

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum – stationsbasiertes Carsharing –  
und Förderung der Elektromobilität durch Reduzierung der Parkgebühren für Elektrofahrzeuge**

### Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	29.01.2019
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	31.01.2019
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	11.03.2019
Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen / Vergabe / Internationales	04.02.2019
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	07.02.2019
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	25.02.2019
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)	14.03.2019
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	18.03.2019
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	21.03.2019
Ausschuss für Umwelt und Grün	21.03.2019
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	25.03.2019
Bezirksvertretung 7 (Porz)	26.03.2019
Verkehrsausschuss	26.03.2019
Finanzausschuss	01.04.2019
Rat	04.04.2019

### Beschluss:

Der Rat beschließt zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität folgende Neufassung der Kriterien zur Abstellung von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenland:

1. Das bisherige Kriterium zur Gesamtzahl der Stellplätze für stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland der Stadt Köln wird von 15 % der Gesamtzahl der mit Verbrennungsmotor betriebenen Fahrzeuge eines Carsharing-Unternehmens auf 25 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erhöht.

2. Das bisherige Kriterium, der Standort eines Carsharing-Unternehmens im öffentlichen Straßenland muss in einem Radius von 300 m zu einem Verknüpfungspunkt des ÖPNV liegen, wird dahingehend abgeändert, dass sich der Standort eines Carsharing-Unternehmens im öffentlichen Raum in einem Umkreis von 300 m zu einer beliebigen Haltestelle des ÖPNV befinden muss.
3. Alle Elektrofahrzeuge parken an bewirtschafteten Parkplätzen mit Ladesäulen während des Ladevorganges eine Stunde kostenfrei.
4. Elektrofahrzeuge von Carsharing-Anbietern parken an allen Parkscheinautomaten eine Stunde kostenfrei.
5. Der Rat stellt den Bedarf zur Umrüstung von 2.580 Parkscheinautomaten mit Gesamtkosten in Höhe von 638.100 € fest und beauftragt die Verwaltung, das entsprechende Vergabeverfahren vorzubereiten. Auf eine Wiedervorlage im Rahmen des Vergabeverfahrens wird verzichtet.

#### **Alternative zu den Beschlusspunkten 1 und 2:**

Die bisherigen Kriterien für stationsbasiertes Carsharing (Vorlagen-Nummern 5678/2008, 0087/2015 und 0682/2016) werden unverändert beibehalten.

#### **Alternativen zum Beschlusspunkt 4:**

Alle Elektrofahrzeuge parken an allen Parkscheinautomaten auf dem Gebiet der Stadt Köln eine Stunde kostenfrei.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>638.100</u> €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	_____ €

**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____ €

**Einsparungen: ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €

Beginn, Dauer

\_\_\_\_\_

**Begründung****Carsharing – Stellplätze im öffentlichen Raum – stationsbasiertes Carsharing**

Ausgangssituation:

Mit Beschluss vom 19.01.2010 (Vorlagen-Nr.: 5678/2008) hat der Verkehrsausschuss die Kriterien für Stationen von Carsharing-Unternehmen im öffentlichen Straßenland festgelegt. Die Kriterien sind:

1. Für Carsharing werden an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV insgesamt maximal 5 Stellplätze pro Standort unabhängig von der Anzahl der Anbieter im Umkreis von 300 m im öffentlichen Straßenland zur Verfügung gestellt.
2. Die Gesamtzahl der Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland der Stadt Köln darf 10 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge eines Carsharing-Unternehmens nicht überschreiten. Der überwiegende Anteil der Fahrzeuge des Carsharing-Unternehmens muss auf privaten Flächen untergebracht werden. Für den Mangel an ausreichend privaten Abstellmöglichkeiten ist ein entsprechender Nachweis vom Antragsteller zu führen.
3. Der Anbieter ist ein registriertes Unternehmen oder ein eingetragener Verein.
4. Der Carsharing-Anbieter weist das Umweltzeichen „Blauer Engel“ nach.
5. Kunden des Carsharing-Anbieters schließen über die Miet- und Nutzungsdauer von Fahrzeugen hinaus dauerhafte Verträge mit dem Carsharing-Unternehmen (sogenannte Mitgliedsverträge) ab. Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpark des Carsharing-Anbieters werden nicht über Einzelverträge an Nicht-Mitglieder weitergeben.

Mit Beschluss vom 09.03.2015 (Vorlagen-Nr.: 0087/2015) wurde die Gesamtzahl der Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland aufgrund der großen Nachfrage an Carsharing-Fahrzeugen insgesamt auf 15 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge des Carsharing-Unternehmens erhöht.

Zur Förderung des E-Carsharings sowie zur Erhöhung der positiven Auswirkung auf die Umwelt wurde mit Beschluss vom 26.04.2016 (Vorlagen-Nr.: 0682/2016) festgelegt, dass reine Elektrofahrzeuge der stationsbasierten Carsharing-Unternehmen kostenfrei an den für Elektrofahrzeugen ausgestatteten Carsharing-Stationen abgestellt werden können. Darüber hinaus wurden Elektrofahrzeuge vom Kriterium, wonach für bis zu 15 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge eines stationsbasierten Carsharing-Unternehmens Stationen im öffentlichen Straßenland eingerichtet werden können, befreit.

Derzeit sind mit festen Stationen in Köln die Firma Cambio und die Firma Flinkster als Anbieter tätig. Während Flinkster bislang ausschließlich Carsharing auf eigenen (Deutsche Bahn AG) oder privat angemieteten Flächen betreibt, teilen sich über Cambio in Köln 21.500 Nutzerinnen und Nutzer 560 Fahrzeuge an 81 Stationen auf Privatflächen und 20 Stationen im öffentlichen Straßenland mit 76 Stellplätzen (Stand 12/2018).

Aufgrund der hohen und weiter steigenden Nachfrage ist die Eröffnung weiterer sowie der Ausbau vorhandener Stationen geplant.

Mit diesem Angebot der Stationen im öffentlichen Straßenland ist die unter Berücksichtigung der 15 %-Grenze zulässige Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Straßenland annähernd ausgeschöpft.

Bisher ist u. a. ein Kriterium, dass der Standort des Carsharing-Unternehmens im öffentlichen Straßenland in einem Radius von 300 m zu einem Verknüpfungspunkt zum ÖPNV liegt.

Eine Änderung des Kriteriums dahingehend, dass sich der Standort eines Carsharing-Unternehmens im öffentlichen Raum in einem Umkreis von 300 m zu einer Haltestelle des ÖPNV befinden muss, kann in Bereichen, in denen z. B. lediglich Haltestellen ohne Verknüpfungsfunktion vorhanden sind, künftig stationsbasiertes Carsharing angeboten werden. Hierdurch eröffnet sich die Möglichkeit, gerade in Randgebieten, in denen der Umstieg auf den ÖPNV für die Bewohnerinnen und Bewohner oftmals keine gleichwertige Alternative zum eigenen PKW darstellt, das Carsharing erstmals wohnortnah anzubieten und somit mehr Menschen für den Umstieg auf Carsharing zu gewinnen.

Mit einer entsprechenden Erhöhung der Stationen im öffentlichen Straßenland steht ein geeignetes Instrument zur Verfügung, um die bereits erreichten positiven Auswirkungen zu fördern und weiterzuentwickeln.

Kosten entstehen durch diese Förderung des Carsharing nicht. Hingegen sind bei Schaffung weiterer Stationen sicher kalkulierbare Einnahmen aus Stellplatzgebühren zu erzielen, da Cambio je nach Lage der Station Stellplatzkompensationsgebühren zwischen 60 € und 120 € pro Stellplatz für ein Carsharing-Fahrzeug mit Verbrennungsmotor im Monat zahlt. Die Höhe dieser Einnahmen richtet sich nach dem weiteren Stationsausbau seitens des Unternehmens und kann daher von der Verwaltung nicht prognostiziert werden.

Bisherige Erfahrungen:

An den Stationen im öffentlichen Straßenland wird dank der prominenten Lage und der Anbindung an den ÖPNV eine Auslastung der Fahrzeuge von bis zu 10 Stunden am Tag erreicht, während private PKW durchschnittlich nur eine Stunde am Tag genutzt werden.

Darüber hinaus ändern Cambio-Kunden ihr Mobilitätsverhalten. Die Nutzungsdauer des Kraftfahrzeuges durch einen durchschnittlichen Cambio-Nutzer sinkt um ca. 5 % jährlich. Das heißt, auch Cambio-Nutzer setzen verstärkt auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes und fahren weniger Auto.

In Bereichen, in denen keine ÖPNV-Verknüpfungspunkte vorhanden sind und derzeit somit keine Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum angeboten werden können, fehlt somit der Anreiz, verstärkt auf Carsharing-Fahrzeuge umzusteigen. Die an Cambio adressierten Anfragen, in diesen Bereichen entsprechende Stationen einzurichten, zeigen, dass zum einen ein entsprechender Bedarf an

zusätzlichen Stationen sowie zum anderen die Bereitschaft, ein Carsharing-Angebot anzunehmen, vorhanden sind.

Das stationsbasierte Carsharing-Angebot führt somit zu einer nachweislichen Reduktion der KFZ-Haltung und auch der -Nutzung. Damit gehen entsprechende Verbesserungen der Stellplatzbilanz sowie positive Auswirkungen auf die Umwelt einher. Mittelfristig wird mit weniger Parkraumbedarf mehr Raum frei für eine attraktivere Stadtraumgestaltung.

Eine Teil-Umfrage des Bundesverbandes Carsharing unter Cambio-Privatkunden in Sülz/Klettenberg im Rahmen einer bundesweiten Erhebung hat gezeigt, dass von 212 befragten Personen 154 private oder privat genutzte Firmenwagen in Gebrauch waren. Nach Nutzung des Cambio-Angebotes wurden 100 dieser 154 Fahrzeuge abgekauft.

Aufgrund dieser positiven Ergebnisse wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, die Kriterien (Nummer 1 und 2) für die Erstellung von Carsharing-Stellplätzen wie folgt zu ändern:

1. Für Carsharing werden an **Haltestellen** des ÖPNV maximal 5 Stellplätze pro Standort – unabhängig von der Anzahl der Anbieter – im Umkreis von 300 m im öffentlichen Straßenland zur Verfügung gestellt.
2. Die Gesamtzahl der Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland der Stadt Köln darf **25 %** der Gesamtzahl der Fahrzeuge mit **Verbrennungsmotor** eines Carsharing-Unternehmens nicht überschreiten. Der überwiegende Anteil der Fahrzeuge des Carsharing-Unternehmens muss auf privaten Flächen untergebracht werden. Für den Mangel an ausreichend privaten Abstellmöglichkeiten ist ein entsprechender Nachweis vom Antragsteller zu führen.

### **Förderung der Elektromobilität durch Reduzierung der Parkgebühren für Elektrofahrzeuge**

Der Bundesgesetzgeber lässt mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) seit dem 05.06.2015 die Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen ausdrücklich zu. Dabei sind Bevorrechtigungen unter anderem möglich für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen (§ 3 Abs. 4 Ziff. 1 EmoG). Diese Gesetzeslage eröffnet damit die Möglichkeit, dass Elektrofahrzeuge zur Förderung der Elektromobilität in einem bestimmten Zeitfenster kostenfrei im öffentlichen Straßenland geparkt werden können.

Neben reinen Elektrofahrzeugen können auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen, z. B. Hybridfahrzeuge, bevorzugt werden, sofern die Voraussetzungen nach § 3 Abs. 2 EmoG erfüllt sind. Die Gesamtzahl der in Köln zugelassenen Fahrzeuge, für die eine Kennzeichnung nach dem EmoG beansprucht werden kann, liegt derzeit bei rund 3.800. Hiervon sind 850 auf Privatpersonen zugelassene, reine Elektrofahrzeuge. Zahlen über im Umland zugelassene Elektrofahrzeuge liegen nicht vor.

Das stationsbasierte Elektro-Carsharing wird in Köln bereits dahingehend gefördert, dass für diese im öffentlichen Straßenland an Carsharing-Stationen abgestellten Fahrzeuge auf die Entrichtung von Sondernutzungsgebühren verzichtet wird. Um die Elektromobilität in Köln stärker zu fördern, könnte auch allen anderen Elektrofahrzeugen eine vergünstigte Parkmöglichkeit auf öffentlichem Straßenland eröffnet werden, indem diese einen Parkschein lösen können, bei dem die Parkgebühren für die erste Stunde entfallen. Nach der ersten Stunde fallen die ortsüblichen Parkgebühren an.

Die Ladezeit eines Elektrofahrzeuges kann deutliche Unterschiede aufweisen und hängt ab von der Batteriekapazität, dem Ladezustand der Batterie und der Ladeleistung, die das Elektrofahrzeug zulässt. Ferner können Umgebungseinflüsse wie Hitze, Kälte oder Feuchtigkeit die Ladegeschwindigkeit negativ beeinflussen.

Eventuell sich daraus ergebende Änderungen in Bezug auf die Parkdauer werden im Standortkonzept für die Ladeinfrastruktur (vgl. Vorlagen-Nr. 3677/2018) thematisiert und im Anschluss in die Parkgebührenordnung aufgenommen.

Die Einführung eines einstündigen, kostenfreien Parkens für Elektrofahrzeuge erfordert die Abgabe spezieller Tickets. Um die Bedienung der Automaten für die Benutzer eindeutig zu gestalten, müssen sämtliche Automaten u. a. mit einer speziellen Anforderungstaste ausgestattet werden.

Aufgrund fehlender Erfahrungswerte kann zurzeit keine qualifizierte Berechnung der daraus resultierenden Mindererträge erfolgen. Für die Haushaltsplanung 2020/2021 werden die Ertragsausfälle deshalb, unter Berücksichtigung des prozentualen Anteils der zugelassenen Elektrofahrzeuge in Köln und Umgebung, zunächst pauschal mit 50.000 € jährlich eingeplant. Nach Einführung des einstündigen, kostenfreien Parkens für Elektrofahrzeuge, durch Auswertung aller innerhalb eines Jahres gezogenen, kostenlosen Parkscheine für diesen Fahrzeugtyp, können dann genauere Werte ermittelt werden, die im Rahmen des Hpl.-Aufstellungsverfahrens 2022 Berücksichtigung finden.

### **Finanzierung**

Die Materialaufwendungen im Zusammenhang mit der Einführung des einstündigen, kostenfreien Parkens für Elektrofahrzeuge betragen je Parkscheinautomat ca. 250 €. Neben den Kosten von 120 € für neue Softwareprogramme und Gebührenschilder werden noch weitere Materialien benötigt, die je nach Fabrikat des Parkscheinautomaten unterschiedlich sind (Bedienschilder, Anforderungstasten, Aufkleber etc.). Im Rahmen der Einführung müssen ca. 2.580 Parkscheinautomaten verschiedener Fabrikate umgerüstet werden. Die Materialkosten betragen somit insgesamt ca. 638.100 € und wurden anhand des zurzeit gültigen Rahmenvertrages über die Lieferung von Ersatzteilen mit den jeweiligen Herstellerfirmen ermittelt.

Die entsprechenden Aufwandsermächtigungen stehen im Hpl. 2019 im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen zur Verfügung.

Der Arbeitsaufwand für die Umrüstung der Parkscheinautomaten (Arbeitszeit ca. 20 bis 30 Minuten je Automat) kann durch den aktuellen Wartungsvertrag und eigene Mitarbeiter aufgefangen werden, da beabsichtigt ist, die einzelnen Parkgebiete sukzessive umzurüsten. Somit entstehen hierdurch keine zusätzlichen Kosten.

### **Begründung der Dringlichkeit:**

Die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung hat höchste Priorität und ist im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhaltplans Köln von größter Bedeutung. Durch die Stärkung des Carsharings bzw. E-Carsharings kann nachweislich der Pkw-Besitz verringert werden.

Die Nachfrage nach einer Ladeinfrastruktur würde durch Parkgebührenerleichterungen zusätzlich gefördert werden. Durch den frühen Sitzungslauf kann diese Vorlage in derselben Ratssitzung wie das Standort- und Betriebskonzept für eine öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge beraten und dadurch zeitgleich umgesetzt werden.

### **Anlage:**

Bedarfsprüfung