



## Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04166

Status: öffentlich

Eingereicht von  
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:  
Regelungen zur Einrichtung von flexiblem Carsharing in Leipzig

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
Dienstberatung des Oberbürgermeisters FA Stadtentwicklung und Bau FA Umwelt und Ordnung FA Finanzen Ratsversammlung	18.10.2017	Bestätigung Vorberatung Vorberatung Vorberatung Beschlussfassung

### Beschlussvorschlag:

1. Die Ratsversammlung stimmt der Durchführung eines 5-jährigen Pilotprojektes "flexibles, stationsunabhängiges Carsharing" unter Beachtung des Carsharinggesetzes (CsgG) zu.
2. Zur Parkvereinfachung werden nach Inkrafttreten des CsgG Ausnahmegenehmigungen gemäß den in der Begründung aufgeführten Bedingungen erteilt.
3. Für die Erhebung der Parkgebühren wird die Parkgebührenverordnung gemäß der Begründung geändert. Vorgesehen ist ein Gebührenrahmen für einen pauschalen Jahresbetrag. Carsharing-Fahrzeuge, die gemäß § 9a Fahrzeug-Zulassungsverordnung gekennzeichnet sind (Elektrofahrzeuge) und zu den unter Ziffer 4. benannten Anbietern gehören, sollen von den Parkgebühren befreit werden.
4. Der Oberbürgermeister wird öffentlich bekannt machen, dass Carsharing-Anbieter, die alle notwendigen Voraussetzungen erfüllen, sich bis zum 31.12.2017 für das Pilotprojekt bewerben können.
5. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, auf Grundlage des als Anlage beigefügten Mustervertrags mit den Carsharing-Anbietern einen individuellen öffentlich-rechtlichen Vertrag zu verhandeln und abzuschließen.
6. Während der Dauer des Pilotprojektes sind zwei Evaluierungen vorgesehen, an denen die vertraglich gebundenen Carsharing-Anbieter mitwirken und sich finanziell beteiligen. Über die Ergebnisse wird der Stadtrat entsprechend informiert.

## Übereinstimmung mit strategischen Zielen:

nicht relevant

### Sachverhalt:

#### 1. Grundlagen

Leipzig ist eine wachsende Stadt. Um den Verkehr der Zukunft bewältigen zu können, sind neue Lösungsansätze und Mobilitätskonzepte erforderlich. Als eine neue Mobilitätsform gewinnen „Sharingsysteme“ schon jetzt zunehmend an Bedeutung. Dabei besteht ein grundsätzlicher Konsens zwischen Verkehrsplanern und der Politik (Bund, Freistaat Sachsen und Stadt Leipzig), dass **Carsharing** neben anderen verkehrspolitischen Maßnahmen ein geeigneter Lösungsansatz sein kann und aufgrund seiner positiven Effekte für die Stadt- und Verkehrsplanung gefördert werden soll. Positive Umwelt- und Klimaeffekte lassen sich in Kombination mit einer verstärkten Elektromobilität noch steigern.

Bereits mit Beschluss vom 12.10.2011 (RBV-967/11) hatte der Stadtrat festgelegt, die Einrichtung von Carsharing-Parkplätzen zu prüfen und sich mit geeigneten Anbietern, welche das Umweltzeichen „Blauer Engel“ nachweisen können, zur Realisierung des Vorhabens in Verbindung zu setzen.

Auch in dem im Februar 2015 beschlossenen **Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum** ist eine Zielstellung, multimodales Verkehrsverhalten durch Carsharing zu fördern und damit Alternativen zum eigenen Auto anzubieten bzw. deren Nutzer dazu zu animieren, ihre Mobilität bewusster zu gestalten, das (geliehene) Auto erheblich seltener zu nutzen als ein eigenes Fahrzeug und häufiger zu Fuß zu gehen oder auf Bus, Bahn oder Fahrrad umzusteigen. Es wird eingeschätzt, dass ein Carsharing-Fahrzeug vier bis acht private Pkw ersetzt, die dann keine Stellplätze mehr belegen. Nicht zuletzt bieten Carsharing-Flotten gute Voraussetzungen für den Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen und auch für den Einsatz von Elektroautos.

Damals galt diese Zielstellung nur für das stationsgebundene Carsharing. Inzwischen gibt es aber auch Erkenntnisse zu positiven Effekten beim Mobilitätsverhalten unter Nutzung von flexiblem stationsungebundenem Carsharing, wenn auch auf niedrigerem Niveau als beim stationsgebundenen Carsharing.

Die Einrichtung von flexiblem stationsungebundenem Carsharing ist in Verbindung mit der Förderung der Elektromobilität ebenso Bestandteil des Entwurfs des **Maßnahmen- und Umsetzungskonzeptes „Leipzig – Stadt für intelligente Mobilität“** in Umsetzung des Grundsatzbeschlusses des Leipziger Stadtrates zur **Förderung intelligenter Mobilitätslösungen** (Beschluss Nr. VI-DS-01293).

**Stationsgebundenes Carsharing** bedeutet, dass die Fahrzeuge an einem festen Standort abgestellt sind und an diesen zurück gebracht werden müssen.

**Flexibles stationsungebundenem Carsharing** (sog. Free-Floating-Carsharing) bedeutet, dass die Fahrzeuge an keinen festen Standort gebunden sind, praktisch auf allen verfügbaren öffentlichen Stellplätzen in einem bestimmten Gebiet abgestellt werden können und auch Ein-Weg-Fahrten zulässig sind. Praktisch erfolgt dies so, dass Fahrzeuge innerhalb des Geschäftsgebietes des jeweiligen Anbieters angemietet und zurückgegeben werden können, aber eben nicht an einen festen Standort gebunden sind.

Beide Carsharing-Formen haben ihre Stärken und Schwächen. Stationsunabhängiges Carsharing ist bisher nur in sieben Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohnern eingeführt.

Nicht zuletzt gibt es auch Mischformen (teilflexibles Carsharing z. B. in München, Freiburg, Karlsruhe) sowie Anbieter, die verschiedene Modelle im Programm haben.

## 2. Situation in Leipzig

Das **stationsgebundene Carsharing** wird in Leipzig bereits über ein Netz an Verleihstationen u. a. auch in Verbindung mit den im Jahr 2015 errichteten Mobilitätsstationen erfolgreich praktiziert.

**Stationsunabhängiges flexibles Carsharing** gibt es in Leipzig noch nicht. Mittlerweile besteht jedoch von verschiedenen Unternehmen Interesse an der Einrichtung von flexiblem stationsungebundenem Carsharing in Leipzig. Obwohl zum Start unbestritten zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, kann mittelfristig auch bei flexiblem Carsharing davon ausgegangen werden, dass ein Carsharingfahrzeug mehrere derzeit vorhandene PKW ersetzt.

Neben den allgemein gültigen Regelungen der StVO gibt es im Stadtgebiet **verschiedene Parkregelungen**. Zu unterscheiden ist zunächst zwischen nicht bewirtschafteten und (zeitlich begrenzten oder unbegrenzten) bewirtschafteten Bereichen.

Eine Sonderform stellen dabei **Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten** nach §45 StVO (Bewohnerparkzonen) dar: Dies sind Gebiete mit Straßenabschnitten, die zeitbeschränkt für Bewohner reserviert sind (reine Bewohnerparkbereiche) und mit Bereichen, welche der Allgemeinheit zur Verfügung stehen und in denen gebührenpflichtiges (auch zeitlich begrenztes) Parken eingerichtet ist.

Weiterhin gibt es Straßenabschnitte mit Parkscheinautomaten, in denen Ausnahmegenehmigungen für Anwohner nach §46 StVO möglich sind (Anwohnerparken).

Die Höhe der Parkgebühren wird in der Parkgebührenverordnung geregelt. Hier wiederum gibt es eine Staffelung in verschiedene Parkzonen (1-3).

In der **Innenstadt** (innerhalb Promenadenring) gelten allgemein restriktive Parkregelungen entsprechend des Konzeptes der autoarmen Innenstadt. Sie ist einerseits Bewohnerparkzone, andererseits Parkzone 1 gemäß Parkgebührenverordnung.

## 3. Rechtliche Rahmenbedingungen

Grundsätzlich gilt, dass für die Verkehrsregelung auf öffentlichen Straßen allein die **Straßenverkehrsordnung (StVO)** maßgeblich ist und nur die auf dieser Basis angeordneten Regelungen eine rechtliche Bindungswirkung haben. Während für das Abstellen von e-Fahrzeugen mit dem **Elektromobilitätsgesetz (EmoG)** und deren Berücksichtigung in der StVO eine Rechtsgrundlage geschaffen wurde, gibt es diese für Carsharing-Fahrzeuge derzeit noch nicht. Seit Mitte 2016 liegt jedoch der Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (**Carsharinggesetz - CsgG**) vor. Dieses neue Carsharing-Gesetz wurde am 30.03.2017 vom Bundestag verabschiedet und soll zum 1. September 2017 in Kraft treten. Im Gegensatz zum stationsgebundenen Carsharing ist beim flexiblen stationsunabhängigen Carsharing keine Vorhaltung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge und eine damit verbundene rechtsichere Beschilderung und Markierung erforderlich. Im Umkehrschluss kann aber flexibles Carsharing nur attraktiv angeboten werden, wenn die Fahrzeuge praktisch auf möglichst vielen Stellplätzen innerhalb des Geschäftsgebietes des jeweiligen Anbieters abgestellt werden dürfen.

#### 4. Zielstellung

Zielstellung ist im Prinzip, dass den Anbietern von flexiblem stationsunabhängigem Carsharing zukünftig gestattet wird, ihre Fahrzeuge in weiten Teilen des Stadtgebietes abzustellen. Um dies auch in bewirtschafteten Bereichen zu ermöglichen, wird eine **Ausnahmegenehmigung** erteilt. Dafür sollen die Bedingungen so gestaltet werden, dass eine Steuerung des Prozesses durch die Stadt möglich bleibt. Um dabei der durchaus relevanten Gefahr, dass sensible Wohnbereiche durch CS-Fahrzeuge zusätzlich belastet werden, frühzeitig zu begegnen, sind bestimmte Regularien und Beschränkungen erforderlich.

Unterschieden werden muss dabei zwischen **Parken** während der Anmietung und **Abstellen** vor bzw. nach der Anmietung.

Für Anbieter flexiblen Carsharings sollen folgende Regelungen und Ausschlüsse gelten:

- In der **Innenstadt** (innerhalb Promenadenring) gilt oben beschriebene Ausnahmegenehmigung nicht. Ein Parken und/oder Abstellen ist hier nur im Rahmen der geltenden Parkregeln und Gebührenordnung möglich. Umgrenzt wird dieser Bereich von den Straßen Tröndlinring, Willy-Brandt-Platz, Georgiring, Roßplatz, Martin-Luther-Ring, Dittrichring und Goerdelerring.
- **Außerhalb der Innenstadt** wird das Parken und/oder Abstellen mit Ausnahmegenehmigung gestattet auch in Bereichen, in denen gebührenpflichtiges (auch zeitlich begrenztes) Parken eingerichtet ist.
- In Bereichen mit Bewohnerparkvorrechten (**Bewohnerparkzonen**) wird per Ausnahmegenehmigung das Parken und/oder Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen gestattet in Bereichen, welche der Allgemeinheit zur Verfügung stehen und in denen gebührenpflichtiges (auch zeitlich begrenztes) Parken eingerichtet ist. In Straßenabschnitten, die zeitbeschränkt für Bewohner reserviert sind (**reine Bewohnerparkbereiche**), wird weder das Parken noch das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen zu den für Bewohner reservierten Zeiten gestattet. Diese Bereiche wurden eingerichtet, da Bewohner aufgrund des dort herrschenden erheblichen Parkdrucks regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in fußläufig zumutbarer Entfernung einen Parkplatz zu bekommen. Bei einer grundsätzlichen Gestattung wäre eine Nutzung durch unberechtigte Dritte und eine damit einhergehende Verknappung des Parkraumes absehbar, was dem Sinn des Bewohnerparkens zuwider laufen würde. Das Parken von Carsharing-Fahrzeugen ist dort nur mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis möglich. Für die dortigen Bewohner besteht gemäß Punkt X. 7. zu § 45 der Verwaltungsvorschrift zur StVO die Möglichkeit, einen Bewohnerparkausweis zu erhalten, wenn sie Mitglied einer Carsharing-Organisation sind.
- Für Bereiche, in denen mit Zusatzzeichen das Parken mit Parkscheibe und eine **Höchstparkdauer** vorgeschrieben ist (z. B. Kurzparkzonen, Ladezonen für Elektrofahrzeuge), wird keine Ausnahmegenehmigung erteilt, d. h. eine längere Parkdauer für flexibles Carsharing wird nicht gestattet. Demzufolge ist nur ein zeitlich begrenztes Parken (Zwischenstopp) und kein Abstellen vor bzw. nach der Anmietung möglich.

#### 5. Umsetzung

Um die Voraussetzungen für flexibles Carsharing zu schaffen, wird die **Parkgebührenverordnung** geändert bzw. ergänzt. Laut § 2 dieser Verordnung sind bereits jetzt verschiedene Formen der Gebührenerhebung zulässig. In einem parallelen Verfahren wird die Parkgebührenordnung um einen Passus zum Carsharing und die Möglichkeit einer pauschalen Jahresgebühr innerhalb eines Gebührenrahmens ergänzt.

Darauf aufbauend werden die erforderlichen Regelungen zwischen der Stadt Leipzig (Dezernat VI) und dem jeweiligen Carsharing-Anbieter in einem **öffentlich-rechtlichen Vertrag** getroffen.

Für die Gewährung der Sonderregelungen werden den Carsharing-Anbietern **Ausnahmegenehmigungen** erteilt. Dazu werden von den Carsharing-Anbietern **fahrzeugbezogene Parkausweise** erworben, welche auf Grundlage des öffentlich-rechtlichen Vertrages und den darin geregelten Ausnahmegenehmigungen durch das Ordnungsamt ausgegeben werden. Über diese Parkausweise werden alle normalerweise anfallenden Parkgebühren pauschal abgegolten (jährliche Flatrate).

#### Parkausweis

Die entsprechenden Parkausweise zu den erteilten Ausnahmegenehmigungen werden durch das Ordnungsamt gegen eine Verwaltungsgebühr ausgegeben. Die Höhe wird im Einzelfall festgesetzt und beträgt hier maximal 20 € je Parkausweis.

Als Parkausweis wird eine mit dem amtlichen Kennzeichen des jeweiligen Fahrzeuges versehene Plakette als optimale Lösung angesehen.

#### Jahresgebühr

In Anlehnung an das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) werden auch im Carsharinggesetz (CsgG) eine Parkbevorzugung sowie eine potentielle Parkgebührenbefreiung im öffentlichen Verkehrsraum in das Ermessen von Ländern und Kommunen gestellt. Somit kann dies auch zum Beispiel in Abhängigkeit der Antriebsart aber auch der Nutzungsart gestaffelt werden.

Aus den deutschlandweiten Erfahrungen insbesondere aus Städten wie Berlin, München oder Bremen wird ein öffentliches Interesse als gegeben vorausgesetzt. Ein kompletter Gebührenerlass wird im Hinblick auf die wirtschaftliche Tätigkeit der Carsharing-Unternehmen und dem vor allem in dicht bebauten innerstädtischen Gebieten knappen öffentlichen Verkehrsraum als unangemessen angesehen.

Es wird daher vorgeschlagen, eine Jahresgebühr (jährliche Flatrate) pro Fahrzeug und für das gesamte Stadtgebiet mit den unter Punkt 4 genannten Ausschlüssen (Innenstadt innerhalb Promenadenring und alle Bewohnerparkbereiche) festzusetzen.

Vorgeschlagen wird eine Gebühr von derzeit 600 € pro Fahrzeug und Jahr für Anbieter von flexiblem Carsharing. Ein vergleichbares Tarifmodell wendet München an. Dort beträgt nach einer 2016 vorgenommenen Halbierung die aktuelle Jahresgebühr 900 € pro Fahrzeug und Jahr, E-Fahrzeuge sind gebührenfrei. In anderen vergleichbaren Städten existieren sehr unterschiedliche Tarifmodelle. In Düsseldorf gibt es eine Gebühr von 800 € pro Fahrzeug und Jahr. Köln liegt mit einem Monatsbetrag innerhalb eines Rahmens noch über den o.g. Beträgen, Freiburg dagegen mit einem Monatsbetrag unter diesen bzw. dem in Leipzig vorgeschlagenen Jahresbetrag. Ein Vergleich auch mit weiteren Städten ist aufgrund der unterschiedlichen Tarif- und Abrechnungsmodelle schwierig.

Die Gebühr für die Ausstellung eines fahrzeugbezogenen Parkausweises soll daher für Carsharing-Fahrzeuge in Leipzig derzeit **600 € pro Fahrzeug und Jahr** betragen zuzüglich der Verwaltungsgebühr. Da aber weder die zukünftige Entwicklung des Carsharingmarktes als auch die Ausdehnung der bewirtschafteten Gebiete und deren Nutzung durch flexible Carsharingfahrzeuge absehbar sind, wird dazu in der **Parkgebührenverordnung** im Rahmen des Änderungsverfahrens ein Gebührenrahmen festgesetzt, um diesen Betrag anpassen zu können.

Elektrofahrzeuge gemäß § 2 EmoG in Verbindung mit § 9a Fahrzeug-Zulassungsverordnung sollen jedoch grundsätzlich von der Jahresgebühr, nicht aber von der Verwaltungsgebühr, befreit werden.

Mit diesem Tarifmodell wird dem Carsharinggesetz (CsgG) entsprochen. Die Gebührenhöhe kann in Abhängigkeit des Bediengebietes (Geschäftsgebiet des Anbieters innerhalb des Stadtgebietes, in dem das Fahrzeug vor bzw. nach der Anmietung abgestellt werden darf)

und den im Bediengebiet betroffenen Straßen sowie der Fahrzeuganzahl und des Betreibermodells sowie der Anzahl nachgewiesener Stellplätze auf privaten Flächen zum Beispiel in innerstädtischen Parkhäusern angepasst werden. Geprüft werden sollen ausdrücklich auch Möglichkeiten, über Tarif-Kombinationen z. B. mit einem ABO des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) auch die Nutzung des ÖPNV direkt zu fördern.

## Elektrocarsharing

Um den Einsatz von Elektrofahrzeugen als Bestandteil des Carsharings zu fördern, soll die Jahresgebühr für diese erlassen werden. Die rechtliche Grundlage bildet dafür das Elektromobilitätsgesetz (EmoG). Mit dem vorgeschlagenen Tarifmodell sollen Anbieter bevorzugt werden, welche einen Teil ihrer Flotte elektrisch betreiben.

An allen öffentlichen Ladestationen ist dabei auch für Elektrocarsharingfahrzeuge die vorgeschriebene Höchstparkdauer einzuhalten.

Mit dem Aufbau eines Netzes an Ladestationen im öffentlichen und halböffentlichen Raum wurden wichtige Voraussetzungen zur Förderung der Elektromobilität in Leipzig geschaffen. Neben den Ladestationen der Leipziger Stadtwerke bieten derzeit insgesamt 26 Mobilitätsstationen Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge an, ermöglichen aber auch den Umstieg vom stationsgebundenen Carsharing-Fahrzeug zu Bus, Bahn, Fahrrad. Für eine flächendeckende Versorgung an Ladestationen sollen auch in den Bereichen Wirtschaft und Handel weitere Möglichkeiten erschlossen werden.

Welche Voraussetzungen speziell für Elektrocarsharing notwendig sind (Bedarfsanalysen, Ladeinfrastruktur usw.) und wie diese erreicht werden können, muss noch in weiterführenden Abstimmungen geklärt und ggf. Bestandteil der vertraglichen Regelungen mit den Carsharinganbietern werden.

## Pilotprojekt

Die Einrichtung von flexiblem Carsharing in Leipzig soll zunächst als **Pilotprojekt** starten. Damit kann eine schrittweise Entwicklung unter Berücksichtigung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge im Verhältnis zu den vorhandenen Stellflächen gesteuert und eine übermäßige Nutzung dieser Flächen durch das flexible Carsharing nach Beschluss der Vorlage verhindert werden.

Um das Risiko zu reduzieren, dass zu schnell zu viele Carsharingfahrzeuge die vorhandenen Stellplätze belegen, wird die Fahrzeuganzahl zu Beginn des Pilotprojektes auf zunächst maximal 250 Fahrzeuge/Anbieter, nach drei Jahren auf maximal 500 Fahrzeuge/Anbieter beschränkt. Die Gesamtzahl flexibler Carsharingfahrzeuge im Stadtgebiet soll aber bis zum Ende der Laufzeit von 5 Jahren auf insgesamt maximal **750 Fahrzeuge** beschränkt sein. Im Rahmen der Evaluierung besteht daneben die Möglichkeit, gezielt Einfluss auf den Entwicklungsprozess zu nehmen.

Der mit dem jeweiligen Carsharing-Anbieter abzuschließende öffentlich-rechtliche Vertrag soll auf max. **5 Jahre** befristet und regelmäßig evaluiert werden. Somit kann die Größe der Fahrzeugflotte des jeweiligen Anbieters in Abhängigkeit des Bediengebietes ggf. angepasst werden.

Im Zuge der Evaluierungsphase kann auf die weitere Entwicklung gezielt Einfluss genommen werden (Bediengebiet → betroffene Straßen → Fahrzeuganzahl → Betreibermodell → Gebührenhöhe), um den Prozess qualitativ und quantitativ zu steuern.

## 6. Öffentlich-rechtlicher Vertrag

Die erforderlichen Regelungen werden in einem **öffentlich-rechtlichen Vertrag** zwischen der Stadt Leipzig und dem jeweiligen Carsharing-Anbieter getroffen. Darin werden alle konkreten Bedingungen (Geltungsbereich und -dauer, Gebühren, Pflichten) geregelt. Der

anliegende Vertrag legt als Mustervertrag die grundsätzlichen Bedingungen fest, die jedoch ggf. noch individuell angepasst werden müssen. Hierzu ermächtigt der Stadtrat den Oberbürgermeister.

Da sich der Markt im Hinblick auf Carsharing in der Entwicklung befindet und noch nicht absehbar ist, in welchem Umfang sich Carsharing-Anbieter etablieren, inwieweit sich ein Wettbewerb entwickelt und welche konkreten verkehrlichen Auswirkungen dies hat, wird die vertragliche Laufzeit zunächst auf 5 Jahre beschränkt.

Die Stadt wird im Rahmen der Transparenz, auf die Möglichkeit eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zur Durchführung von flexiblem Carsharing durch öffentliche Bekanntmachung im Amts-Blatt hinweisen. Bis zum Stichtag 31.12.2017 haben dazu interessierte Unternehmen die Möglichkeit, einen formlosen Antrag mit Angabe des Bedienegebietes und der geplanten Fahrzeuganzahl zu stellen. Der Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages soll bis zum 31.03.2018 erfolgen.

Für die Gewährung der Ausnahmegenehmigungen müssen die Carsharing-Anbieter bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Erst danach erfolgt eine Auswahl, ob mit dem jeweiligen Unternehmen ein öffentlich-rechtlicher Vertrag abgeschlossen werden kann und die Parkbevorrechtigungen eingeräumt werden.

Durch die Carsharing-Anbieter sind folgende **Nachweise/Verpflichtungen** als Bestandteil der vertraglichen Regelungen zu erbringen:

- Die Carsharing-Anbieter müssen Zuverlässigkeit und Qualifikation zur Erbringung von Carsharing-Leistungen gemäß den Eignungskriterien des Carsharinggesetzes (CsgG) nachweisen.
- Die Carsharing-Anbieter sollten laut RBV-967/11 die Kriterien des Umweltzeichens „Blauer Engel“ (RAL-UZ 100) erfüllen. Infolge des jüngsten Abgaskandals entspricht dieses Umweltzeichen jedoch hinsichtlich seiner Umweltfreundlichkeit nicht mehr dem Stand der Technik. Mit seinen strengen CO<sub>2</sub>-Emissionskriterien ist der „Blaue Engel Car-Sharing“ in seiner derzeitigen Form für CS-Anbieter nur dann einzuhalten, wenn deren Fahrzeugflotten größtenteils aus Dieselfahrzeugen zusammengestellt wurden, welche jedoch zu den hohen und nach EU-Recht eigentlich nicht mehr zulässigen Feinstaub- (PM) und Stickoxidemissionen (NO<sub>x</sub>) insbesondere in großen Städten und Ballungsräumen beitragen. Demzufolge sind zwingend neue Vorgaben erforderlich mit dem Ziel des schrittweisen Einpflegens von umweltfreundlicheren Fahrzeugen wie Elektrofahrzeugen in bestehende Verbrennerflotten. Insofern werden auch derzeit bis zur Neuentwicklung von Vergabekriterien für die RAL-UZ 100 durch die Jury-Umweltzeichen keine weiteren Anträge auf Nutzung des Umweltzeichens zugelassen. Für bestehende Zeichenbenutzungsverträge gilt ein Bestandsschutz bis zum Auslaufen der Vergabegrundlage. Ebenso ist eine Zusammenführung der Vergabegrundlagen mit denen für Elektrocarssharingfahrzeuge (RAL-UZ 100 b) vorgesehen.
- Bis zur Neuentwicklung der Vergabekriterien für den „Blauen Engel Car-Sharing“ durch die Jury-Umweltzeichen wird o.g. Ratsbeschluss RBV-967/11 dahingehend ausgesetzt und es gelten folgende Kriterien:
  - gestaffelte Anhebung des Elektrofahrzeuganteils der Fahrzeugflotte (2018: 20%, ab 2019: 30 %, ab 2020: 40 %, ab 2021: 50 %) ; andere umweltfreundliche Fahrzeuge (z. B. bioenergiebasiert etc.) werden hinsichtlich des Flottenanteils gleichgestellt
  - Verbot für Dieselfahrzeuge, stattdessen Einsatz von Fahrzeugen mit Ottomotor (Benzin- oder CNG/LPG)
  - Neue Flottenfahrzeuge mit Verbrennungsmotor müssen hinsichtlich der Euro-Abgasnorm dem Stand der Technik (bis zum 31.08.2018: mindestens Euro 6b, ab 01.09.2018: mindestens Euro 6c) entsprechen.
- Sollten die zukünftig aufgestellten Kriterien der RAL gGmbH hinter den o.g. Kriterien zurückbleiben, gelten die Kriterien der Stadt in Ergänzung der Kriterien des „Blauen Engels“.
- Die Carsharing-Anbieter müssen in Abhängigkeit des Bedienegebietes für 20 % der Verbrennerflotte den Nachweis an Stellplätzen auf privaten Flächen

erbringen. E-Fahrzeuge bleiben unberücksichtigt, wenn durch CS-Anbieter im Gegenzug den Erfordernissen der Elektrocarsharingflotte entsprechende zusätzliche Ladeinfrastruktur geschaffen wird.“

- Die Unternehmen werden zur Mitarbeit an der Evaluierung verpflichtet. Dazu erklären sich diese bereit, jährlich stadtteilbezogene Nutzerzahlen über das Abstellen in den betroffenen Bereichen und Aussagen zum Nutzerverhalten hinsichtlich Verkehrsmittelwahl zu übergeben.
- Dem Anbieter soll aufgegeben werden, vor und nach Aufnahme eines Carsharing-Angebotes die autoersetzende Wirkung (Pkw-Besitz) zu erheben. Der Entlastungseffekt ist durch Befragungen der Nutzer des Carsharing-Angebotes zu erfassen, indem der Bestand an PKW der Nutzer vor und während der Carsharing-Teilnahme vergleichend erfasst und nachgewiesen wird. Diese Untersuchungen sind vom Carsharing-Anbieter durchzuführen, ggf. kann ein externes Institut beauftragt werden.

## 7. Evaluierung

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des flexiblen Carsharings ist dazu eine **zyklische Evaluierung**, beginnend nach zwei Jahren erforderlich und sinnvoll, wie dies schon in anderen Städten (Beispiel München) erfolgreich praktiziert wurde. Insbesondere zum Nachweis der Entlastungseffekte für den öffentlichen Raum aber auch von Veränderungen hinsichtlich der Nutzung des Umweltverbundes sollen die Auswirkungen auf den Pkw-Besitz und das Nutzungsverhalten ermittelt und dokumentiert werden. Dazu werden die Carsharing-Anbieter zur Mitarbeit an der Evaluierung verpflichtet. Des Weiteren sind sie verpflichtet, sich im Vertragszeitraum für zwei Evaluierungen mit je 50,- € pro parkbevorzugtem Carsharing-Fahrzeug, jedoch begrenzt für den Vertragszeitraum auf einen Höchstbetrag von 10.000,00 €, zu beteiligen.

Dieses Vorgehen erlaubt es, einerseits die Erstellung und Evaluierung eines Gesamtkonzepts zur bedarfsgerechten Förderung des Carsharings und die Integration in vorhandene verkehrsplanerische Konzepte vorzunehmen sowie andererseits die Gebühren anzupassen, wenn z.B. von städtischer Seite die bewirtschafteten Straßenbereiche ausgedehnt oder aber auch veränderte durchschnittliche Stellzeiten in bewirtschafteten Parkbereichen erkennbar werden.

Um der Gefahr vorzubeugen, dass sensible Wohnbereiche durch CS-Fahrzeuge zusätzlich belastet werden, sind ggf. weitergehende Regelungen und Beschränkungen erforderlich, wie die Erweiterung der Bewohnerparkbereiche. Diese und weitere geeignete Maßnahmen sind jedoch in der Regel nicht kurzfristig umsetzbar. Für die Ermittlung einer maximal verträglichen Fahrzeuganzahl bedarf es ebenso noch weiterer Untersuchungen.

### **Anlage:**

Mustervertrag Flexibles Carsharing



# Öffentlich-rechtlicher Vertrag

## zur Durchführung vom flexiblem Carsharing

zwischen

### Stadt Leipzig

vertreten durch den Oberbürgermeister, dieser vertreten durch die Bürgermeisterin für Stadtentwicklung und Bau, Frau Dorothee Dubrau, Martin-Luther-Ring 4-6, 04109 Leipzig

im Folgenden -Stadt- genannt

und

...

vertreten durch den Geschäftsführer

im Folgenden -Carsharing-Anbieter- genannt

### Präambel

Leipzig ist eine wachsende Stadt. Um den Verkehr der Zukunft bewältigen zu können, sind neue Lösungsansätze und Mobilitätskonzepte erforderlich. Als eine neue Mobilitätsform soll Carsharing wegen seiner positiven Effekte für die Stadt- und Verkehrsplanung gefördert werden. Bereits mit Beschluss vom 12.10.2011 (RBV-967/11) hatte der Stadtrat festgelegt, die Einrichtung von Carsharing-Parkplätzen zu prüfen. Auch in dem im Februar 2015 beschlossenen Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“ ist als Zielstellung die Förderung von multimodalem Verkehrsverhalten enthalten um damit Alternativen zum eigenen Auto zu bieten.

Hierbei kommt dem flexiblem (stationsungebundenem) Carsharing neben dem stationsgebundenem Carsharing zum Beispiel innerhalb von Mobilitätsstationen eine eigene Bedeutung zu. Es wird eingeschätzt, dass ein Carsharing-Fahrzeug vier bis acht private Pkw ersetzt, die dann keine Stellplätze mehr belegen. Nicht zuletzt bieten Carsharing-Flotten gute Voraussetzungen für den Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen und auch für den Einsatz von Elektrofahrzeugen. Flexibles Carsharing ist Bestandteil des Entwurfs des Maßnahmen- und

Umsetzungskonzeptes „Leipzig – Stadt für intelligente Mobilität“ in Umsetzung des Grundsatzbeschlusses des Leipziger Stadtrates zur Förderung intelligenter Mobilitätslösungen (Beschluss Nr. VI-DS-01293).

Als Pilotprojekt soll interessierten Carsharing-Anbietern die Möglichkeit nachfolgender Parkvereinfachung eingeräumt werden. Da sich der Markt im Hinblick auf Carsharing in der Entwicklung befindet und noch nicht absehbar ist, in welchem Umfang sich Carsharing-Anbieter etablieren und inwieweit sich ein Wettbewerb entwickelt, wird die vertragliche Laufzeit zunächst auf 5 Jahre beschränkt. Weiterhin soll die maximale Anzahl flexibler Carsharingfahrzeuge im Stadtgebiet auf zunächst 250 je Anbieter, nach drei Jahren auf maximal 500 je Anbieter, insgesamt aber immer auf 750 beschränkt werden. In Abhängigkeit der verkehrlichen Auswirkungen insbesondere der fahrzeugersetzenden Wirkung wird nach einer Evaluierung das Projekt bis zum Vertragsende fortgeführt, ggf. kann aber die Fahrzeuganzahl an die verkehrlichen Auswirkungen angepasst werden.

Die Stadt hat im Rahmen der Transparenz, auf die Möglichkeit eines öffentlichen Vertrages zur Durchführung von flexiblem Carsharing durch öffentliche Bekanntmachung im Amts-Blatt Nr. hingewiesen. Bis zum Stichtag 31.12.2017 lagen ...Nachfragen vor. Aufgrund der Kapazitäten konnten alle ...Carsharing-Anbieter berücksichtigt werden.

Dem Carsharing-Anbieter soll gestattet werden, die Fahrzeuge seiner Flotte mit einem zu erwerbenden Parkausweis in weiten Teilen des Stadtgebiets entsprechend eines festgelegten Geschäftsgebietes mit Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO abstellen zu können. Die normalerweise anfallenden Parkgebühren werden durch eine Pauschalgebühr abgegolten.

Dies vorausgeschickt vereinbaren die Parteien Folgendes:

## § 1 Ausnahmegenehmigungen

(1) Die Stadt erteilt für die einzelnen Carsharing-Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters eine Ausnahmegenehmigung gem. § 46 Abs. 1 Nr. 4a StVO durch Ausstellung eines fahrzeugbezogenen **Parkausweises in Form einer Plakette**. Diese berechtigt zum **Abstellen** vor bzw. nach der Anmietung und **Parken** während der Anmietung auf allen bewirtschafteten Flächen. Dazu gelten folgende Regelungen und Ausschlüsse:

- In der **Innenstadt** (innerhalb Promenadenring) gilt oben beschriebene Ausnahmegenehmigung nicht. Umgrenzt wird dieser Bereich von den Straßen Tröndlinring, Willy-Brandt-Platz, Georgiring, Roßplatz, Martin-Luther-Ring, Dittrichring und Goedelerring.
- **Außerhalb der Innenstadt** wird das Parken und/oder Abstellen mit Ausnahme-genehmigung gestattet auch in Bereichen, in denen gebührenpflichtiges (auch zeitlich begrenztes) Parken eingerichtet ist.
- In Bereichen mit Bewohnerparkvorrechten (**Bewohnerparkzonen**) wird das Parken und/oder Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen gestattet in Bereichen,

welche der Allgemeinheit zur Verfügung stehen und in denen gebührenpflichtiges (auch zeitlich begrenztes) Parken eingerichtet ist. In Straßenabschnitten, die zeitbeschränkt für Bewohner reserviert sind (**reine Bewohnerparkbereiche**), wird weder das Parken noch das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen zu den für Bewohner reservierten Zeiten gestattet. Das Parken von Carsharing-Fahrzeugen ist dort nur mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis möglich.

- Für **Bereiche**, in denen mit Zusatzzeichen das Parken mit Parkscheibe **und eine Höchstparkdauer vorgeschrieben** ist (z. B. Kurzparkzonen, Ladezonen für Elektrofahrzeuge), wird keine Ausnahmegenehmigung erteilt, d. h. eine längere Parkdauer für flexibles Carsharing wird nicht gestattet. Demzufolge ist nur ein zeitlich begrenztes Parken (Zwischenstopp) und kein Abstellen vor bzw. nach der Anmietung möglich.

(2) Ausnahmegenehmigungen können nur für Fahrzeuge erteilt werden, für die der Carsharing-Anbieter die Kriterien des Umweltzeichens „Blauer Engel“ nachweist. Dieses Umweltzeichen entspricht jedoch derzeit hinsichtlich seiner Umweltfreundlichkeit nicht mehr dem Stand der Technik. Bis zur Neuentwicklung von Vergabekriterien für die RAL-UZ 100 durch die Jury-Umweltzeichen gelten folgende Kriterien:

- gestaffelte Anhebung des Elektrofahrzeuganteils gemäß § 2 EmoG an der Fahrzeugflotte (2018: 20%, ab 2019: 30 %, ab 2020: 40 %, ab 2021: 50 %); andere umweltfreundliche Fahrzeuge (z. B. bio-energiebasiert) werden bezüglich des Flottenanteils gleichgestellt
- Verbot für Dieselfahrzeuge, stattdessen Einsatz von Fahrzeugen mit Ottomotor (Benzin- oder CNG/LPG)
- neue Flottenfahrzeuge mit Verbrennungsmotor müssen hinsichtlich der Euro-Abgasnorm dem Stand der Technik (bis zum 31.08.2018: mindestens Euro 6b, ab 01.09.2018: mindestens Euro 6c) entsprechen

Sollten die zukünftig aufgestellten Kriterien der RAL gGmbH hinter den o.g. Kriterien zurückbleiben, gelten die Kriterien der Stadt in Ergänzung des „Blauen Engels“.

(3) Die Erteilung der fahrzeugbezogenen Ausnahmegenehmigung liegt im pflichtgemäßen Ermessen. Es besteht ein öffentliches Interesse im Sinne des Absatzes 1. Das Anbieten von flexiblem Carsharing soll die Anzahl der privat zugelassenen Pkws minimieren und so zur Entlastung der Parkraumsituation und zur Verbesserung der Luftqualität führen. Die Erteilung der Ausnahmegenehmigung dient der Umsetzung des Ratsbeschlusses über den Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“ sowie des Grundsatzbeschlusses zur Förderung intelligenter Mobilitätslösungen. Bedarfsbezogen kann die Stadt in Abhängigkeit der Anzahl der parkbevorzugten Carsharing-Fahrzeugen eine angemessene Fahrzeuganzahl für ein Pflichtversorgungsgebiet verlangen.

(4) Die Ausnahmegenehmigung wird befristet, längstens für 36 Monate, nicht jedoch über die vertragliche Laufzeit hinaus und unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt. Die Ausnahmegenehmigung kann gemäß § 46 Abs. 3 StVO mit weiteren Nebenbestimmungen versehen werden.

(5) Die Ausnahmegenehmigung erlischt jedoch unabhängig von der Dauer ihrer Befristung, wenn diese öffentlich-rechtliche Vereinbarung endet.

(6) Plaketten von erloschenen Ausnahmegenehmigungen sind unverzüglich zu entfernen. Die Entfernung der Plakette ist fotografisch zu dokumentieren und nachzuweisen. Hinsichtlich dieser Verpflichtung unterwirft sich der Vertragspartner der sofortigen Vollstreckung gemäß § 61 Verwaltungsverfahrensgesetz. Ein Verstoß gegen die Entfernungs-, Dokumentations- und Nachweispflicht kann zur fristlosen Vertragskündigung im Sinne des § 5 Abs. 2 dieser Vereinbarung führen.

(7) Bei Inanspruchnahme der Ausnahmegenehmigung ist die mit dem amtlichen Kennzeichen des jeweiligen Fahrzeuges versehene Plakette deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen.

(8) Die erteilten Plaketten dürfen im Rahmen des Carsharings nicht eigenständig durch den Carsharing-Anbieter abgeändert werden. Die Plaketten dürfen nur durch die Stadt von einem Carsharing-Fahrzeug auf ein anderes Carsharing-Fahrzeug übertragen werden, sofern ein Fahrzeugtausch vorgenommen wird. Die Umschreibung ist gebührenpflichtig.

## **§ 2 Pflichten des Carsharing-Anbieters**

(1) Der Carsharing-Anbieter hat seine Zuverlässigkeit und Qualifikation zur Erbringung von Carsharing-Leistungen nachgewiesen. Ebenso erfüllt er die durch RBV-967/11 geforderten Kriterien des Umweltzeichens „Blauer Engel“ bzw. die Übergangsregelungen entsprechend § 1 Abs. 2. In Abhängigkeit des Bedienegebietes und der Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen hat der Carsharing-Anbieter den Nachweis von ... Stellplätzen auf privaten Flächen erbracht. Änderungen bei Sachverhalten mit Bezug zu den formulierten Eignungskriterien sind der Stadt durch den Carsharinganbieter umgehend anzuzeigen.

(2) Der Carsharing-Anbieter ist verpflichtet, jährlich bis jeweils 28.02. des Folgejahres stadtteilbezogene Nutzerzahlen über das Abstellen in den betroffenen Bereichen und Aus-sagen zum Nutzerverhalten insbesondere hinsichtlich Pkw-Besitz und Verkehrsmittelwahl zu übergeben.

## **§ 3 Parkgebühren**

(1) Die Parkgebühren richten sich nach der Parkgebührenverordnung der Stadt Leipzig, die im Hinblick auf die Einführung von flexiblen Carsharing geändert wurde. Hierbei wurde ein Gebührenrahmen für eine pauschalierte Jahresgebühr eingeführt. Die Gebühr wird durch Bescheid festgesetzt.

(2) Für den Fall, dass eine auf Basis der Ausnahmegenehmigung erteilte Plakette, für die bereits eine Gebühr festgesetzt und bezahlt ist, nicht ausgenutzt wird, gleich aus welchem Grund, erfolgt keine Rückerstattung der Parkgebühren.

#### **§ 4 Verwaltungsgebühren**

Die Erhebung der Gebühren und Auslagen für die Ausnahmegenehmigungen richtet sich nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) i.V.m. § 9 Verwaltungskostengesetz vom 23.06.1970, zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 05.12.2012 (BGBl. I S. 2415). Die Gebührennummer 264 der Anlage zu § 1 GebOSt sieht für derartige Ausnahmefälle einen Gebührenrahmen von 10,20 € bis 767,00 € je Fahrzeug vor. Bei Festsetzung der Gebühr ist der mit der Amtshandlung verbundene Verwaltungsaufwand sowie die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Amtshandlung für den Gebührenschuldner sowie dessen wirtschaftliche Verhältnisse zu berücksichtigen. Es wird daher für jede auf Basis der Ausnahmegenehmigung erteilte Plakette eine Gebühr für die Erstaussstellung von 17,20 €, für die Ersatzaussstellung bei Verlust/Fahrzeugtausch o.ä. von 10,20 € festgesetzt. Die Gebühr wird bei Abholung der Plakette(n) fällig.

#### **§ 5 Evaluierung, Vertragsanpassung**

(1) Die Vertragsparteien sind sich einig, eine Evaluierung des Projektes vorzunehmen. Untersuchungsgegenstand ist dabei unter anderem die Langzeitwirkungen der neuen Carsharing-Angebote.

(2) Der Carsharing-Anbieter wird sich aktiv an der Durchführung der Evaluierung beteiligen und Nutzungsdaten zur Verfügung stellen. Die genaue Festlegung der Evaluierungsanforderungen und des Verfahrens erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Der Carsharing-Anbieter verpflichtet sich bereits zu diesem Zeitpunkt, die Datenerhebungswünsche der Stadt Leipzig zu berücksichtigen, im rechtlich zulässigen und zumutbaren Umfang an seine Kunden heran zu tragen sowie die gewünschten Daten der Stadt Leipzig zur Verfügung zu stellen.

(3) Um Veränderungen im Nutzerverhalten insbesondere hinsichtlich Pkw-Besitz und Verkehrsmittelwahl zu ermitteln, wird nach zwei Jahren eine erste Evaluierung vorgenommen. Den Vertragsparteien ist bewusst, dass dies zu Änderungen der Vertragskonditionen führen kann. Die Stadt ist insoweit im Ergebnis der Evaluierung berechtigt, die Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung frühestens ab dem 4. Jahr der Vertragsdauer um höchstens 20 % zu reduzieren. Drei Wochen vor Bekanntgabe der Evaluierungsergebnisse wird die Stadt Leipzig diese dem Carsharing-Anbieter vorlegen. Soweit darin vertrauliche Informationen enthalten sind, die die Interessen des Carsharing-Anbieters berühren, kann dieser der Veröffentlichung dieser Informationen widersprechen.

(4) Der Carsharing-Anbieter beteiligt sich an der Finanzierung für max. zwei Evaluierungen während der Vertragslaufzeit in Höhe von 50,00 Euro pro ausgestellter Plakette und Evaluierung, maximal jedoch mit 10.000,00 Euro für die gesamte Vertragslaufzeit. Die Kostenbeteiligung wird fällig mit Erteilung des Evaluierungsauftrages. Die Stadt gibt dem Carsharinganbieter als Beleg der Auftragserteilung eine Auftragskopie zur Kenntnis. Die Zahlungsmodalitäten werden mit Übergabe der Auftragskopie durch die Stadt präzisiert. Bei Vertragsverlängerung ist das weitere Vorgehen bezüglich evtl. Evaluierungen ergänzend zu vereinbaren.

(5) Die Stadt Leipzig sichert zu, dass im Rahmen der Evaluierung alle notwendigen Kunden- und Betriebsdaten anhand der geltenden Datenschutzbestimmungen verwendet werden.

(6) Die Stadt Leipzig wird dem Carsharing-Anbieter die Evaluierungsergebnisse bezogen auf sein Unternehmen einschließlich von Zwischenberichten, einzelnen Untersuchungsergebnissen etc. zur Verfügung stellen.

## **§ 6 Vertragslaufzeit und Kündigungsrecht**

(1) Vertragsbeginn ist der .... 2018. Die Vertragslaufzeit beträgt 5 Jahre. In Abhängigkeit der verkehrlichen Auswirkungen insbesondere der fahrzeugersetzenden Wirkung wird nach einer Evaluierung das Projekt bis zum Vertragsende fortgeführt, ggf. kann aber die Fahrzeuganzahl reduziert werden.

(2) Jede Vertragspartei kann diesen Vertrag aus wichtigem Grund fristlos kündigen. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere dann vor, wenn eine Vertragspartei ihren Verpflichtungen aus diesem Vertrag trotz schriftlicher Aufforderung innerhalb einer ihr gesetzten angemessenen Frist nicht nachkommt. Ein wichtiger Grund liegt des Weiteren bei gesetzlichen Änderungen, die Einfluss auf diese Vereinbarung haben, vor. Die Vertragsparteien sind bestrebt, bei einer Kündigung wegen vorstehend genannten gesetzlichen Änderungen zeitnah eine neue Vereinbarung unter Beachtung der neuen Rechtsgrundlage zu treffen. Die Kündigung bedarf der Schriftform und hat durch eingeschriebenen Brief zu erfolgen.

(3) Im Falle der Vertragsbeendigung gleich aus welchem Grund, trägt der Carsharinganbieter das unternehmerische Risiko. Eine Haftung der Stadt ist ausgeschlossen.

## **§ 7 Haftungsausschluss**

Die Haftung der Stadt ist ausgeschlossen, soweit dies gesetzlich zulässig ist.

## **§ 8 Kontakt**

Der zur Durchführung der Bestimmungen dieses Vertrages erforderliche Kontakt zwischen den Vertragsparteien erfolgt über eine von der jeweiligen Vertragspartei zu benennende Stelle. Hierbei sind die Organisationseinheit, eine Erreichbarkeit über Telefon, Fax und E-Mail sowie die zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu benennen. Etwaige Änderungen sind zeitnah mitzuteilen.

## **§ 9 Übertragung von Rechten und Pflichten**

(1) Der Carsharing-Anbieter kann die Rechte und Pflichten, die sich aus diesem Vertrag ergeben, nur mit schriftlicher Zustimmung der Stadt auf Dritte übertragen.

(2) Dies gilt auch im Falle einer Rechtsnachfolge.

## **§ 10 Salvatorische Klauseln**

(1) Sollte eine oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so bleibt der Vertrag im Übrigen gültig.

(2) Die Vertragsparteien werden die unwirksamen oder unwirksam gewordenen Bestimmungen durch solche ersetzen, die dem angestrebten Vertragszweck am nächsten kommen.

## **§ 11 Erfüllungsort und Gerichtsstand**

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Leipzig.

## **§ 12 Schlussbestimmungen**

(1) Mündliche Nebenabreden zu diesem Vertrag sind unwirksam. Änderungen und/oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für Abreden, durch die das Schriftformerfordernis aufgehoben werden soll.

(2) Der Vertrag unterliegt deutschem Recht.

## **§ 13 Ausfertigungen**

Jede Vertragspartei erhält eine Ausfertigung dieses Vertrages.

Datum, .....

.....

Dorothee Dubrau  
Bürgermeisterin

Geschäftsführung