



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 20-5655

Datum 28.02.2019

Beschluss

Teilen statt besitzen; CarSharing zur Entlastung der Quartiere fördern

Die Bürgerinnen und Bürger Altonas hatten im Rahmen des im Jahr 2018 durch die SPD-Fraktion Altona durchgeführten Stadtchecks Altona die Gelegenheit, ihre Einschätzungen zu Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfen in Altona zu formulieren.

Ein Thema, das dabei häufig genannt wurde, ist der Wunsch, CarSharing-Angebote weiter auszubauen und CarSharing verstärkt im Altonaer Westen anzubieten.

Wachsende Städte und Ballungszentren stellen deutschlandweit die Städte und Kommunen vor besondere Herausforderungen, auch auf dem Gebiet der Mobilität. Der Fokus liegt vielerorts, auch in Hamburg, auf der Förderung des ÖPNV und dem Ausbau des Radverkehrs, zwei Verkehrsträgern, die insbesondere den umweltpolitischen Anforderungen gerecht werden. Nicht zu verkennen ist jedoch, dass auch der motorisierte Individualverkehr in den kommenden Jahrzehnten eine wichtige Rolle spielen wird, schon aus den individuellen Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger heraus. Dies darf jedoch nicht einhergehen mit einem wachsenden Bestand von privaten PKW. Dies ist umweltpolitisch nicht zu verantworten. Ebenso überfordert die Menge des ruhenden Verkehrs die städtischen Räume. Hinzu kommt, dass private PKW sehr häufig untergenutzt sind und vielfach eher der Begriff des „Stehzeugs“ als des Fahrzeugs angebracht ist.

Schon seit etlichen Jahren bietet das CarSharing in unterschiedlichen Varianten eine sinnvolle Variante zum privaten PKW-Besitz. Allerdings sind die Möglichkeiten vielfach reduziert und begrenzen sich primär auf Angebote im zentralen innerstädtischen Bereich bzw. auf das Abstellen und Anmieten der Fahrzeuge auf bzw. von privaten Flächen. Die Entlastungswirkungen auf den privaten PKW-Besitz sind daher immer noch überschaubar.

Nicht zuletzt aus diesem Grund hat die Bundesregierung mit dem CarSharing-Gesetz den Rahmen für einen gezielten Ausbau dieser Mobilitätsform geschaffen, der es den Ländern ermöglicht, eigene Initiativen zu ergreifen, um insbesondere das stationsbasierte CarSharing auf öffentlichen Flächen zu fördern. Allerdings fehlt es weiterhin an den notwendigen Umsetzungsschritten bei der Kennzeichnung der Fahrzeuge und auf dem Gebiet der StVO hinsichtlich der Bevorrechtigung und Beschilderung von Parkplätzen. Gleichwohl haben sich Länder wie Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg mit eigenen CarSharing-Gesetzgebungen auf den Weg gemacht, um den rechtlichen Rahmen zur Förderung dieser Mobilitätsform auszunutzen.

Nach einer Studie des Bundesverbands CarSharing aus dem November 2018 sind es dabei insbesondere die stationsgebundenen Varianten bzw. das Ausweisen gesonderter Parkplätze im öffentlichen Raum, welche in Kombination mit einer konsequenten Push&Pull-Politik geeignet wären, den Privatbesitz von PKW zu reduzieren.

Hamburg konzentriert sich aktuell im Wesentlichen auf die Einbindung des CarSharings in eine vernetzte Form der Mobilität in Form des Switchh-Projektes, welches sich jedoch auf die

Bereitstellung von CarSharing an Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs konzentriert und erst in wenigen Fällen auf andere Straßen ausgeweitet wurde. Rechtliche Handhabe sind hierbei bislang Sondernutzungen nach dem hamburgischen Wegegesetz. Der weitere Ausbau des CarSharings ist hier gebremst, aktuell auch durch Probleme bei der Einbindung weiterer Anbieter. Insbesondere in den Stadtteilen der äußeren Stadt gibt es daher kein adäquates Angebot.

Gleiches gilt im Übrigen für die Freefloating-Modelle von Anbietern wie Car2Go und DriveNow. Hamburg ermöglicht diesen und anderen Anbietern zwar perspektivisch die Zahlung pauschaler Parkgebühren, allerdings umfassen deren Geschäftsgebiete nur die innere Stadt und enden in Altona auf einer Linie in Höhe der Baron-Voght-Straße bzw. des Elbe Einkaufszentrums (EEZ). Ungeachtet der Frage, ob mit diesen Angeboten nicht eher eine Konkurrenz des ÖPNV entsteht, gehen alle Stadtteile westlich hiervon leer aus. Die Fahrzeuge können hier weder gemietet oder abgestellt werden.

Um nachhaltige Fortschritte zu erzielen sind daher neue Maßnahmen zu erproben, auch durch die Förderung neuer, kombinierter CarSharing Angebote am Wohnort.

Vor diesem Hintergrund beschließt die Bezirksversammlung Folgendes:

- 1. Die zuständigen Fachbehörden werden nach § 27 BezVG gebeten, die bisherigen Regelungen Hamburgs zur Förderung des CarSharings einer kritischen Prüfung zu unterziehen und insbesondere den Weg frei zu machen, für die Ausweisung privilegierter Abstellmöglichkeiten von stationsgebundenen CarSharing-Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum.**
 - a. In einem ersten Schritt soll dabei das funktionierende Switchh-Projekt zügig auf weitere Stadtteile und weitere Anbieter ausgedehnt werden, zunächst auf Basis der aktuellen rechtlichen Handhabung.**
 - b. Über die bisher geübte Praxis von Sondernutzungen hinaus ist zu prüfen, ob durch die Schaffung eines Landesgesetzes, wie in Baden-Württemberg oder einer Änderung des Wegegesetzes wie in Nordrhein-Westfalen (vgl. Drs. 17/4304 des Landtages), ein besserer und schnellerer Ausbau erreicht werden kann, welcher auch die Wohnquartiere erreicht. Schadstoffarme Antriebe sind dabei zu bevorzugen, so wie es bereits in der Hamburger Parkgebührenordnung erfolgt. Sofern Instrumente der StVO zum Zuge kommen, ist eine Privilegierung, auch in Form der Befreiung von der Höchstparkdauer, z.B. in Bewohnerparkgebieten, vorzusehen.**
- 2. Unabhängig von den landespolitischen Aspekten wird das Bezirksamt gemäß § 19 BezVG aufgefordert, den Ausbau des stationsgebundenen CarSharings im Rahmen von Pilotprojekten in den höher verdichteten westlichen Stadtteilen, vorzugsweise in Lurup und Osdorf sowie in den Elbvororten, zu fördern. Hierzu sind Gespräche mit Wohnungsbaugenossenschaften, der SAGA und anderen großen Vermietern sowie den Betreibern von Parkhäusern (EEZ, Lurup-Center usw.) zu führen, um auf Privatflächen Stellplätze zu schaffen. Daneben ist – insbesondere auf Anfrage von Gruppen aus der Bevölkerung, wie Nachbarschaftsinitiativen oder Baugemeinschaften – die Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Straßenraum mittels Sondernutzungsgenehmigungen vorzusehen, auch im Vorgriff auf hamburgweite Maßnahmen. Die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ist dabei sicherzustellen.**
- 3. Der Verkehrsausschuss ist fortlaufend einzubinden.**