

Carsharing-Konzept für die Stadt Friedrichshafen

Inhalt

1.	Rechtlicher Überblick	2
1.1.	Die Fördermaßnahmen des Carsharinggesetzes (CsgG)	2
1.2.	Straßenrechtliche Regelungsinhalte	3
2.	Vergaberechtliche Anforderungen	4
3.	Inhaltlicher Ablauf des kommunalen Auswahlverfahrens	5
3.1.	Vorwettbewerbliche Markterkundung	5
3.2.	Initiativanträge der Carsharing-Anbieter	5
3.3.	Auswahl geeigneter Flächen	6
3.4.	Zielbestimmung	7
3.5.	Zugangsvoraussetzungen	7
3.6.	Eignungskriterien	9
3.7.	Öffentliche Bekanntmachung	10
3.8.	Durchführung des Zuteilungsverfahrens	10
3.9.	Einrichten und Belegen der Carsharing-Stellplätze	11
4.	Ergänzende Hinweise zur Gestaltung des Auswahlverfahrens	11
4.1.	Vergabe in Form von Losen	11
4.2.	Festsetzen angemessener Sondernutzungsgebühren	12
4.3.	Zeitliche Staffelung des Verfahrens und zeitliche Dauer der Sondernutzungserlaubnis	12

1. Rechtlicher Überblick

1.1. Die Fördermaßnahmen des Carsharinggesetzes (CsgG)

Am 1. September 2017 trat das „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing“ (CsgG) in Kraft. Damit reagierte der Bundesgesetzgeber auf den lange geäußerten Wunsch von Kommunen, Bundesländern (Bundesrat) und Carsharing-Anbietern nach einer rechtssicheren Regelung für reservierte Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Jedoch sorgte die Aufteilung des Gesetzes in einen straßenverkehrsrechtlichen und einen straßenrechtlichen Regelungsinhalt mit unterschiedlichen Regelungszuständigkeiten für manche Verwirrung bei den Anwender*innen.

Mit dem Gesetz werden drei Maßnahmen zur Förderung der Carsharing-Angebote ermöglicht:

1. Kommunen können allgemeine Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ausweisen. Diese reservierten Stellplätze kann jedes Carsharing-Fahrzeug, das eine amtliche Kennzeichnung nach CsgG besitzt, privilegiert in Anspruch nehmen. Die allgemeinen Carsharing-Stellplätze werden in erster Linie den stationsunabhängigen Carsharing-Angeboten zugutekommen und für deren Nutzer*innen den Parkdruck beim Abstellen dieser Fahrzeuge mindern. Jedoch dürfen auch stationsbasierte Fahrzeuge dort während der Nutzung parken, beispielsweise während einer Einkaufs- oder Erledigungsfahrt der Kund*innen in der Innenstadt.
2. Kommunen dürfen Parkgebühren für gekennzeichnete Carsharing-Fahrzeuge ermäßigen und sie damit gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmer*innen bevorzugen. Auch diese Maßnahme spricht in erster Linie das Abstellen stationsunabhängiger Carsharing-Fahrzeuge in bewirtschafteten Parkzonen an.
3. Das CsgG sieht auch vor, dass einem einzelnen Carsharing-Anbieter zugeordnete reservierte Carsharing-Stellplätze als Sondernutzung genehmigt werden können.

Die mit dem Gesetz geschaffene Aufteilung der Fördermaßnahmen in straßenverkehrsrechtlich begründete Maßnahmen und straßenrechtlich abgeleitete Maßnahmen hat Konsequenzen für die Umsetzungspraxis in den Städten. Das Straßenverkehrsrecht ist vom Straßen- und Wegerecht abgegrenzt. Bei beiden Bereichen handelt es sich um selbständige Gesetzesmaterien mit unterschiedlichen Regelungszwecken, die in unterschiedlichen Kompetenzbereichen angesiedelt sind.

Das CsgG ermächtigt in § 3 Absätze 3 und 4, in § 4 Absatz 2 sowie in § 5 Absatz 4, nachfolgende Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften aufzustellen oder zu ändern, die die Umsetzung der im Bundesgesetz geregelten Maßnahmen näher bestimmen sollen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann nur darauf hingewiesen werden, dass ohne die nach dem CsgG vorgesehenen Verordnungen und Verwaltungsvorschriften diejenigen Fördermaßnahmen, die direkt aus dem CsgG abgeleitet werden, derzeit nicht oder nur mit rechtlichen Unsicherheiten umgesetzt werden können. Insbesondere wird hier auf das noch nicht verfügbare Verkehrszeichen „Carsharing“ verwiesen, das derzeit im aktuell geplanten Änderungsentwurf der Straßenverkehrsordnung enthalten ist. Die unter Punkt 2 erläuterte Parkgebührenermäßigung wird mit der nächsten Änderung der Parkgebührensatzung aufgegriffen.

Inzwischen haben einige Bundesländer Gesetzentwürfe zur Änderung ihrer Landesstraßengesetze vorgelegt. In diesen Fällen wird in die bestehenden Landesstraßengesetzen jeweils ein neuer Paragraph eingefügt, der speziell die Sondernutzung für stationsbasierte Carsharing-Stellplätze regelt bzw. klarstellt. Die eingeleiteten Anpassungen der Straßengesetze tragen dazu bei, die Verfahren rechtssicher zu gestalten und den Kommunen eine einheitliche Vorgehensweise vorzugeben (Punkt 3). In Baden-Württemberg hat der Landtag das Gesetz im Januar 2019 beschlossen. Die neue Regelung zur Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing ist am 16.02.2019 in Kraft getreten (s.a. BW StrG 2019).

Im Folgenden wird insbesondere auf die zuletzt genannte Möglichkeit der Ausweisung und Vergabe von Carsharing-Stellplätzen nach den straßenrechtlichen Vorgaben eingegangen.

1.2. Straßenrechtliche Regelungsinhalte

Die bereits in Kraft getretenen ergänzten Landesstraßengesetze und schwerpunktmäßig betrachtet das für die Kommune Friedrichshafen konkret heranzuziehende Straßengesetz für Baden-Württemberg umfassen folgende Regelungsinhalte:

Generelle Zielsetzung

Sie verfolgen die explizite Zielsetzung, die Sondernutzung zugunsten von stationsbasierten Carsharing-Stellplätzen ausdrücklich zu gestatten und in eigenen Paragraphen bzw. Artikeln zu regeln. Dabei wird ausdrücklich die gesetzliche Grundlage des § 5 CsgG auf Straßen in der Regelungskompetenz der Länder übertragen.

Neben straßenbezogenen Kriterien können ausdrücklich auch umweltbezogene Kriterien zur Auswahl bestimmt werden.

In keinem der aufgeführten Landesstraßengesetze wird ein Anspruch der Carsharing-Anbieter auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis gegenüber den Kommunen begründet. Dies liegt nach wie vor im Ermessen der Kommunen.

Anforderung an Vergabeverfahren

- Es wird ein diskriminierungsfreies und transparentes, d. h. stets wettbewerbliches, Vergabeverfahren gefordert.

Öffentlichkeit des Verfahrens

- Das Auswahlverfahren muss öffentlich bekannt gemacht werden.
- Die Bekanntmachung mit allen dazugehörigen Informationen über das Verfahren erfolgt ortsüblich.

Flächenbestimmung und –aufteilung

- Die Kommune bestimmt geeignete Flächen im Straßenraum.
- Die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs müssen gewahrt bleiben.
- Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs dürfen nicht beeinträchtigt werden.

- Eine Fläche, die mehrere Stellplätze umfasst, kann unter mehreren Anbietern aufgeteilt werden. In einem solchen Fall muss die Kommune vorab das Verfahren zur Aufteilung beschreiben.

Eignungskriterien und Zugangsvoraussetzungen

- Abfassung der Eignungskriterien bzw. Anforderungen (Voraussetzungen zur Teilnahme) ist in die Verantwortung der Kommunen gestellt.

Umgang mit vergebenen Sondernutzungsflächen

- Auf den vergebenen Stellplätzen besteht Betriebspflicht für den/die begünstigten Carsharing-Anbieter.
- Die Stellplätze können durch geeignete bauliche Vorrichtungen gegenüber Nichtbevorrechtigten abgesperrt werden.
- Die Kommune wird ausdrücklich zum Erlass von Sondernutzungssatzungen für stationsbasierte Carsharing-Stellplätze ermächtigt.

Vergabezeitraum

- Die Vergabe erfolgt für einen zeitlich begrenzten Zeitraum von höchstens acht Jahren.
- Eine Verlängerung oder eine Neuerteilung ist nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens möglich.
- Die Erteilung der Sondernutzung kann zurückgenommen werden, wenn der Begünstigte nicht mehr die Eignungskriterien bzw. Anforderungen zur Teilnahme erfüllt.

2. Vergaberechtliche Anforderungen

Mit der im StrG BW verankerten Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing wird in den meisten Kommunen juristisches Neuland beschritten. Es existiert noch keine durch Gerichte überprüfte Rechtsauslegung zur Auswahl der Anbieter und zur Vergabe der Flächen. Gleichwohl weist die Sondernutzung für stationsbasierte Carsharing-Stellplätze Besonderheiten gegenüber der geläufigen Sondernutzungspraxis in Kommunen (für Außengastronomie etc.) auf.

Parallel zu den Erfahrungen der Vergabepraxis in am ehesten vergleichbaren Fällen werden von der Verwaltung folgende Regeln als grobe Hinweise für ein zweckdienliches Handeln abgeleitet. Auch hat die Diskussion in den im Rahmen der Projektbearbeitung durchgeführten Gesprächen mit anderen Kommunen dies bestätigt:

- Je knapper die zur Verfügung stehenden Flächen im öffentlichen Raum sind, desto eher scheinen wettbewerbs- und vergaberechtliche Vorgaben angezeigt.

- Je komplexer die Wettbewerbssituation zwischen unterschiedlichen Carsharing-Anbietern in der Kommune ist, desto mehr vergabeähnlichen Charakter muss die Flächenzuordnung erhalten. Dies gilt nicht nur für den Wettbewerb unter bestehenden stationsbasierten Carsharing-Anbietern, sondern schließt auch zu erwartende weitere Anbieter im Falle einer öffentlichen Bekanntmachung mit ein, die derzeit noch nicht vor Ort tätig sind.
- Je zugespitzter das Verfahren als „Auswahl des (einen) Besten“ formuliert ist, desto pointierter wird das Ergebnis ausfallen. Im Umkehrschluss werden mit einem solchen Verfahren ggf. auch Verlierer produziert, die durchaus bewährte Carsharing-Angebote bereitstellen.
- Je spezifischer eine Kommune Erwartungen als Auswahlkriterien an die interessierten Carsharing-Anbieter formuliert, desto mehr ist sie selbst an diese Vorgaben gebunden.

3. Inhaltlicher Ablauf des kommunalen Auswahlverfahrens

Der Ablauf des Zuteilungsverfahrens orientiert sich einerseits an den verallgemeinerbaren rechtlichen Vorgaben zur Sondernutzung im StrG BW. Andererseits soll eine möglichst einfache Handhabung bevorzugt werden, um die Hürden bei der Umsetzung gering zu halten. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass es sich angesichts des aktuell geschaffenen Rechtsrahmens im Bundes- und Landesrecht um eine neue rechtliche Materie handelt, für die es noch keine eingespielte Umsetzungspraxis gibt. Die Gesetzesformulierungen sind nicht so explizit ausformuliert, dass es keine Interpretationsspielräume mehr gibt. Auch fehlen naturgemäß Gerichtsurteile zu dieser Thematik, die eine Umsetzung allgemein gehaltener Vorgaben gerade in den Landesstraßengesetzen in der praktischen Umsetzung auf den Prüfstand stellen.

3.1. Vorwettbewerbliche Markterkundung

Mithilfe einer vorwettbewerblichen Markterkundung soll die Kommune ein Gespür dafür bekommen, wie die kommunale Bereitschaft für die Zurverfügungstellung von Stellplatzflächen mit den Erwartungen der Anbieter zusammenpasst. Insbesondere soll dabei der Blick auf die räumlich differenzierten Nöte eines Carsharing-Anbieters gelenkt werden, in welchen Stadtquartieren mangels anmietbarer Privatflächen der weitere Fahrzeugzuwachs trotz Kund*innenwachstum ins Stocken gerät und wo weitere Kundenpotentiale realisiert werden könnten, wenn neue Standorte in Kundennähe aufgemacht werden.

Eine solche Markterkundung fand bereits während der Projekterstellung statt und wurde als für die Erstellung des Konzepts äußerst aufschlussreich angesehen. Daher soll dieser Punkt Teil des Auswahlverfahrens bleiben und auch bei zukünftigen Verfahren durchgeführt werden.

3.2. Initiativanträge der Carsharing-Anbieter

Auch wenn es nicht ausdrücklich in den Regelungen des StrG BW genannt ist, sollte es nach wie vor möglich bleiben, dass Carsharing-Anbieter initiativ Anträge auf die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum bei der Stadtverwaltung stellen können. Örtlich vertretene

Carsharing-Anbieter können am besten den dringlichen Bedarf in denjenigen Stadtquartieren einschätzen, in denen gar keine oder keine aus Kund*innensicht attraktiven privaten Flächen anzumieten sind. Damit der Mangel an kundennahen Stellplätzen nicht zu einem Nachteil in der Realisierung der Kund*innenpotenziale führt, sind solche Initiativanträge der Carsharing-Anbieter ein wichtiger Bedarfsanzeiger.

Der Antrag kann dann zum Auslöser eines offiziellen Zuteilungsverfahrens mit den hier beschriebenen Schritten werden.

3.3. Auswahl geeigneter Flächen

Die Kommunen sollen geeignete Stellplatzflächen auswählen. Dabei müssen die Flächen für zugeordnete Carsharing-Stellplätze zwar nicht parzellenscharf bestimmt sein, jedoch sollte die ungefähre Lage in einem Straßenzug oder in einem Quartier definiert werden.

Dies lässt sich aus der übereinstimmenden Vorgabe aller Anpassungen zur Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing in den bisherigen Gesetzentwürfen zur Änderung der Landesstraßengesetze schließen, dass insbesondere „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ gewahrt bleiben muss. Dies kann nur sichergestellt werden, wenn die Lage der in Frage kommenden Flächen hinreichend bekannt ist. Insbesondere ist zu beurteilen, ob bei Längs- oder Senkrechtparkplätzen der fließende Verkehr auf der Straße durch ein- und ausfahrende Carsharing-Fahrzeuge behindert wird. Senkrechtparkplätze kommen aus diesem Grund eher in wenig befahrenen Straßen in Frage.

Die Prüfung „geeigneter Flächen“ ist umso bedeutender, als im StrG BW ausdrücklich die Möglichkeit enthalten ist, dass die reservierten Carsharing-Stellplätze baulich gegen nichtberechtigte Autofahrer*innen („Falschparker“) geschützt werden können. Dies kann beispielsweise durch hoch- und runterklappbare Bügel geschehen, die von Carsharing-Nutzer*innen nach dem Ausparken bzw. vor dem Einparken manuell bedient werden. Mit diesem Vorgang ist notwendigerweise ein kurzes Anhalten der Carsharing-Fahrzeuge in zweiter Reihe verbunden.

In diesem Zusammenhang ist die weitere Anforderung an die Flächenauswahl zu verstehen, die sowohl im CsgG als auch im StrG BW enthalten ist: Die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs dürfen nicht beeinträchtigt werden. Anhalten in der zweiten Reihe könnte aber eine solche Beeinträchtigung sein, wenn dadurch Busse und Bahnen im Verkehrsfluss gestört werden. Aus diesem Grund scheiden mit baulichen Einrichtungen gegen Nichtberechtigte versehene Carsharing-Stellplätze an Hauptverkehrsstraßen mit ÖPNV-Verkehr eher aus. Zu prüfen ist sicherlich, ob sich in naheliegenden Quartiersstraßen mit weniger Autoverkehr Ersatzflächen bestimmen lassen. Zudem möchte die Verwaltung bevorzugt Stellflächen in Bewohnerparkgebieten einrichten, da in diesen Gebieten ein erfahrungsgemäß hoher Parkdruck besteht und durch die Einrichtung von reservierten Carsharing-Stellflächen Bewohner dazu angeregt werden sollen, auf ein eigenes (zweites) Fahrzeug zu verzichten und dafür auf alternative Fortbewegungsmittel wie Carsharing umzusteigen.

Alle diese Kriterien sowie ggf. weitere Faktoren werden bei der Beurteilung potentieller Stellflächen in einem Attraktivitätskatalog berücksichtigt und entsprechend gewertet.

3.4. Zielbestimmung

Parallel zur Flächenbestimmung sollte sich die Kommune darüber im Klaren sein, welche Ziele sie mit der Vergabe von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum verfolgen möchte. Davon abhängig ist die konkrete Ausgestaltung des Vergabeverfahrens und der Auswahlkriterien bei der Bewertung von beantragenden Carsharing-Anbietern. Letztendlich geht es darum, die richtigen Carsharing-Angebote und deren Betreiber für die ausgewählten Flächen zu bestimmen.

Für Friedrichshafen können nachfolgend genannte Ziele definiert werden:

- Allgemeine Carsharing-Förderung unter Einschluss möglichst vieler vor Ort tätiger Carsharing-Anbieter
- Optimale Realisierung des Entlastungspotentials der Carsharing-Angebote zur Flächenentlastung, d.h. optimale Realisierung der Potenziale zur Abschaffung privater Pkw durch Carsharing-Nutzer*innen
- Minderung von klimaschädlichen Treibhausgasemissionen (Klimaschutz) durch Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Bewohner*innen von Friedrichshafen
- Förderung der Elektromobilität bzw. alternativer Antriebsarten
- Friedrichshafen positioniert sich als innovativer Verkehrsstandort in der Region, indem Carsharing als Teil eines gesamtheitlichen Mobilitätsangebots unterstützt wird

3.5. Zugangsvoraussetzungen

Abhängig von der Zielbestimmung ergeben sich Antworten auf die Fragestellung, ob und welche Zugangsvoraussetzungen für die am Verfahren zu beteiligenden Carsharing-Anbieter definiert werden sollen.

Zugangsvoraussetzungen müssen von den teilnehmenden Anbietern auf jeden Fall erfüllt werden, um überhaupt am Auswahlverfahren teilnehmen zu dürfen. Die Erfüllung von Eignungskriterien entscheidet über das Ranking der Bewerber im Verfahren. Je nachdem, ob die Kommune alle Flächen an denjenigen Anbieter vergeben möchte, der diese Kriterien am besten erfüllt, wird dieser als alleiniger „Sieger“ unter konkurrierenden Verfahrensbeteiligten hervorgehen. Im anderen Falle können mehrere geeignete Bewerber zum Zuge kommen, die jedoch in der Reihenfolge der Erfüllung der vorgegebenen Kriterien bedacht werden.

Gemäß der unter Punkt 5.4 genannten Zielvorgaben sollen alle in Friedrichshafen tätigen Carsharing-Anbieter gefördert werden. Somit wird der o.g. Variante den Vorzug gegeben, mehrere geeignete Bewerber zum Zug kommen zu lassen, wenn diese die Zugangsvoraussetzungen erfüllen und die dann in der Reihenfolge der Erfüllung der Eignungskriterien bedacht werden.

Als Zugangsvoraussetzungen zum Auswahlverfahren werden allgemeine Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte festgelegt (diese orientieren sich an Anlage 1 zu § 5 CsgG):

- Carsharinganbieter gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.
- Carsharinganbieter bieten ihren Kunden folgenden Mindestleistungsumfang:
 - Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich möglich.
 - Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 20 Prozent des Tagespreises nicht überschreiten.
 - Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder für Maßnahmen der Kundenbindung oder der Kundengewinnung nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten je Kilometer müssen über den marktüblichen Energiekosten (Kraftstoff und Strom) liegen.
 - Die Wartung der Fahrzeuge wird regelmäßig, entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.
 - Den Kunden sollen Informationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer und Fahrerinnen zur Verfügung gestellt werden, in dem Carsharinganbieter mittels ihrer Internetseite oder auf anderen geeigneten Informationsmaterialien auf die Möglichkeit von Schulungen zur umweltschonenden Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen.
- Carsharinganbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens zehn registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug auf und solche mit einem Angebot von mehr als fünf Fahrzeugen mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug. Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des jeweiligen Anbieters in der jeweiligen Gemeinde. Davon ausgenommen sind solche Anbieter, die mit einem entsprechenden Angebot erstmalig in der jeweiligen Gemeinde tätig werden wollen.
- Der Carsharinganbieter informiert im Falle der Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge in geeigneter Weise (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, Internet, seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen) – soweit verfügbar – über die Standorte der für das Carsharing-Fahrzeug geeigneten Ladestationen, die Art der Stromversorgung an diesen Ladestationen und die Herkunft der bezogenen Elektrizität. Dafür benennt er den Anbieter und den Stromtarif.
- Soweit der Schutz geistigen Eigentums sowie von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen nicht entgegenstehen, sollen zum Zwecke der Förderung der Multimodalität Daten bezüglich des

Status von Carsharing-Fahrzeugen freigegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht freigegeben werden.

- Der Carsharinganbieter kann die Einhaltung der o.g. Anforderungen durch die Vorlage der Vertragsbedingungen, Tarife (einschließlich Vergünstigungen für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des öffentlichen Personenverkehrs) und seiner Kundeninformation (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, den Internetauftritt oder die Allgemeinen Geschäftsbedingungen) über umweltschonende und lärmarme Fahrweise und Angebote für Schulungen nachweisen.
- Im CsgG wird der Nachweis der Zuverlässigkeit der Carsharing-Anbieter gefordert. Darunter wird die Einhaltung von Haltereigenschaften nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) verstanden. Auch gilt als unzuverlässig, wer bestimmte Bestimmungen nach § 123 GWB nicht einhält, beispielsweise seinen Verpflichtungen zur Zahlung von Steuern, Abgaben oder Beiträgen zur Sozialversicherung nicht nachgekommen ist und dies durch eine rechtskräftige Gerichts- oder bestandskräftige Verwaltungsentscheidung festgestellt wurde. Diese hier aufgeführten Anforderungen werden in die Zugangsvoraussetzungen aufgenommen.

3.6. Eignungskriterien

Als Eignungskriterien, die über das Ranking der zum Verfahren zugelassenen Bewerber entscheiden, lassen sich anhand der Zielvorgaben folgende Aspekte konkretisieren:

- Erfüllung einer Quote für alternative Antriebsarten
Der Anbieter erfüllt eine geeignete Quote für alternative Antriebsarten (20 %)
- Flächendeckendes Angebot
Der Anbieter verpflichtet sich, alle von der Stadt Friedrichshafen für ihn vorgesehenen Stellplätze gleichermaßen zu bedienen (Mindestabnahme bzw. –abdeckung)
- Kundenzentriertes Angebot
Die attraktive Ausgestaltung des Angebots für den Kunden steht im Zentrum der Bemühungen. (Hier vor allem: digitale Lösungen)
- Wartung und Pflege der Fahrzeuge
Eigene Mitarbeiter vor Ort stellen die Funktionsfähigkeit sicher und sorgen für ein attraktives Erscheinungsbild der Fahrzeuge und Stationen
- Fahrzeugvielfalt
Der Anbieter verpflichtet sich, sukzessive eine Auswahl an Fahrzeugen unterschiedlicher Art (Fahrzeugklassen) zur Verfügung zu stellen. Dadurch können verschiedene Nutzungszwecke der Kunden abgedeckt werden (z.B. Kleinwagen, Kombi, Transporter).

3.7. Öffentliche Bekanntmachung

In der gem. StrG BW ortsüblichen öffentlichen Bekanntmachung müssen alle Informationen enthalten sein, die für eine Teilnahme am Auswahlverfahren ausschlaggebend sind. Die Anbieter müssen einschätzen können, worauf sie sich einlassen und welche Kosten und Verpflichtungen auf sie zukommen. Die Bekanntmachung muss insbesondere folgende Informationen enthalten:

- Vorgesehener Ablauf des Auswahlverfahrens
- vorgesehene Dauer der Sondernutzung
- Anzahl und Lage der zur Verfügung stehenden Flächen
- Höhe der monatlichen Sondernutzungsgebühr und der Verfahrenskosten
- Fristsetzung zur Einreichung der Unterlagen
- Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen

Weitere Angaben sind davon abhängig, ob sie im konkreten Fall zutreffen:

- Mitteilung darüber, ob die zur Verfügung stehenden Flächen in unterschiedlichen Losen vergeben werden
- Mitteilung darüber, ob ein Bewerber alle zur Verfügung stehenden oder alle in einem Los zur Verfügung stehenden Flächen bekommen soll bzw. Mitteilung über die Vorgehensweise, wenn für eine Fläche mehrere Carsharing-Anbieter den Zuschlag erhalten können
- Beschreibung von Zugangsvoraussetzungen
- Information, dass die Sondernutzungserlaubnis widerrufen werden kann, wenn die Zugangsvoraussetzungen nicht mehr erfüllt werden
- Beschreibung von Eignungskriterien, insbesondere umweltrelevanter Auswahlkriterien
- Information über die Gewichtung unterschiedlicher Eignungskriterien
- Information darüber, wer für die Herrichtung der Stellplätze zuständig ist und welche Vorgaben damit verbunden sind
- Möglicher Ablauf des Zuteilungsverfahrens
- Information darüber, ob die ausgewählten Stellplätze durch geeignete bauliche Maßnahmen gegen Nichtberechtigte geschützt werden können.

Das Vergabeverfahren muss diskriminierungsfrei durchgeführt werden. Dies kann als erfüllt angesehen werden, wenn die Anforderungen allgemein gehalten und nicht genau auf einen bestimmten Anbieter zugeschnitten sind.

3.8. Durchführung des Zuteilungsverfahrens

Die in der offiziellen Bekanntmachung veröffentlichten Vorgaben sind nun im Verfahren wörtlich umzusetzen. Alle Schritte des Verfahrens sind intern zu dokumentieren, damit in eventuellen Drittwiderspruchsverfahren die Rechtmäßigkeit der Zuteilung belegt werden kann. Zu dieser Dokumentation gehört auch, dass die Begründungen von Entscheidungen nachvollziehbar schriftlich festgehalten werden. Dies ist ein wesentlicher Teil der in allen neuen Landesstraßengesetzen enthaltenen Verpflichtung zu einem transparenten Vergabeverfahren.

Die in der Veröffentlichung genannten Vorgaben binden die Kommune in ihrer Bewertung der Angebote und in ihren Auswahlentscheidungen. Je genauer Vorgaben in Form von Eignungskriterien in der Bekanntmachung beschrieben sind, desto mehr ist dadurch das Ergebnis des Auswahlverfahrens in der Handhabung vorbestimmt. Dies gilt umso mehr, je stärker der Wettbewerbsgrundsatz um die verfügbaren öffentlichen Flächen in der Bekanntmachung betont wurde und selektive Kriterien benannt wurden. Zugangskriterien wiederum müssen erfüllt sein, damit ein Bewerber überhaupt zur Auswahl angenommen wird. Die Durchführung eines diskriminierungsfreien Verfahrens verpflichtet die Behörde zur Gleichbehandlung bei der Auswahl der Antragsteller. Dies bedeutet jedoch auch, dass Ungleiches unterschiedlich bewertet werden kann und Differenzierungen möglich sind, wenn hierfür Sachgründe vorliegen.

Sofern sich bei der vorgeschalteten Markterkundung zeigt, dass nur ein Anbieter Interesse zeigt bzw. dass genügend Stellplatzflächen im Verhältnis zu den Anbieterwünschen zur Verfügung stehen und somit kein selektives Auswahlverfahren notwendig bzw. nicht verhältnismäßig ist, behält sich die Stadt vor, lediglich ein vereinfachtes Interessenbekundungsverfahren durchzuführen.

Dieses unterscheidet sich im Gegensatz zum o.g. Verfahren dahingehend, dass Anbieter Ihr Interesse an den durch die Stadt bekannt gemachten Stellplätzen äußern und sich dann gemeinsam mit anderen Interessenten und der Verwaltung zu einem Einigungstermin treffen. Eignungskriterien werden dann nicht vorausgesetzt und ein umfangreiches Verfahren kann in diesem Fall entfallen.

3.9. Einrichten und Belegen der Carsharing-Stellplätze

Der letzte Schritt ist das Einrichten der genehmigten Carsharing-Stellplätze und die Belegung der Stellplätze mit Carsharing-Fahrzeugen. Hierbei ist der ausgewählte Carsharing-Anbieter für die bauliche Ausgestaltung seiner Sondernutzung verantwortlich. Falls er den Stellplatz baulich gegen Falschparker schützen möchte und die Behörde dem zustimmt, hat er ein geeignetes Fachunternehmen zu beauftragen.

Für die Gestaltung der Carsharing-Stationen wird von der Verwaltung eine einheitliche Kennzeichnung vorgegeben, um ein attraktives und einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten.

4. Ergänzende Hinweise zur Gestaltung des Auswahlverfahrens

4.1. Vergabe in Form von Losen

Um der Zielsetzung (vgl. Punkt 5.4 - Einschluss möglichst vieler vor Ort tätiger Carsharing-Anbieter) gerecht zu werden, bietet sich an, die Zuteilung der Stellflächen anhand mehrerer Lose vorzunehmen. D.h., dass mehrere Anbieter mit gleichen oder ähnlichen Voraussetzungen bei der Vergabe von Stellplätzen im Straßenraum zum Zuge kommen. Damit bekommen Bestandskund*innen aller in Frage kommenden Anbieter die gleiche Chance, dass die Stationen ihres Anbieters näher an ihre Wohnorte heranrücken und damit Lücken im bisherigen Stationsnetz geschlossen werden. Auch werden neue Chancen der Realisierung von neuen Kund*innenpotenzialen für alle geeigneten Anbieter eröffnet.

Daher wird von vornherein im Vergabeverfahren ausgeschlossen, dass eine Zuteilung an nur einen Bewerber möglich ist. Zudem umfassen die Lose unterschiedliche Größen von zur Verfügung stehenden Stellplätzen und werden räumlich aufgeteilt. Im ersten Anlauf nicht vergebene Lose könnten dann auch zu einem späteren Zeitpunkt vergeben werden.

4.2. Festsetzen angemessener Sondernutzungsgebühren

Verschiedene Gesichtspunkte können in die Ermittlung eines angemessenen Sondernutzungstarifs für die Inanspruchnahme von öffentlichen Flächen angeführt werden:

- Sowohl das Bundesgesetz als auch die bisher vorliegenden Anpassungen der Landesstraßengesetze sind mit dem Ziel formuliert worden, das Carsharing zu fördern. Dies spricht für eine zurückhaltende Festsetzung der monatlichen Sondernutzungsgebühr.
- Nach oben verstößt das Ausreizen eines maximalen Marktpreises gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und kommt eher einer Behinderung der Ausbreitung des Carsharing denn einer Fördermaßnahme gleich.
- Schlussendlich erlaubt das CsgG, dass Parkgebühren für das normale Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen im bewirtschafteten Straßenraum gegenüber den Parkgebühren für jedermann ermäßigt werden dürfen, im Zweifel bis auf null. Im Regelfall kommt diese Ermäßigung vorwiegend den stationsunabhängigen („free-floating“) CarSharing-Angeboten zugute, da diese normalerweise auf Parkplätzen für jedermann im Straßenraum abgestellt werden. Damit sind auch regelmäßig Parkplätze in bewirtschafteten Parkzonen einbezogen. Wie bereits erläutert, wird diese Thematik mit der nächsten Änderung der Parkgebührensatzung aufgegriffen.

Sondernutzungsgebühren für zugeordnete Stellplätze sollten gegenüber dieser Maßnahme in ein angemessenes Gebührenverhältnis gesetzt werden. Für die Stadt Friedrichshafen wird daher eine Gebühr in Höhe von 30 €/Monat je vergebener Stellplatz vorgeschlagen.

4.3. Zeitliche Staffelung des Verfahrens und zeitliche Dauer der Sondernutzungserlaubnis

Neben der Vergabe in einzelnen Losen ist auch empfehlenswert, eine langfristige Verfahrensplanung vorzusehen. Das bedeutet, dass in regelmäßigen zeitlichen Abständen die Zuteilungsprozedur planmäßig wiederholt wird. Das hat folgende Vorteile:

- Nicht alle verfügbaren Stellplatzflächen werden beim ersten Mal zugeteilt, sondern nach und nach. Dadurch können weitere Bedarfsflächen je nach Kund*innenwachstum zeitlich und räumlich freigegeben werden. Die Anbieter bekommen damit die Gewissheit, dass sie auch ohne unwirtschaftliche Vorratsanmeldungen das Fahrzeugwachstum dem Kund*innenwachstum Hand in Hand nachsteuern können.

- Weitere Anbieter, die nach der ersten Zuteilungsrunde im Markt auftreten, kommen ohne zu lange Wartezeit und damit ausgelöste Ungeduld (zumindest als Antragsteller) ggf. zum Zuge.
- Das Verfahren wird als Lernprozess angelegt. In weiteren Zuteilungsschritten können Kriterien nach den Erfahrungen der ersten Runde nachjustiert und angepasst werden.
- Für die in der ersten Runde erfolgreichen Anbieter hat das Verfahren den Vorteil, dass nicht alle Sondernutzungen zum gleichen Zeitpunkt auslaufen. Das Auslaufen einer Sondernutzungsvereinbarung ist immer mit der Ungewissheit verbunden, ob man bei der nächsten Zuteilungsrunde wieder zum Zuge kommt. Diese Ungewissheit ist umso beunruhigender, je mehr Stellplätze mit einem Schlag zur Disposition stehen.

Eine zweite Vergaberunde ist derzeit (nach erfolgreicher erster Vergaberunde) in zwei Jahren vorgesehen.

Gekoppelt an die zeitliche Staffelung ist dann auch die Dauer der Sondernutzungserlaubnis, die maximal acht Jahre betragen darf. Für Friedrichshafen ist in der ersten Vergaberunde eine Befristung der Erlaubnis auf drei Jahre vorgesehen.