

Projektgesellschaft Lindenhof GbR

HOCHTIEF Building GmbH, Hamburg

Baustudio und Wohnungsbauträgergesellschaft mbH, Ahrensburg

Mobilitätskonzept „Lindenhof“, Ahrensburg



BAUSTUDIO

Freies Wohnungsunternehmen
Objektmanagement

Mobilitätskonzept für „Lindenhof - Ahrensburg“

Bericht zum Projekt BZ01197_ALi

HOCHTIEF Building GmbH
Niederlassung Hamburg
Fuhlsbüttler Straße 399
22309 Hamburg
Tel +49 40 300321-5900
Fax +49 40 300321-5901
www.hochtief-building.de

Projektleitung:
Dipl. Ing. (FH) Kirsten Proschwitz

Bearbeitung:
Frederick Jensch, B.Sc.

Hamburg, Februar 2016

Inhalte

1. Ausgangslage und Zielsetzung	4
2. Grundlagen	5
2.1. Untersuchungsgebiet	5
2.1.1. Abgrenzung	5
2.1.2. Städtische Einbindung	6
2.2. Mobilität und verkehrliche Infrastruktur in Ahrensburg	6
2.2.1. Ruhender Verkehr	6
2.2.2. Derzeitige Parksituation	6
2.2.3. Mobilitäts- und Erschließungskonzept	7
3. Trends der Mobilitätsentwicklung	8
3.1. Mobilitätsverhalten im „Wandel“	8
3.2. Wohnen und Verkehr	9
3.3. Beispiele moderner Mobilitätskonzepte und Quartiersentwicklung	9
3.3.1. Freiburg - „Vauban“	9
3.3.2. München - „Am Ackermanbogen“	10
3.3.3. Hamburg - „Saarlandstraße“	11
4. Handlungsansätze nachhaltiger Mobilität	13
5. Mobilitätskonzept „Lindenhof“	14
6. Planungsleitfaden und Impulse für ein modernes Mobilitätskonzept	15
6.1. Planungsleitfaden	15
6.2. Impulse für ein modernes Mobilitätskonzept	15
VII. Anlagen	16
VII.1. WiMobil - Carsharing und Elektromobilität	16

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Neubebauung des bisher als öffentlicher Kurzzeitparkplatz genutzten Grundstückes „Lindenhof“ in Ahrensburg ermöglicht aufgrund seiner sehr zentralen Lage, d.h. insbesondere durch die

- fußläufige Anbindung an die Innenstadt
- unmittelbar an das Grundstück angrenzenden Radfernwege
- hervorragende Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (Bahnhof, ZOB)
- Erreichbarkeit des Standortes ohne individuelle Pkw-Nutzung,

die Realisierung eines standortindividuellen Mobilitätskonzeptes.

Aufgrund dieser einmaligen Ausgangssituation ist eine Neubebauung mit

- einem reduzierten Stellplatzschlüssel von unter einem Stellplatz pro Wohnung
- hoher Fahrradstellplatzanzahl
- **keinen öffentlichen Parkplätzen** in der Tiefgarage und nur wenigen im öffentlichen Raum

möglich.

Um den Mietern des Gebäudes eine höchstmögliche Reduzierung ihres individuellen Pkw-Bedarfs zu ermöglichen, bieten sich Carsharing-Modelle im angrenzenden öffentlichen Raum sowie Möglichkeiten von gemeinsamer Pkw-Nutzung innerhalb des Gebäudes an.

Die wünschenswerte Bereitstellung von Carsharing-Modellen in der öffentlichen Umgebung durch private Anbieter, z. B. am ZOB oder Bahnhof, sollte während der Bauphase des „Lindenhof“ durch die Stadt Ahrensburg weiter geprüft und forciert werden. Als Anbieter stehen Firmen wie z. B. Flinkster, DriveNow, car2go, switch oder diverse Autohersteller zur Verfügung. Ein entsprechender Praxisleitfaden für Kommunen liegt bei. Außerdem ist eine Ausleihstation für Fahrräder, z. B. durch stadtRAD überprüfenswert.

Die Bereitstellung von gemeinsam nutzbaren Pkw für die Mieter kann zukünftig durch eine Selbstorganisation der Mieter zusammen mit dem Gebäudeeigentümer erfolgen. Durch den Projektentwickler sind dazu in der Tiefgarage Smart-Stellplätze vorgesehen, die bei Bedarf auch für Elektromobilität vorgerüstet werden können.

Die Erfahrungen in vergleichbaren Projekten des „autoarmen Wohnens“ zeigen, dass das gewünschte Mobilitätsverhalten nur erreichbar ist, wenn die Angebote der Verkehrsmittel des Umweltverbundes einen hohen Standard aufweisen. Dies erfordert in der Regel einen attraktiven ÖPNV und eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur, die sich nicht nur auf den unmittelbaren Nahbereich beschränken darf. Gleichzeitig sind Angebote des Car-Sharings und Ansätze des Mobilitätsmanagements mit zu berücksichtigen.

Um für die künftigen Nutzer die Vorteile des „autoarmen Wohnens“ spürbar zu machen, sind in der Regel straßenräumliche Konzepte mit wenig Stellplätzen und dezentralen Parkieranlagen erforderlich.

2. Grundlagen

2.1. Untersuchungsgebiet

2.1.1. Abgrenzung

- ca. 32.000 Einwohner
- größte Stadt des Kreis Stormarn
- reichster Kreis Norddeutschlands
- gehört zum Großraum Hamburg (nordöstliche Stadtgrenze von Hamburg)
- Verkehrsanbindung nach Hamburg
 - > über die A1 oder B7
 - > Bahn Linie Hamburg-Lübeck (Hamburg Hbf in 14 Minuten)
 - > Ausbau Bahnstrecke S4 nach Hamburg in Planung
- attraktives Fuß- und Radwegenetz

Der Standort Ahrensburg wird zukünftig weiter von der wachsenden Metropolregion Hamburg profitieren. Die hervorragende verkehrstechnische Anbindung sowie ein hoher Freizeit- und Wohnwert am Stadtrand von Hamburg bieten die Basis für steigende Einwohnerzahlen.

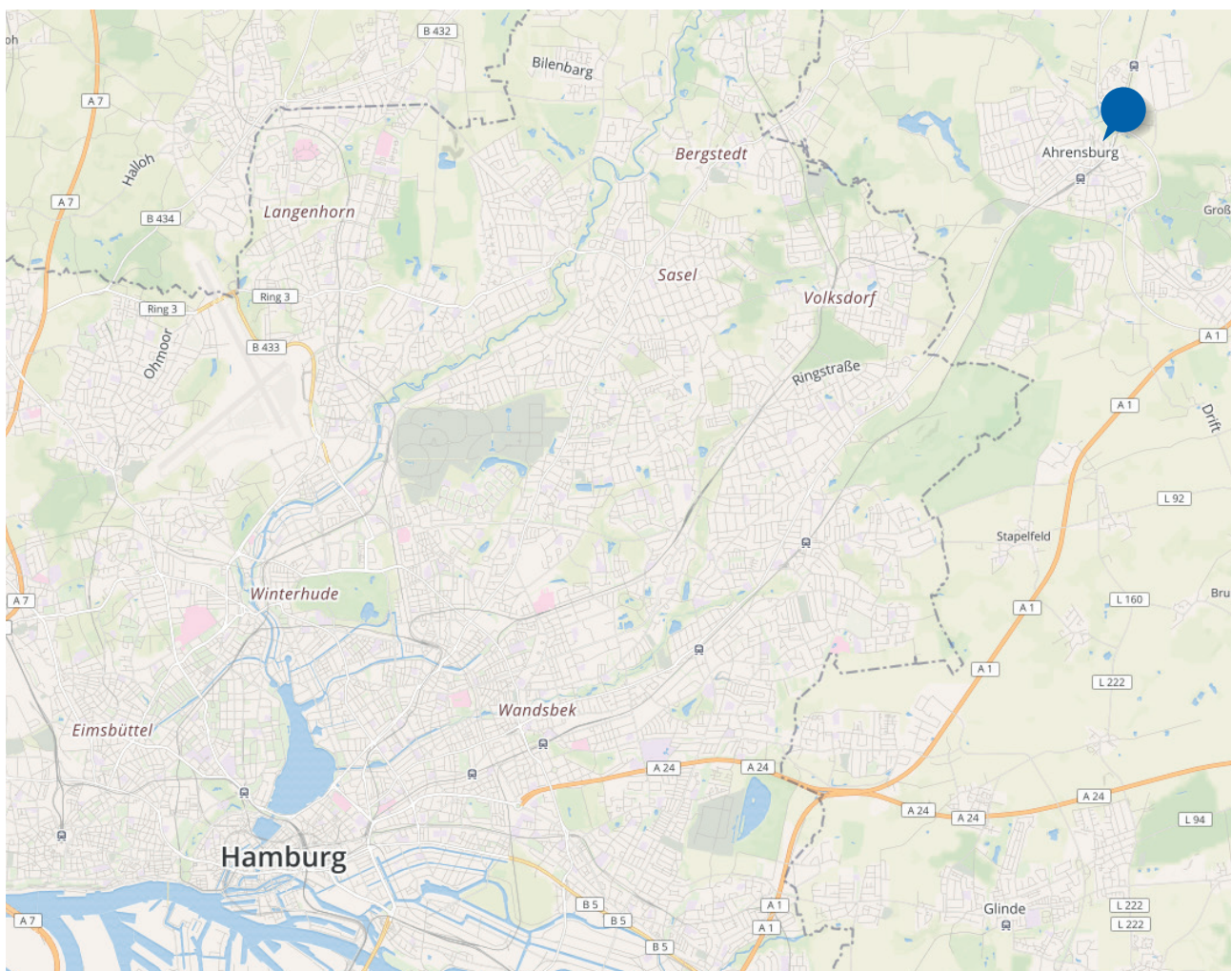


Abb.: 1 Verortung von Ahrensburg [OpenStreetMap]

2.1.2. Städtische Einbindung

Auf dem dreieckförmigen Areal, dem sog. „Lindenhof-Grundstück“, ist die Realisierung eines mischgenutzten Gebäudekomplexes vorgesehen.
Das Areal wird derzeit ausschließlich als unbefestigte Parkplatzfläche genutzt.

2.2. Mobilität und verkehrliche Infrastruktur in Ahrensburg

2.2.1. Ruhender Verkehr

Insgesamt wird die Gesamtkapazität der öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten im Stadtzentrum als ausreichend gekennzeichnet, die nur an wenigen Tagen im Jahr überlastet wird. Die strategischen Leitlinien¹ sind insofern als räumliche Verlagerung bei gleichzeitiger Erhöhung der Flächeneffizienz zu verstehen – in der Summe soll dies demnach zu einer Steigerung der Angebotskapazität führen. Ferner dürfte eine Komplettierung der Gebührenpflicht auch zu einer Beeinflussung der Parkchancen verschiedener Nutzergruppen führen, wobei Berufspendler eher geringere und Kunden des Einzelhandels eher bessere Parkchancen bekommen.

Darüber hinaus wird die Auslastung des Parkplatzes Lindenhof dahin gehend bewertet, dass Reserven vorhanden sind. Gleichzeitig gibt es Kapazitätsreserven im ca. 300 m entfernten Parkhaus „Alte Meierei“. Nach Betreiberangaben sind durchschnittlich ca. 70 % der 160 Stellplätze unbelegt, d. h. ca. 100 Plätze. In Zeiten der erhöhten Parkraumnachfrage samstags ist zudem Kompensation im nahegelegenen P+R-Parkhaus möglich, das an Wochenenden deutlich geringer in Anspruch genommen wird.

Zusammenfassend kann der Parkraum-Wegfall im Zuge der geplanten Überbauung als vertretbar und der innerstädtischen Parkraumstrategie gemäß Masterplan entsprechend eingestuft werden (Argus 2013 - Lindenhof „Verkehrstechnische Stellungnahme zum Neubauvorhaben“).

2.2.2. Derzeitige Parksituation

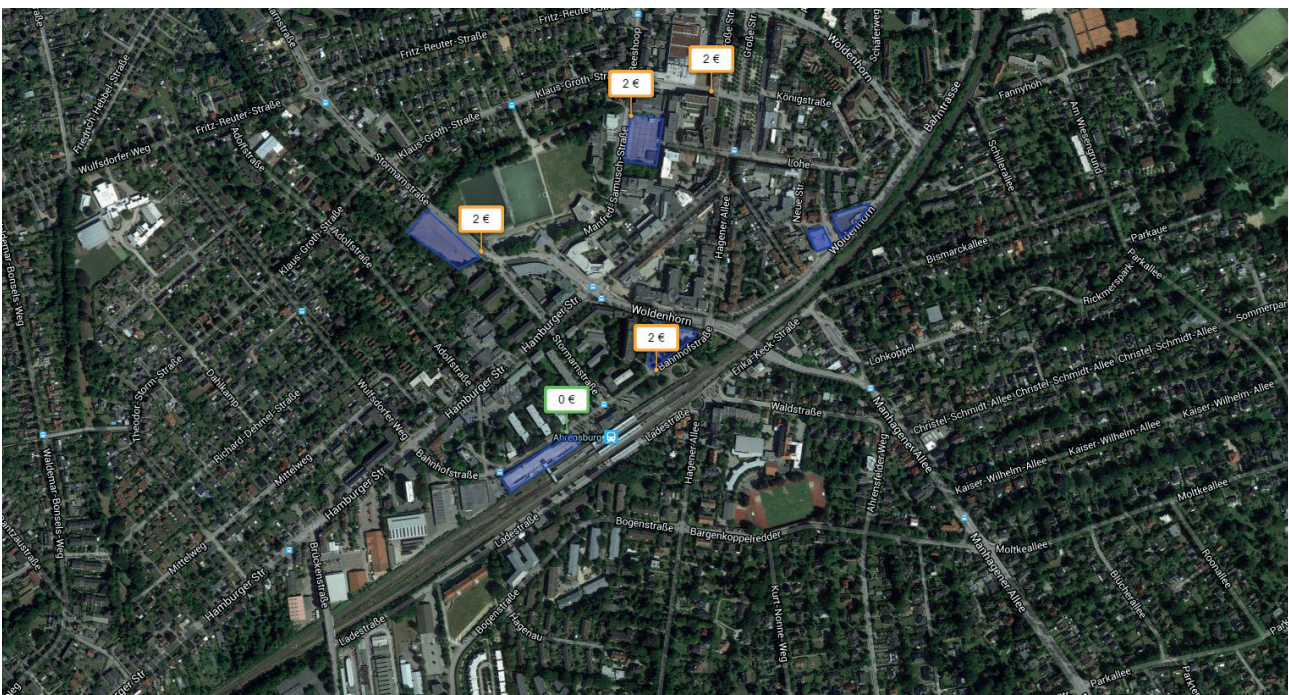


Abb.: 2 Derzeitige Parksituation (Parkopedia: <http://www.parkopedia.de/parken/ahrensburg/>)

¹ Masterplan Verkehr (MPV), Ahrensburg; Argus (Lindenhof - Verkehrstechnische Stellungnahme zum Neubauvorhaben (Stand: 09.04.2013))

2.2.3. Mobilitäts- und Erschließungskonzept

Das Konzept für den Lindenhof sieht eine Tiefgarage mit 60 Stellplätzen vor sowie Parkflächen im Außenbereich. Zwei bis drei dieser Stellplätze sind als Smart-Parkplätze gedacht. Diese können, in der Planung, mit entsprechender Technik vorgerüstet werden, um Elektro-Mobilität zu fördern. Durch Einbinden eines Car-Sharing Systems, mit den Nutzern des Lindenhofes kann der Stellplatzschlüssel signifikant verringert werden. Dabei ist hervorzuheben, dass ein Car-Sharing-Pkw sechs bis acht individuelle Pkw ersetzen kann, was wiederum zu einer Verringerung der Standzeit und damit des ruhenden Verkehrs beiträgt. Durch die höhere Auslastung der Car-Sharing Pkw wird, in bedeutendem Maße, die nachhaltige Mobilität gefördert. Durch das Anbieten von alternativen Verkehrsmitteln sowie dem geplanten Bau der S4 nach Ahrensburg wird der Anteil des motorisierten Individualverkehrs weiter gesenkt.

Grundsätzlich sind Reduktionspotenziale durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement denkbar, z. B. Car-Sharing für Bewohner oder Bringdienste durch Einzelhändler.

Bei einer Implementierung von ca. zwei Smarts können ca. acht bis 16² reguläre Pkw ersetzt werden.

Die Fahrradkeller mit bis zu 90 Fahrradstellplätzen werden mit entsprechender Technik (Stromanschlüssen) ausgerüstet. Dies ermöglicht den Bewohnern die Anschaffung und Nutzung von privaten E-Bikes (Pedelects).

² Ein CarSharing Pkw ersetzt ca. 4-8 private Pkw.

3. Trends der Mobilitätsentwicklung

3.1. Mobilitätsverhalten im „Wandel“

Umfragen zum Verkehrsverhalten sowie soziologisch oder ökonomisch ausgerichtete Untersuchungen können Hinweise zu den heutigen Trends der Mobilitätsentwicklung geben. Aktuelle statistische Ergebnisse weisen dabei Tendenzen auf, die auf grundlegende Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung schließen lassen und auch die Mobilität der Zukunft beeinflussen werden. Wie stark und in welche Richtung sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Allgemeinen und in Großstädten wie Hamburg im Speziellen verändern wird, ist von vielschichtigen Faktoren beeinflusst. Wesentliche Faktoren mit Einfluss auf die zukünftige Mobilität sind demnach

- die Bevölkerungsentwicklung und die demografische Veränderung in der Bevölkerungsstruktur,
- wirtschaftliche Notwendigkeiten und Zwänge sowie
- gesellschaftliche Veränderungen im Lebensstil.

Die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur und der zugehörigen Lebensstile, im Wesentlichen hinsichtlich der Verschiebung der Altersverteilung und steigender Individualität, haben Einfluss auf unsere zukünftige Mobilität.

- Der Anteil alter Menschen an der Bevölkerung wächst. Die „jungen Alten“ nehmen ihr i. d. R. kraftfahrzeugorientiertes Mobilitätsverhalten mit. Im höheren Alter gewinnt die Zu-Fuß-Mobilität allerdings an Bedeutung.
- Der Anteil an Einpersonenhaushalten nimmt mit der alternden Bevölkerung weiter zu. Deren Mobilität ist unterdurchschnittlich.
- Die Lebensstile junger Menschen sind geprägt von einer Verschiebung des Eintritts in die Erwerbstätigkeit und der Familiengründung in spätere Lebensabschnitte (> 30 Jahre). Damit verschiebt sich auch der Übergang zu einer autoorientierten Mobilität.
- Der Trend zur Re-Urbanisierung hat den Zuzug i. d. R. hochmobiler und autoorientierter Menschen in zentrale Stadtbereiche zu Folge. Die Gruppe spaltet sich in Menschen, die ihr Mobilitätsverhalten beibehalten oder bewusst in die Stadt ziehen, um auf ein Auto verzichten zu können.

Untersuchungen zum Verkehrsmittelwahlverhalten zeigen, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes langsam, aber kontinuierlich an Bedeutung gewinnen. Die Anschaffung eines eigenen Kraftfahrzeugs wird in jüngeren, urbanen Generationen zunehmend kritisch betrachtet. Dafür ist einerseits der wirtschaftliche Faktor steigender Mobilitätskosten verantwortlich. Dies hemmt den Besitz eines eigenen Fahrzeugs bzw. allein schon der notwendigen Fahrerlaubnis. Andererseits verliert das Statussymbol „Auto“ gegenüber der individuellen Wahl eines zur Fahrt passenden Verkehrsmittels, ggf. eines Car-Sharing-Fahrzeugs, an Bedeutung. In Hamburg ist bereits jeder Dritte Haushalt ohne Auto. Die Gründe hierfür bleiben vielschichtig, wie die Sonderauswertung von Mobilität in Deutschland zeigt.

Ein weiterer Faktor ist die Zeit. Die Bevölkerung von Kernstädten benötigt im Vergleich zur ländlichen Bevölkerung für relativ kurze Strecken viel Zeit. Dafür verantwortlich ist u. a. die hohe Auslastung der vorhandenen Infrastrukturen, u. a. auch durch Verkehrsströme im Austausch zwischen Kernstädten und umliegenden Räumen. Diese Zeit ist bei individueller Mobilität i. d. R. nicht nutzbar. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann diese Zeit nutzbar machen oder Zeitvorteile bringen, was in Kernstädten vielfach auch im Radverkehr möglich ist.

3.2. Wohnen und Verkehr

Projekt- und Quartiersentwicklungen mit dem Ziel, möglichst wenig Kfz-Verkehr zu erzeugen, liegen im Trend. Die zugehörigen Konzepte sind aber unterschiedlich ausgerichtet und verfolgen im Detail abweichende Zielsetzungen. Eine einheitliche Definition der in diesem Zusammenhang verwendeten Begrifflichkeiten liegt nicht vor. Daher ist es wichtig, diese für das Projekt „Lindenhof“ zu differenzieren und zu definieren.

Das Mobilitätskonzept für den „Lindenhof“ sieht eine „Autoreduzierung“ vor, flankiert durch Maßnahmen und Anreize der Stadt Ahrensburg. Durch die zur Verfügung Stellung von Car-Sharing, Smart-Parkplätzen, Bringdiensten im Einzelhandel sowie der Verbesserung des ÖPNV kann der Anteil der Pkw am Verkehrsaufkommen reduziert werden.

3.3. Beispiele moderner Mobilitätskonzepte und Quartiersentwicklung

Die nachfolgend aufgeführten Beispiele geben eine Idee von modernen Mobilitätskonzepten und Quartiersentwicklung. Sie sollen vermitteln, inwiefern ein an moderne Bedürfnisse ausgerichtetes Mobilitätskonzept den Verkehr reduzieren und die Lebensqualität innerhalb der Quartiere steigern kann. Darüber hinaus sind die aufgeführten Beispiele auch als Impulsgeber für die übergeordnete Planung zu verstehen, da die Systeme erst im Verbund mit begleitenden Maßnahmen ihre Leistungsfähigkeit entfalten. Die im Neubauvorhaben „Lindenhof“ geplanten, innovativen Ideen sind bereits in anderen Projekten erprobt und folgend sind drei Beispiele aufgeführt.

3.3.1. Freiburg - „Vauban“

Das Quartier „Vauban“ in Freiburg entsteht auf einem ehemaligen, 42 Hektar großen Kasernenareal, welches bis 1992 von französischen Streitkräften genutzt wurde. Das Gelände liegt am südlichen Stadtrand, rund drei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Bisher sind in Vauban etwa 2.000 Wohneinheiten sowie Misch- und Gewerbeflächen entstanden und es leben dort bereits über 3.500 Menschen - 5.000 Einwohner sollen den neuen Stadtteil im Endausbau einmal bevölkern.

Das Gesamtprojekt wird im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchgeführt. Das Ziel ist, innerhalb der Stadtgrenzen Baugrundstücke hoher Qualität für junge Familien anzubieten und der Abwanderung ins Umland (Landschaftszersiedlung, Pendlerverkehre) entgegen zu wirken. Mit dem neuen Stadtteil sollte verdichtetes, flächensparendes Bauen in Innenstadtnähe ermöglicht und eine Mischung von Wohnen und Arbeiten, mit Wohnraum für verschiedene soziale Gruppen, geschaffen werden. Die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel mit einem guten Bus- und Stadtbahnanschluss sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs waren frühzeitige Zielsetzungen. Mit der Entwicklung eines Stadtteilzentrums mit Geschäften für den täglichen Bedarf und der Integration einer Grundschule und Betreuungseinrichtungen für Kinder wurde die Nahmobilität einbezogen und Familien- und Kinderfreundlichkeit erreicht. Die Besonderheit des für Vauban entwickelten Konzeptes liegt in der Kombination der beiden Wohnformen des Stellplatzes und autofreien Wohnens. Etwa je ein Drittel aller Wohnungen in Vauban sind Stellplatz- oder Auto-frei. Grundlage hierfür sind, neben der Auslegung auf Nahmobilität und die gute Anbindung an den ÖPNV, verschiedene Mobilitätsdienstleistungen. Der integrierte Nahversorger bietet einen Lieferservice an, Car- Sharing und ein Fahrradgeschäft mit umfangreichem Serviceangebot sind in den Stadtteil integriert.

Der baurechtlich notwendige Nachweis von Stellplätzen erfolgt in Vauban auf einer Freihaltefläche und auf Basis einer finanziellen Sicherheit für die ggf. erforderliche, nachträgliche Herstellung der Stellplätze. Diese wird notwendig, wenn das Konzept scheitert und die Bewohner, ggf. folgende Generationen, nicht mehr autofrei leben. Für Wohnungen bzw. Bewohner mit Auto ist ein zentrales Parkhaus am Quartiersrand errichtet worden, welches eine geringe Auslastung aufweist. Grund hierfür ist u. a. der für viele Nutzer lange Weg zwischen Wohnung und Parkhaus, infolgedessen Fahrzeuge am Quartiersrand abgestellt werden.

Die Ergebnisse vorliegender Studien zu Vauban machen deutlich, dass das Konzept zur Entwicklung des Stadtteils funktioniert. In Vauban wurde ein lebenswertes und familienfreundliches Wohnumfeld geschaffen, das Straßenbild ist geprägt von spielenden Kindern. Der Motorisierungsgrad liegt bei lediglich 150 Pkw/1.000 Einwohner. Dabei besitzen die Bewohner nicht schon seit langem kein Auto, sondern schafften dieses zu 57 % erst mit dem Einzug in Vauban ab. Das Car-Sharing-Angebot wird überdurchschnittlich gut angenommen. Auf ca. 350 bis 400 autofreie Haushalte auf Vauban kommen 12 Car-Sharing-Autos. 81 % der befragten autofreien Haushalte geben auf einer fünfstufigen Skala an, dass ihnen die Organisation des Alltags ohne eigenen Pkw sehr leicht oder leicht fällt.

3.3.2. München - „Am Ackermanbogen“

Nach der Freigabe der Waidmann- und der Stettenkaserne durch die Bundeswehr lobte die Stadt München einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb aus. Die zentrale Entwurfsidee der ausgewählten Planergemeinschaft (Vogel, Lex-Kerfers) war die Schaffung eines breiten Angebots unterschiedlicher Wohnformen - vom Doppel- bzw. Reihenhaushaus bis zum Geschosswohnungsbau. In exzellenter Lage, zwischen dem gründerzeitlichen Schwabing und dem Olympiagelände, entsteht, eingebunden in die Topographie des Olympiaparks, das neue Stadtquartier „Am Ackermannbogen“ mit ca. 2200 Wohnungen und ca. 500 Arbeitsplätzen. Der letzte Bauabschnitt wurde bereits begonnen und wird voraussichtlich bis 2015 umgesetzt sein.

Das Wohnungsangebot erfüllt alle Wünsche einer ausgewogenen Bevölkerungsstruktur von Singles bis zur Großfamilie oder zum Mehrgenerationenhaus.

Es gibt Wohnungen im freifinanzierten Wohnungsbau, aber auch Wohnungen, die nach dem München-Modell oder im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus gefördert werden. In die vier Quartiere des Viertels sind Kindertagesstätten sowie eine integrierte Kooperationseinrichtung für Kinder integriert. Ergänzend zum Wohnungsbau sind höherwertige Gewerbeeinheiten sowie ein Ärztehaus errichtet worden.

Um das neue Stadtviertel entsprechend zu versorgen, ist ein „Marktplatz“ mit Supermarkt und anderen Läden geplant. Hier sollen auch betreutes Wohnen für ältere Menschen und eine weitere Kindertagesstätte realisiert werden. Ein Bestandsgebäude wurde zum Studentenwohnheim umgebaut. Ein inneres Wegenetz verbindet das gesamte Viertel für Fußgänger und Radfahrer unabhängig vom Straßennetz. Der Anschluss an Tram und Bus ist im Süden bereits vorhanden; eine Buslinie wurde zur besseren Erschließung in das Siedlungsgebiet geführt. Die Erschließung ist so konzipiert, dass die Zufahrt in drei getrennte Abschnitte erfolgt. Getrennt werden diese Abschnitte durch großzügige Grünflächen und Freiräume. Eine Durchfahrt ist nur mit dem Fahrrad möglich.

Das Thema Parken ist auch am Ackermannbogen viel diskutiert. In dem Neubaugebiet ist gemäß dem Stellplatzschlüssel der Stadt München pro Wohnung ein neuer Stellplatz gebaut worden.

Zusätzlich gibt es im öffentlichen Raum zusätzliche Parkplätze (30 %) für Besucher und Zweitwagen. Dennoch gibt es aus zweierlei Gründen Parkdruck von außen auf das Viertel. Neben den Großveranstaltungen im Olympiapark ist die Einführung von Anwohnerparkzonen im Umfeld hierfür verantwortlich. Die Bewohner selbst besitzen i. d. R. kein Fahrzeug und teilen sich neun im Quartier vorhandene Car-Sharing-Fahrzeuge. Auf ein Fahrzeug kommen im Schnitt 20 Nutzer, so dass etwa 170 Stellplätze eingespart werden. Dies dokumentiert sich auch in den entsprechend Baurecht erstellten Tiefgaragen, die leer stehen.

3.3.3. Hamburg - „Saarlandstraße“

Die Projektidee einer autofreien Siedlung für Hamburg entstand durch den Verein Neandertal e.V., der sich später in Autofreies Wohnen e.V. umbenannte. 1995 wurde das Gebiet „Saarlandstraße“ von der Stadtentwicklungsbehörde in Absprache mit Autofreies Wohnen e.V. als geeignete Fläche für eine autofreie Siedlung festgesetzt. Das Grundstück wurde ehemals von der Stadt für den Bau einer Autobahntrasse erworben und freigehalten. Aus einem städtebaulichen Wettbewerb ging ein Funktionsplan hervor, der Grundlage für den Bebauungsplan (Baubeginn 1998) wurde. Das Projekt „Saarlandstraße - Wohnen ohne Auto am Osterbekkanal“ liegt im Stadtteil Barmbek-Nord an der Saarlandstraße / Wiesendamm, an zwei Seiten umschlossen von Wasser, Osterbek- und Barmbeker Stichkanal. Die Fläche des Projektes umfasst etwa 3,5 ha und wird zu 1/3 mit Gewerbegebäuden und zu 2/3 mit Wohngebäuden besetzt und bietet Raum für 230 Wohneinheiten, errichtet in drei Bauabschnitten. Den Kern des Projektes bilden drei fünfgeschossige Wohnhöfe mit innenliegenden Mietergärten und Kinderspielflächen. Zur Saarlandstraße schirmt ein geschlossener Riegel das Gebiet gegen Straßenlärm ab.

Der Standort Saarlandstraße zeichnet sich durch eine außergewöhnliche Wohnumfeldqualität aus. Verkehrssichere Fuß- und Radwege durchziehen das Gebiet, die Grünflächen sind frei von Abgasen und Motorenlärm. Ein überörtlicher Fuß- und Rad-Wanderweg entlang des Osterbek- und des Barmbeker Stichkanals bindet die Fläche in städtische Freiräume ein. Das Stadtteil-Zentrum Barmbek mit seinem vielfältigen Einzelhandelsangebot rund um den Barmbeker Bahnhof und das Ortsamt liegen in unmittelbarer Nähe, nebenan lädt die „Jarrestadt“ mit ihren zahlreichen kleinen Läden und Kneipen ein. Der Stadtpark befindet sich in unmittelbarer Nähe. Das Projektgebiet liegt zudem nur etwa 3 km von der Außenalster und weniger als 20 Minuten von der Hamburger City entfernt.

Die Angebote im Öffentlichen Personen-Nahverkehr sind ausgezeichnet und machen den Standort für ein autofreies Leben äußerst attraktiv. Die Wege sind kurz, zur U-Bahn, Haltepunkt Saarlandstraße ca. 300 m und U+S-Bahnhof Barmbek ca. 600 m. Verschiedene Buslinien verlaufen direkt am Quartier. Die U-Bahn am Haltepunkt Saarlandstraße fährt in den Hauptverkehrszeiten alle 5 Minuten und hält auch in den Neben- und Schwachverkehrszeiten einen 10 Minuten-Takt. Die Wege und Plätze innerhalb des Quartiers sind weitgehend autofrei und können als Aufenthalts- und Spielbereiche mit genutzt werden. Ein im Gebiet liegendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht ermöglicht die Durchfahrt für Feuerwehr-, Rettungs- und z. B. Möbelfahrzeuge. Fahrzeuge von Besuchern, Behinderten und für sogenannte Wechselfälle des Lebens können auf Stellplätzen an den Zufahrten von der Saarlandstraße untergebracht werden. Von sonst üblichen 0,8 Stellplätzen pro WE sind nur 0,15 nachgewiesen. Sie sind jedoch erst bei tatsächlichem Bedarf auch baulich zu errichten. Bei Anschaffung eines Autos muss ein Stellplatzabgabebeitrag gezahlt werden. Beim Scheitern des Projektes wird eine Stellplatzabgabe von allen Bewohnern fällig.

Beim autofreien Leben handelt es sich um einen freiwilligen Lebensstil, privatrechtliche Verträge geben die Garantie für die Einhaltung; Juristen haben sie speziell für diese Wohnform erarbeitet. Im Rahmen des Bauantrages wurde der Autoverzicht rechtlich bindend geregelt. Die Bauherren verpflichten sich, dafür Sorge zu tragen, dass bei Miet- und Eigentumswohnungen kein Stellplatzbedarf durch die dauerhafte Nutzung eines Kraftfahrzeugs erzeugt wird. Die Verpflichtung wird an die Mieter bzw. Erwerber weitergegeben. Die baurechtliche Verpflichtung zur Herstellung der notwendigen Stellplätze im Sinne Bauordnung ist bis zur Entstehung eines konkreten Bedarfs in dieser Höhe ausgesetzt. Die Missachtung dieser Vereinbarung wird als Ordnungswidrigkeit behandelt und kann mit erheblichen Geldbußen geahndet werden. Der Autoverzicht wird in das Grundbuch eingetragen, daraus folgt eine Beibehaltung der Verpflichtung auch bei Eigentümerwechsel. Das Angebot an Fahrradstellplätzen ist sehr großzügig auf die Bewohnergruppe zugeschnitten. Je Wohneinheit stehen im Mittel 3,3 Abstellplätze³ zur Verfügung. Fahrradboxen/-schuppen wurden vor den Hauseingängen platziert, und über Rampen besteht zu Fahrradkellern und Abstellmöglichkeiten für Fahrradanhänger, Karren und Kinderfahrzeuge.

³ Im Neubauvorhaben „Lindenhof“ sind es 2,6 Fahrradstellplätze, dies ist zurückzuführen auf den erhöhten Anteil kleinerer Wohneinheiten.

4. Handlungsansätze nachhaltiger Mobilität

Ein grundlegendes Kriterium ist die Lage des Projektes im Stadtgefüge. In einem Quartier in zentraler Lage, wie der „Lindenhof“, sind andere Voraussetzungen für die Mobilität gegeben als bei Projekten am Stadtrand, und es werden zugleich andere Ansprüche an diese gestellt. Dafür ist die potentielle Zielgruppe zukünftiger Nutzer/Bewohner einzugrenzen, um deren Erwartungen abzuschätzen.

Die Architektur und Gebäudetypologie nimmt in einem auto- und verkehrsreduzierten Quartier Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner. Die Erwartungen der Zielgruppen zukünftiger Bewohner müssen erfüllt werden. In separaten Räumen mit Stromanschluss können einfach zugängliche und trotzdem sichere Fahrradstellplätze für E-Bikes sein, die den Antrittswiderstand herabsetzen und dazu animieren, öfter das Fahrrad zu nehmen. Es können aber auch Tiefgaragenplätze für Eigentümer gehobenen Wohneigentums sein. Diese Ansprüche müssen stärker differenziert und quantifiziert werden.

Die äußere verkehrliche Anbindung muss einerseits leistungsfähig sein, andererseits ist die Qualität der Anbindung aber auch ein Steuerungselement zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl; diese darf den Motorisierter Individualverkehr nicht fördern. Die Qualitätsansprüche sind in Abwägung mit den weiteren Zielen zu definieren.

Bei der Planung der inneren Erschließung sollten dabei einerseits alle Verkehrsarten berücksichtigt werden, aber andererseits auch Schwerpunktsetzungen erfolgen, die das gewünschte Mobilitätsverhalten der Bewohner aufgreifen.

Über die Angebotsstruktur im ÖPNV lassen sich die Nutzungsanteile der öffentlichen Verkehrsmittel regulieren. Vor allem im innerstädtischen Bereich sind ein gut ausgebautes Netz sowie eine hohe Taktung für die Akzeptanz der Angebote notwendig. Den Zielen einer verkehrsarmen Entwicklung entsprechend, ist der hohe Hamburger Standard in das Quartier zu übertragen. Ein wesentlicher Faktor ist zudem die Erreichbarkeit - Entfernung, Zeitbedarf, Qualität - der Angebote.

Die Erschließung im Radverkehr sollte als Angebotsplanung verstanden werden. Ausgehend von einer engmaschigen inneren Erschließung ist die Anbindung an weiterführende Wege und Routen in das umliegende Stadtgebiet von Bedeutung, um den Aktionsradius und die Attraktivität des Radverkehrs zu erweitern. Daneben ist an die Möglichkeiten zum Abstellen des Fahrrades (ggf. mit Anhänger) ein hoher Anspruch an Sicherheit, Komfort und Umfang zu stellen.

Neue Angebotsformen und Kooperationen innerhalb des Umweltverbundes erleichtern den Verzicht auf das eigene Auto und tragen zur Wirtschaftlichkeit von Angeboten bei.

Mögliche Ansatzpunkte sind:

- o Tarifkooperationen sowie weitergehende Kooperationen zwischen ÖPNV-Unternehmen und Car-Sharing-Anbietern
- o Kooperationen zwischen Mobilitätsdienstleistern, wie z. B. Car-Sharing, Mietwagenfirmen, Taxiverkehr, Fahrradausleihen
- o Privat organisierte Mobilitätsangebote, z. B. Autogemeinschaften oder Fahrgemeinschaftsvermittlung, wie z. B. über die Mitfahrzentrale.
- o Die Integration von logistischen Dienstleistungen, z. B. Lieferservice, Hol- und Bringdienste ins Quartier können dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und sind zugleich Voraussetzung um ein verkehrsarmes Quartier für möglichst große Bevölkerungsgruppen attraktiv zu machen. Dies erfordert
- o Dienstleistungen für besondere Zielgruppen, wie z. B. autofreie Haushalte oder Senioren,
- o die Integration dieser Funktionen ins Quartier, z. B. in Form einer zentralen „Logistikstation“, Hilfsmitteln zum Gepäck Transport (Lastenräder, etc.).

5. Mobilitätskonzept „Lindenhof“

Das Mobilitätskonzept für den „Lindenhof“ sieht die Implementierung von ca. zwei bis drei Smart-Parkplätzen für die Tiefgarage vor. Diese sollen Anreiz für die Bewohner und Nutzer des Lindenhofs sein, um das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken und alternative Verkehrsmittel zu nutzen. Überdies können auch Anreize durch die Stadt Ahrensburg gesetzt werden, indem das Angebot an Car-Sharing-Modellen in der Umgebung erweitert und forciert wird. Hierzu bietet sich die Kooperation mit bestehenden Car-Sharing-Anbietern an. Die Aufrüstung von Stellplätzen in der Tiefgarage des „Lindenhof“ für die Elektromobilität fördert dazu die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität. Durch das Anbieten von sicheren Fahrradabstellplätzen wird dieses Konzept zusätzlich unterstützt. Die Implementierung eines Mieter-Car-Sharing-Systems ist erstrebenswert und kann durch den Eigentümer und die Mieter realisiert werden.

Durch die Kooperation mit einem bestehenden „Car-Sharing“-Anbieter, wie z. B. Cambio, kann dieses System professionalisiert werden und ermöglicht eine spätere Ausweitung des Car-Sharing Angebots.

Begleitend zum angestrebten Car-Sharing-System sind gemäß derzeitiger Planung insgesamt 185 Fahrradstellplätze in der Tiefgarage und im Außenbereich des Neubauvorhabens „Lindenhof“ geplant. Durch die hohe Qualität und Quantität der geplanten Fahrradstellplätze wird der Verkehr durch Bewohner und Besucher reduziert.

Eine Kombination der genannten Handlungsfelder ermöglicht einen Verzicht von öffentlichen Stellplätzen in der Tiefgarage und nur wenigen im öffentlichen Raum. Durch diese Kombination von Möglichkeiten in der Projektentwicklung und den Maßnahmen die flankierend durch die Stadt Ahrensburg zu treffen sind, ist eine Reduktion des „motorisierten Individualverkehr-Anteils“ zu erwarten.

6. Planungsleitfaden und Impulse für ein modernes Mobilitätskonzept

6.1. Planungsleitfaden

Mit dem Setzen von Anreizen können und müssen weniger Parkplatzflächen vorgehalten werden; die wiederum freiwerdenden Flächen können genutzt werden, um den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten oder diese Flächen für alternative Verkehrsmittel zu nutzen. Durch einen zielgerichteten Ausbau und einer Ausweitung der Sharing-Mobility kann dieser Bedarf an Stellplatzflächen noch verringert werden. Auf den vorhergehenden Seiten sind hierzu Beispiele anderer Kommunen aufgeführt, die diesen Schritt erfolgreich gemacht haben.

Infolge des Ausbaus von Fahrradstellplatzflächen und E-Bike-Stationen können insbesondere die Kurz- bis Mittelstrecken-Fahrer entlastet und befriedigt werden.

Eine Kombination mit Cambio, Vorhalten von ca. zwei bis drei „Smarts“ für die Bewohner sowie die Unterstützung bei der Einführung von privaten „Pedelecs“ durch Ladestationen sind dazu geeignet, den Stellplatzschlüssel zu senken.

6.2. Impulse für ein modernes Mobilitätskonzept

Verringerung des Stellplatzschlüssels und gleichzeitiger Ausbau der alternativen Verkehrsmittel, durch entsprechende Vertragswerke, sichert eine nachhaltige Mobilität und einen Wandel in der Mobilitätsnutzung.

Durch die Einführung und Einbindung von zwei bis drei „Smart“-Stellplätzen mit Ladestationen für Elektromobilität durch den Projektentwickler wird ein erster Schritt getan, um Anreize zu setzen. Alternativ kann ein Mieter geführtes Car-Sharing System integriert werden; dies senkt den Bedarf an privaten Stellplätzen weiter und ist auch als Handlungsempfehlung für den Innenstadtbereich von Ahrensburg zu sehen.

Durch die Stadt wäre eine Kooperation mit „Switchh“ und „car2go“ denkbar, hierbei könnte eventuell durch die Stadt das Aktionsfeld von „car2go“ auf Ahrensburg erweitert werden.

Ebenso ist es denkbar, eine „Switchh“-Station in Ahrensburg zu realisieren, um die Intermodularität zu fördern. Hierbei könnte ein zentraler Mobilitätsknotenpunkt eingerichtet werden, der die verschiedenen alternativen Mobilitätsformen bündelt und eine niedrige Zugangsschwelle bietet.

Derzeit wird in Ahrensburg die Aufstockung des Parkhauses Lokschnappen sowie dem Bau eines Fahrradparkhauses im Bahnhofsbereich diskutiert. Dies wären wichtige Bausteine im Verkehrskonzept von Ahrensburg und würden die angestrebten Maßnahmen im Neubauvorhaben „Lindenhof“ begleiten und unterstützen.

~~Alternativ können durch die Ausgleichszahlung, die beim Kauf des Grundstücks an die Stadt gezahlt wird,~~ Darüber hinaus können die vorhandenen multimodalen (Bahnhöfe, etc.) und die bimodalen (z. B. Park+Ride- oder Bike+Ride-Anlagen) Anlagen durch entsprechende Maßnahmen aufgewertet und unterstützt werden. Diese müssen jedoch nicht als Station gedacht oder geplant werden. Hierzu reicht oftmals schon eine Förderung des „öffentlichen Individualverkehrs“. Dies sind Mobilitätsformen neuerer Art, z. B. stationsungebundenes Car-Sharing (free-floating wie z. B. „car2go“ oder „DriveNow“), klassische stationsbasierte Car-Sharing-Angebote, Car-Sharing auf zugeordneten Parkplätzen (z. B. „Cambio“), privates Car-Sharing (peer-to-peer) oder auch öffentliche Fahrradverleihsysteme.

Der vorliegende Bericht und das Konzept für den „Lindenhof“ setzen erste wichtige Impulse, die auch über das Neubauvorhaben hinausgehen können. In ein modernes, übergeordnetes Mobilitätskonzept für Ahrensburg würden sie sich unterstützend einfügen.

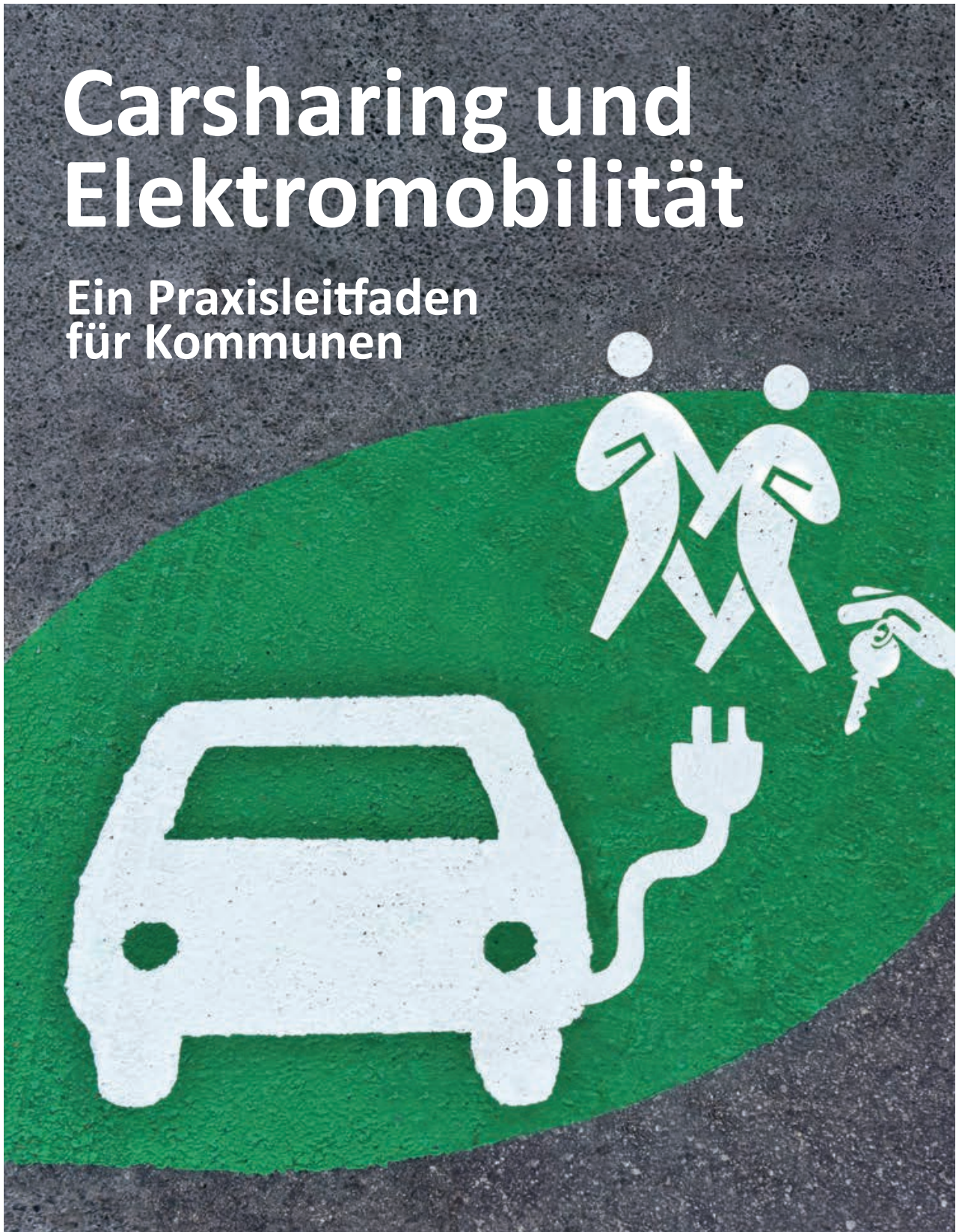
VII. Anlagen

VII.1. WiMobil - Carsharing und Elektromobilität

WiMobil

Carsharing und Elektromobilität

Ein Praxisleitfaden
für Kommunen





**Erfa
aus
Erfc**

Künftigen Generationen eine gesunde u
hinterlassen ist eine Kernaufgabe des B
Beim Klimaschutz sind auch im Verkehr
und möglich! Dies gelingt uns vor allem
Maßnahmen Umwelt- und Lebensqualit
verbund ist in vielen Kommunen das Rü
Und er ist heute stärker denn je. Nicht t
rung durch immer mehr Carsharing-Ang
Radverkehrs allerorten. Einer flexiblerer
anhand ihrer jeweiligen Stärken gehört

Dabei liegt es nahe, die Potenziale der E
Mobility“ zu kombinieren. Für die konkr
ist dabei zu klären, wie E-Carsharing-Sys
Mobilität und Umwelt in urbanen Räum
Angesprochen sind Bund und Kommune
gute Rahmenbedingungen für (E-)Carsh
Carsharinggesetz (CsgG) etwa soll die V
dass die jeweils örtlich zuständigen Beh
Straßenverkehr bevorzugen können, re
servierungen oder bei den Parkgebüh
Projekt WiMobil, das mit Unterstützung
erfolgreich abgeschlossen werden konn
Städten ein Instrument an die Hand, mi
Strategien für die Förderung von E-Cars
können.

Rita Schwarzelühr

Rita Schwarzelühr-Sutter
Parlamentarische Staatssekretärin bei d
Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit



Städte Anbieter voran.

In Städten leben viele Menschen auf engem Raum. Ein geeignetes Mittel, um private Pkw in Städten zu ersetzen, ist die Elektromobilität. Sie reduziert den Flächenbedarf für den Verkehr und trägt zu einer lebenswerteren Stadt bei. Darüber hinaus sind die Vorteile der Elektromobilität mit der von individueller Mobilität ohne eigenes Auto vergleichbar.

Private Kraftfahrzeuge werden im Schnitt weniger als ein Tag bewegt. Geteilte Fahrzeuge können viel mehr befriedigen. Das haben auch die Automobilhersteller erkannt und arbeiten an neuen Konzepten für urbane Mobilität.

Städte tauschen sich mit Carsharing-Anbietern aus und „stationieren“ im öffentlichen Raum ein und wünschen sich zukünftig rechtssicher auch einzelnen Betreibern Privilegien für die Carsharing-Fahrzeuge. Diese Privilegien für die Städte und Gemeinden stehen.

Der vorliegende Leitfaden kann wertvolle Anregungen geben, in welchen Mitteln und planerischen Konzepten Städte und Anbieter gemeinsam das Angebot zu einem möglichen Baustein urbaner Mobilität machen können.

Der Deutsche Städtetag hat die Entstehung des Leitfadens unterstützt, dem ich eine hohe Verbreitung bei Politikern und Anbietern von Formen der neuen Mobilität wünsche.

Eva Lohse

Dr. Eva Lohse
Oberbürgermeisterin der Stadt Ludwigshafen am Rhein
Präsidentin des Deutschen Städtetags

In

8

9

12

16

19

22

23

24

26

30

36

37

38

46

50

51

52

58

59

62



mmunen, die vor der Aufgabe
ing-Angeboten in ihr Mobili-
sharing in besonderer Weise
r Ort zu steigern. Dazu zählen
umwidmung, Parkraumsuch-
missionen.

ei wird insbesondere auf das in
en Wirkungen noch relativ unbe-
te flexible Carsharing eingegangen.

tromobilität und Carsharing
den stets in Verbindung zueinan-
betrachtet. Es geht in dem Leit-
n also nicht um eine komplette
andsaufnahme der Einzelbereiche
tromobilität und Carsharing.

grund der Dynamik dieses inno-
ven Themenfelds verändern sich
Anforderungen, Rahmenbedin-
gen und Erfahrungen der Städte
dig. Daher wird eine regelmäßige
ialisierung angestrebt.

jeweils aktuelle Ausgabe
en Sie unter
www.erneuerbar-mobil.de/de/produkte/wimobil

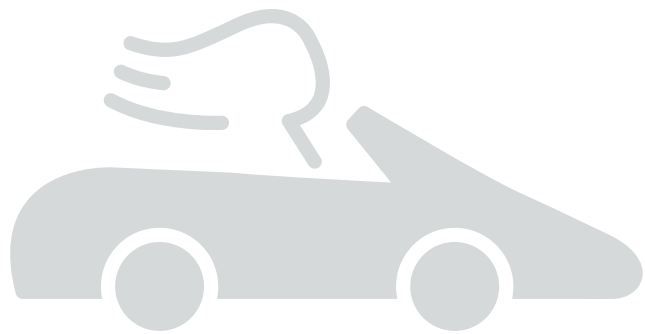
irzungsverzeichnis

	Carsharing
M	Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München
	Ladeinfrastruktur
	Ladeinfrastrukturbüro
	Motorisierter Individualverkehr
V	Öffentlicher Personennahverkehr
tadtUm	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Berlin)

Deutschland



Carsharing & Elektro Doppelte Innovation für urbane Mobilität



Die Steuerung von konkurrierenden Nutzungsansprüchen im öffentlichen Raum zählt zu den zentralen Gestaltungsaufgaben einer Kommune. Die Themen Carsharing und Elektromobilität berühren in besonderem Maße diesen Komplex.





**elen großen Städten sind neue
m Markt, die das klassische
rsharing um das free-floating-
weitern. Immer öfter sind
ahrzeuge Teil des Carsharings.**

**Die Themen Elektromobilität und Car
von außerordentlichem politischem u
Interesse. In beiden Themenkomplex
Entwicklung extrem dynamisch und ir
Das gilt auch für den Bereich der Gese**

Die Städte müssen entscheiden. Ihnen kommt bei der Entwicklung und Akzeptanz neuer (E-)Carsharing-Angebote eine zentrale Rolle zu. Liegen die neuen Angebote im öffentlichen Interesse, oder unter welchen Bedingungen könnten sie es sein? Durch Evaluationsprozesse und den Nachweis positiver Wirkungen können Kommunen den Carsharing-Unternehmen die gewünschten Parksonderrechte einräumen und damit im Zweifel auch vor Gericht bestehen. Und nur dann lassen sich auch kommunale Förderstrategien rechtfertigen. Letztendlich bildet der Beitrag von (E-)Carsharing zu einem Gesamtmobilitätsangebot, das den Besitz eines Privat-Pkw überflüssig macht, die Grundlage für die Ermittlung der verkehrlichen, energie-/klima- und umweltseitigen Effekte.

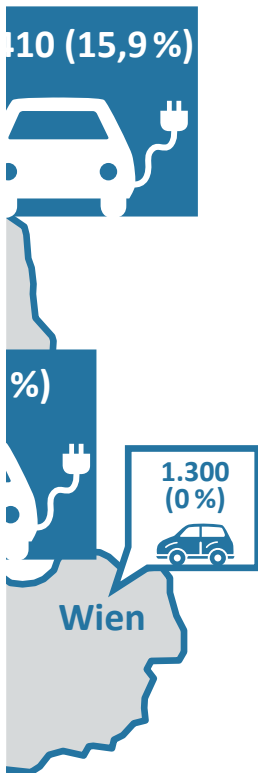
Im Bereich der Elektromobilität liegen die großen Herausforderungen in der Weiterentwicklung der Speichermöglichkeiten von Energie (Reichweite), der weiter vorhandenen Kostenlücke zum Pkw mit Verbrennungsmotor sowie dem Aufbau von Ladeinfrastruktur.

Durch das neue Elektromobilitätsgesetz besitzen die Kommunen einen rechtlichen Rahmen bei zahlreichen Privilegierungen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum (Parkraumnutzung, Parkkosten, Nutzung von Sonderfahrstreifen etc.). Handlungsunsicherheiten bei den Nutzern können durch das Testen des E-Carsharing-Angebots abgebaut werden, die Schwelle zur Erstinutzung von E-Fahrzeugen sinkt.

Es wird erwartet, dass einen entscheidenden sicherer Verkehrs- und U dere bei den Emission der Bedeutung des ge urbanen Raum und de umsetzbaren Durchdr werden positive Umw allem durch den Einsa gewerblichen Bereich Carsharing-Flotten) en

Im Bereich des Carsha sicherheit weiter aus. Kommunen geforderte sung von Carsharing-S Raum ist weiterhin nic Diskussion befindliche hier dringend erwarteten Gebieten mit ents wird hierin ein Instrum zur Nutzung des geteil Privat-Pkw zu schaffen

ring



E-Fahrzeuge), Stand August 2015

WiMobil wurden deutschland-
ien Interviews mit den Städten
denen flexiblen (E-)Carsharing
Dabei standen die Sicht der
uen Formen des Carsharings
sowie die Frage, inwieweit
ert haben und ggf. durch die
zt werden.

Berlin
car2go, DriveNow,
Multicity

München
DriveNow, car2go

Düsseldorf
DriveNow, car2go

Hamburg
DriveNow, car2go

Hannover
Stadtflitzer

Köln
DriveNow, car2go

Stuttgart
car2go

Wien
DriveNow, car2go

Die wesentlichen Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Der (E-)Carsharing-Markt wird allgemein als sehr dynamisch betrach
2. Das führt zu einem gewissen Grad auch zu einer Verunsicherung u
Zurückhaltung der Städte, da
 - schwer einzuschätzen ist, wie sich der Markt dauerhaft entwickel
 - kaum belastbare Evaluationen zu den Wirkungen vorliegen, die f
 - Handeln der Städte jedoch in vielen Fällen Voraussetzung sind,
 - die Städte unsicher sind über die Nutzung der ihnen zur Verfüg
 - (rechtlichen) Mittel im Umgang mit (E-)Carsharing.

Es besteht daher dringender Bedarf an (möglichst
übertragbaren) Forschungsergebnissen aus dem
Bereich (E-)Carsharing (verkehrliche Wirkungen
sowie Einflussmöglichkeiten der Kommunen) und
an Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen
untereinander sowie zwischen den Kommunen
und den Stakeholdern. Insbesondere der Aus-
tausch zwischen Kommunen und Carsharing-
Unternehmen sollte weiter intensiviert werden.

Jede Kommune wählt im Umgang mit
(E-)Carsharing bislang einen eigenen Weg.
Dabei gibt es deutliche Unterschiede beim
Anspruch, bei den methodischen Vorarbeiten
sowie den strategischen Vorgehensweisen.

Eine explizite Carsharing-Förderstrategie
existiert bislang nicht oder nur ansatzweise,
häufig noch im Bezug auf die klassischen
Carsharing-Formen. Vieles ist in Planung und
abhängig von Forschungsergebnissen.

Die Verknüpfung zwischen Carsharing und
Elektromobilität reicht von nicht existierend bis
hin zu deutlicher politischer und infrastruktureller
Unterstützung (Berlin, Stuttgart, München).

Wie zukünftig beim Thema (E-)Carsharing ver-
fahren wird, hängt von den Ergebnissen der
Pilotversuche sowie der Weiterentwicklung
der Geschäftsmodelle ab (Größe der Geschäfts-
gebiete, Anzahl der Fahrzeuge etc.).

Die Mehrheit der Städte hält eine Förderung des
(E-)Carsharings „von oben“ (rechtlich, PR etc.) für
notwendig und betont dabei den Aspekt der För-
derung des multimodalen Angebots (ein Baustein,
um Privat-Pkw-Besitz überflüssig zu machen).

Es gibt einige gute In-
Angebote, die zu dis-

- Zulassung der Car
- 18 Jahren, nicht e
- Koppelung der Pa
- an den Ressource
- insbesondere auc
- verstärkten Einsa
- Carsharing-Flotte

Potenzial wird auch
Unternehmen gesell
einfachere Tarifmod
Fahrzeugangebot ge

Bei allem Potenzial t
verkehrliche Beitrag
Mobilität derzeit no
Insbesondere das w
E-Carsharing-Flotter
als schwierig geseh

Es besteht der dring
sicherheit, was die c
öffentlichen Flächen
flexible Carsharing a

In Städten mit relati
ist die Kommunikati
nen ausschlaggeber
weitere Umsetzung
men (z.B. Mobilitäts

Noch unbeachtet si
kleinen Gemeinden
die aber zunehmend
integriert werden u
Verwaltung starken

Ausgewählten Städten

	Düsseldorf	Hamburg	Hannover	Köln	Stuttgart
	600.000	1,8 Mio.	525.000	1 Mio.	600.000
	217	755	204	405	207
m, ck, r	Lärm, NOx/ Feinstaub, Parkraum, Pendleraufkommen	Hafenverkehr, Parkdruck v.a. in Altbaugebieten	Lärm, NOx/ Feinstaub, Parkdruck, Stau	Flächenkonkurrenz, Parken	Lärm, NO Feinstaub Parkdruck
r Flottengröße)					
	500/0 (+350 in car2go- Partnerstadt Köln; car2go, DriveNow)	1.150/30 (car2go, DriveNow)	30/0 (Stadtflitzer)	447/0 (+250 car2go-Fahrzeuge aus Partnerstadt Düsseldorf; car2go, DriveNow)	500/500 (car2go)
	>50/>31 E-carflex, Flinkster, zusätzlich Fahrzeuge von- Greenwheels, DriveCarsha- ring und Stadtmobil	>226/einige davon elektrisch (Citeecar, Greenwheels, cambio, Flinkster, Hertz 24/7)	>400/0 (Stadtmobil, Flinkster, Quicar)	540/5 (cambio, Flinkster)	>446 5 (Stadtmobil)
er- a. n g, lt: für	Gebührenpflichtiges Parken in der Innenstadt, 26 Parkgebiete für Anwoh- nende im Mischprinzip	Im Innenbereich flächendeckend, auch Anwohner- parkzonen vorhanden	Gebührenpflichtiges Parken in der Innenstadt, Anwohner- parken	In der Innenstadt und in Kern- bereichen insg. 38 Gebiete mit Bewohnerparken in Parkraum- bewirtschaftungsbereichen (Mischsystem); überwiegend Höchstparkdauer zur Vermeidung von Pendlerparken	Parken für Gebühren Tarifzone
n	Keine (wegen fehlender Rechtssicherheit)	7 „switchh“-Mobilitätspunkte mit insg. 74 Stellplätzen, davon 5 (58 Stellplätze) mit Sondernut- zung, 2 (16 Stellplätze) mit Miet- vertrag (P+R-Gesellschaft), Ende 2015 insg. 9 „switchh“-Punkte (92 Stellplätze)	Bisher 6, geplant 10, zur Erhöhung öffentlicher Sichtbarkeit, bei Rechtssicherheit auf Bundesebene Ausweisung weiterer Stellplätze angestrebt	45 Stellplätze für stationäres Carsharing; für 17 weitere Stellplätze läuft das Genehmigungsverfahren	
ilen, nem n kon- 18 n mit ffent-	40 Ladesäulen mit 100 Ladepunkten, davon 3 im öffentlichen Straßenraum	50 Ladesäulen mit 100 Lade- punkten im öffentlichen Raum, 40 weitere Ladepunkte im halböffentlichen Raum. Ausbau auf insg. bis zu 600 Ladepunkte in Umsetzung	10 Ladesäulen, wenige davon auf öffentlichem Grund	Geplant, wenn Nachfrage vorhanden	475 Lade- punkte zusätzlich für Zweir- Region (E
- it truk- ursha- ge rn, ung	Verkehrsentwicklungsplan, E-carflex-Business	Masterplan Ladeinfrastruktur, Masterplan Klimaschutz, Partnerschaften mit Unternehmen, Förderung von Ladeinfrastruktur auf privat- gewerblichen Flächen, weitere Mobilitätsstationen geplant	Masterplan Mobilität 2025, Ausweisung von Stellflächen im öffentlichen Raum, Förderung von Ladesäulen und reduzierte Parkgebühren für E-Autos geplant	Smart City Cologne, unbürokratische Abwicklung, Stellplatzreduzierungsansatz, örtliche Verknüpfung von Carsharing- und ÖV-Stationen	Grundsatz Aktionspl Parkgebü E-Fahrzeu
	Information und Gutscheine in Neubürgerbroschüre und über duesseldorf.de		Verknüpfung Carsharing mit neuen Mobilitätsdiensten, multimodale Kooperationen, Carsharing im Neubürger-Paket	Wird Firmen überlassen, pilot- artig ergänzend intensive Partizi- pation von Bürgerinnen, Bürgern und Wirtschaft im Rahmen Maß- nahmenpaket Smart City Cologne	In Mobilität für Neubü und Unte
s- ungs- n	Anbietende kooperieren mit Rheinbahn und Unternehmen	Mit Hamburger Verkehrs- verbund; „switchh“-Card verbindet Hamburger Verkehrsverbund und Carsharing	Mit GVH (ÖPNV), Quicar kooperiert mit Euromobil	Vergünstigungen für ÖV-Abokunden	Mit EnBW Fraunhofer Bürgerme Bürgerme
i n mit alua- on	Bestehende Marktforschung der Anbietenden, angerei- chert mit Zusatzfragen der Stadt	Erfolgt aus Eigeninteresse der Stadt, mit car2go gibt es unabhängige Begleitforschung	Regelmäßiger Kontakt mit Anbietern	Umfrage in der Bevölkerung, Evaluation im Rahmen von Smart City Cologne	Nutzung wird beo

e
n

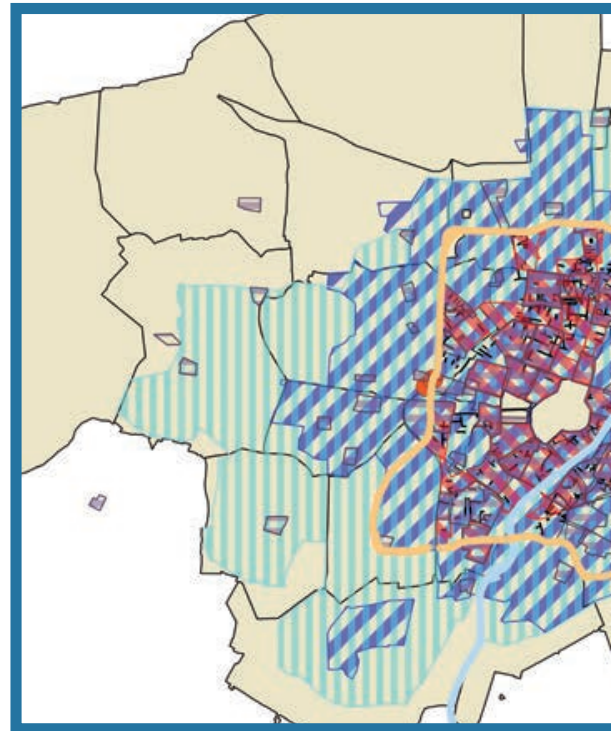
en insbesondere
en und Berlin
id wird auf die
er gesondert
e werden in den
gestellt.

ruck ist also enorm. Carsharing
Verbindung mit Elektromobilität)
icher Lösungsansatz des Problems
deutung von Carsharing in
len letzten Jahren enorm gewach-
: sich auch in den entsprechenden
r. Dazu zählen unter anderem
München“, der Verkehrsentwick-
verkehrs- und Mobilitätsmanage-
ere Fachpläne mit Umweltbezug
n, Lärmaktionsplan, Klimaschutz-
spekte sind dabei eine Verbesse-
ceneffizienz sowie die Nutzung
rsharing zur Reduzierung des
kehrs.

Carsharing ist traditionell die Rolle
stationsgebundenen Carsharings
in auch der kommunalpolitischen
ufgrund der rechtlichen Rahmen-
enzen gesetzt sind. Neben den
en positiven verkehrlichen
d hier auch der soziale Aspekt



Wachsende Bevölkerung –
nach der Wohnungsnot ist
der Verkehr das drängendste
Problem in München.



Wie in anderen Städten auch ist der Carsharing-Markt in
München sehr dynamisch. In der Grundtendenz nehmen
Anbieter und Fahrzeuganzahl weiter zu. Allerdings kommt
es auch zum Ausscheiden von Anbietern aus dem Markt
und zu einzelnen Flottenreduzierungen. Die Karte zeigt
Geschäftsgebiete der Anbietenden im Bereich flexibles und
teiflexibles Carsharing in München. (Stand Mai 2015)

(Carsharing als sozialer Betrieb und Arbeits-
förderungsmaßnahme) im Vordergrund. Der
kommunalpolitische Rahmen für das flexible
Carsharing wurde mit dem Grundsatzbeschluss
und Start des Pilotversuchs 2011 festgelegt
(zwischenzeitlich verlängert bis 2016). Hierin gab
es eine mengenmäßige Begrenzung der flexiblen
Carsharing-Fahrzeuge sowie entsprechende
Gebührenvereinbarungen mit den Carsharing-
Unternehmen nach unterschiedlichen Modellen.
Das Vorhaben wurde begleitet durch eine wissen-
schaftliche Wirkungsermittlung. Für die Durch-
führung des Pilotversuchs war im Vorfeld die
politische Akzeptanz der betroffenen Bezirke
(hoher Parkdruck) ein entscheidender Faktor.

Als ein weiteres An-
auf Sharing-Angebo-
die erste Mobilitäts-
in Betrieb genomme
Leitfaden noch ausfi
Weitere sind in Plan
pletten multimodale
Elemente E-Carshar
Carsharing, Bikeshar
sowie Taxi vereint. I
hat sich die Stadt M
Handlungskonzept E
die nächsten Jahre
Dies betrifft beispie
infrastruktur, die Fö
zeuge inkl. Carshari
mentierung zahlreic
auch die Rahmenbe
Bestandteil einer na
verbessert werden.

In der Metropolregion Berlin existieren bereits etwa 400 bis 500 öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge. Zum Jahresbeginn 2015 waren in Berlin 1,17 Millionen Pkw zugelassen, wovon rund 8.000 auf Elektro- und Hybridfahrzeuge entfallen. Mit mehr als 2.400 vollflexiblen sowie über 200 stationären und teilflexiblen Fahrzeugen verfügt Berlin über die größte Carsharing-Flotte unter den deutschen sowie europäischen Städten. Insgesamt werden darin rund 400 E-Fahrzeuge eingesetzt. Der Berliner Carsharing-Markt hat sich in den vergangenen Jahren weitgehend stabilisiert. Tendenziell nimmt die Fahrzeuganzahl weiter zu, allerdings kommt es auch zum Ausscheiden einzelner Anbieter aus dem Markt (z. B. Firma Spotcar).

Als verkehrspolitische Handlungsgrundlage für das Land Berlin dienen sowohl der langfristig angelegte „Stadtentwicklungsplan Verkehr“ wie auch das kurzfristiger ausgerichtete „Mobilitätsprogramm 2016“. Ein wichtiges Ziel des Stadtentwicklungsplans ist es, den Anteil des Umweltverbunds im Modalsplit bis 2025 auf 75 % aller Wege zu erhöhen.

Aus Sicht der Berliner Verkehrspolitik ist daher derzeit vornehmlich die „Entschärfung“ der Flächen-nutzungskonflikte durch eine Reduzierung des privaten Pkw-Bestands, zum Beispiel durch die Etablierung von Carsharing, relevant. Darüber hinaus wird Carsharing mit E-Fahrzeugen als beste Möglichkeit angesehen, um Elektromobilität für potentielle Nutzerinnen und Nutzer erlebbar zu machen.



dem NO_x und Feinstaub) sowie die Einsparung von CO₂ verkehrspolitik. In erster Linie gilt es aber, der durch neue Ladeinfrastruktur) zunehmenden Flächennutzungs- öffentlichen Straßenraums, adäquat zu begegnen. In diesem „öffentlicher Straßenraum“ gegenwärtig intensiv diskutiert.

Ergebnisse aus dem Projekt WiMobil

In dem Forschungsprojekt „WiMobil – Wirkung von E-Carsharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen“ werden am Beispiel der Städte Berlin und München die Carsharing-Unternehmen DriveNow (Free-floating-Carsharing) und Flinkster (klassisches, stationsgebundenes Carsharing) näher untersucht. Vor allem mithilfe von Nutzerbefragungen und der Analyse der Back-end-Daten der Carsharing-Fahrzeuge wurden in diesem Projekt die Mobilitäts-, Verkehrs- und Umweltwirkungen für die beiden Städte bestimmt. Im Folgenden werden ausgewählte Ergebnisse zusammenfassend dargestellt.

Eine ausführliche Dokumentation der Methodik und der Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt WiMobil ist in dem veröffentlichten Abschlussbericht zu finden, der auf der Seite des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) kostenfrei heruntergeladen werden kann.

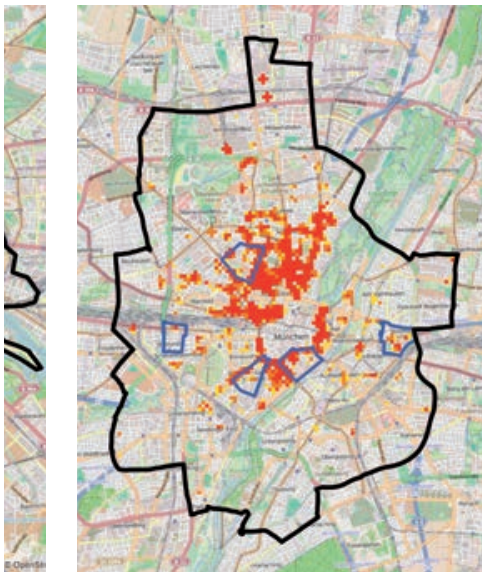
Charakterisierung der Carsharing-Nutzenden

Die Carsharing-Nutzenden weisen derzeit ein einheitliches soziodemografisches Profil auf. Dabei bestehen nur geringe Unterschiede zwischen der DriveNow- und Flinkster-Kundschaft sowie zwischen den Städten Berlin und München. Das Durchschnittsalter ist bei DriveNow mit 36 Jahren relativ jung, während die Flinkster-Kundschaft mit 45 Jahren im Durchschnitt älter ist. Unabhängig vom Carsharing-System sind die meisten Nutzenden

männlich, besitzen ein Einkommen, sind vollzeiterwerbstätig und wohnen in einem Zweipersonenhaushalt. Das mittlere Nettoeinkommen liegt bei der Carsharing-Systeme hoch. Zusammengefasst bedeutet dies, dass Carsharing überwiegend von einer Gruppe genutzt wird, die im Vergleich zum Durchschnitt der Bevölkerung ein höheres Einkommen hat. Das bedeutet, dass Carsharing nicht die breite Bevölkerung, sondern eher Frauen, Familien oder Personen mit höherem Einkommen nutzen.

Bei Betrachtung der Vorteile der Carsharing-Nutzenden sind viele Haushalte nicht in der Lage, ein eigenes Auto zu besitzen. 43 % der Befragten haben kein eigenes Auto und sogar 72 % bei Flinkster. Bei DriveNow sind es 43 % und sogar 72 % bei Flinkster. Die befragten Personen sind überwiegend in der öffentlichen Nahverkehrsmittel und 51 % bei Flinkster. Carsharing-Nutzende nutzen das öffentliche Verkehrsmittel zum öffentlichen Verkehr. Demnach Carsharing ist zu beachten, dass es genutzt wird und viele Carsharing durchgeführte Häufigkeit unterscheiden. Während Befragten mindestens sind es bei Flinkster

DriveNow	Flinkster
36 Jahre Durchschnittsalter	45 Jahre Durchschnittsalter
74 % männliche Nutzer	80 % männliche Nutzer
71 % mit Hochschulabschluss	78 % mit Hochschulabschluss
43 % der Haushalte besitzen kein Auto	72 % der Haushalte besitzen kein Auto
40 % besitzen ein ÖV-Abo	51 % besitzen ein ÖV-Abo



Folgen für den Pkw-Besitz	Akzeptanz von E-Carsharing
DriveNow	DriveNow
6,5 % haben einen Pkw aufgrund von Carsharing abgeschafft	49 % haben schon ein Carsharing genutzt
4,0 % planen, einen Pkw aufgrund von Carsharing abzuschaffen	51 % bevorzugen E-Carsharing
Flinkster	Flinkster
15,5 % haben einen Pkw aufgrund von Carsharing abgeschafft	34 % haben schon ein Carsharing genutzt
1,2 % planen, einen Pkw aufgrund von Carsharing abzuschaffen	68 % bevorzugen E-Carsharing

Folgen für den Pkw-Besitz

Eine wichtige Frage im Kontext der Bestimmung der Umweltwirkungen von Carsharing ist, ob Carsharing zu einer Abschaffung privater Pkws führt und somit die Städte und Kommunen hinsichtlich umweltrelevanter Emissionen und des Flächenbedarfs entlastet werden. Die Nutzerbefragungen in Berlin und München zeigen, dass Carsharing eine Rolle bei der Pkw-Abschaffung spielen kann, wobei Unterschiede zwischen den beiden Carsharing-Systemen bestehen. Während 6,5 % der befragten DriveNow-Kundschaft angegeben haben, ein Auto aufgrund von Carsharing abgeschafft zu haben, sind es bei Flinkster sogar 15,5 %. Darüber hinaus planen bei DriveNow 4 % eine Abschaffung aufgrund von Carsharing und 1,2 % bei Flinkster. Die Abschaffungsrate privater Pkw ist also bei stationsgebundenem Carsharing im Vergleich zum free-floating-Carsharing höher. Hierbei muss jedoch berücksichtigt werden, dass DriveNow über viel mehr Kundinnen und Kunden als Flinkster in den untersuchten Städten Berlin und München verfügt, sodass bei DriveNow in Summe mehr Pkws abgeschafft werden. Zusammengefasst zeigt sich, dass Carsharing die Abschaffung privater Pkws und damit eine nachhaltige Mobilität fördern kann.

Akzeptanz E-Carsharing

Viele Carsharing-Nutzer ringen zum ersten Mal mit der Idee, obwohl nur ein geringes Angebot an Münchner Fahrzeugflotten vorhanden ist. Carsharing-Anbieter rufen auf, genutzt zu werden. Bemerkenswert ist, dass die Carsharing-Nutzer überwiegend aus der Innenstadt kommen. Bei DriveNow und Flinkster 34 % bereits ein Carsharing genutzt. Von diesen über die Hälfte lieber als konventionell angesehene Gründe geben die meisten an, Autos testen zu wollen. Umweltschutz und ökologische Gründe spielen gegen können Nutzen gemacht werden. Unklar ist, ob dies bedient, oder Ängste spielen. Die Reichweite spielt eine Rolle, lediglich die geringe Verfügbarkeit für, dass nicht noch mehr gefahren haben. bisher gefahren haben mit ausgewählten Personen wurde insbesondere die Elektroautos hervorgehoben. Während einige Personen waren andere generell aufzusuchen und den

verschiedenen Zwecken genutzt werden. Umfragen bestätigten die Vermutung, dass free-floating-Carsharing vor allem zu Freizeit Zwecken und für Fahrten nach Hause gebucht wird, während das stationsbasierte Carsharing-System für Einkaufswege favorisiert wird. Die zwei Systeme können insofern nicht als gegenseitige Konkurrenz gesehen werden, sondern als sinnvolle Ergänzung zueinander. Sie schließen außerdem die Lücke des öffentlichen Verkehrs in Angebotsschwachen Zeiten wie beispielsweise nachts: Ungefähr 10 % der Fahrten des free-floating-Carsharings fanden zwischen 0 Uhr und 6 Uhr morgens statt.

Die insgesamt 1.100 Fahrzeuge der in Berlin untersuchten Flotten stellen weniger als 0,1 % der in der Hauptstadt zugelassenen Fahrzeuge, werden aber von knapp 3 % der Berlinerinnen und Berliner mindestens einmal im Jahr genutzt. Sie benötigen insgesamt nur eine Parkfläche von etwa drei Fußballfeldern und nehmen außerdem durch ihre vergleichsweise hohe Auslastung gegenüber einem privaten Pkw weniger Parkraum in Anspruch. Die effizientere Nutzung des Fahrzeugs wird auch in der Gesamtfahrleistung deutlich. Ein durchschnittliches Carsharing-Fahrzeug legt in Berlin jährlich 18.500 km zurück, in München sogar 26.500 km. Hingegen fahren nur 5 % der Deutschen mehr als 20.000 km im Jahr mit dem eigenen Auto.

zu



Wirkungen von Cars auf das Parken

Die Forschungsergebnisse aus WiMobil und anderen aktuellen Forschungsprojekten (z.B. EVA-CS in München) deuten darauf hin, dass durch alle Formen des Carsharings – auch durch die vollflexiblen – in der Gesamtbilanz der private Fahrzeugbesitz reduziert und damit öffentliche Stellplätze frei werden.

Gleichzeitig ist bekannt, dass sich bei Personen, die ihr Fahrzeug abschaffen, jenseits der einzelnen Fahrt das gesamte Mobilitätsverhalten grundsätzlich ändert und ihr im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegter Verkehrsaufwand sehr stark zurückgeht.

Dabei spielt es keine Rolle, ob es nun drei oder fünf oder mehr private Fahrzeuge sind, die durch ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt werden. Sich auf eine genaue Zahl festzulegen ist angesichts verschiedener möglicher Spannweiten schwierig. Die jüngsten Forschungsergebnisse zum Carsharing in München ergeben als Faustformel eine mit vielen Sicherheitspuffern festgelegte Quote von 1:3 über alle Carsharing-Betriebsformen. Als weitere Faustformel wird bei den Personen, die ihr Fahrzeug abschaffen, von einer Halbierung des MIV-Verkehrsaufwands ausgegangen.

Entscheidend für die Wirkung ist, dass die Kapazitäten dem öffentlichen und anderen Nutzern zufließen. Es geschieht das nicht, wenn die Stellplatzkapazitäten durch den Fahrzeugbesitz wie ein Nullsummenspiel bleiben. Im Fall einer Substanzabnahme des Fahrzeugbesitzes kann keine Substanz abgebaut werden.

Strategisch sind im öffentlichen Verkehr Nutzerinnen und -Nutzer nicht abzuschaffen, wie es bei einer neuen Zielgruppe von umweltbewussten Subjekten über Angeboten von Carsharing gewonnen werden kann. Es besteht Hoffnung, dass ein langfristiger Prozess den eigenen

Im Ergebnis muss je nach Zielsetzung von Carsharing seitens der Anbieter und der Nutzer des privaten Pkws kein Ersatz für die Anschaffung eines eigenen PKW sein. Dies gelingt vor allem, wenn die Qualität (Zuverlässigkeit) der öffentlichen Abstellmöglichkeiten

keiten

gen

erbehinderte und Anwohner,
sonderen Voraussetzungen –
rüge (Polizei, Rettungsdienst)

is zur Drucklegung dieses
; Substanzielles geändert. Nach
echtslage scheiden damit die
Parksonderrechten oder eine
von Carsharing aus.

es politische Bestrebungen, die
nsten des Carsharings in einem
zu ändern. Solange hier keine ab-
erheit besteht, beschreibt dieser
e Möglichkeiten und Lösungsan-
n der geltenden Rechtslage.

**Im Grunde vier Lösungswege:
n Ausnahmegenehmigungen
ngsvereinbarung
/Teileinziehung
im Bebauungsplan**

icksichtigen, dass die Rechts-
Bundesländer zwar meist ähnlich
tail dennoch voneinander
en. Insbesondere in den Stadt-
ngen möglich, die aufgrund der
waltungsstruktur und Zuständig-
anders gelagerten Rechtsrahmen
nnen.

gen zu den jeweils praktikabelsten
nd in den Städten nicht einheitlich
gten Umsetzungsvarianten daher

Erteilung von Ausnahmegenehmigungen (für flexibles Carsharing)

Fahrzeuge, die im Rahmen von flexiblen Systemen
angeboten werden, benötigen lediglich in Park-
lizenzen Gebieten eine Sonderregelung. Ihnen kann
das Parken am Straßenrand durch die Vergabe
von gewerblichen Ausnahmegenehmigungen auf
Grundlage des § 46 StVO ermöglicht werden.
Dies wird beispielsweise in München praktiziert.

Sondernutzung

(für stationäres und flexibles Carsharing)

Die Erteilung einer Sondernutzungsgenehmigung
für den Betrieb von Carsharing auf öffentlichem
Verkehrsgrund ist eine flexible und pragmatische,
weil schnelle und reversible Lösung. Dabei kann
beispielsweise durch eine städtische Gesellschaft
ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zum Zwecke des
Betriebs von Carsharing abgeschlossen werden.
Durch diesen sogenannten Verpflichtungsvertrag
wird der Sondernutzungsnehmer auch zur Zah-
lung entsprechender „Entgelte“ verpflichtet und
übernimmt den Betrieb (Parküberwachung, Reini-
gung, Winterdienst etc.), die Verkehrssicherungs-
pflicht sowie die Haftung für die Flächen. Die
betreibende Gesellschaft kann ihrerseits Verträge
mit interessierten Carsharing-Unternehmen ab-
schließen, in welchen die Nutzungsbedingungen
festgelegt sind. Die Gewährleistung der bestim-
mungsgemäßen Nutzung wird durch eine klare
bauliche Gestaltung, (nicht amtliche) Markierung
und Beschilderung sowie eine intensive Öffent-
lichkeitsarbeit gewährleistet. Ein Beispiel für diese
Vorgehen ist die in diesem Leitfaden beschriebene
Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit.

Entwidmung und Teileinziehung

(für stationäres und flexibles Carsharing)

Durch die Entwidmung werden ehemals öffentli-
che Verkehrsflächen für die allgemeine Verkehrs-
nutzung entzogen. Bei einer Teileinziehung (wie
z.B. in Berlin) gilt eine nachträgliche Beschränkung
auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwe-
cke oder Benutzerkreise.

Entwidmung und Teileinziehung sind mit einem
großen Verwaltungsaufwand verbunden (inkl. Ver-
öffentlichung im Amtsblatt, Anhörung der Träger
öffentlicher Belange etc.). Dies gilt auch für die
Prozesse innerhalb der Verwaltung. Die Straßen-
baubehörde führt die Widmung per Allgemeinver-
fügung und öffentlicher Bekanntmachung durch.
Zu beachten ist, dass nach den meisten Straßen-
und Wegegesetzen der Länder die Einziehung

einer öffentlich gew
Bestandteile) nur d
entweder für den V
jede Verkehrsbedeu
das Vorliegen über
der Allgemeinheit g
weis des öffentliche
tion, die vor allem a
rings für das Allgem
WiMobil und ander
(z.B. EVA-CS Münch

Eine Beschilderung
nung (StVO) ist im F
möglich noch erford
Sanktionierung von
nicht durch die kom
erfolgen, sondern d
Auftrag der Eigentü
eine Betreiberfirma
weiterhin eine amtl
ten ist bei der Entwi
beim Vorhandensei
stattfindendem öffe
Regel Umbaumaßn
eine bauliche Abtre
Oberflächengestalt
Fläche gegenüber d
merinnen und -teiln
eine exklusive Carsh
gemacht. Lediglich
lichen) Beschilderun
eindeutigen Erkenn
hung wird u.a. in Kö
von Carsharing-Stell

Festsetzung im Bebauungsplan (für stationäres und flexibles Carsharing)

Bei der Bereitstellung
Stellplätzen an eine
bietet sich die Festle
Satzung in einem flä
an. Dies erfordert ei
und sorgfältigen kor
und rechtlichen Auf
hörde. Dafür entfall
widmungsverfahren
weise mittels Bebau
(BrsG.), die damit ak
stationäres Carshari
an einzelne Anbieter
Ausschreibungsverf.



Mittlerweile gibt es
politische Bestrebungen, die
Rechtslage zugunsten des
Carsharings in einem eigenen
Gesetz zu ändern.

In bewirtschafteten Hauptstraßen ist in der Regel die Nutzung des öffentlichen Straßenraums zum Parken zu Hauptverkehrszeiten kostenpflichtig.

*Z.B. 9 Uhr bis 19 Uhr werktags,
0,25 Euro pro Viertelstunde*

Anwohnende können beim zuständigen Bezirksamt einen sogenannten Bewohnerparkausweis beantragen, der für zwei Jahre ausgestellt wird und das Parken in einer Parkzone ermöglicht (in Haupt- und Nebenstraßen).

Für bis zu 24 Monate 20,40 Euro

In Berlin gilt in fast allen Fällen das sogenannte Mischprinzip (Parken mit Parkschein oder per Wohnervignette). Reines Anwohnerparken findet sich nur in wenigen Fällen. Handwerksbetriebe haben für alle Bewirtschaftszonen in Berlin die Möglichkeit, zentral den „Handwerkerparkausweis“ zu beantragen.

Für bis zu 12 Monate 200 Euro

in neue
re
e
tötigt
r



Regionalbahn



Im aktuellen Stadtentwicklungsplan (StEP)-Verk wird ausdrücklich das Ziel verfolgt, vor allem die Innenstadt innerhalb des S-Bahn-Rings von nicht notwendigem Kfz-Verkehr zu entlasten. Dazu soll neben einem attraktiven ÖPNV-Angebot vor allem auch die Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs durch Parkraumbewirtschaftung beitragen. So wird in Berlin derzeit in rund 40 Gebieten Parkraumbewirtschaftung betrieben, die eine Gesamtfläche von rund 2.980 Hektar und 103.210 Stellplätze umfassen. Hierbei werden in den verschiedenen Bezirken unterschiedliche Gebührensätze und Nutzungseinschränkungen umgesetzt, in der differenziert nach Haupt-, Neben- und Anwohnerstraßen.



Konfliktpotenzial für Nutzende, die knapp außerhalb der bewirtschafteten Areale parken: der Übergang von bewirtschaftetem zu nicht bewirtschaftetem Gebiet.

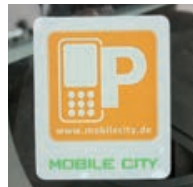


Viele Aspekte der Parkraumbewirtschaftung, wie die präzise Festlegung der dafür geeigneten Gebiete oder die Überwachung des ruhenden Verkehrs, fallen in die Zuständigkeit der Bezirke. Die Berliner Bezirke entscheiden somit selbstständig über die Planung und den Betrieb der Parkraumbewirtschaftung. Für die verkehrspolitische Einordnung (StEP-Verkehr), die Parkgebühreneinordnung und die Verteilung der Einnahmen aus den Bußgeldern sind die Senatsverwaltungen zuständig. In sieben Bezirken wird derzeit Parkraumbewirtschaftung betrieben. Mit Ausnahme eines einzigen Bezirks (Neukölln) verfügen alle Bezirke mit Flächenanteilen innerhalb des S-Bahn-Rings über bewirtschaftete Flächen im öffentlichen Raum. Vor allem am Rand von bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Gebieten (häufig an Bezirksgrenzen) gibt es vermehrt Konflikte durch Nutzende, die knapp außerhalb der bewirtschafteten Gebiete parken („Verdrängungsparken“).

Lebungs-System



„Handy-Parken“ mit GPS-
mobilfunkbasierter Erfassung,
Kontrolle und Abrechnung



Abrechnungssystem mit GPS- und zur Erfassung, Kontrolle und Gebühren in Parkraumbewirtschaftung. Dieses System ermöglicht die effiziente Erfassung der Smartphone-App, per Hotlineler als Flottenservice (z.B. für). Hierbei wird vom Carsharing-sharing-Unternehmen dem Betreibenden des Handystes die GPS-basierte Information, den Beginn sowie das Ende jedes Fahrzeugs elektronisch ein Fahrzeug in einer bewirtschaftet wird. Dies wird auch genutzt, um zu prüfen, ob Fahrzeug korrekt auf der Plattform in der Parkzone gemeldet ist.

Ein Halteverbot mit Zusatzbeschilderung ermöglicht das Parken für Carsharing-Unternehmen innerhalb von bewirtschafteten Zonen.



Die Carsharing-Fahrzeuge dürfen auch bei der Teilnahme am Handy-Parken weiterhin nicht in reinen Parkzonen für Anwohnende abgestellt werden, da sie wie nicht privilegierte Fahrzeuge und nicht wie Fahrzeuge von Anwohnenden behandelt werden.

Im Zuge des neuen Elektromobilitätsgesetzes wird der Weg eröffnet, StVG und StVO so zu ändern, dass die Kommunen im eigenen Ermessen E-Fahrzeuge hinsichtlich der Parkgebühren privilegieren können. Ob Berlin diesen Spielraum ausnutzt, muss allerdings noch verkehrspolitisch entschieden werden. Wissenschaftliche Befunde zu möglichen positiven Umwelteffekten von flexiblen Carsharing Konzepten konnten durch das Forschungsprojekt WiMobil erstmals generiert werden. Hier besteht jedoch weiterhin erheblicher Forschungsbedarf, um eine qualifizierte Bewertungsgrundlage für verkehrspolitische Entscheidungen zu schaffen.

Für stationsbasierte Systeme entfallen in der Regel die Parkgebühren, da die Carsharing-Stellplätze über ein langwieriges Verfahren teilentwidmet sind und somit nicht mehr zum öffentlichen Parkraum gehören. Berlin hat zur Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Raum für Carsharing-Fahrzeuge folgendes Modell entwickelt:

§ 4 Abs. 1 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) lässt die Teileinziehung einer Straße bzw. eines Straßenteils bei nachträglicher Beschränkung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls zu. Da die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen des stationsbasierten Carsharings im Berliner Stadtgebiet zur Verminderung



Parkausweis der Landeshauptstadt München
(Carsharing-Parkmodell 1)

men werden
nungsrechtlichen
edene Modelle
ch, aber auch
sten merklich



1.200

Ausnahmegenehmigungen
maximal für das Parken
in Parklizenzgebieten

berechtigtem Interesse an qualifizierte Carshari
Unternehmen vergeben werden können. Bezog
auf die derzeit 58 Parklizenzgebiete, ergibt sich
damit bei Modell 1 eine rechnerische Höchstza
von 1.160 Parkausweisen. Die Gesamtzahl aller
Rahmen der Modelle 1 und 2 ausgegebenen Au
nahmegenehmigungen darf jedoch 1.200 nicht
übersteigen. Die festgelegte Mengenbegrenzung
kann nach Ablauf des Pilotprojekts verzichtbar
werden, wenn mittels einer geeigneten Evaluati
nachweisbar dargelegt werden kann, dass diese
Carsharing-Modell zu einer tatsächlichen Redu-
zierung des Fahrzeugbestands in dem jeweiligen
Parkraummanagement-Gebiet geführt hat und
insgesamt eine reduzierende Wirkung des moto-
rierten Individualverkehrs mit sich bringt.

1

Carsharing: „wie Anwohner“)

rsharing-Fahrzeuge werden
iets- und fahrzeugbezogenen
äumlich jeweils genau einem
zugeordnet. Die Fahrzeuge
snahmegenehmigung gemäß
zum kostenlosen und unbe-
auf gekennzeichneten Bewohner-
st, die/der Carsharing-Benutzende
zug in ihrem/seinem Parkbereich
im gleichen Gebiet nach Been-
auch wieder abstellen. Wird das
m Fremdlizenzgebiet abgestellt,
ausweis nicht gültig ist, fallen
1. Es wird eine Quote festgelegt,
rbestimmte Anzahl von Ausnah-
gen auf interessierte Carsharing-
rekt proportional aufgeteilt wird.

enzgebiet wird eine Gesamtanzahl
iximal 20 gewerblichen Ausnah-
gen festgelegt, die insgesamt bei



Mit gewerblicher Ausnahme-
genehmigung auf allen
Lizenzparkplätzen im Quar-
tiersbereich kostenfrei und
zeitlich unbefristet parken



Für jedes Parklizenzgebiet
wird eine Gesamtanzahl
von zunächst maximal 20
gewerblichen Ausnahme-
genehmigungen festgelegt.



48

Monate Pilotversuch
mit zwei Modellen

Jede Anbieterfirma kann anfänglich bis zu vier
Parkausweise pro Lizenzgebiet nachfragen, die
Start des Pilotprojekts (Stichtag = 01.04.2011) r
einer Geltungsdauer von mindestens 12 Monat
bzw. maximal bis zum Ablauf des 48. Monats
(= 31.03.2015) ausgestellt werden können. Die
Reihenfolge der Ausgabe richtet sich nach dem
dokumentierten Eingang der Antragstellung. Be-
gleichzeitiger, nachweisbarer Interessensbekun-
dung entscheidet das Los. Die Aufstockung um
jeweils zwei weitere Ausnahmegenehmigungen
pro Anbieterfirma und Gebiet kann frühestens
nach Ablauf von sechs Monaten nach Erhalt de
ersten Parkausweises desselben Gebiets erfolgr
Die Gesamtanzahl von sechs Parkausweisen pro
Anbieter und Gebiet darf jedoch in keinem Fall
überschritten werden. Das Interesse allein an
einer Aufstockung um zwei weitere Ausnahme-
genehmigungen ist nachrangig gegenüber der
Erstnachfrage weiterer Bewerbungen.



von
boten
gen in
n eine
tell 2).



Carsharing als Teil einer Mobilitätsstation

(Multimodale Integration)

Auch dieses Modell ist erprobungsweise auf eine Dauer von insgesamt 48 Monaten angelegt. Sollte im Fall eines negativen Evaluationsergebnisses oder sonstiger rechtlicher Umstände eine dauerhafte Fortführung nicht sinnvoll bzw. möglich sein, trägt das unternehmerische Risiko vollumfänglich das jeweilige Carsharing-Unternehmen. Einen rechtlichen Anspruch auf Fortbestand des Pilotprojekts gibt es nicht. Die Gebühr für die Ausstellung einer fahrzeugbezogenen Ausnahmegenehmigung richtet sich allein nach der Höhe des anfallenden Verwaltungsaufwands für die Ausstellung eines gewöhnlichen Parkausweises und beträgt 30 Euro. Dabei unberücksichtigt bleibt der Anteil des wirtschaftlichen Nutzens. Dieser berechnet sich und ergibt sich aus der Multiplikation der im Normalfall anfallenden, für einen ganzen Tag gedeckelten Parkgebühr in Höhe von 6 Euro und der durchschnittlichen Anzahl an Werktagen pro Jahr (300 Tage).

Damit beläuft sich die Höhe des wirtschaftlichen Nutzens pro Ausnahmegenehmigung jährlich auf insgesamt 1.800 Euro. Dieser Betrag ist im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Vertrags einmal pro Jahr im Voraus zu begleichen.

Mobilitätsstationen sollen Bürgerinnen und Bürgern die spontane und unkomplizierte Nutzung des öffentlichen Verkehrs, Carsharings und Bikesharings sowie des Park+Ride- und Bike+Ride-Angebots aus einer Hand in Wohnortnähe und an wichtigen Schnittstellen für Pendlerinnen und Pendler ermöglichen, sodass der Besitz eines eigenen Fahrzeugs tendenziell überflüssig wird.

Eine solche Mobilitätsstation wurde auf den ehemaligen unmittelbar nördlich an den Busbahnhof „Münchner Freiheit“ angrenzenden zehn Kurzzeitstellplätzen an der Leopoldstraße (Ostseite) errichtet.

Freiheit“) sowie des T an und ist Teil der Mol Zur Gewährleistung ei Aussteigens und zur E teten Mischverkehrs a

Im Rahmen der ersten Münchner Mobilitätsstation bestehen im Vergleich zu anderen deutschen Mobilitätsstationen folgende besondere Herausforderungen:

- Integration von (E-)Carsharing und (E-)Bikesharing mit bereits bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs
- Integration der Buchungsmöglichkeit aller Mobilitätsangebote
- Anbieteroffenheit des (E-)Carsharing Systems

Die Flächenbereitstellung erfolgte über eine Sondernutzungsgenehmigung für die Münchner Verkehrsgesellschaft, die vom Stadtrat mit dem Betrieb der Mobilitätsstation betraut wurde.

Diese wurden in Stellplätze für E-Carsharing-Fahrzeuge, konventionelle Carsharing-Fahrzeuge sowie Bikesharing-Fahrräder umgewandelt. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (U-Bahn, Straßenbahn und Busse der Station „Münchner

Vor Ort weist eine Ste die Mobilitätsstation f Elektromobile rundet richtungen ab. Das Niv plätze wird im Bereich Gehwegniveau angeho Nutzung ausschließlic wird durch geeignete derung deutlich gema

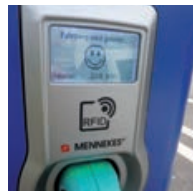


Parkräume durch
Bodenmarkierungen
gut erkennbar



Öffentlich Evaluation

onzept funktioniert wie folgt:
ellplatz ist für stationäres
tauto) reserviert.
haring-Stellplätze an der
für E-Carsharing-Fahrzeuge teil-
er Anbieter reserviert. Aktuell
DriveNow E-Fahrzeuge an.
i Carsharing-Stellplätze stehen
eistung allen voll- und teilflexiblen
offen, die an der Mobilitäts-
n sind und Nutzungsgebühren
en alle Plätze belegt sein, haben
chkeit, im Rahmen der geltenden
Umfeld zu parken.



Lademöglichkeit für
E-Carsharing an der
Münchner Freiheit

ig der bestimmungsgemäßen
ch eine klare bauliche Gestal-
und Beschilderung sowie eine
hkeitsarbeit gewährleistet.
kehrsordnung existiert trotz-
ssion auf Bundesebene keine
eine rechtsverbindliche Beschil-
Nutzungen ermöglicht. Möglich-
ig missbräuchlicher Nutzung
nungen oder Abschleppen
etestet werden. Die Erfahrungen
s Pilotversuchs ausgewertet.
ere Mobilitätsstationen sollte
s bestehende rechtliche
sogenannten Einziehung nach
n Betracht gezogen werden.



Neben Citeecar (Bild) wollen
auch car2go, DriveNow und
Stattauto die Möglichkeit der
Mobilitätsstation nutzen.

Wichtig für die Ziellern
verkehrliche Wirkung
lichkeitsarbeit. Das n
durch ein dreistufiges
bekanntgemacht, und
geworben. Die Münch
wissenschaftlich vom
tur und Verkehrsplan
Wulfhorst) evaluiert.
sucht, welche verkehr
mit sich bringt, sonde
rechtlichen, betrieblic
Prozesse notwendig si
erfolgreich zu entwick

Die Gesamtkosten de
sich auf 358.000 Euro
120.000 Euro auf die
keitsarbeit und 238.0
Bau. Die Kosten könn
für weitere Mobilitäts
werden, da geschätzt
einmalige Sonderkost
charakter und die bes
des Standorts zurück:
schnittlichen Kosten f
stationen werden je r
tung auf 20.000 Euro
Die Finanzierung erfo
mitteln, Budgetrester
Münchner Verkehrsgr
kosten sind nach derz
pro Jahr veranschlagt



Ein wegweisendes Ladekonzept muss vi Antworten liefern

E-Carsharing verspricht durch die Kombination aus innovativer Fahrzeugtechnik und Sharing Economy zweifach positive Umweltwirkungen: Reduktion von Emissionen sowie Reduktion des Verbrauchs an öffentlichem urbanem Raum.

Damit verdoppeln sich jedoch auch die Herausforderungen für Unternehmen und öffentliche Hand, gemeinsam die Bedingungen für ein leistungsfähiges und wirtschaftliches Angebot zu schaffen. Es müssen gesetzgeberische Grundlagen, Verwaltungsverfahren, Investitionsprogramme und Betriebsformen entwickelt werden, die das Parken und Laden von E-Carsharing-Fahrzeugen in ausreichender Qualität ermöglichen.

Unter derzeitigen Rahmenbedingungen gibt es – im Gegensatz zum Tankstellennetz – kein privatwirtschaftliches Geschäftsmodell für den Betrieb von Ladeinfrastruktur. Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge werden daher in absehbarer Zeit nicht in ausreichender Qualität und Quantität auf privaten Flächen zur Verfügung stehen. Es sind daher auch Lösungen im öffentlichen Raum gefragt.

Wesentliche Eingangsgrößen für ein Standortkonzept sollten die Anforderungen und Wünsche der E-Carsharing-Unternehmen zusammen mit den grundsätzlichen Überlegungen zum Ladeinfrastrukturnetz (dichte Versorgung bestimmter/zentraler Bereiche oder flächendeckende Versorgung) sowie die jeweilige verkehrliche und stadtplanerische Eignung sein. Anschließend ist zu prüfen, mit welchen rechtlichen, verwaltungstechnischen und politischen Maßnahmen daraus ein – auch aus Sicht der Allgemeinheit – passendes Konzept entwickelt und umgesetzt werden kann.

Die vorgestellten Konzepte müssen sich wieder dem sich ändernden Markt anpassen werden. Und sie müssen die Anforderungen des Elektromobilitätskonzepts und des E-Carsharings einbeziehen.

Aufgrund mangelnder spezifischer Untersuchungen und Studien fehlen für alle Städte und Regionen ein passendes Vorgehen für die Entwicklung eines Ladekonzepts für E-Carsharing. Es wird daher empfohlen, in beiden doch sehr unterschiedlichen Situationen zuweisen in Berlin und in

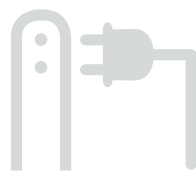
Ein Ladekonzept für E-Carsharing muss vi
Antworten auf folgende Fragen liefern:

- Wo, mit welcher Zahl und in welcher Dichte müssen Ladesäulen vorgehalten werden?
- Welche Ladetechniken und Standards für den Einsatz kommen?
- Mit welchem Betreibermodell sollen die Ladesäulen betrieben werden?
- Auf welcher Rechtsgrundlage sollen die Ladesäulen im öffentlichen Raum eingerichtet und betrieben werden?
- Wie kann die notwendige Infrastruktur finanziert werden?



*Speziell für Elektrofahrzeuge
können Stellplätze an
Ladesäulen ausgewiesen
werden.*

*E-Carsharing-Fahrzeuge
werden noch häufiger
als andere Elektrofahrzeuge
im verdichteten
Innenstadtbereich geladen.*



2009

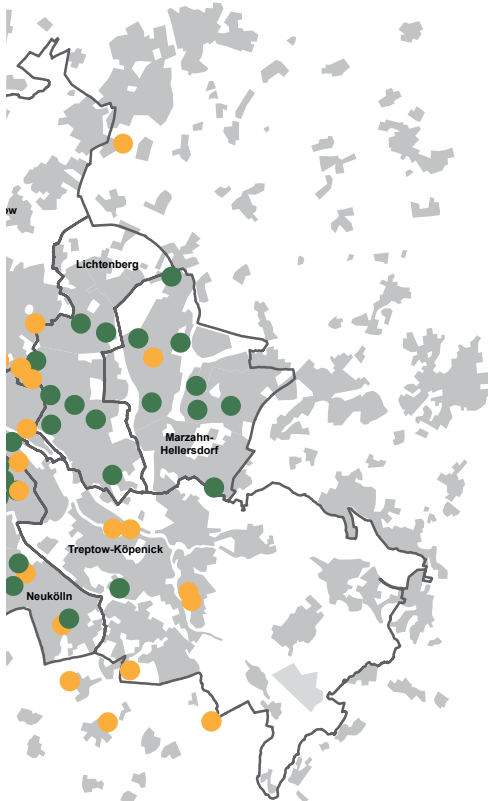
*Seitdem werden Parken
und Laden von Elektroautos
im öffentlichen Straßenraum
im Pilotprojekt erprobt.*



*Carsharing-Station von
Flinkster mit Ladesäule*

Alle bisherigen Umsetzungen zur Privilegierung von Elektrofahrzeugen erfolgten jedoch auf einer unklaren Rechtsgrundlage. Die Bundesregierung hat durch eine Verkehrsblattverlautbarung vom 21. Februar 2011 das Zusatzzeichen zur Vorhaltung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge im Rahmen von Modellvorhaben bekannt gemacht. Trotz allgemeiner Unsicherheit, ob dies als hinreichend sichere Ermächtigungsgrundlage angesehen werden kann, besteht zumindest eine vom zuständigen Bundesministerium getragene Lösung zum Parken von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Straßenland. Straßenverkehrsrechtlich hat Berlin daher weiterhin die Möglichkeit, wie bisher Stellplätze zum Laden von Elektrofahrzeugen auszuweisen. Zurzeit ungelöst ist allerdings noch das Problem, dass der Abschluss des Ladevorgangs derzeit nicht klar definiert und erkennbar ist. Ein Missbrauch der Fläche zum reinen Parken des Elektrofahrzeugs ist daher bisher oft nicht überprüfbar.





Zugang ● halböffentlicher Zugang

Verfahren für Ladepunkte – in-Standard“

Eszeit eine Vielzahl von Ladeeinrichtungen für Elektro-
verschiedlichen Betreiberunternehmen mit wiederum
technischen und vertraglichen Zugangsvoraussetzungen
1 Nutzerkreis zugänglich).

owohl im öffentlichen als auch im öffentlich zugänglichen
hilfe des Vergabeverfahrens sollen hier eine Vereinheit-
erung der Ladeeinrichtungen erfolgen. Zur Etablierung
heitlichen LI-Systems hat Berlin eine Reihe von Grund-
richtung konzipiert, die in den sogenannten Berlin-

- Die Erweiterung und Ertüchtigung einer allge-
mein zugänglichen Ladeinfrastruktur im Stadt-
gebiet sollen in der Startphase nicht allein der
Planung der Anbieterseite überlassen bleiben.
Daher soll der Aufbau auf Grundlage eines
nachfragegerechten Standortkonzepts erfolgen,
das dem Bedarf hinsichtlich Anzahl und Stand-
orten der Ladeeinrichtungen Rechnung trägt.
- Ferner sollen durch die Wahrung der techni-
schen Neutralität (etwa Zulassung aller
Ladetechniken, unterschiedliche Stecker etc.)
„Pfadabhängigkeiten“ vermieden werden.
Hierzu sollen neben unterschiedlichen
Ladetechniken (1- und 3-phases AC-Laden
mit Typ-2-Stecker, DC-Schnellladestationen
mit CCS-Stecker und CHAdeMO-Stecker) auch
verschiedene Typen von Ladeinfrastruktur,
wie „Wall-Boxen“, Ladepunkten an Beleuch-
tungsmasten und klassischen Ladesäulen,
eingesetzt werden.
- Durch ein wettbewerbliches Vergabeverfahren
soll darüber hinaus sichergestellt werden,
dass der Zuschussbedarf seitens der öffent-
lichen Hand möglichst gering bleibt. Die Vergabe
der Betreiberlizenzen soll durch die Verteilung
der Leistungen auf mehrere auszuschreiben-
de Lose den Nachweis der Interoperabilität im
„Berliner Modell“ trotz unterschiedlicher
LI-Betreiber liefern. Zudem gilt es, dadurch
das Potenzial des halböffentlichen Raums zur
Errichtung von Ladeeinrichtungen auszuschöp-
fen. Nach Vertragsende gehen die Ladestatio-
nen in Landeseigentum über.
- Eine eigenständige /
soll hierbei sicherste
möglichst hoher Dat
wird und andersei
Mobilitätsanbieterfri
diskriminierungsfrei
erhalten. Ferner soll
greifenden Plattform
Ladeinfrastruktur n
ermöglicht werden.
Informationen zur LI
stand, die verfügbar
nutzbaren Steckerty
neutral auf der Platt
mationszentrale des
Im Gegensatz zu de
men wird auf den A
Kundendaten zwisch
Bei diesem Ansatz k
(weiterhin) ihr eige
- Zudem werden auf
greifenden Informat
verwaltung für Stad
Berlin und der be-er
genehmigte und neu
scharf veröffentlicht
- Als einen weiteren C
und multimodalen V
der Ladefunktion in
Card“ zu stärken un
„Mobilitätskarte Bei
Dies entspricht dem
Standard. Zudem so
von Mobilitätsanbie
können.

„fahrCard“ des Verkehrsverbunds
Berlin-Brandenburg, die in Berlin
auch zum Laden benutzt werden kann



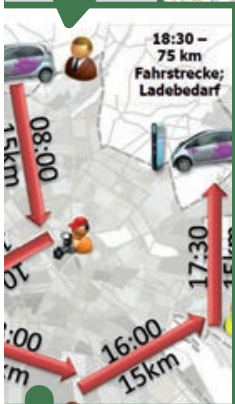
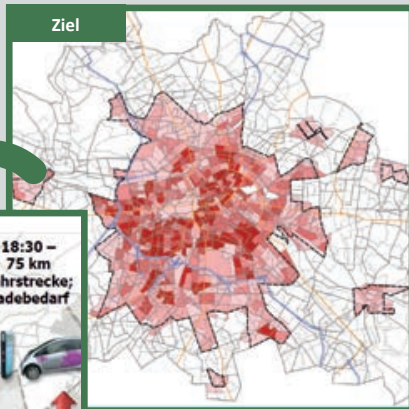
Top-down-/Bottom-up
Berlin verfolgt bei der
eine Kombination aus
Bottom-up-Ansatz. Das
dabei der Grobfilterun
reine Datenanalyse, lie
der kleinräumiger Infor
merngenaue Mikrostar
Sinne eines Bottom-up-
verkehrlicher, bauliche
somit in jedem Fall erf
LI soll möglichst integr
Neue, nicht geförderte
chen Raum, die nur für
nenkreis nutzbar sind,

Standortkonzept zugrunde,
tlich der Anzahl,
umlichen Verteilung der
rde, um eine effiziente
Mittel zu gewährleisten.

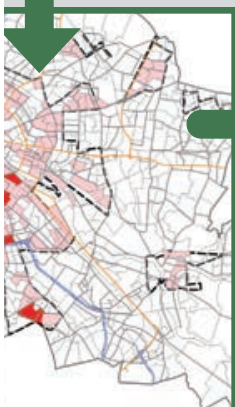
Struktur

Je stärker eingefärbt, desto häufiger
Ziel potenzieller E-Carsharing-Fahrten

Ziel



Verknüpfung der Start- und Zielgebiete
und Übertragung auf Wegeketten
von E-Carsharing-Fahrzeugen



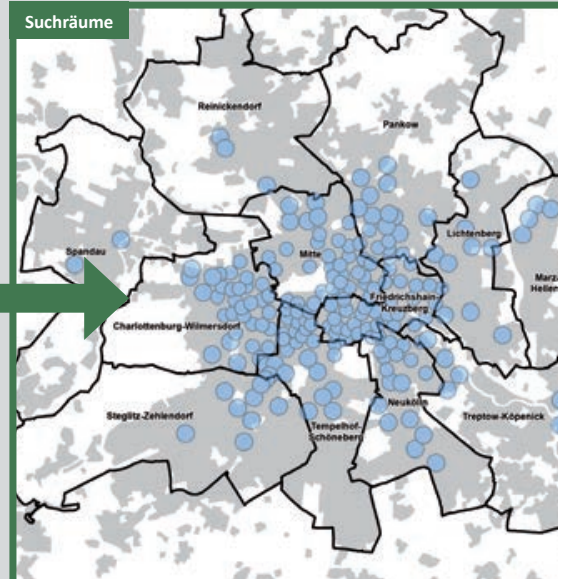
Ermittelter Bedarf an Ladepunkten (LP):
1 LP 2 LP 3 LP



Ergebnis: Finale Suchräume nach
Anpassung des ermittelten Bedarf

Suchräume mit Bedarf für je zwei Ladepunkte

Suchräume





og

abhängigen Authentifizierungsplattform. Der Bedarf an Ladepunkten wurde zunächst auf drei unterschiedliche Lose aufgeteilt. Diese Lose hatten unterschiedliche Schwerpunkte zum Aufbau der Ladestationen im öffentlichen oder halböffentlichen Raum sowie beim Anteil von Schnellladestationen. Letztlich hat jedoch aufgrund der besten Eignung das niederländisch-deutsche Konsortium Alliander/Allego/The New Motion alle drei Lose für den öffentlichen und halböffentlichen Raum gewonnen. Daneben wurden mehrere „Call-Optionen“ für das Land Berlin vereinbart, wie zum Beispiel die Option zur Errichtung zusätzlicher Schnelllademöglichkeiten bei erkennbarem Bedarf. In einer zweiten, nachfrageorientierten Phase können ab 2016 unabhängig vom Standortkonzept Ladestationen nach Zustimmung errichtet werden, sofern eine konkrete Nachfrage beispielsweise durch Kauf- oder Leasing-Verträge für E-Autos nachgewiesen werden konnte.

Um ein zentrales Ziel der Vergabe zu erfüllen und eine für alle Nutzen/Zwecke einfache und einheitliche Ladeinfrastruktur in Berlin herzustellen, wurden für die Ladestationen Kriterien für einen „Berlin-Standard“ definiert und vorgegeben. Demnach sollen alle Ladestationen in einem einheitlichen und stadtbildverträglichen Design unabhängig von der jeweiligen Betreiberfirma errichtet werden (kleine Betreiberlogos und Hinweise zur jeweiligen Notfall-Hotline vorhanden). Stationen im öffentlichen und halböffentlichen Raum sollen nach dem „Berlin-Standard“ ausnahmslos zu jedem Zeitpunkt ohne Einschränkung nutzbar sein.

Umsetzung

Mit einer zwischen allen zwölf Bezirken und SenStadtUm geschlossenen Kooperationsvereinbarung wurde versucht, Vereinbarungen für eine effiziente Umsetzung des Konzepts festzulegen. Darin wurde wiederum ein bezirksübergreifend harmonisiertes Antrags- und Genehmigungsverfahren vereinbart. Zudem sollen die Auflagen der Bezirke für Ladeinfrastruktur-Unternehmen berlinweit gleichlautend festgelegt werden. Daneben wurde für die Antragsstellung eine Arbeitshilfe für die Planung, Beantragung und Genehmigung von LI im öffentlichen Raum bereitgestellt.

Das bei SenStadtUm ansässige Ladeinfrastrukturbüro (LIB) übernimmt die Koordination der Erweiterung sowie die Förderung. Hier gehen z.B. Anträge zur Weiterleitung an die jeweiligen Bezirksämter auf Sondernutzungserlaubnis ein, hier wird über die Vergabe von Fördermitteln entschieden. Dies dient der planerischen Koordination und der einheitlichen Handhabung von Planungen zur E-Mobilität im Land Berlin.

In Berlin sind die Bezirke für die Nutzung des öffentlichen Raums und die dafür erforderlichen Genehmigungen zuständig; dies gilt ebenso für die Erweiterung der Ladeinfrastruktur. Da die Kofinanzierung zur Erweiterung und zum Betrieb aus Landesmitteln erfolgt, sind auch Aufgaben der Hauptverwaltung berührt.

Die örtliche und fachliche Zuständigkeit bleibt von der Errichtung des LIB unberührt. Die jeweiligen Bezirksämter sind für die konkreten Sondernutzungs- und Baumaßnahmen sowie die Einhaltung des straßenverkehrsrechtlichen Verkehrsrechts zu prüfen.

Die bislang in Berlin ergriffenen unterschiedlichen Zugänge zur Ladeinfrastruktur werden nicht miteinander verglichen. In der Praxis haben die Bezirke unterschiedliche und individuell über die Umsetzung der Genehmigungen entschieden. Die Umsetzung der „Berlin-Standard“ Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum mit auch bei den Standorten umgesetzt. Betreiber der LI müssen ihre Ladesäulen dem Berlin-Standard angleichen. Die Umsetzung im öffentlichen Raum ist nach dem Berlin-Standard zu erfolgen.

Bei der geförderten Erweiterung in Berlin und Ladetechnologie für die Nutzungsdauer



st ein wichtiger ses zum neuen ünchen zur Förderung IHFEM).

Leinfrastruktur werden auch
nutzte Elektrofahrzeuge mit
ss gefördert, dazu gehören
arsharing-Fahrzeuge
gen rund um das Thema Elektro-
fen im Rahmen der neu zu
-Allianz in einem breiten fachli-
olitisch vorabgestimmt, sodass
ntes konzeptionelles Vorgehen
: Umsetzungsgeschwindigkeit



200

100 Ladesäulen mit
200 Ladepunkten

fahren zur Realisierung
nen Umsetzungsbeschlüssen
tnah festgelegt.



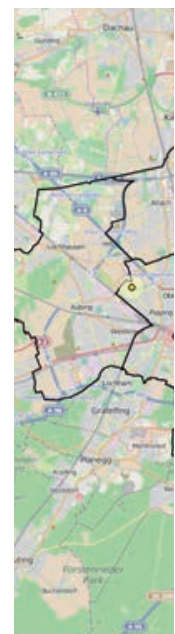
30 Mio.

Euro zur Förderung der
Elektromobilität

Masterplan E-Infrastruktur: Modellgestützte Ladeinfrastruktur-Planung

Grundlage für die planerische Vorgehensweise ist ein Modellansatz, der von der Bundeswehrhochschule München-Neubiberg im Rahmen des Forschungsvorhabens „E-Plan München“ entwickelt und im Rahmen von „WiMobil“ mit Blick auf die spezifischen Anforderungen des E-Carsharings konkretisiert wurde. Dabei geht es zunächst noch nicht allein um E-Carsharing, sondern insgesamt um die Frage, wie für einen Ballungsraum die Verteilung von Ladeinfrastruktur optimal geplant werden kann. Für ein Stadtquartier (Schwabing) erfolgte ein Demonstrationsbetrieb der gewählten Ladeinfrastruktur-Verteilung und -technologie. Hierbei wurde ein sogenanntes E-Parkhaus, aber auch die Ladeinfrastruktur für straßenseitiges Parken aufgebaut und betrieben. Während der Modellentwicklungs- und Planungsphase wurden die Anforderungen von privaten E-Fahrzeugbesitzerinnen und -besitzern und E-Carsharing-System-Betreiberfirmen explizit berücksichtigt. Es wurden unterschiedliche Services für eine zentrale Ladeinfrastruktur erarbeitet. Aber auch der vollständige nachgeordnete Betrieb der Stromversorgung und Abrechnung wurde ausführlich untersucht. Anhand von 20 E-Carsharing-Fahrzeugen von DriveNow wurde zudem ein Modell zur Reallokalisierung der Fahrzeuge entwickelt. Dieses wurde im Rahmen des Projekts auch im Demonstrationsfeld getestet und bewertet.

Im Ergebnis zeichne
Berücksichtigung vo
bei Ausleihen und A
dem Ladebedarf ein
räumliche Verteilun
im Geschäftsgebiet
mens anzustreben i:





In der Tradition der Münchner „Inzell-Initiative“, einer sehr erfolgreichen informellen mobilitäts-politischen Diskussionsplattform für alle Themen rund um Mobilität und Verkehr in München, wurde beschlossen, eine kommunale Plattform unter dem Namen „E-Allianz“ ins Leben zu rufen. Die Hauptaufgabe der E-Allianz besteht in der Entwicklung und Abstimmung von Strategien und Maßnahmen für ein ganzheitliches Elektromobilitätskonzept in München. Die Gründungsmitglieder der E-Allianz sollen daher die LH München (einschließlich der SWM GmbH), die Industrie, Anbieterfirmen von Ladeinfrastruktur, Carsharing- sowie Taxiunternehmen und die Wissenschaft sein. Die Erarbeitung von Strategien und Maßnahmen zur beschleunigten Förderung der Elektromobilität in München ist mit den beteiligten Institutionen verbindlich festzulegen. Dabei sind die verkehrlichen, stadtentwicklungsplanerischen und stadtgestalterischen Ziele der LH München zu beachten. Nach dem derzeitigen Stand werden von den Gründungspartnern der E-Allianz folgende Beiträge erwartet:



Zusammensetzung und mögliche Beiträge der Partner der Münchner „E-Allianz“

Landeshauptstadt München

- Beschleunigte Planung bzw. Genehmigung des bedarfsgerechten Ausbaus der Ladeinfrastruktur
- Bevorrechtigte Lademöglichkeiten für die Anwohnerschaft
- Beschleunigte Elektrifizierung von Dienstfahrzeugen
- Beschleunigte Einführung von E-Bussen im ÖPNV
- Finanzielle Förderung gewerblicher E-Fahrzeuge, (halb)öffentlicher Ladeinfrastruktur sowie entsprechender Öffentlichkeitsarbeit
- Förderung der Lade- und Einsatzmöglichkeiten im Taxiverkehr

Industrie

- Beschleunigte Elektrifizierung von Firmenfahrzeugen im Personen- und Güterverkehr
- Beschleunigte Elektrifizierung von Carsharing- und Taxiflotten

Energie

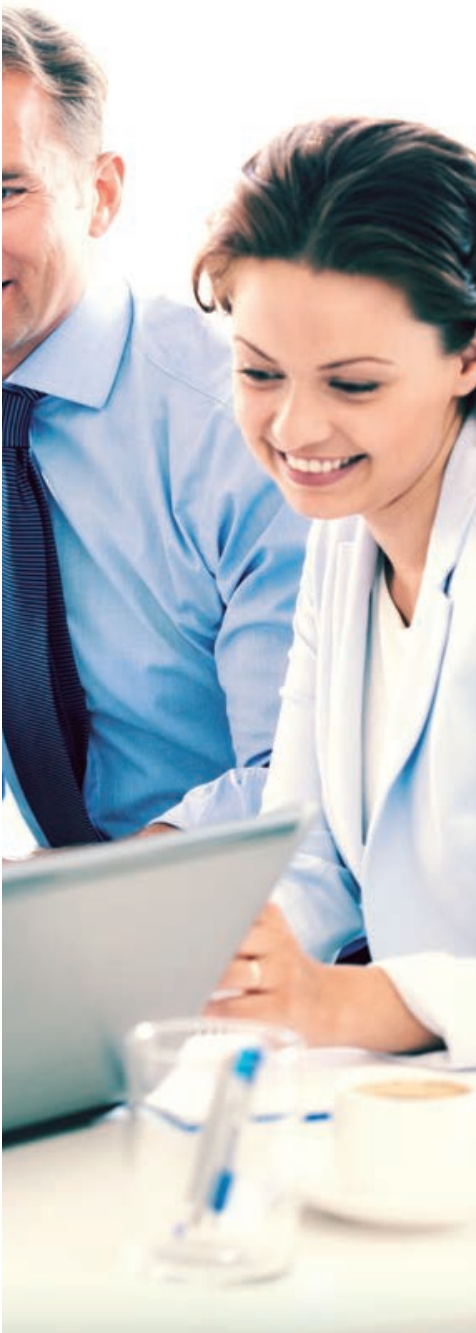
Sicherstellung der öffentlichen Stromversorgung, Bedarfsanalyse der Infrastruktur

Wirtschaft

• Mobilisierung von Ladepotenzialen
• Bereitstellung von Ladeinfrastruktur
• Bereitstellung von Anwohnern
• Mobilisierung von E-Mobilität

Allgemein

Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit, Vermarktung von Ladepotenzialen



Städte und Unternehmen Hand in Hand

Wenn die neuen Angebote im E-Carsharing Erfolg haben sollen, müssen sie nicht nur gut sein, sondern den Bürgerinnen und Bürgern auch offensiv und professionell vermittelt werden. Dabei darf das Marketing nicht allein den Carsharing-Unternehmen überlassen werden, denn sie haben verständlicherweise in erster Linie das Wohl ihres Unternehmens im Fokus.

Die Städte hingegen sind dem Allgemeinwohl verpflichtet und haben zudem aus Marketing-sicht einen Schatz, den kein Unternehmen der Welt in dieser Form vorzuweisen hat: Sie genießen das Vertrauen ihrer Bürgerinnen und Bürger. Die Menschen identifizieren sich in hohem Maße mit ihrer Stadt. Und sie darf sie auf der Grundlage ihrer Meldedaten direkt und persönlich ansprechen, wenn es dem Allgemeinwohl dient. Offizielle Informationen der Stadt genießen eine höhere Glaubwürdigkeit als Informationen von kommerziellen Unternehmen.

Noch etwas spricht dafür, dass sich die Städte beim Marketing für das E-Carsharing ganz massiv engagieren. Die Zielsetzung ist ja nicht, die Bürgerinnen und Bürger lediglich zu mehr Carsharing-Nutzung zu bewegen. **Zielsetzung ist, die Lebensqualität in den Städten durch eine nachhaltigere Mobilität zu verbessern.** Das gelingt zum Beispiel über eine Reduktion des privaten Fahrzeugbesitzes.



Und dies wiederum gering sehr gut in den Ur Parkraummanagemen samtangebot des „neu durch noch leistungsfä

Verkehrsmittel- und ar Marketing erfordert n eingangs geschilderter neutrale Position. Dafi Eigentümer der öffent die nach wie vor das R Umweltverbunds bilde prädestiniert.

Carsharing Umweltverbunds“

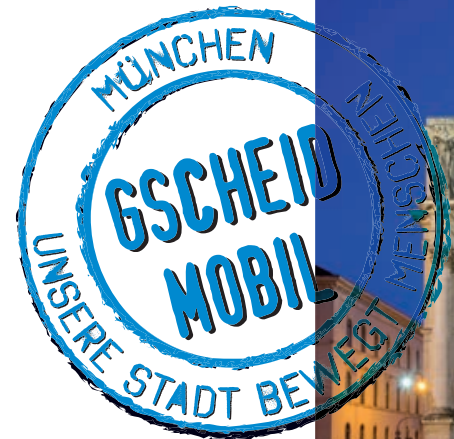
n
•
es
nmu-
nd
hmen,
dukt
l. In
ich
ein-
iten
hmen
den
n.

Dabei empfiehlt sich für Städte, die E-Carsharing fördern wollen, ein zweigleisiges Vorgehen:

- Zum einen können sie mit klassischer PR-Arbeit neue Angebote in Kooperation mit den Anbietern über ihre Medienkanäle ganz allgemein der Stadtgesellschaft bekannt machen. Im Idealfall sitzt eine Bürgermeisterin oder ein Bürgermeister in einem neuen E-Carsharing-Fahrzeug, liefert die entsprechenden Bilder und schiebt die Botschaft aus Sicht der Stadt Hand in Hand mit den neuen Anbieterfirmen im Rahmen einer gut gemachten Pressekonferenz auch mündlich und schriftlich hinterher.

- Anspruchsvoll ist es, eine echte Verhaltensänderung auf breiter Front auch von den Personengruppen, die nicht zu den neugierigen Pionieren gehören, zu erreichen. Dies kann erfolgreich über ein systematisches, intensives und dauerhaft angelegtes Direkt- und Dialogmarketing erfolgen. Dies sollte personalisiert und individualisiert sein und in ein Angebot für eine persönliche Mobilitätsberatung münden. Als besonders hilfreich hat sich die Schaffung einer Dachmarke herausgestellt, die verkehrsträgerübergreifend und abgestimmt alle weiteren Informationen über die Alternativen zur Nutzung des privaten Pkws anbietet.

Pressekonferenz zur
Eröffnung der Mobilitäts-
station mit dem
Münchner Oberbürgermeister
Dieter Reiter.



Beispiel: „München – Gscheid Mobil“

Die Landeshauptstadt München betreibt seit 2006 gemeinsam mit der Münchner Verkehrsgesellschaft ein breit angelegtes Marketingprogramm zur Förderung nachhaltiger Mobilität unter der Dachmarke „München – Gscheid Mobil“. Der Slogan vermittelt die Botschaft, dass in München ein attraktives (bayerisch: „a gscheids“) Angebot im Umweltverbund besteht und dass seine intelligente (bayerisch: „gscheide“) Nutzung zu Vorteilen in der persönlichen Mobilitätsgestaltung führt. Zudem wird vermittelt, dass die Landeshauptstadt München aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger und Kundschaft für die nötige Qualität bürgt und „alles aus einer Hand“ anbietet. Zielgruppen sind alle rund 90.000 Neubürgerinnen und Neubürger eines jeden Jahres, Kinder und Jugendliche an Schulen und Unternehmen. Für den Migrantenanteil und die Seniorinnen und Senioren werden in Pilotprojekten eigene Ansätze erprobt.

Multimodales Mark und Neubürger:

Das größte und auch Teilprojekt ist das „I für Neubürgerinnen

- Jene, die in München anmelden, werden Adresse persönlich Verkehrsbetriebe eines Neubürgerden Informationen Mobilität in München geheißen.
- Sie bekommen Möglichkeit, sich und ihrer Wunsch vertiefendes Material
- Wenn sie bereit sind anzugeben, bekommen Ticket, mit dem sie Verkehr in München
- Nach einiger Zeit geschulten Mobilität und nach ihren Erfahrungen wird weitere Unterstützung Mobilitätsplanung kommt es dabei an neuen Abonnement Verkehr oder zu einem Carsharing-Angebot



Jeder Haushalt
bekommt ein individuell
angepasstes Angebot.



Im Ergebnis wurde 2007 im Auftrag der Landeshauptstadt München evaluiert, dass allein durch diese Form des Marketings, ohne Veränderung auf der Angebotsseite, bei der Zielgruppe eine um mehr als 7 % höhere Nutzung des ÖPNVs erreicht werden konnte. Ausschlaggebend für die Verhaltensänderung ist dabei erfahrungsgemäß das persönliche telefonische Gespräch und dass die gesamte Aktion sehr professionell umgesetzt wird.

Zwischenzeitlich wurde festgestellt, dass dieses Verfahren auch bei bereits ansässigen Personengruppen in etwa die gleiche Wirkung hat. Zwar besteht hier nicht die spezielle Lebenssituation eines Umzugs. Aber auch bei ansässigen Bürgerinnen und Bürgern ergeben sich häufig mobilitätsrelevante Veränderungen im Leben. Und nicht zuletzt verändert sich auch das Verkehrsangebot vor Ort ständig. Bestes Beispiel sind die jährlichen Fahrplanwechsel, Angebots- und Tarifänderungen im öffentlichen Verkehr oder eben die neuen Carsharing-Angebote und Möglichkeiten der Elektromobilität.

Nicht zu vernachlässigen ist der positive wirtschaftliche Effekt: Die Einnahmen allein aus zusätzlichen Ticketverkäufen übersteigen die Ausgaben um etwa das Doppelte, was auch aus kaufmännischer Sicht zu einem Nutzen-Kosten-Effekt von 2:1 führt.

Aufgrund der positiven Erfahrungen ist geplant, auch die Münchner Mobilitätsstation nach diesem Konzept zu bewerben.



Multimodales Marketing für die Mobilitätsstation

Am Beispiel der Münchner Mobilitätsstation konnte gezeigt werden, wie E-Carsharing physisch, sichtbar und erlebbar in ein zukunftsweisendes multimodales Angebot integriert werden kann. Bürgerinnen und Bürgern, Gästen und Unternehmen soll das neue Angebot auf dreifache Weise nähergebracht werden:

- Direkt vor Ort: Passanten sowie Zu-, Um- und Aussteigerinnen und Aussteiger von U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen der Münchner Freiheit sollen mit klassischer persönlicher Ansprache durch die Mobilitätsanbieterfirmen und die beauftragte Agentur vor Ort geworben werden.
- Im unmittelbaren Umfeld: 5.000 private Haushalte im direkten Umkreis werden nach der geschilderten Methode des Direkt- und Dialogmarketings angesprochen. Dabei werden die Inhaber von Parklizenzen besonders umworben.
- Die Pendlergruppe aus der europäischen Metropolregion München, die an der Münchner Freiheit aus- oder umsteigen, werden über die Kommunikationskanäle von MVG und MVV über das neue Angebot informiert.

Für den mobilen Zugang zu den verschiedenen multimodalen Diensten entwickelt die Münchner Verkehrsgesellschaft eine eigene Web-App, die zunächst Informationen und Registrierungsmöglichkeiten bereitstellt, perspektivisch aber alle notwendigen Schritte der Nutzung von ÖPNV, Carsharing, Bikesharing und Taxi in sich vereint.



5.000
private Haushalte
werden im direkten
Umkreis angesprochen.



Erfolgreiche
Umsetzung mit optimaler
Umweltwirkung



Kommunikation zum Parken:

Als ein weiterer wichtiger Themenpunkt steht der grundsätzliche Diskussionsbedarf bezüglich der Erfahrungen mit Fehlbelegungen von Stellplätzen an Ladesäulen. Daraus könnten gezielte Kommunikationsmaßnahmen gegen das Falschparken entwickelt werden. Bei einer Vielzahl von beteiligten Akteuren hat sich die Einrichtung von runden Tischen als sehr hilfreich herausgestellt, um allgemeine und tagesaktuelle Probleme in

vertrauensvoller Umge ein gewisses Maß an sein, um auch kontro zu können, ohne dass Öffentlichkeit gelang formationen über fre und halböffentlichen vere Nutzung des kna Raum“ gefördert wer

von LI im öffentlichen Raum klassischen Ansätzen auch mittels folgen. Eine teilweise finanzielle Errichtung oder des Betriebs der Hand ist hierbei denkbar, älteren Schwierigkeiten ver entsprechenden Internetportal und Austausch zwischen den en (Kommune, Betreiberfirma, c.) ermöglicht werden.

n gezeigt, dass frühzeitige Bür in ein probates Mittel sind, um en gegenüber der Errichtung von zeitigen Wegfall von öffentlichen gegen. Hierbei sollten die neu von LI positiv herausgestellt und mbinat mit E-Carsharing r gemacht werden, um somit itzen zu verdeutlichen.



Vorstellung eines lokalen Ansatzes zur Errichtung von Lade-stationen für E-Car-sharing im Laborgebiet





Kommunale Strategie

Um die Potenziale des Carsharings und der Elektromobilität für eine leistungsstarke und nachhaltige urbane Mobilität zu nutzen, empfiehlt sich ein entschlossenes strategisches Vorgehen, das vor allem auf die Integration der neuen Technologien und Dienste in das bestehende Verkehrsangebot setzt.

Oberstes Ziel muss die Reduktion des privaten Fahrzeugbesitzes bei verbesserter Mobilität und Lebensqualität sein. Wer sein privates Fahrzeug abschafft, spart nicht nur immense Kosten, sondern gibt den Städten das Wertvollste zurück, was sie haben: öffentlichen Raum. Um dieses Ziel zu erreichen, muss in den Städten jederzeit für jede Personengruppe spontan, leicht und zuverlässig jedes Verkehrsmittel jenseits des Privatfahrzeugs für jeden Fahrtzweck zur Verfügung stehen.

Es gilt daher, durch die Kommune auch zu prüfen, ob die lokalen Voraussetzungen vorhanden sind, Carsharing als Teil des Umweltverbunds zu fördern.

Dabei spielen zwei Konzepte eine entscheidende Rolle:

- Einräumung von Parkplätzen für Carsharing
- Umwandlung der öffentlichen Flächen in Carsharing-Angebote im öffentlichen Raum, wobei dabei folgende Maßstäbe gelten: Anzahl der Stellplätze ergibt sich aus der Anzahl der Fahrzeuge mal zwei

Dabei kann bis zur Neugestaltung des öffentlichen Verkehrsrahmens beispielsweise eine Umwidmung und Sanierung der Flächen gearbeitet werden. Im Vorhaben als reversibles Vorhaben mit einem Zeitraum von rund fünf Jahren.

Die Städte könnten sich an der Entwicklung des öffentlichen Verkehrsverbunds beteiligen. Sie sollten die verschiedenen Verkehrsmittel koordinieren und, mit dem öffentlichen Verkehrsverbund, räumlich, organisatorisch und finanziell verknüpfen. Dabei sind lokale Gegebenheiten angepasst zu berücksichtigen.



Reichweite von Carsharing vergrößern

So präsent, wie Carsharing derzeit in den Medien ist, und so attraktiv die konzeptionellen Visionen auch sind – momentan ist besonders das flexible Carsharing von seiner verkehrlichen Bedeutung her noch vernachlässigbar klein. Flexibles Carsharing gibt es lediglich in wenigen Großstädten, und dort auch nur in einem kleinen überschaubaren Geschäftsbereich in den dicht besiedelten zentralen Gebieten mit einigen kleinen Satelliten, wie Flughäfen oder Campus-Universitäten. Dort, wo die Mobilitätsprobleme der Städte und Agglomerationen am größten sind, in den Randbereichen und in der Region, ist flexibles Carsharing bislang nicht existent. Es fehlt schlicht an Dichte, um es wirtschaftlich zu betreiben.

Um aber auch dort leistungsfähige Mobilität ohne eigenes Auto zu ermöglichen, müssen konzeptionell neue Wege gegangen werden:

- Mit der Entscheidung über Erleichterungen der Rahmenbedingungen für die Carsharing-Unternehmen und gezielter Förderung besteht die Erwartung, dass die Betreiberfirmen des flexiblen Carsharings ihre Geschäftsgebiete sukzessive ausweiten. Gegebenenfalls sollten Vereinbarungen getroffen werden, die die Förderung an Zusagen für bestimmte Qualitätsstandards knüpfen.
- Da aber auch durch noch so günstige Konditionen nicht in allen urbanen Gebieten ein klassisches flexibles Angebot geschaffen werden kann, sollte geprüft werden, ob nicht durch eine Konzentration unterschiedlicher Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum (etwa durch Mobilitätsstationen) die stationäre und flexible Angebote gleichermaßen bereitstellen, eine Mindestversorgung für die Bevölkerung gewährleistet werden kann und gleichzeitig die Dispositionskosten für die flexiblen Carsharing-Unternehmen reduziert werden können.
- Betrachtet man Carsharing als öffentlichen Individualverkehr, sollte ggf. geprüft werden, ob und unter welchen Voraussetzungen wirtschaftlich nicht tragfähige Leistungen, die aber der Daseinsvorsorge dienen, ähnlich dem öffentlichen Verkehr, ausgeschrieben und von den Kommunen bezahlt werden können.

Um darüber hinaus (E-)Carsharing weiter zum Durchbruch zu verhelfen, können Modellvorhaben gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern durchgeführt werden. Dabei erhalten zum Beispiel diejenigen ein attraktives Anreizangebot, die bereit sind, von ihrem Privat-Pkw auf ein dichtes Angebot an (E-)Carsharing-Fahrzeugen in ihrer Nähe umzusteigen. Diese Forschungsexperimente sollten wissenschaftlich begleitet und bei Erfolg entsprechend vervielfältigt werden, ggf. unter Anpassungen des Projektdesigns

Sicherheit

Carsharing fördern wollen, aktiv umständliche Prozesse in Gang setzen oder visuellen-Lösungen mit entwickeln, um Stellplätze sicher auszuweisen und



Offene Punkte:

Trotz der Dynamik und der Potenziale des Carsharings, sind einige Punkte offen, die durch Kommunen, Betreiberfirmen, Gesetzgeber und Wissenschaft angegangen werden müssen, wenn Carsharing einen echten Masseneffekt erzielen soll:

- Belastbarer rechtlicher Rahmen
- Vergrößerung der Reichweite von Carsharing
- Langzeitbeobachtung

Kommunen und Betreiberfirmen

Kommunen die Privilegierung von Fahrzeugen beim Parken im öffentlichen Raum im Wege einer einfachen Ordnung und mit den Mitteln der Ordnung ermöglicht werden.

Ein Netz von Mobilitätsstationen mit flexiblen und stationären Angeboten könnte die Mindestversorgung der Bevölkerung mit (E-)Carsharing-Angeboten besser gewährleisten.





Neue Ladestationen für Berlin
<http://www.be-emobil.de/>



Wirkung von E-Car-Sharing Systemen
auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen
(Präsentationen von WiMobil-Halbezeit- und
Abschlusskonferenz)



Elektromobilität
(Senatsverwaltung
Stadtentwicklung
Umwelt)



Die Berliner Agentur für Elektromobilität eMO
koordiniert im Auftrag des Landes Berlin die Projekte im
„Schaufenster Elektromobilität“
www.emo-berlin.de/de/



Integriertes Handlungs-
konzept zur Förderung der
Elektromobilität in München



Allianz für nachhaltige
Beschaffung



Stadtratsbeschluss
Pilotprojekt Cars
München



Arbeitshilfe für die Ladeinfrastruktur-Erweiterung
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/planung/
e_mobilitaet/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/planung/e_mobilitaet/index.shtml)



Checkliste zur Standortvorprüfung
Ladeinfrastruktur-Erweiterung Berlin
[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/planung/e_mobilitaet/
download/Checkliste_Standort-Vorpruefung.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/planung/e_mobilitaet/download/Checkliste_Standort-Vorpruefung.pdf)



Endbericht Evalu
Carsharing, Mün

PDF vs. ab 15.1.



