

**Universitätsstadt Tübingen**

Fachbereich Bürgerdienste, Richard Heß, Tel. 204-2300  
Baubürgermeister, Cord Soehlke, Tel. 204-2260

Vorlage 542b/2011  
Datum 18.05.2012

**Berichtsvorlage**

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

zur Kenntnis im: ----

---

**Betreff: Car-Sharing**

Bezug: Vorlagen 542/2012, 542a/2012, Fragen der CDU-Fraktion zu Vorlage 542a/11

Anlagen: Bezeichnung:

---

**Zusammenfassung:**

Die Verwaltung beantwortet die Fragen der CDU, die sich aus der Vorlage 542a/2011 ergeben haben und berichtet über das Ergebnis ihrer Prüfungen zum Car-Sharing.

**Ziel:**

Beantwortung des Antrags der CDU, grundsätzliche Darstellung der Verwaltungspraxis

## Bericht:

### 1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 542a/2011 hat die Verwaltung einen Antrag der CDU beantwortet, der detailliert die Praxis der Stellplatzvergabe und sonstigen Regelungen für Car-Sharing in Tübingen erfragte. Aus dieser Antwort ergaben sich für die CDU-Fraktion wieder neue Fragen, die mit dieser Vorlage beantwortet werden sollen.

Darüber hinaus hat die Verwaltung bei dieser Recherche die bisherigen Regelungen, die sich innerhalb eines längeren Zeitraums ergeben haben und bislang nicht in der Gesamtschau betrachtet wurden, kritisch überprüft. Sie wird, wie unter Vorgehen der Verwaltung dargestellt, voraussichtlich an einer Stelle zeitnah Änderungen vornehmen.

### 2. Sachstand

#### Fragen der CDU-Fraktion zur Vorlage 542a/2011

Die CDU-Gemeinderatsfraktion legte folgende Fragen zur Vorlage 542a/11 vor:

#### Zu Punkt 2

Für 40 Fahrzeuge wurden städtische Flächen angemietet.

*a.) Um welche Flächen handelt es sich, welche Mieteinnahmen werden pro Stellplatz erwirtschaftet?*

Es handelt sich um 6 Stellplätze am Bahnhof, einen Stellplatz in der Mörikestraße, 3 Stellplätze im Schleifmühlweg und zwei weitere im Ölmühlweg in Derendingen. Weitere Stellplätze wurden an folgenden Orten vermietet:

- Bei der Fruchtschranne	1
- Rathaus Wendepalte	1
- Brunnenstraße Technisches Rathaus	2
- Brunnenstraße Parkplatz	2
- Haagtor	2
- Eisenhutstraße	1
- Allee des Chausseurs	1
- Turnhalle Feuerhägle	3
- Walter-Erbe Schule	2
- Rathaus Derendingen	1
- Rathaus Weilheim	1
- Kilchberg Im kleinen Feldle	1
- Pfrondorf Baumwiesenweg	1

Die restlichen Fahrzeuge stehen auf im Bebauungsplan als Car-Sharing-Stellplätze ausgewiesenen Plätzen. Die Mieteinnahmen betragen abhängig von der Lage der jeweiligen Stellplätze zwischen 20 und 70 EUR/Monat.

*b.) Können Mietverträge zur Einsicht vorgelegt werden?*

Die Mietverträge können bei der Fachabteilung Liegenschaften eingesehen werden.

*6 Fahrzeuge sind mit einem Bewohnerausweis abgestellt.*

*c.) Abtretungsvereinbarung für Jedermann somit möglich -Gleichbehandlungsgesetz? Ist eine Abtretung nach den Bestimmungen über Anwohnerparken möglich? Wer bezahlt den An-*

*wohnerausweis?*

Die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung regelt zu § 45 die Vorgehensweise bei der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen. Demnach darf ein solcher nur an Personen erteilt werden, die in dem Bereich meldebehördlich registriert sind und dort tatsächlich wohnen. Außerdem muss die Bewohnerin oder der Bewohner nachweislich Halterin oder Halter eines Fahrzeuges sein oder nachweisen, dass ein solches zur dauerhaften Nutzung überlassen ist. Im Falle einer Mitgliedschaft bei einer Car-Sharing-Organisation wird deren Name im Kennzeichenfeld des Parkausweises eingetragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines von außen deutlich erkennbaren Fahrzeugs dieser Organisation. Die Gebühren werden der Antragstellerin oder dem Antragsteller in Rechnung gestellt.

*d.) Jede Privatperson, kann somit an eine andere Privatperson oder Firma , eine Abtretungsvereinbarung erklären*

Ob eine Abtretungsvereinbarung getroffen wird, entzieht sich unserer Kenntnis. Da nicht festgestellt werden kann, wer das Fahrzeug abgestellt hat, liegt auch ohne eine solche kein Verstoß gegen die oben genannten Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung vor.

*e.) Ist es rechtlich zulässig, dass öffentliche Parkplätze für Firmen zweckentfremdet werden?*

Eine Zweckentfremdung liegt nicht vor, siehe Erläuterungen zu c.

*f.) Hinter dem Rathaus und vor dem Technischen Rathaus in bester Lage, sind auch Car-Sharingplätze eingerichtet. Hat hier nicht ein Behinderten-Parkplatz ein Vorrecht?*

Behinderten-Parkplätze werden nach Bedarf in enger Abstimmung mit den Behindertenverbänden eingerichtet. Sie müssen gut anfahrbar sein und bestimmte Abmessungen vorweisen. Die entsprechenden Flächen am Rathaus sind für die Einrichtung von Behindertenstellplätzen nicht geeignet, da ein barrierefreier Zugang ins Rathaus von dieser Stelle nicht möglich und auch der Weg zum Marktplatz für Menschen mit Behinderung sehr beschwerlich ist. Für die Flächen vor dem Technischen Rathaus liegen uns keine Anfragen über die Einrichtung von Behindertenparkplätzen vor.

*g.) Wie lautet die Definition "städtische Flächen", fallen darunter auch bisher bewirtschaftete Parkplätze?*

Städtische Flächen sind Privatflächen im Besitz der Stadt, die oftmals als Parkfläche vermietet, aber nicht bewirtschaftet werden.

*h.) Wie sieht es mit den Plätzen vor dem Bahnhof aus - gehören die Plätze der Bahn?*

Die Plätze vor dem Bahnhof gehören der Stadt und sind nicht als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet.

*i.) Das Gesetz untersagt grundsätzlich das zur Verfügung stellen von reservierten Parkplätzen auf öffentlichen Flächen. Mit welcher konkreten Ermessensentscheidung nach § 7 Strassengesetz wurden öffentliche Flächen der Allgemeinheit entzogen? Können diese Entschei-*

*dungen mit ihren Entscheidungsgründen vorgelegt werden?*

Nach § 7 Straßengesetz können Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, eingezogen werden. Eine solche Einziehung oder auch Teileinziehung fand bisher nicht statt, um öffentliche Flächen als Parkfläche zur Verfügung zu stellen.

Zu beachten ist, dass gewidmete Flächen aufgrund eines B-Planverfahrens wiederum nur durch ein B-Planverfahren geändert werden können. Die Rechtsetzung durch Satzung im B-Plan schließt ein Einziehungsverfahren in Form eines Verwaltungsaktes (Allgemeinverfügung) aus.

*Zu Anlage 1 Punkt 4*

*j.) Hat das RP hier auf die baldige Genehmigung vom Bund spekuliert, die aber seit 7 Jahren erfolglos ist?*

Über die Beweggründe des RP kann die Verwaltung keine Aussage machen

*k.) Wenn Flächen für Carsharing reserviert werden, führt das zu einer Benachteiligung von Mietwagenfirmen, deshalb kam das Gesetz nie zustande. Dies betrifft etwa 5 CS-Plätze- eine sehr vage Aussage, weiß man die Anzahl nicht genau?*

Teilautos stehen im französischen Viertel auf drei und im Loretto auf drei öffentlichen Flächen, die in Bebauungsplänen mit der Kennzeichnung CS auf öffentlichen Stellplätzen festgesetzt wurden. Darüber hinaus stehen drei Fahrzeuge auf einer öffentlichen Fläche hinter der Ballspielhalle und ein Fahrzeug auf einem öffentlichen Stellplatz vor dem Projekt 14. Bei diesen letzten vier Stellplätzen ist die Verwaltung bislang davon ausgegangen, dass sie auch mit der Signatur CS versehen sind, hat jedoch bei der Recherche den tatsächlichen Sachstand ermittelt.

Im Mühlenviertel wurden ebenfalls entlang der Paul-Dietz-Straße drei Stellplätze mit der Signatur CS versehen, jedoch bislang noch nicht von Car-Sharing-Autos belegt. Hier stehen die Autos auf dem Regenüberlaufbecken, also einer privaten städtischen Fläche. Auch in weiteren Bebauungsplänen, z.B. in der Hundskapfklinge, auf dem Österberg oder im Wennfelder Garten (noch Entwurf) wurden inzwischen CS-Stellplätze ausgewiesen.

*l.) Darf man jetzt schon auf einer öffentlichen Grünfläche parken?*

Das Parken auf einer hergestellten öffentlichen Grünfläche ist grundsätzlich nicht zulässig. Jedoch werden Flächen nach Baden-Württembergischen Recht nicht alleine durch die Festlegung im B-Plan, sondern durch die Herstellung gewidmet. In der praktischen Umsetzung von Bebauungsplänen bedeutet dies, dass – sofern die Grundzüge der Planung nicht verletzt werden – geringfügige Veränderungen zwischen öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Verkehrsflächen zulässig und üblich sind.

*m.) Hat die Stadt für die Wegnahme der Parkplätze im öffentlichen Raum für Carsharing einen Ausgleich geschaffen?*

In den entsprechenden Gebieten waren die Carsharingplätze von Anfang an im städtebaulichen Entwurf konzeptionell enthalten, ein Ausgleich war daher nicht notwendig. Im Gegenteil ist es so, dass bei Carsharing auf ca. 12 - 20 Mitglieder ein Auto kommt. Durch Carsharing wird daher der Parkplatzbedarf in den Gebieten deutlich reduziert.

Diese Abwägung zwischen öffentlichen Stellplätzen und Car-Sharing-Plätzen wurde im Rahmenplan, insbesondere aber in den jeweiligen Bebauungsplänen vom Gemeinderat vorgenommen. Angesichts der besonderen Ziele im Entwicklungsbereich wurden schon früh Car-Sharing-Plätze in das Mobilitätskonzept integriert. Diese Praxis wird inzwischen auch in anderen städtischen Gebieten außerhalb des Entwicklungsbereichs angewandt.

#### Die bundesweite Situation:

Wie bereits in Vorlage 542a/2011 angerissen, fanden seit Ende der 90iger Jahre auf Bundesebene und in vielen Kommunen Überlegungen statt, wie Car-Sharing-Konzepte in den öffentlichen Raum integriert werden können. Diese mündeten in eine Bundestagsinitiative 2005 und einen Gesetzentwurf 2007, der jedoch auf Betreiben des Bundesverbands der privaten Autovermieter gestoppt wurde.

In dieser ungelösten rechtlichen Situation haben einige Kommunen und Länder Sonderwege entwickelt, um Car-Sharing-Projekte zu ermöglichen und zu unterstützen. Bremen arbeitet mit Sondernutzungserlaubnissen, die an qualitative Vorgaben gekoppelt werden. Berlin wendet ein strukturiertes Entwicklungsverfahren für öffentliche Verkehrsflächen an. Ulm hat im Zuge des Car2go-Projektes mit Mercedes Benz auch Entwicklungsverfahren für öffentliche Flächen durchgeführt und gezielt Flächen in zentralen Parkhäusern zur Verfügung gestellt. Freiburg hat auf der Ebene des Vollzugs Lösungen entwickelt.

In der Zwischenzeit hat sich das Thema Carsharing konzeptionell weiterentwickelt: zum Einen ist der Bedarf in fast jeder deutschen Großstadt erheblich gestiegen, zum Anderen sind sowohl die Bahn als auch die großen deutschen Autoproduzenten in das Thema eingestiegen. Im Dezember 2012 fand im Verkehrsausschuss des Bundestags eine Expertenanhörung statt, bei der alle Beteiligten – auch der ADAC, die Bahn oder die Taxiverbände – eine gesetzliche Regelung forderten, jedoch der Verband der privaten Autovermieter weiter auf seinem Nein bestand. Im Ergebnis wurde vom Verkehrsministerium gefordert, dass sich der Bundesverband Car-Sharing und der Bundesverband der privaten Autovermieter auf eine Regelung einigen. Nach Angaben des Bundesverbands Car-Sharing steht eine solche Regelung kurz bevor, es liegt jedoch noch kein neuer Gesetzentwurf vor.

Auf dieser Grundlage ist zwar zu erwarten, dass es jetzt zu einer gesetzlichen Grundlage kommen wird, die den Kommunen ohne umständliche Verfahren eine Ausweisung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum ermöglicht, jedoch ist der präzise Zeitrahmen nicht abzuschätzen.

#### Die Tübinger Situation:

In den genannten Bebauungsplänen wurden in Tübingen in den jeweiligen planungsrechtlichen Verfahren der öffentlichem Bedarf festgestellt und entsprechend CS-Stellplätze ausgewiesen, in der Regel direkt in den öffentlichen Raum integriert, aber mit einer eindeutigen Signatur und – in jüngerer Vergangenheit – auch mit einer separaten Farbgebung versehen. Auch in den Begründungen und textlichen Festsetzungen wurde auf diese Thematik eingegangen. Damit ist aus Sicht der Verwaltung eine rechtlich ausreichende und vom Gemeinderat gewünschte Regelung vorhanden, die die Vergabe dieser Plätze an Car-Sharing ermöglicht. Da jedoch kein offizielles Planzeichen für Car-Sharing existiert, bleibt eine rechtliche Grauzone, für die eine klare gesetzliche Regelung sinnvoll wäre.

Die Verwaltung hat aber bislang keine Indizien, dass die bestehenden CS-Ausweisungen nicht rechtskonform sind.

In einem Fall wird jedoch voraussichtlich eine Anpassung erforderlich sein: im Bebauungsplan Hindenburg-West von 1996 wurden noch keine CS-Plätze ausgewiesen, sondern lediglich in den textlichen Festsetzungen die Möglichkeiten zur Ausweisung von Stellplätzen für Mietautos geschaffen. Die auf dieser Grundlage hergestellten Stellplätze sind möglicherweise planungsrechtlich zu schwach abgesichert.

In Bereichen, in denen keine planungsrechtlichen Veränderungen stattfinden, gibt es dagegen – wie oben dargestellt – bislang keine allgemeine gesetzliche Grundlage. Daher wurden hier regelhaft andere Lösungen wie die Ausweisung von Car-Sharing-Stellplätzen auf privaten städtischen Flächen, Anwohnerparkgenehmigungen usw. gefunden. Diese sind aus Sicht der Verwaltung ebenfalls rechtskonform, verkehrspolitisch sinnvoll und entsprechen dem öffentlichen Bedarf. Einfacher und in vielen Bereichen auch sinnvoller wären sicherlich entsprechende Regelungen in einem novellierten Straßenverkehrsgesetz.

Da es bislang nur einen lokalen Anbieter gibt, hat sich auch die Frage des Vergabeverfahrens für die Car-Sharing-Stellplätze noch nicht gestellt. Sollte sich jedoch ein weiterer Anbieter für den Tübinger Markt finden und Interesse an konkreten Stellplätzen haben, wird die Verwaltung Vergabekriterien aufstellen und mit dem Gemeinderat abstimmen.

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Bei entsprechendem öffentlicher Bedarf an Car-Sharing-Stellplätzen wird die Verwaltung auch in Zukunft in den Bebauungsplänen entsprechende Flächen ausweisen, die dann an Car-Sharing-Anbieter vergeben werden können. Diese Flächen werden eindeutig als CS-Flächen gekennzeichnet und farblich vom öffentlichen Raum abgehoben.

Für die älteren Bebauungspläne mit CS-Stellplätzen, in denen diese farbliche Unterscheidung noch nicht vorhanden war, wird die Verwaltung noch einmal prüfen, ob ihre Rechtsauffassung richtig ist, dass die Signatur eindeutig den Nutzungszweck bestimmt und rechtskonform ist. Am Ehesten werden planungsrechtliche Änderungen im Bebauungsplan Hindenburg-West erforderlich sein, bei dem noch keine CS-Stellplätze ausgewiesen wurden, sondern nur eine entsprechende textliche Festsetzung besteht. Falls hier aus rechtlichen Gründen eine Änderung des bestehenden Bebauungsplans erforderlich ist, wird die Verwaltung zeitnah den Gremien einen entsprechenden Beschluss vorlegen.

Darüber hinaus wird sich die Verwaltung beim Landesverkehrsministerium und beim Städte- tag dafür einsetzen, dass eine geeignete gesetzliche Grundlage geschaffen wird. In Zeiten neuer Mobilitätskonzepte wie Car-Sharing, Car2go usw. ist es bedauerlich, dass die erforderlichen gesetzlichen Regelungen trotz eines fast zehnjährigen Vorlaufs noch nicht geschaffen werden konnten und zahlreiche Kommunen gezwungen sind, eigene komplexe Lösungen zu entwickeln, während der öffentliche Bedarf kontinuierlich zunimmt.

### 4. Lösungsvarianten

-----

### 5. Finanzielle Auswirkungen

-----

### 6. Anlagen

-----