

Maßnahme:

## Sonderberechtigungen für E-Autos und Carsharing

8-20 Privatautos werden von einem stationsbasierten Carsharing-Fahrzeug ersetzt.<sup>3</sup>

### Ein Baustein der neuen Mobilität

Die Einführung von Sonderberechtigungen für E-Autos tragen zum kommunalen Klimaschutz bei. Durch die Schaffung von Nutzervorteilen wird der Erwerb eines E-Autos im Vergleich zu einem konventionell betriebenen Fahrzeug attraktiver. Eine Bevorzugung für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Raum hat das Potenzial, privaten Autobesitz zu reduzieren und so öffentliche Flächen für andere Nutzungen zurückzugewinnen.

### 1. Warum E- und Carsharing Fahrzeuge fördern?

Die kommunale Förderung von E- und Carsharing-Fahrzeugen ist kurz- und mittelfristig ein Baustein für die erfolgreiche Verkehrswende. Die Erteilung von Sonderberechtigungen ist eine für Kommunen kostengünstige und zeitnah umsetzbare Maßnahme, die i.d.R. keine aufwendigen infrastrukturellen Änderungen bedarf. Widerstände in der Kommunalpolitik und der Bevölkerung sind zudem vergleichsweise gering.

**Stationsbasiertes Carsharing** dominiert den Markt in Klein- und Mittelstädten und hat eine nachweislich verkehrsentlastende Wirkung, u.a. durch den Wegfall von Parksuchverkehren und der Abschaffung von Privatautos.<sup>3</sup> Auch eine Änderung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund kann bei Carsharing-Nutzern beobachtet werden.<sup>5</sup> Free-floating Angebote, die stationsunabhängig sind, haben dahingegen im Mittel derzeit keine nachgewiesene verkehrsentlastende Wirkung<sup>4</sup>, können aber ebenfalls einen Baustein hin zum Leben ohne eigenes Auto darstellen.

**E-Autos** fahren lokal abgasfrei und, wenn mit Ökostrom betankt, klimafreundlich. Mit dem deutschen Strom-Mix im Tank fährt ein E-Auto noch mit einem CO<sub>2</sub>-Vorteil zwischen 16 %

(effizienter Diesel) und 27 % (effizienter Benziner).<sup>2</sup> Die Umweltbilanz von E-Autos wird sich durch technische Fortschritte und die Energiewende in den kommenden Jahren signifikant verbessern. Zusätzlich emittieren E-Autos weniger Lärm, besonders bei Geschwindigkeiten von unter 25 km/h, und eignen sich daher besonders gut im Stadtverkehr.<sup>2</sup>

#### Die StVO-Novelle vom 20.04.2020

Eingeführt in der StVO wurden unter anderem mit §39, Abs. 11 ein neues Sinnbild, das als Zusatzzeichen zum Verkehrszeichen „Parken“ (314 oder 315) Carsharing-Fahrzeugen bevorzugtes Parken ermöglicht, sowie eine Plakette zur Kennzeichnung von Carsharing-Fahrzeuge, die gut sichtbar an der Windschutzscheibe zu befestigen ist.

## 2. Sonderberechtigungen gewähren

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG 2015) und das Carsharing-Gesetz (CsgG 2017) schufen die Grundlage zur Bevorrechtigung von E- und Carsharing-Fahrzeugen in Kommunen. Am 30.01.2019 wurden Artikel §16a im Straßengesetz (StrG) Baden-Württemberg — Sondernutzung durch Carsharing — eingeführt. Dieser Paragraph erlaubt die Erteilung einer Sondernutzung für Carsharing an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Carsharing Fahrzeuge können u.a. auch von Parkgebühren befreit werden (§ 3 Abs. 2 CsgG).

Das EmoG (tritt Ende 2026 außer Kraft) erlaubt neben der Ermäßigung bzw. Befreiung von Parkgebühren für E-Autos (§ 3 Absatz 4 Nummer 4) u.a. auch die Reservierung von Stellplätzen (§ 3 Abs. 4 EmoG). Nach Nr. 63.5 und 64.1 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO können Elektrofahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen privilegiert werden (Zeichen 286, 290.1). Damit können Halteverbote zugunsten von Elektrofahrzeugen eingeschränkt werden.

Um das Falschparken rechtssicher ahnden zu können, ist auf

## 3. Good Practice: Beispiel Ravensburg

Die Stadt Ravensburg hat zwei E-Autostellplätze inklusive dazugehöriger Ladepunkte direkt am verkehrsberuhigten Einkaufsbereich der Innenstadt (Markstraße) eingerichtet. Dort ist das Laden des Fahrzeuges unkompliziert und ohne Parkgebühr möglich.

Auch Ad-hoc-Kunden können spontan die Ladepunkte nutzen und direkt online bezahlen. Die Ladesäulen werden von den Technischen Werken Schussental mit Ökostrom betrieben, um die Umweltvorteile der E-Mobilität zu maximieren. Um ein Dauerparken zu vermeiden, wurde ein Zeitlimit von zwei Stunden eingeführt.

Die E-Auto-Stellplätze wurden als absolutes Halteverbot mit dem Zusatzschild „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei“ ausgewiesen. Bei der Sanierung einer kommunalen Tiefgarage am zentralen Marienplatz wurde darüber hinaus der erwartete Markthochlauf der E-Mobilität gleich mitgedacht. Durch den Einbau einer Trafostation können im Endausbau bis zu 80 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge in der Tiefgarage installiert werden.

eine korrekte Beschilderung zu achten. Es wird auf Grund der höheren Akzeptanz eine Positiv-Beschilderung (VZ 314, 135 mit Zusatzzeichen 1010-66) empfohlen. Auf Grund der schweren Überprüfbarkeit durch Ordnungsamtsmitarbeiter von dem Zusatzschild „E-Fahrzeuge während des Ladevorgangs frei“ wird angeraten, eine Kombination mit einem Zeitlimit (z.B. mit Parkscheibe) einzuführen.

### Gleichberechtigung statt Bevorrechtigung?

Eine Kernkompetenz der Kommunen ist, über die Flächenverteilung im öffentlichen Raum zu entscheiden. Für die Sondernutzung eines Stellplatzes wird in Kommunen zwischen 180 und 840 € pro Jahr erhoben.<sup>3</sup> Vergleicht man diese Kosten mit den Kosten für einen Bewohnerparkausweis (max. 30,70 €/Jahr), wird offenbar, wie sehr das Privatauto im Vergleich zu Carsharing-Fahrzeugen mit verkehrsentlastender Wirkung bevorzugt wird.



Abbildung 1 - Marktstr. Ravensburg, Bildquelle: Lorenz Blume, Kompetenznetz Klima Mobil

Bei Fragen zum Ravensburger good-practice Beispiel wenden Sie sich an:

Stadtplanungsamt Ravensburg:

Timo Nordmann T: 0751 82-366 | E: timo.nordmann@ravensburg.de

### Quellen und Literatur:

1. Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. [Link](#). (11.05.2020)
2. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2019): Wie umweltfreundlich sind Elektroautos? [Link](#). (11.05.2020)
3. Bundesverband Carsharing (2019): CarSharing im innerstädtischen Raum - eine Wirkungsanalyse. [Link](#). (06.2016)
4. Öko-Institut (2018): Wissenschaftliche Begleitstudie zu car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Antrieben. [Link](#). (11.05.2020)
5. Umweltbundesamt (2016): Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr. [Link](#). (11.05.2020)

Wir entwickeln unsere Steckbriefe zu verschiedenen Themen zum Klimaschutz im Verkehr stetig weiter und aktualisieren sie regelmäßig. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Besuchen Sie auch unsere Homepage: [www.klimaschutz-bewegt.de](http://www.klimaschutz-bewegt.de)

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmsplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Lorenz Blume

Das Kompetenznetz Klima Mobil wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendungsgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.

