzung und die Richtlinien werden nicht geändert. Es werden keine Stellplätze im Rahmen der Sondernutzung an Car-Sharing Unternehmen vergeben.
- 4.2. Für die Gebührenkalkulation wird ein anderer Maßstab gewählt werden, z.B. die anteiligen Erstellungs- und Unterhaltungskosten. Dies würde eine aufwändige Gebührenkalkulation erforderlich machen, ohne wesentliche Auswirkungen auf den Preis zu haben. Mit 54 Euro pro Stellplatz ist aus Sicht der Verwaltung ein sinnvolles Preisniveau gewählt, dass sich rechtssicher aus der Gebührenkalkulation ableiten lässt.

5. Finanzielle Auswirkungen

Der Stadt entstehen – abgesehen vom zusätzlichen Verwaltungsaufwand – keine Kosten. Für die Sondernutzungserlaubnis werden Gebühren-Einnahmen erzielt, die den Wegfall der Park-Gebühren ausgleichen, soweit sie in bewirtschafteten Gebieten liegen. Außerhalb dieser Gebiete kommt es zu Mehreinnahmen. In der Summe rechnet die Verwaltung mittelfristig mit Mehreinnahmen im niedrigen fünfstelligen Bereich.