



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2022/1807

Der Oberbürgermeister

III/31-03-sy

Dezernat/Fachbereich/AZ

26.10.2022

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Bürgereingaben und Umwelt	10.11.2022	Kenntnisnahme	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	21.11.2022	Kenntnisnahme	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	22.11.2022	Kenntnisnahme	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	24.11.2022	Kenntnisnahme	öffentlich
Finanz- und Digitalisierungsausschuss	28.11.2022	Kenntnisnahme	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	12.12.2022	Kenntnisnahme	öffentlich

Betreff:

Ausbau des CarSharing-Angebots im Stadtgebiet

Kenntnisnahme:

Die weitere Vorgehensweise zum Ausbau des CarSharing-Angebots im Stadtgebiet wird zur Kenntnis genommen.

gezeichnet:

In Vertretung

Adomat

(In Vertretung des

Oberbürgermeisters)

In Vertretung

Molitor

In Vertretung

Lünenbach

I) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren

Nein (sofern keine Auswirkung = entfällt die Aufzählung/Punkt beendet)

Ja – ergebniswirksam

Produkt: Sachkonto:
Aufwendungen für die Maßnahme: €
Fördermittel beantragt: Nein Ja %
Name Förderprogramm:
Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.
Beantragte Förderhöhe: €

Ja – investiv

Finanzstelle/n: Finanzposition/en:
Auszahlungen für die Maßnahme: €
Fördermittel beantragt: Nein Ja %
Name Förderprogramm:
Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.
Beantragte Förderhöhe: €

Maßnahme ist im Haushalt ausreichend veranschlagt

Ansätze sind ausreichend
 Deckung erfolgt aus Produkt/Finanzstelle
in Höhe von €

Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr:

Personal-/Sachaufwand: €
 Bilanzielle Abschreibungen: €
Hierunter fallen neben den üblichen bilanziellen Abschreibungen auch einmalige bzw. Sonderabschreibungen.
 Aktuell nicht bezifferbar

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr:

Erträge (z. B. Gebühren, Beiträge, Auflösung Sonderposten): €
Produkt: Sachkonto

Einsparungen ab Haushaltsjahr:

Personal-/Sachaufwand: €
Produkt: Sachkonto

ggf. Hinweis Dez. II/FB 20:

II) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			

Begründung:

In vielen deutschen Städten erhalten Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert. Die Bedeutung eines eigenen Pkws nimmt zumindest tendenziell vermehrt ab. Nicht der Besitz eines Pkws steht im Vordergrund, sondern die Nutzung. Das Mobilitätskonzept 2030+ der Stadt Leverkusen greift die Bedeutung neuer multimodaler Mobilitätsangebote auf und formuliert eine Gesamtstrategie für den ÖPNV der Zukunft. Es werden daraus konkrete Maßnahmen abgeleitet, die in Detailkonzepten weiter konkretisiert werden müssen und dann schrittweise umgesetzt werden können.

Das Leverkusener Straßennetz ist derzeit von hohen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen und dementsprechenden Verkehrsemissionen (Luftschadstoffe, Lärm) geprägt. Verkehrsbelastungen betreffen vor allem die vielen Stadtteile und Stadtteilzentren, welche durch ein dichtes Straßennetz miteinander verbunden sowie an überregionale Verkehrsachsen angeschlossen sind. Die Folge sind hohe Verkehrsbelastungen in diesen Stadtteilzentren und teilweise Durchgangsverkehre. Derzeit wird mit 56 % Anteil am Modal Split ein Großteil der Wege der Leverkusener per Auto oder Motorrad (MIV) zurückgelegt. Neben dem Ausbau des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr/Nahmobilität) gibt es laut den Analysen des Fachbüros Planersocietät Nachholbedarfe in den Bereichen CarSharing sowie E-Mobilität bzw. umweltfreundliche Antriebsformen.

CarSharing - also das „Autoteilen“ - hat deutschlandweit in den letzten Jahren stetig zugenommen. In Leverkusen weist CarSharing mit bislang nur 0,23 Fahrzeugen/1.000 Einwohnende ein erhebliches Entwicklungspotenzial auf. Das System ist dabei recht einfach. Beim CarSharing besitzt man das Auto nicht selbst, sondern teilt es sich mit Anderen. Halterin bzw. Halter des Autos ist in der Regel die oder der CarSharing-Anbietende. Kundinnen und Kunden schließen mit der oder dem Anbietenden bei der Anmeldung einen Rahmenvertrag. Danach können alle Fahrzeuge des Angebots rund um die Uhr selbstständig gebucht werden.

Insbesondere durch den Einsatz moderner und energieeffizienter Fahrzeuge sowie die Kombinierbarkeit mit dem ÖPNV leisten CarSharing-Angebote einen aktiven Beitrag zur Reduzierung von Emissionen und entlasten auf diese Weise zusammen mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes die Umwelt. Außerdem ist festzustellen, dass sich besonders die Nutzenden von stationsgebundenen CarSharing-Angeboten häufiger für Verkehrsmittel des Umweltverbundes entscheiden und dadurch die Nutzung des privaten Pkw reduzieren.

Der private Pkw bleibt pro Tag durchschnittlich 23 Stunden ungenutzt und belastet daher den öffentlichen Parkraum stark. Je nach örtlichen Voraussetzungen ersetzt ein CarSharing-Fahrzeug zwischen vier und zehn private Pkw und leistet auf diese Weise einen wichtigen Beitrag zur Entlastung öffentlicher Verkehrsflächen.

Das Mobilitätskonzept 2030+ weist konkret folgende Punkte zur Förderung von CarSharing auf:

- Weiterführung und Ausbau des stationsgebundenen Systems.

- Sukzessiver Ersatz von CarSharing-Fahrzeugen mit reinem Verbrennungsmotor durch Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben (ggf. zunächst Hybrid-Fahrzeuge); dazu Abstimmung mit den CarSharing-Betreibenden.
- Ausbau der CarSharing-Stellplätze (inkl. der Definition von Zielgruppen und von Quartieren, die sich für CarSharing anbieten).
- CarSharing-Projekte in Kooperation mit der Wirtschaft/Unternehmen (Einsatz von E-CarSharing im Unternehmensbetrieb sowie öffentliche Zurverfügungstellung der Fahrzeuge außerhalb der betrieblichen Nutzungszeiten, siehe Integriertes Klimaschutzkonzept 2017).
- Integration des CarSharings in eine verkehrsmittelübergreifende „App“/Mobilitätsplattform (bspw. ähnlich MVG more-App/München, Mobility Broker/Aachen oder Jelbi-App“ der BVG/Berlin) unter Einbindung ggf. privater CarSharing-Fahrzeuge und des Fahrradverleihsystems Leverkusen (siehe auch Masterplan Green City 2018).
- Einbindung von CarSharing in die kommunale Stellplatzsatzung. CarSharing als Maßnahme, um die Anzahl notwendiger Stellplätze bei Vorhaben des Wohnungsbaus zu senken.

Das aktuell neben Flexicar und car2go bestehende CarSharing-Angebot der wupsi GmbH mit einer Fahrzeugflotte von 22 Fahrzeugen (vier E-Fahrzeuge) verteilt auf 12 Standorte, das im Jahr 2019 eröffnet wurde, trifft bei der Bevölkerung auf großen Zuspruch. Auch die Stadtverwaltung nutzt das CarSharing zur Bewerkstelligung der dienstlichen Mobilität. Um der Gesamtbevölkerung jedoch ein flächendeckendes Angebot an Fahrzeugen im Sinne der Daseinsvorsorge zur Verfügung zu stellen, ist ein Ausbau des CarSharing Angebots auf mindestens 45 Fahrzeuge notwendig. Damit würden alle Stadtteile von Leverkusen ein ausreichendes Angebot erhalten. Optimaler Weise sollte eine Bündelung der Mobilitätsangebote im Rahmen von Mobilstationen angestrebt werden.

Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsarten ist die hauptsächliche Funktion von Mobilstationen. Diese Verknüpfungsfunktion tritt insbesondere im Bereich von Haltepunkten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf. Darüber hinaus ist die Verknüpfung von Verkehrsarten auch in Wohnquartieren ohne direkten Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel möglich und sinnvoll. Zur Unterstützung der inter- und multimodalen Mobilität in Leverkusen soll laut Mobilitätskonzept 2030+ die Etablierung von Mobilstationen im Stadtgebiet vorangetrieben, passende Ausstattungsmerkmale definiert und in Verbindung mit dem ÖPNV-Angebot umgesetzt werden.

Die Relevanz für ein flächendeckendes Angebot an Mobilität zeigt sich auch im Erfolg des wupsiRades. Hierbei kam es aufgrund der Verdichtung des Stationsnetzes zu einem Nachfrageschub und einem deutlichen Anstieg der Nutzenden.

Rechtliche Voraussetzungen

In Nordrhein-Westfalen ist mit Einführung des § 18a Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) zum 13.03.2019 erstmals eine Regelung mit rechtlichen Vorgaben für die Vergabe von kommunalen Sondernutzungserlaubnissen für Flächen für stationsbasiertes CarSharing in Kraft getreten. Danach sind Sondernutzungserlaubnisse für die Nutzung öffentlicher Flächen für stationsbasiertes CarSharing im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens an einen

oder mehrere geeignete und zuverlässige CarSharing-Anbietende zu vergeben, der Genehmigungszeitraum für die Sondernutzung ist auf höchstens acht Jahre begrenzt. Ferner sieht § 18a StrWG NRW ebenfalls vor, dass im Auswahlverfahren festzulegen ist, welche Auswahlkriterien Anwendung finden sollen, wenn pro Fläche mehr als ein Unternehmen einen Antrag auf Sondernutzung stellt.

Für die Auswahl eines CarSharing-Anbietenden können umweltbezogene als auch solche Eignungskriterien festgelegt werden, die einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten oder einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, und durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes besonders dienlich sind.

Um CarSharing flächendeckend als Bestandteil einer umweltfreundlichen und bedarfsgerechten Mobilität zu fördern, wird die Stadtverwaltung im kommenden Jahr ein Ausschreibungsverfahren durchführen und öffentlich bekannt machen. Das Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens sowie die Auswahl eines CarSharing-Anbietenden werden den politischen Gremien mit gesonderter Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.