

Projektgesellschaft Lindenhof GbR

HOCHTIEF Infrastructure GmbH, Building Hamburg

Baustudio und Wohnungsbauträgergesellschaft mbH, Ahrensburg

Mobilitätskonzept „Lindenhof“, Ahrensburg

The logo for BAUSTUDIO. It consists of the word 'BAUSTUDIO' in a bold, black, sans-serif font. The letters are outlined in white, giving it a 3D or shadowed appearance. The logo is positioned above a grey rectangular background element.

BAUSTUDIO

Freies Wohnungsunternehmen
Objektmanagement

Mobilitätskonzept für „Lindenhof - Ahrensburg“

Bericht zum Projekt BZ01197_ALi

HOCHTIEF Infrastructure GmbH
Building 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, Mai 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.

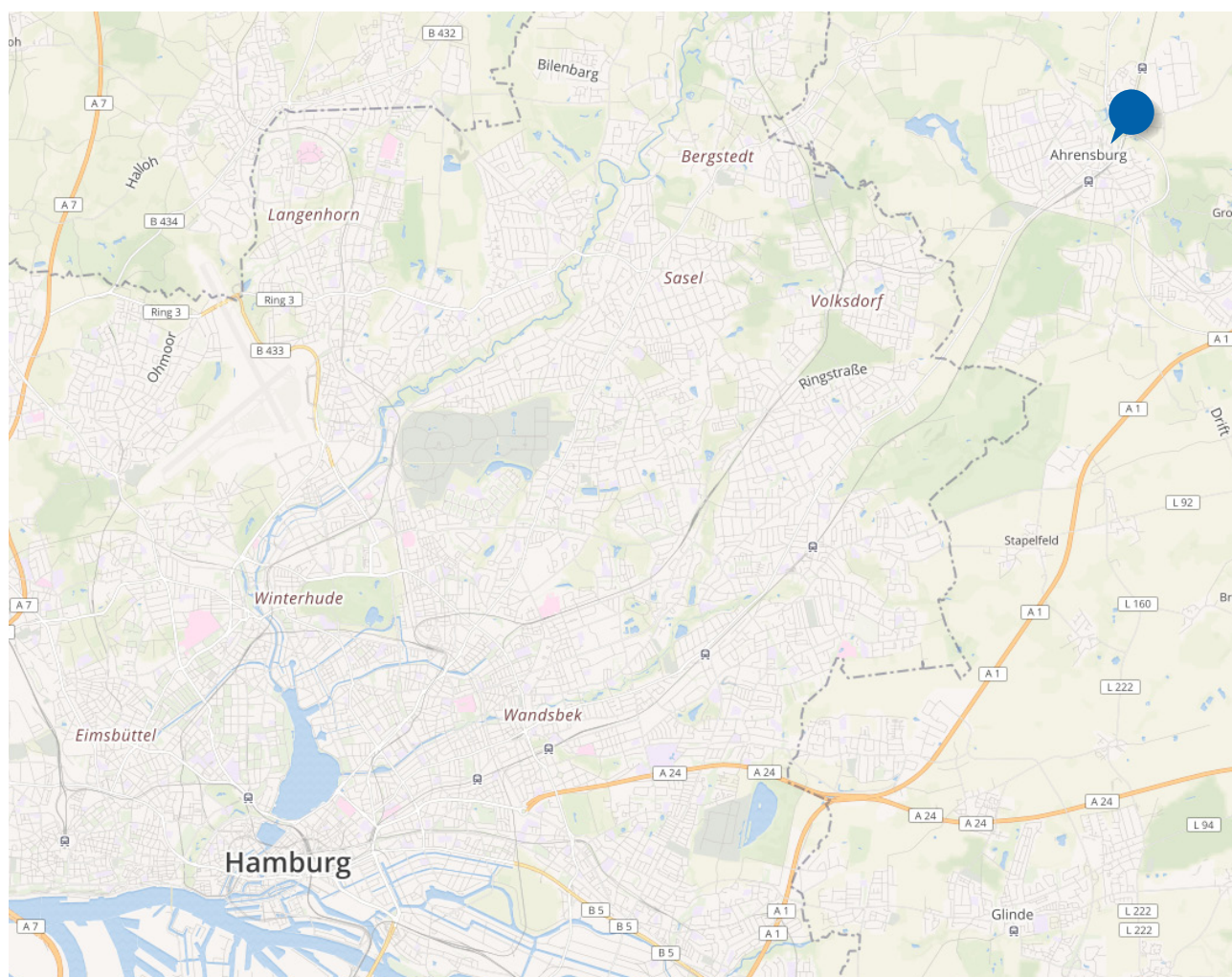


Abb.: 1 Verortung von Ahrensburg [OpenStreetMap]

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

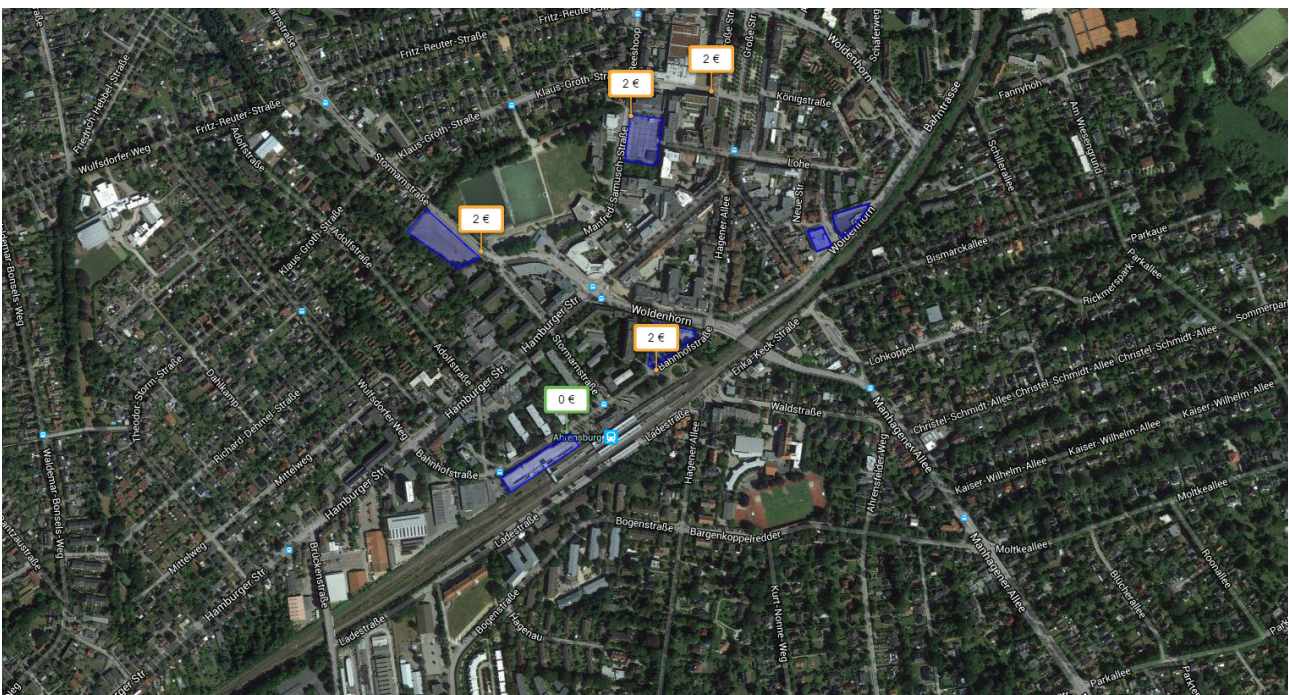


Abb.: 2 Derzeitige Parksituation (Parkopedia: <http://www.parkopedia.de/parken/ahrensburg/>)

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 77 Stellplätze in der Tiefgarage vor, davon ca. 40 als Doppelparker. Zwei bis drei dieser Stellplätze sind als Smart-Parkplätze gedacht. Diese können mit entsprechender Technik vorgerüstet werden, um Elektro-Mobilität zu fördern. Durch Einbinden eines Car-Sharing Systems, für die Nutzer 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.

Bis zu 90 Fahrradstellplätze sind in der Tiefgarage vorgesehen, bei besonderen Qualitäten der Stellplätze können weniger geschaffen werden. Derzeit sind drei Fahrradkeller geplant. Die Fahrradkeller 2 und Fahrradkeller 3 weisen Stellplätze für verschiedene Fahrradtypen auf, wie z.B. Lastenräder oder Fahrradanhänger. Darüber hinaus sind Schließfächer vorhanden für Helme, Werkzeuge etc. Zusätzlich ist eine Servicebox vorhanden, die zur Qualitätssteigerung der Fahrradkeller beitragen kann. Ergänzend werden in den Fahrradkellern 2 und 3 Steckdosen für E-Bikes integriert. Dies ermöglicht den Bewohnern die Anschaffung und Nutzung von privaten E-Bikes (Pedelects). Der Fahrradkeller 1 wird mit Hängevorrichtungen für nicht alltäglich genutzte Räder ausgestattet.

In der Wilhelmstraße werden durch die Neuanlegung der Straße nach der Baumaßnahme sechs weitere Außenstellplätze für die Nutzer des Gebäudes zur Verfügung stehen.

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 Fahrradstellplätzen 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. Die Qualität wird im Außenbereich geschaffen durch Platz für private Fahrradabstellboxen. Die Flächen befinden sich auf der Traverse beim Fahrradweg im Norden, gegenüberliegend zu den Eingängen im nördlichen Bereich. Diese bieten durch ihren Schutz gegen Vandalismus sowie Witterung und ihre Abschließbarkeit besondere Qualitäten gegenüber herkömmlichen Fahrradstellplätzen.

Weiterhin ist ein Teil der Traverse mit einer festen Überdachung versehen. Die dort vorgesehen Stellplätze bieten durch die Kombination mit Fahrradbügeln Schutz gegen Diebstahl und Witterung. Die direkte Lage an den Hauseingängen ermöglicht eine schnelle Erreichbarkeit.

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 Lokschnitten 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.

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



E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

3



Erfahrungen austauschen, Erfolg teilen.

Künftigen Generationen eine gesunde und lebenswerte Umwelt zu hinterlassen ist eine Kernaufgabe des Bundesumweltministeriums. Beim Klimaschutz sind auch im Verkehr noch große Schritte erforderlich – und möglich! Dies gelingt uns vor allem dann, wenn Instrumente und Maßnahmen Umwelt- und Lebensqualität zugleich erhöhen. Der Umweltverbund ist in vielen Kommunen das Rückgrat nachhaltiger Mobilität. Und er ist heute stärker denn je. Nicht trotz, sondern wegen der Bereichsergänzung durch immer mehr Carsharing-Angebote und der Renaissance des Radverkehrs allerorten. Einer flexibleren Verknüpfung der Verkehrsmittel anhand ihrer jeweiligen Stärken gehört die Zukunft.

Dabei liegt es nahe, die Potenziale der Elektromobilität und der „Sharing Mobility“ zu kombinieren. Für die konkrete Umsetzung in der Praxis ist dabei zu klären, wie E-Carsharing-Systeme die erhoffte Wirkung auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen vollentfalten können. Angesprochen sind Bund und Kommunen gleichermaßen, um gemeinsam gute Rahmenbedingungen für (E-) Carsharing zu setzen. Das geplante Carsharinggesetz (CsgG) etwa soll die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die jeweils örtlich zuständigen Behörden Carsharing-Fahrzeuge im Straßenverkehr bevorzugen können, etwa in Form von Parkraumreservierungen oder bei den Parkgebühren. Auch der Leitfaden aus dem Projekt WiMobil, das mit Unterstützung des Bundesumweltministeriums erfolgreich abgeschlossen werden konnte, soll dabei helfen. Er gibt den Städten ein Instrument an die Hand, mit dem sie schnell und konkret Strategien für die Förderung von E-Carsharing entwickeln und umsetzen können.

Rita Schwarzeühr-Sutter

Rita Schwarzeühr-Sutter
Parlamentarische Staatssekretärin bei der Bundesministerin für Umwelt,
Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

5

Städte und Anbieter gehen voran.



In Städten leben viele Menschen auf engem Raum. Carsharing ist daher ein geeignetes Mittel, um private Pkw in Städten zu ersetzen, den Flächenbedarf für den Verkehr zu reduzieren und um zum Klimaschutz und zu einer lebenswerten Stadt beizutragen. E-Carsharing verbindet darüber hinaus die Vorteile der Elektromobilität mit der Ermöglichung von individueller Mobilität ohne eigenes Auto.

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

Städte tauschen sich mit Carsharing-Anbietern aus, richten „Mobilitätsstationen“ im öffentlichen Raum ein und wünschen sich, dass diese zukünftig rechtssicher auch einzelnen Betreibern zugeordnet werden können. Privilegien für die Carsharing-Fahrzeuge sollen im Ermessen der Städte und Gemeinden stehen.

Der vorliegende Leitfaden kann wertvolle Anregungen geben, mit welchen Mitteln und planerischen Konzepten Städte und Carsharing-Anbieter gemeinsam das Angebot zu einem möglichst leistungsfähigen Baustein urbaner Mobilität machen können.

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

Eva Lohse

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

IMPRESSUM

Herausgeber

Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, sowie Senatverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
Als Partner im Forschungsprojekt „WiMobili – Werkzeugen von E-Carsharing-Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen“

Gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Text

- Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, Torsten Beller, Dr. Martin Schreiner
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Abteilung Verkehr, Hermann Blümel, Manuel Flechtner, Felix U. Nowack, Jan-Niklas Willing
- Ergebnisse aus dem Projekt WiMobili: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Dr. Claudia Nobis, Katja Köhler
- Institut für Verkehrsforschung „Erasmus Giesel“
- Universität der Bundeswehr München, Institut für Verkehrsweisen und Raumplanung, Johannes Müller, Stefan Schmölter

Bildnachweis

- Alamy, Frank F. Haub, pi3/Shutterstock.com
- BMW AG, Alexander Schreiber
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Deutscher Städtetag
- Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, Torsten Beller, Nico Pau
- Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat und Münchner Verkehrsgesellschaft, Sebastian Gabriel
- Landeshauptstadt München, Presse und Informationsamt, Michael Nagy
- Münchner Verkehrsgesellschaft, N + P Industrial Design GmbH
- M. Handrup
- P&R Park & Ride GmbH
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrs-entwicklungsplanung, Manuel Flechtner und Felix U. Nowack
- team red, Hannes Schreier
- Universität der Bundeswehr München

Konzept und Gestaltung
werzälf, paf, güldenpfennig, hubatschek kommunikation gmbh
www.wpgg.de

Druck

enka-druck GmbH, Berlin

Gefördert durch:
 Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

 **berlin**
Landeshauptstadt
München

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Präambel

Dieser Leitfaden informiert Städte und Kommunen, die vor der Aufgabe stehen, die wachsende Vielfalt an Carsharing-Angeboten in ihr Mobilitätssystem zu integrieren und dabei E-Carsharing in besonderer Weise fördern wollen, um die Lebensqualität vor Ort zu steigern. Dazu zählen Themen wie Aufenthaltsqualität, Flächenumwidmung, Parkraumsuchverkehr oder eine Senkung der lokalen Emissionen.

Der Fokus liegt auf Informationen zu den beiden städtischen Handlungsfeldern Parken sowie Planung und Betrieb von Ladeinfrastruktur.

Dabei wird jeweils vertieft auf die Rahmenbedingungen, die Einflussmöglichkeiten der Städte, die Erfahrungen aus den Städten Berlin und München sowie die abgeleiteten Empfehlungen eingegangen.

Empfehlungen zu Fragen der Gebührenerhebung und zur modalen Integration bieten eine Grundlage für die Anpassung an lokale Gegebenheiten. Konkrete Beispiele, Musterverträge, Ratsbeschlüsse und weiterführende Informationen liefern einen hohen Praxisnutzen. Forschungsergebnisse aus dem BMUB-Förderprojekt WiMobil „Wirkung von E-Carsharing-Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen“ sowie weitere aktuelle Forschungsergebnisse wurden in den Leitfaden aufgenommen.

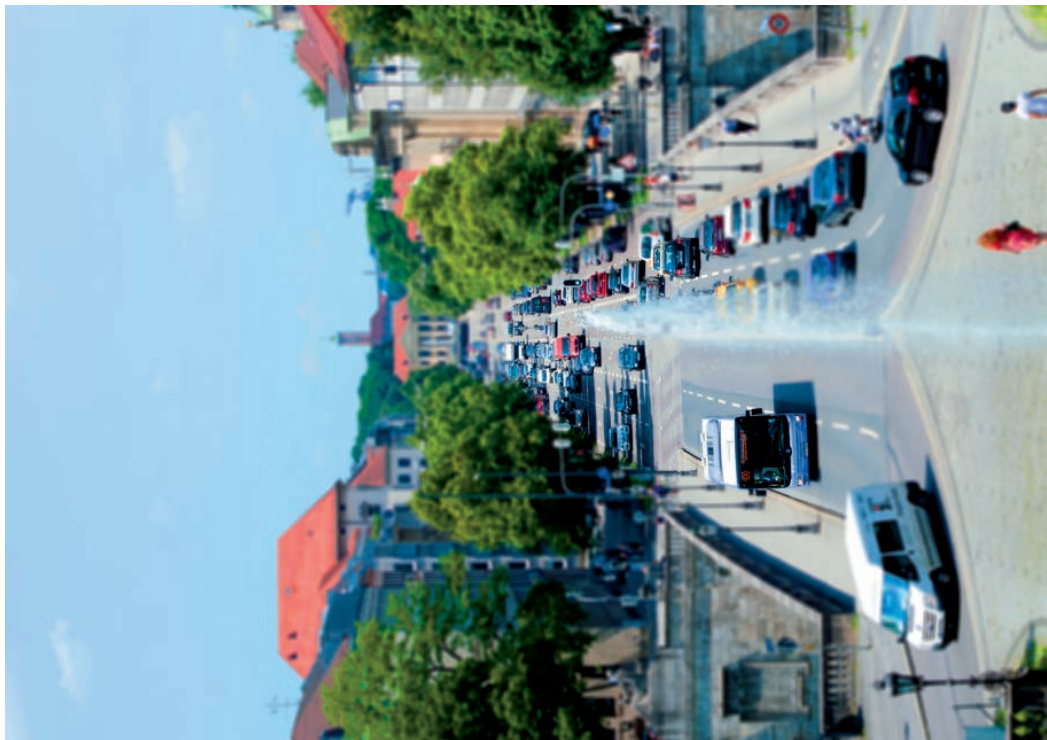
Die jeweils aktuelle Ausgabe finden Sie unter
www.erneuerbar-mobil.de/de/projekte/wimobil

Abkürzungsverzeichnis
CS Carsharing
GEM Gebietsentwicklungsmobilität
IHKM Initiative für die Förderung der Elektromobilität in München
LI Ladeinfrastruktur
LUB Ladeinfrastruktur
MIV Motorisierter Individualverkehr
OPMV Öffentlicher Personennahverkehr
SenStadtum Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Berlin)

Inhalt

8	E-Carsharing in Deutschland
9	Carsharing & Elektromobilität: Doppelte Innovation für urbane Mobilität
12	Flexibles (E-)Carsharing in Städten – eine Momentaufnahme
16	Situation der Städte München und Berlin
19	Ergebnisse aus dem Projekt WiMobil
22	Parken
23	Wirkungen von Carsharing auf das Parken
24	Rechtliche Möglichkeiten zum Parken von Carsharing-Fahrzeugen
26	Der Berliner Weg
30	Der Münchner Weg
36	Laden
37	Ein wegweisendes Ladekonzept muss vielfältige Antworten liefern
38	Der Berliner Weg
46	Der Münchner Weg
50	Kommunikation
51	Städte und Unternehmen Hand in Hand
52	Marketing für Carsharing als Teil des „neuen Umweltverbunds“
58	Empfehlungen
59	Kommunale Strategie
62	Nützliches als Online-Anhang

E-Carsharing in Deutschland



8

Carsharing & Elektromobilität: 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.

Die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und Carsharing stellen zusätzliche Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum in einem Umfeld wachsender Nutzungskonkurrenzen. Aus kommunaler Sicht stehen die lokalen, kleindräumigen Effekte von Ladeinfrastruktur und Carsharing auf die Nutzung des öffentlichen Raums im Vordergrund. Die lokale Bilanz des Stellplatzbedarfs, gebildet aus steigendem Stellplatzbedarf durch Carsharing und den Auswirkungen auf den privaten Fahrzeugbestand, bildet eine wesentliche Grundlage für die Bewertung von Carsharing aus kommunaler Sicht. Beim flexiblen Carsharing ist die dynamische Bilanzierung des Stellplatzangebots und der Stellplatznachfrage im Tagesverlauf eine zusätzliche Bewertungsgrundlage. Das Carsharing-Unternehmen hat durch sein Flottenmanagement die Möglichkeit, lokale Schwerpunkte der Stellplatznachfrage zu vermeiden.

Carsharing-Fahrzeuge haben eine größere Fahrleistung im Vergleich zu Privat-Pkw. Damit ist auch klar, dass eine durch Carsharing eingesparte Fläche überproportional entzogen werden sollte, damit sich in Summe die positiven Effekte sowohl im ruhenden wie auch im fließenden Verkehr einstellen.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

9

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



Die Themen Elektromobilität und Carsharing sind von außerordentlichem politischem und medialem Interesse. In beiden Themenkomplexen ist die Entwicklung extrem dynamisch und innovativ. Das gilt auch für den Bereich der Gesetzgebung.

Carsharing boomt. In vielen großen Städten sind neue Anbieterfirmen auf dem Markt, die das klassische stationsgebundene Carsharing um das free-floating (flexible) Carsharing erweitern. Immer öfter sind elektrisch betriebene Fahrzeuge Teil des Carsharings.



Benutzen
statt
Besitzen!



E-Mobilität und Carsharing versprechen große Potenziale für eine energieeffiziente, emissionsarme und Flächen sparende Mobilität.

Carsharing erlebt wie andere Bereiche der Sharing-Economy („Benutzen statt Besitzen“) einen Boom und kann in Städten dabei helfen, Flächen einzusparen. Die Kombination beider Elemente – E-Mobilität und Carsharing – verspricht große Potenziale für eine energieeffiziente, emissionsarme und Flächen sparende Mobilität in Ballungsräumen. Sollten diese positiven Wirkungen und das öffentliche Interesse nachweisbar sein, liegt es (mit Unterstützung des Gesetzgebers) an den Städten, (E-)Carsharing entsprechend zu fördern und dessen Potenziale zu nutzen.

Über die verkehrlichen Wirkungen von Carsharing wird jedoch heftig diskutiert. Sind die neuen Angebote wichtige Bausteine einer künftigen nachhaltigen und multimodalen Mobilität, die am Ende auf eine Reduktion des privaten Fahrzeugbesitzes bei gleicher oder gar verbesserter Mobilität abzielt? Oder sind sie nur Teil einer geschickten Marketingstrategie, mit der die Automobilkonzerne um Personengruppen kämpfen, die sich immer mehr emotional von Auto lösen, mit der sie ihren Flottenverbrauch drücken und ihr Image verbessern?

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 realisieren. 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 umweltspezifischen Effekte.



Direkt fehlen noch gesetzliche Grundlagen für die Parkraumweisung von Carsharing-Fahrzeugen.



Die ideale Bilanz des Stellplatzbedarfs ist eine wesentliche Größe zur Bewertung von Carsharing.

Es wird erwartet, dass die E-Mobilität potenziell einen entscheidenden Beitrag zur Lösung städtischer Verkehrs- und Umweltprobleme (insbesondere bei den Emissionen) leisten kann. Aufgrund der Bedeutung des gewerblichen Verkehrs im urbanen Raum und der vermeintlich schneller umsetzbaren Durchdringung mit E-Fahrzeugen werden positive Umweltwirkungen zunächst vor allem durch den Einsatz von E-Fahrzeugen im gewerblichen Bereich (dazu zählen auch die Carsharing-Flotten) erwartet.

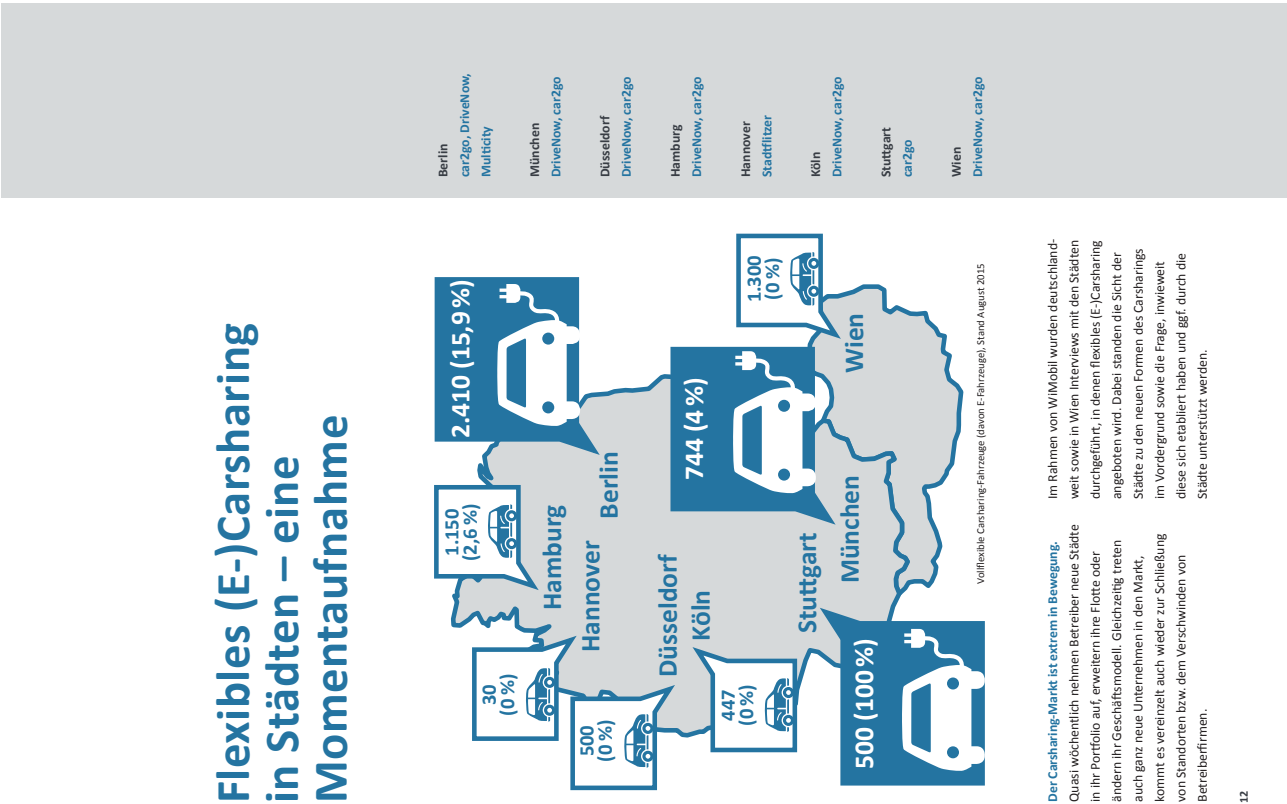
Im Bereich des Carsharings steht die Rechtssicherheit weiter aus. Insbesondere die von Kommunen geforderte Möglichkeit der Ausweisung von Carsharing-Stellflächen im öffentlichen Raum ist weiterhin nicht gegeben. Ein in der Diskussion befindliches Carsharing-Gesetz wird hier dringend erwartet. Gerade in hoch verdichteten Gebieten mit entsprechendem Parkdruck wird hierin ein Instrument gesehen, einen Anreiz zur Nutzung des geteilten Autos gegenüber dem Privat-Pkw zu schaffen.

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 Sonderfahrrastflächen etc.). Handlungssicherheiten bei den Nutzern können durch das Testen des E-Carsharing-Angebots abgebaut werden, die Schwelle zur Einnutzung von E-Fahrzeugen sinkt.

Empfehlungen	Kommunikation	Laden	Parken	E-Carsharing in Deutschland
Es gibt einige gute Ideen zur Förderung der Angebote, die zu diskutieren wären, z.B.: • Zulassung der Carsharing-Nutzung schon ab 18 Jahren, nicht erst ab 21 Jahren • Koppelung der Parkgebühren aller Fahrzeuge an den Ressourcenverbrauch; dies würde insbesondere auch einen Anreiz für einen verstärkten Einsatz von E-Fahrzeugen in Carsharing-Flotten bieten Potenzial wird auch bei den Carsharing-Unternehmen gesehen. Hier sind insbesondere einfachere Tarifmodelle und ein differenzierteres Fahrzeangebot gewünscht. Bei allem Potenzial für die Zukunft wird der verkehrliche Beitrag von Carsharing und E-Mobilität derzeit noch als marginal empfunden. Insbesondere das wirtschaftliche Betreiben von E-Carsharing-Flotten wird auch für die Zukunft als schwierig gesehen. Es besteht der dringende Wunsch nach Rechtssicherheit, was die offensivere Bereitstellung von öffentlichen Flächen für das stationäre und flexible Carsharing angeht. In Städten mit relativ autark agierenden Bezirken ist die Kommunikation mit den Bezirksinstitutionen ausschlaggebend für die Akzeptanz und die weitere Umsetzung im Rahmen neuer Maßnahmen (z.B. Mobilitätsstationen). Noch unbeachtet sind die Bedürfnisse der kleinen Gemeinden im Umland der Großstädte, die aber zunehmend in die Geschäftsgebiete integriert werden und mit einer relativ kleinen Verwaltung starken Anbietern gegenüberstehen. Eine Zusammenstellung ausgewählter Aspekte der Interviews finden Sie auf den folgenden Seiten.	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 verfahren wird, hängt von den Ergebnissen der Pilotversuche sowie der Weiterentwicklung der Geschäftsmodelle ab (Größe der Geschäftsgebiete, 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 Förderung des multimodalen Angebots (ein Bauen, um Privat-Pkw-Besitz überflüssig zu machen).	Jede Kommune wählt im Umgang mit (E-)Carsharing bislang einen eigenen Weg. Dabei gibt es deutliche Unterschiede beim Anspruch, bei den methodischen Vorgehensweisen 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 verfahren wird, hängt von den Ergebnissen der Pilotversuche sowie der Weiterentwicklung der Geschäftsmodelle ab (Größe der Geschäftsgebiete, 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 Förderung des multimodalen Angebots (ein Bauen, um Privat-Pkw-Besitz überflüssig zu machen).	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 Austausch 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 Vorgehensweisen 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 verfahren wird, hängt von den Ergebnissen der Pilotversuche sowie der Weiterentwicklung der Geschäftsmodelle ab (Größe der Geschäftsgebiete, 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 Förderung des multimodalen Angebots (ein Bauen, um Privat-Pkw-Besitz überflüssig zu machen).	Die wesentlichen Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen: 1. Der (E-)Carsharing-Markt wird allgemein als sehr dynamisch betrachtet. 2. Das führt zu einem gewissen Grad auch zu einer Verunsicherung und vorsichtiger Zurückhaltung der Städte, da – schwer einzuschätzen ist, wie sich der Markt dauerhaft entwickeln wird, – kaum belastbare Evaluationen zu den Wirkungen vorliegen, die für das begründete Handeln der Städte jedoch in vielen Fällen Voraussetzung sind, – die Städte unsicher sind über die Nutzung der ihnen zur Verfügung stehenden (rechtlichen) Mittel im Umgang mit (E-)Carsharing.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 13



12

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

Ergebnisse aus den Interviews mit ausgewählten Städten

(Stand August 2015)

	Berlin	München	Düsseldorf	Hamburg	Hannover	Köln	Stuttgart	Wien
Einwohner	3,5 Mio.	1,5 Mio.	600.000	1,8 Mio.	525.000	1 Mio.	600.000	1,8 Mio.
Fläche (km²)	892	310	217	755	204	405	207	415
Verkehrliche Probleme/ Rahmenbedingungen	Flächenkonkurrenz, Lärm, NOx/Feinstaub, Parkdruck, Pendleraufkommen	Flächenkonkurrenz, Lärm, NOx/Feinstaub, Parkdruck, Pendleraufkommen	Lärm, NOx/Feinstaub, Parkdruck, Pendleraufkommen	Hallenverkehr, Parkdruck v.a. in Altbaugebieten	Lärm, NOx/Feinstaub, Parkdruck, Stau	Flächenkonkurrenz, Parken	Flächenkonkurrenz, Feinstaub, Parkdruck, Stau	Flächenkonkurrenz, Bevölkerungswachstum
Anzahl Carsharing-Fahrzeuge/davon E-Fahrzeuge (Anbieter in Reihenfolge der Flottengröße)								
Vollflexibel	2.400/5400 (Ordnung, car2go, Multicity)	744/90 (Ordnung, car2go)	500/0 (+350 in car2go, Parken, DriveNow)	1.150/310 (car2go, DriveNow)	30/0 (Stadtflitzer)	417/0 (+250 car2go-Fahrzeuge, car2go, DriveNow)	500/500 (car2go)	1.300/0 (car2go, DriveNow)
Stationär und teilflexibel	>200 (Stadtauto, Cilecar, Flinkster, Hertz 24/7, Flinkster, Stadtmobil)	>558 (Stadtauto, Cilecar, Flinkster, Hertz 24/7)	>50/531 E-carflex, Flinkster, Stadtmobil, Cilecar, DriveNow, Ring und Stadtmobil	>226/einige davon teils stationäre von Stadtmobil, Cilecar, Flinkster, Hertz 24/7)	>400/0 (Stadtmobil, Flinkster, Quicar)	540/5 (Cambio, Flinkster)	>446 5 (Stadtmobil, Flinkster)	180/0 (Epicar, Flinkster)
Parken und Laden								
Parkraum-bewirtschaftung	40 Parkzonen mit ca. 105.000 Stellplätzen, veranlagt mit Bewohnerparken	62 Parkzonen, Anwohner- und Mischparkzonen v.a. innerhalb Mittlerer Ring, Sonderregelung Altstadt, Anwohnerparken, Anwohnerregelungen nur für Anwohner	Keine (wegen fehlender Rechtssicherheit)	Im Innenbereich flächendeckend, auch Anwohnerparken vorhanden	Gebührenpflichtiges Parken in der Innenstadt, 26 Parkgebiete für Anwohner im Mischprinzip	In der Innenstadt und in Kernbereichen insg. 38 Gebiete mit Bewohnerparken in Parkumfahrungen, Mischparken und Höchstparkdauer zur Vermeidung von Pendlerparken	Parken für Anwohnernde, gebührenpflichtiges Parken in Tarifzonen, Ausweitung geplant	Großräumige Parkraum-bewirtschaftung mit gebührenpflichtigen Kurparkzonen und Parkzonen für Anwohnernde
Öffentliche Carsharing-Parkplätze	Ziel 1.000, aktuell ca. 100 (markiert und beschildert), Abräcker mit Beirten/Amtern festgelegt, Ausbau nur für stationäres Carsharing geplant	An der Mobilitätsstation „Münchner Freiheit“, weitere geplant	Keine (wegen fehlender Rechtssicherheit)	7 „switch“-Mobilitätspunkte mit insg. 74 Stellplätzen, davon 5 (58 Stellplätze) mit Sondernutzung, 2 (16 Stellplätze) mit Mietvertrag (P-R-Gesellschaft), Ende 2015 insg. 9 „switch“-Punkte (92 Stellplätze)	Bisher 6, geplant 10, zur Erhöhung der Sichtbarkeit, bei Rechtssicherheit auf Bundesebene Ausweisung weiterer Stellplätze angestrebt	45 Stellplätze für stationäres Carsharing, für 17 weitere Stellplätze läuft das Genehmigungsverfahren	Aktuell 50 genehmigt	
Ladeinfrastruktur	Aktuell ca. 190 Ladesäulen (RWE, Vattenfall), davon ca. 100 im öffentlichen Raum, 1.140 Ladepunkte geplant, Erweiterung durch das Land Berlin	200 Ladepunkte auf öffentlichem Grund geplant	40 Ladesäulen mit 100 Ladepunkten, davon 3 im öffentlichen Straßenraum	50 Ladesäulen mit 100 Ladepunkten im öffentlichen Raum, 40 weitere Ladepunkte im öffentlichen Raum, 600 Ladepunkte in Umsetzung	10 Ladesäulen, wenige davon auf öffentlichem Grund	Geplant, wenn Nachfrage vorhanden	475 Ladesäulen, zusätzlich 45 Ladestationen für Zweiräder in Stadt und Region (Eibw)	100 Ladesäulen (meist nicht im öffentlichen Raum), 200 Ladesäulen in Stadtwerke-Garagen geplant
Förderung und Evaluation								
Förderstrategien und Konzepte	Stadtentwicklungsplan, Verkehr, Nahverkehrsplan, Energiekonzept 2020, Umweltkonzept 2020, Umrundungsplan	Integriertes Handlungskonzept Elektromobilität (u.a. Anwohnerparken, ring-fahrzeuge), Verträge mit Carsharing-Anbietern, Pilotprojekt Mobilitätsstation, weitere in Planung	Verkehrsentwicklungsplan, E-carflexbusiness	Masterplan Ladeinfrastruktur, Masterplan Klimaschutz, innerstädtische Förderung von Ladeinfrastruktur auf privaten gewerblichen Flächen, weitere Mobilitätsstationen geplant	Masterplan Mobilität 2025, Ausweisung von Stellflächen, öffentlichen Parkraum, Förderung von Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen, E-Autos geplant	Smart City Cologne, unbürokratische Abwicklung, Stellplatzreduzierungsmaßnahme, Carsharing- und ÖV-Stationen	Grundsatzbeschluss und Aktionsplan „Nachhaltig Mobilität“, Parkraumreha für E-Fahrzeuge	Fachkonzept Mobilität STEP 2022 (entspricht VEP), Pilot Carsharing- und Elektromobilitätsstrategie
Marketing	Information im Neubürgerpaket, Sonderangebot im Familienpaket	Information im Neubürgerpaket, Sonderangebot im Familienpaket	Gutscheine in Neubürgerbroschüre und über duesseldorf.de	Information und Gutscheine in Neubürgerbroschüre und über duesseldorf.de	Verknüpfung Carsharing mit neuen Mobilitätsdiensten, Carsharing im Neubürger-Paket	Wird Firmen überlassen, pilotartig ergänzend intensive Partizipation von Bürgerinnen, Bürgern und Wirtschaft im Rahmen Maßnahmenpaket Smart City Cologne	In Mobilitätsberatung für Neubürgerinnen, Neubürger und Unternehmen	Über die Mobilitätsagentur und Stadtwerte/ Wiener Linien
Kooperationen	Eher symbolisch, Angebot in Kundenzentren der Berliner Verkehrsbetriebe, gemeinsame Registrierung, Abokunden erhalten Premiumkunden	Mit Münchner Verkehrs-gesellschaft und Wohnungsbaugenossenschaften, Buchungsmöglichkeit in multimodaler App	Anbietende kooperieren mit Rheinbahn und Unternehmen	Mit Hamburger Verkehrsverbund „switch“-Card verbindet Hamburger Verkehrsverbund und Carsharing	Mit GVH (ÖPNV), Quicar kooperiert mit Euromobil	Vergünstigungen für ÖV-Abokunden	Mit Eibw, Fraunhofer Institut sowie Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der Region	Marketingkooperationen aller vier Carsharing-Unternehmen mit den Wiener Linien
Evaluation	Evaluation im Rahmen von WiMobili sowie weiterer laufender Forschungsprojekte, kein Zugriff auf Anbieterergebnisse	Ausführliche Evaluation des Pilotversuchs der TU München zur Evaluation der Mobilitätsstation	Bestehende Marktforschung mit Zusatzfragen der Stadt	Erfolg aus der Eigeninitiative der Stadt, mit car2go gibt es unabhängige Begleitung	Regelmäßiger Kontakt mit Anbietern	Umfrage in der Bevölkerung, Evaluation im Rahmen von Smart City Cologne	Nutzung der E-Parkplätze wird beobachtet	3-jährige Evaluation der Stadt Wien (2012-2015) mit Daten der Anbieterinnen und Nutzer, Fertigstellung Herbst 2015

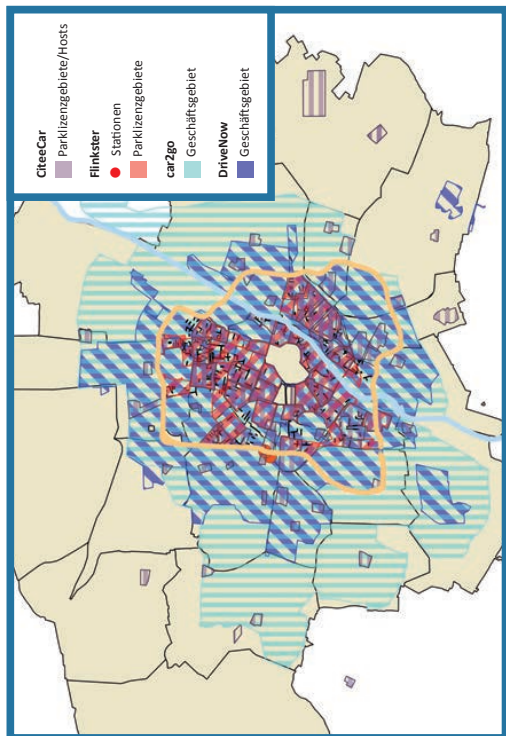
E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



Als ein weiteres Anreizmittel für den Umstieg auf Sharing-Angebote wurde 2014 in München die erste Mobilitätsstation im öffentlichen Raum in Betrieb genommen, die später in diesem Leitfaden noch ausführlicher beschrieben wird. Weitere sind in Planung. Im Sinne eines komplett multimodalen Angebots sind hier die Elemente E-Carsharing, flexibles und stationäres Carsharing, Bike-sharing, U-Bahn, Bus und Tram sowie Taxi vereint. Im Bereich Elektromobilität hat sich die Stadt München mit dem integrierten Handlungskonzept Elektromobilität (HfEM) für die nächsten Jahre anspruchsvolle Ziele gesetzt. Dies betrifft beispielsweise die Bereiche Ladeflächenstruktur, die Förderung gewerblicher E-Fahrzeuge inkl. Carsharing-Fahrzeuge sowie die Implementierung zahlreicher Pilotprojekte. Damit sollen auch die Rahmenbedingungen für E-Mobilität als Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung verbessert werden.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 17

Situation der Städte München und Berlin

Im Rahmen dieses Leitfadens werden insbesondere die Erfahrungen der Städte München und Berlin näher betrachtet. Aus diesem Grund wird auf die Ausgangssituation beider Städte hier gesondert eingegangen. Ausgewählte Aspekte werden in den weiteren Kapiteln detaillierter vorgestellt.

Der Handlungsdruck ist also enorm. Carsharing (gerade auch in Verbindung mit Elektromobilität) wird als ein möglicher Lösungsansatz des Problems gesehen. Die Bedeutung von Carsharing in München ist in den letzten Jahren enorm gewachsen. Das spiegelt sich auch in den entsprechenden Fachplänen wider. Dazu zählen unter anderem die „Perspektive München“, der Verkehrsentwicklungsplan, das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie weitere Fachpläne mit Umweltbezug (Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan, Klimaschutzplan). Zentrale Aspekte sind dabei eine Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie die Nutzung des Mediums Carsharing zur Reduzierung des privaten Kfz-Verkehrs.

Im Bereich von Carsharing ist traditionell die Rolle des klassischen stationenbunden Carsharings anerkannt – wenn auch der kommunalpolitischen Unterstützung aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen Grenzen gesetzt sind. Neben den erwiesenen positiven verkehrlichen Wirkungen stand hier auch der soziale Aspekt



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

Die Stadt München (1,5 Mio. EW) sowie der gesamte Ballungsraum (3 Mio. EW) sind gekennzeichnet durch ein starkes Bevölkerungswachstum sowohl in der Vergangenheit wie auch prognostiziert für die weitere Zukunft bis 2030. Alle zehn Jahre muss bei gleichbleibender Fläche die Bevölkerung einer Stadt wie Regensburg (1.300.000 EW) integriert werden. Dies führt heute bereits zur höchsten Bevölkerungsdichte einer Gemeinde in Deutschland (4.800 EW/km²) sowie einer sehr großen Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum. Eine Folge davon sind die im Bundesvergleich einmalig hohen Immobilienpreise. Gleichzeitig ist der Verkehr nach der Wohnungsnote eines der drängendsten Probleme in München. Die Motorisierungsrate liegt mit über 500 Pkw pro 1.000 EW für eine Großstadt sehr hoch, und täglich pendeln über 300.000 Personen in die Stadt (bei 150.000 Auspendlern). Die NO_x-Grenzwerte werden nach wie vor deutlich überschritten, wodurch die Stadt München gezwungen ist, weitere Maßnahmen zu ergreifen.

16

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

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, stationengebundenes 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.

2.500 €

Das mittlere Nettoeinkommen der Carsharing-Nutzer beträgt mit über 2.500 Euro relativ hoch.



1x

Während DriveNow von 64 % der Befragten mindestens monatlich genutzt wird, sind es bei Flinkster 28 %.

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

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

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 19

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 entfielen. Mit mehr als 2.400 vollflexiblen 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. Tendenzziel 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 kurzfristige 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.

Die Bundeshauptstadt Berlin stellt mit ca. 3,5 Millionen Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt Deutschlands dar.

Berlin ist durch ein ausgeprägtes Bevölkerungswachstum in der Größenordnung einer mittleren Großstadt bis 2030 geprägt. (Prognose wird aktuell neu erstellt) und weist eine Bevölkerungsdichte von derzeit rund 3.900 Einwohnern pro km² auf. Das Bruttoeinkommen beträgt bei Frauen 2.547 Euro und 3.249 Euro bei Männern. Wie viele andere Großstädte ist auch Berlin mit dem Phänomen stark steigender Mieten insbesondere in den innerstädtischen Lagen konfrontiert. Wohnungen sind im Vergleich zu anderen deutschen Städten aber noch verhältnismäßig bezahlbar.

Der Berliner Verkehr ist durch einen vergleichsweise geringen Motorisierungsgrad (327 Pkw je 1.000 EW, Meldestatistik 2015) und ein gut ausgebautes ÖPNV-Angebot geprägt. 42 % der Haushalte verfügen über keinen eigenen Pkw, aber jeder Haushalt über 1,5 Fahrräder. Etwa 70 % der 3,5 Wege pro Person und Tag werden mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) besritten, dementsprechend gestalten sich auch die Anteile des städtischen Modalsplitts: MIV 30 %, ÖPNV 27 %, zu Fuß gehen 31 % sowie Fahrrad 13 %.

Täglich pendeln etwa 260.000 Personen in die Metropole und 160.000 Personen hinaus. Dies ist jedoch im Vergleich zur Einwohnerzahl trotz steigender Tendenz weiter sehr moderat.



1,5

Durchschnittlich verfügt jeder Haushalt über 1,5 Fahrräder.



42 %

der Haushalte verfügen über keinen Pkw.



Lärmbekämpfung, Luftreinhaltung (vor allem NO_x und Feinstaub) sowie die Einsparung von CO₂ sind wesentliche Anliegen der Berliner Verkehrspolitik. In erster Linie gilt es aber, der durch neue Mobilitätsangebote (Bike-sharing, Carsharing, Ladeinfrastruktur) zunehmenden Flächennutzungs-konkurrenz, vor allem im Bereich des öffentlichen Straßenraums, adäquat zu begegnen. In diesem Kontext wird die Aufteilung des Gutes „öffentlicher Straßenraum“ gegenwärtig intensiv diskutiert.

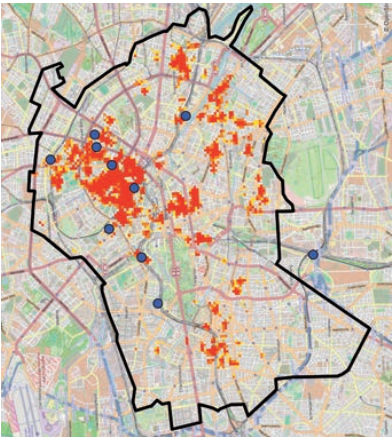
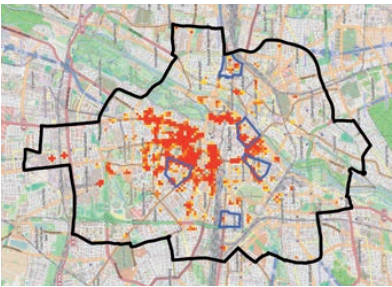
Folgen für den Pkw-Besitz		Akzeptanz von E-Carsharing
DriveNow	DriveNow	
6,5 % haben einen Pkw aufgrund von Carsharing abgeschrieben	49 % haben schon einmal ein E-Auto im Carsharing genutzt	
4,0 % planen, einen Pkw aufgrund von Carsharing abzuschaffen	51 % bevorzugen E-Autos im Carsharing	
Flinkster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

Akzeptanz von E-Carsharing

Viele Carsharing-Nutzer kommen über das Carsharing zum ersten Mal in Kontakt mit Elektroautos, obwohl nur ein geringer Anteil der Berliner und Münchner Fahrzeugflotte der untersuchten Carsharing-Anbieter rein elektrisch angetrieben wird. Bemerkenswert ist, dass Elektroautos von den Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzern beider Systeme überwiegend positiv wahrgenommen werden. Bei DriveNow haben 49 % und bei Flinkster 34 % bereits ein Elektroauto im Carsharing genutzt. Von diesen Personen nutzen sogar über die Hälfte lieber Elektroautos im Carsharing als konventionell angetriebene Autos. Als Hauptgründe geben die meisten Befragten an, Elektroautos testen zu wollen. Auch das Fahrgefühl und ökologische Gründe spielen eine große Rolle. Hingegen können Nutzungshemmnisse kaum gemacht werden. Unkenntnisse, wie man Elektroautos bedient, oder Ängste wegen einer zu geringen Reichweite spielen kaum eine Rolle. Vielmehr ist lediglich die geringe Verfügbarkeit die Ursache dafür, dass nicht noch mehr Personen ein Elektroauto bisher gefahren haben. In persönlichen Interviews mit ausgewählten Personen, die Carsharing nutzen, wurde insbesondere das positive Fahrgefühl von Elektroautos hervorgehoben. Die Erfahrungen mit dem Leadevorgang waren jedoch unterschiedlich. Während einige Personen keine Probleme hatten, waren andere generell nicht bereit, eine Ladesäule aufzusuchen und den Leadevorgang zu starten.

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 angeben 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.



Geschäftsgebiet von DriveNow in Berlin (links) und München (rechts). Rot markiert sind die Gebiete mit den meisten Buchungen von DriveNow. In Berlin: Anwohner der blauen Punkte die dem meiste, in München: Stationen, in Berlin: Gebiete mit den meisten Buchungen, in München: Gebiete mit den meisten Buchungen.

Carsharing-Nutzung

Free-floating-Carsharing wird hauptsächlich in den innerstädtischen Gebieten genutzt, in denen es viele Bars, Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten gibt. Allerdings hängt die Verteilung auch stark von den öffentlich verfügbaren Parkplätzen ab. Besonders attraktiv sind Orte, die durch den öffentlichen Verkehr nicht perfekt erreicht werden. So fanden über 10 % der Fahrten in München vom oder zum Flughafen statt. Carsharing wird in diesem Fall besonders in den frühen Morgenstunden genutzt, wenn die U- und S-Bahnen nur sporadisch bedient werden.

Neben diesen längeren Fahrten wird free-floating-Carsharing hauptsächlich für kurze Distanzen verwendet. Insgesamt 75 % der Fahrten waren unter 10 km. Ganz anders schaut die Nutzung des stationsbasierten Carsharings aus. Hier liegt die Durchschnittslänge einer Fahrt in Berlin bei 58,9 km und in München bei 85,1 km. Die unterschiedliche Nutzung der zwei Carsharing-Systeme zeichnet sich auch in der zeitlichen Auslastung der Fahrzeuge ab. Findet ein Großteil der Buchungen im stationsbasierten Carsharing samstags zwischen 9 Uhr und 16 Uhr statt, so konzentriert sich der Schwerpunkt der Buchungen im free-floating-System auf die Abendstunden zwischen 18 Uhr und 21 Uhr. Dieser unterschiedliche Gebrauch erweckt den Eindruck, dass die zwei Arten von Carsharing zu



Die Durchschnittslänge einer Fahrt liegt in Berlin bei 58,9 km und in München bei 85,1 km.

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

Parkgebühren richten sich nach dem Wert des Parkraums. Elektrofahrzeuge oder Carsharing-Fahrzeuge können zukünftig im öffentlichen Interesse bevorzugt werden.



1:3

Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt mindestens drei Privatautos. Das ist das Ergebnis der Münchner Carsharing-Evaluation.



Wirkungen von Carsharing auf das Parken

Entscheidend für die Sicherung dieser positiven Wirkung ist, dass die frei werdenden Stellplatzkapazitäten dem öffentlichen Parken entzogen und anderen Nutzungen zugeführt werden. Geschieht das nicht, werden die frei werdenden Stellplatzkapazitäten durch neu induzierten Fahrzeugbesitz wieder aufgefüllt und es entsteht ein Nullsummenspiel. Carsharing hätte in diesem Fall keine substantielle Wirkung auf den Fahrzeugbesitz.

Strategisch sind im Übrigen auch die Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer, die ihren Pkw (zunächst) nicht abschaffen, wichtig. Denn sie gehören zu einer neuen Zielgruppe außerhalb der klassisch umweltbewussten Szene, die über die neuen Angebote überhaupt erstmals für das Thema Carsharing gewonnen werden. Hier besteht die Hoffnung, dass ein bestimmter Teil mittel- bis langfristig den eigenen Pkw verkaufen wird.

Im Ergebnis muss jede Strategie zur Förderung von Carsharing seitens der Städte darauf abzielen, Angebote und Anreize zur Abschaffung des privaten Pkws bzw. zum Verzicht auf die Anschaffung eines privaten Pkws zu setzen. Dies gelingt vor allem durch eine hohe Angebotsqualität (Zuverlässigkeit) der Carsharing-Dienste, die durch eine hohe Zugänglichkeit und leichte Abstellmöglichkeiten gekennzeichnet ist.

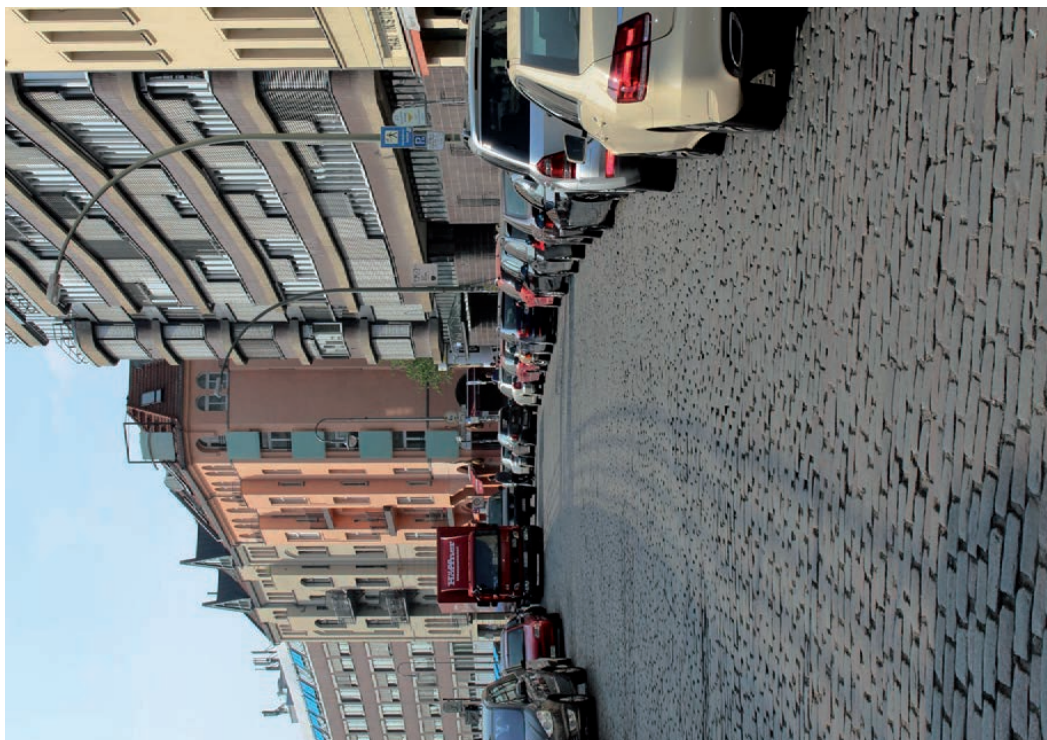
Die Forschungsergebnisse aus WiMoBi und anderen aktuellen Forschungsprojekten (z.B. EVA-CS in München) deuten darauf hin, dass durch alle Formen des Carsharings – auch durch die vollflexiblen – in der Gesamtbilanz der private Fahrzeugbesitz reduziert und damit öffentliche Stellplätze frei werden.

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 (IMV) 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 IMV-Verkehrsaufwands ausgegangen.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 23

Parken



22

HOCHTIEF
BUILDING
HAMBURG



Stellplätze an den Ladesäulen, die das Parken ausschließlich für Elektrofahrzeuge während des Lademaschinen erlauben.

28%
der Gesamtfäche des
Bezirks Mitte liegen in
Parkraumbewirt-
schaftungsgebieten.



2.980
Hektar der Fläche Berlins
sind Teil der Parkraum-
bewirtschaftung.



12 bis **15**
m² Fläche belegt
ein parkendes Auto im
öffentlichen Raum

Im aktuellen Stadtentwicklungsplan (SEP)-Verkehr wird ausdrücklich das Ziel verfolgt, vor allem die Innenstadt innerhalb des 5-Bahn-Rings von nicht notwendigem Kfz-Verkehr zu entlasten. Dazu soll neben einem attraktiven ÖPNV-Angebot vor allem auch die Dämpfung des PKW-Zeileverkehrs 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 Gebieten unterschiedliche Gebührensätze und Nutzungsbeschränkungen umgesetzt, in der Regel differenziert nach Haupt-, Neben- und Anwohnerstraßen.



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



Viele Aspekte der Parkraumbewirtschaftung,

Wie die präzise Festlegung der dafür geeigneten Gebiete oder die Überwachung des räumlichen 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 (SESP-Verkehr), die Parkgebührenermittlung und die Verrteilung der Einnahmen aus den Gebühren 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 („Verdrängungsparker“).

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

Anwohner 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).

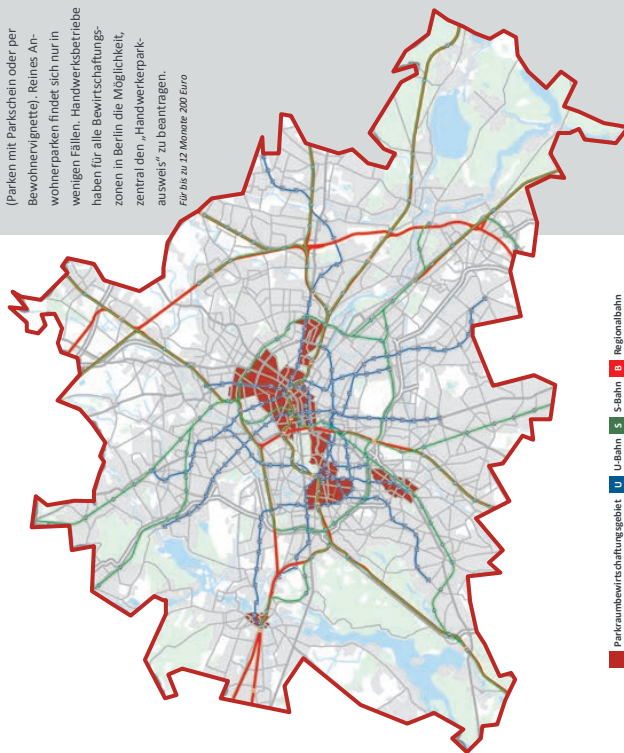
Für bis zu 24 Monate 20,40 Euro

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

Für bis zu 12 Monate 200 Euro

Der Berliner Weg

Die steigende Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Straßenraum durch neue Verkehrsangebote wie E-Carsharing erfordert auch in Berlin innovative Antworten der Verkehrspolitik. Dem Thema Parken kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zu. Flexible Carsharing-Systeme benötigen Parkplätze im öffentlichen Raum, das stationsbasierte Carsharing benötigt größere Flächen, und an Ladesationen müssen Stellplätze speziell für Elektrofahrzeuge ausgewiesen werden.



Parkraumbewirtschaftungsgebiet **U** U-Bahn **S** S-Bahn **B** Regionalbahn

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

Berlin hat zur Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Raum für Carsharing-Fahrzeuge das „Berliner Modell“ entwickelt.



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, SVG und SVO so zu ändern, dass die Kommunen im eigenen Ermessen E-Fahrzeuge hinsichtlich der Parkgebühren privilegieren können. Ob Berlin diesen Spielraum ausnützt, 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.

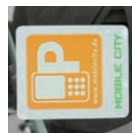
Für stationsbasierte Systeme entfallen in der Regel die Parkgebühren, da die Carsharing-Stellplätze über ein langwieriges Verfahren erteilt und somit nicht mehr zum öffentlichen Parkraum gehören. Berlin hat zur Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Raum für Carsharing-Fahrzeuge folgendes Modell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

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

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



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



Das elektronische Parkgebührenerhebungs-System

Handy-Parken als elektronische Einrichtung oder Vorrichtung im Sinne des § 13 Abs. 3 SVO



Das Land Berlin begrüßt grundsätzlich neue Aktivitäten im Bereich des Carsharings. Dennoch wurden den Anbietenden beim Thema Parken bisher keine Sonderrechte eingeräumt.

Aufgrund der Einschätzung der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen gelten in Berlin für flexible Carsharing-Angebote momentan die gleichen Park- und Gebührenregelungen in den bewirtschafteten Gebieten wie für Pkw ohne Privilegien. Werden Carsharing-Fahrzeuge in bewirtschafteten Gebieten abgestellt, müssen die anfallenden Parkgebühren bezahlt werden. Damit dies nicht durch die Nutzenden der Carsharing-Angebote erfolgen muss, sind alle in Berlin operierenden flexiblen Carsharing-Unternehmen dazu angehalten, am sogenannten Handy-Parken teilzunehmen. Das Handy-Parken bezeichnet dabei ein elektronisches

28

E-Carsharing-Station in Berlin



Zurück zum Inhaltsverzeichnis

Empfehlungen	31
Kommunikation	
Laden	
Parken	
E-Carsharing in Deutschland	

Auch die aufgestockten Ausnahme genehmigungen haben eine maximale Geltungsdauer bis zum Ablauf des 48. Monats nach dem Stichtag. Ist das Limit von maximal 20 Parkausweisen pro Lizenzgebiet und/oder von insgesamt maximal 1.200 Ausnahme genehmigungen im Rahmen der Modelle 1 und 2 nach den genannten Vergabekriterien ausgeschöpft, besteht für andere interessierte Firmen kein Anspruch auf Erteilung weiterer Ausnahme genehmigungen. Sollte aufgrund einer zeitlichen Befristung oder vorzeitiger Rückgabe von Parkausweisen bereits vor Ablauf des 48. Monats wieder ein Kontingent an Ausnahme genehmigungen zur Verfügung stehen, entscheidet hinsichtlich einer Nachverteilung (von Parkausweisen beider Modelle) wiederum der dokumentierte Eingang der weiteren Anträge bzw. das Losverfahren.

Sollte im Fall eines negativen Evaluationsergebnisses oder sonstiger rechtlicher Umstände eine dauerhafte Fortführung nicht sinnvoll bzw. möglich sein, trägt das unternehmerische Risiko vollständig das jeweilige Carsharing-Unternehmen. Einen rechtlichen Anspruch auf Fortbestand des Pilotprojekts gibt es nicht. Die Gebühr für die Ausstellung einer fahrzeugbezogenen Ausnahme genehmigung beträgt unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Nutzens 240 Euro pro Jahr. Die gesetzliche Grundlage zur Erhebung von Gebühren und Auslagen bei Ausnahme genehmigungen ist die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr. Die Tarifnummer 264 sieht für derartige Ausnahmefälle einen Gebührenerahmen von 10,20 Euro bis 767 Euro vor. Bei der Festsetzung von Gebühren sind gemäß § 6 in Verbindung mit § 9 Verwaltungskostengesetz der mit der Amtshandlung verbundene Verwaltungsaufwand und der wirtschaftliche Wert der Amtshandlung zu berücksichtigen.

Die Ausstellung von Parkausweisen ist – wie bei allen anderen Arten von Parkausweisen auch – jeweils nur im Zweimonatsrhythmus bzw. im letzten Jahr monatlich anteilig bis zum Ablauf des 48. Monats möglich. Die Begleichung der Gebühren muss in Abhängigkeit der beantragten Gültigkeit der Parkfreilechtung jeweils im Voraus erfolgen. Für die verwaltungsmaßige Abwicklung einer Änderung oder Umschreibung von Ausnahme genehmigungen (Kennzeichen- oder Gebietswechsel) wird pro Ausweis eine Verwaltungsgebühr von 10 Euro berechnet.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis



Parkausweis der Landeshauptstadt München (Carsharing-Modell 1)

berechtigtem Interesse an qualifizierter Carsharing-Unternehmen vergeben werden können. Bezogen auf die derzeit 58 Parklizenzgebiete, ergibt sich damit bei Modell 1 eine rechnerische Höchstzahl von 1.160 Parkausweisen. Die Gesamtzahl aller im Rahmen der Modelle 1 und 2 ausgegebenen Ausnahme genehmigungen darf jedoch 1.200 nicht übersteigen. Die festgelegte Mengengrenzung kann nach Ablauf des Pilotprojekts verzichtbar werden, wenn mittels einer geeigneten Evaluation nachweisbar dargelegt werden kann, dass dieses Carsharing-Modell zu einer tatsächlichen Reduzierung des Fahrzeugbestands in dem jeweiligen Parkraummanagement-Gebiet geführt hat und insgesamt eine reduzierende Wirkung des motorisierten Individualverkehrs mit sich bringt.

Jede Anbieterfirma kann anfanglich bis zu vier Parkausweise pro Lizenzgebiet nachfragen, die ab Start des Pilotprojekts (Stichtag = 01.04.2011) mit einer Geltungsdauer von mindestens 12 Monaten 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. Bei gleichzeitiger, nachweisbarer Interessensbekundung entscheidet das Los. Die Aufstockung um jeweils zwei weitere Ausnahme genehmigungen pro Anbieterfirma und Gebiet kann frühestens nach Ablauf von sechs Monaten nach Erhalt des ersten Parkausweises desselben Gebiets erfolgen. 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.



1.200
Ausnahme genehmigungen
maximal für das Parken
in Parklizenzgebieten



48
Monate Plazierung
mit zwei Modellen



Mit gewerblicher Ausnahme genehmigung auf allen Lizenzparkplätzen im Quartierbereich kostenfrei und zeitlich unbefristet parken



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

Der Münchner Weg

Interessierten Carsharing-Unternehmen werden unter Berücksichtigung der verordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen zwei verschiedene Modelle angeboten, die sich jedoch inhaltlich, aber auch im Hinblick auf die anfallenden Kosten merklich voneinander unterscheiden.

Modell 1 (für teilflexibles Carsharing: „wie Anwohner“)

Die örtlichen Parkregelungen müssen immer dem lokalen Carsharing-Markt und den lokalen Parkraumbewirtschaftungs-Konzepten angepasst werden. Für München lassen sich die beiden entwickelten Modelle wie folgt darstellen.

Das Modell 1 beschreibt die Möglichkeiten, mittels einer gewerblichen Ausnahme genehmigung auf allen Lizenzparkplätzen innerhalb eines Quartierbereichs unentgeltlich und zeitlich unbefristet zu parken. Modell 2 ermöglicht das lizenzgebietübergreifende Parken, jedoch nicht auf Parkplätzen die ausschließlich Bewohnerinnen und Bewohnern vorbehalten sind. Um eine Überbeanspruchung von Parkraum durch Carsharing-Fahrzeuge zu vermeiden, aber gleichzeitig auch eine realistische Einschätzung der verkehrlichen Wirkungen im Rahmen der Evaluation zu ermöglichen, wird die Anzahl der Ausnahme genehmigungen wie nachfolgend beschrieben auf insgesamt maximal 1.200 begrenzt.

Für jedes Parklizenzgebiet wird eine Gesamtanzahl von zunächst maximal 20 gewerblichen Ausnahme genehmigungen festgelegt, die insgesamt bei

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit in München



Mobilitätsstation: Verknüpfungspunkt multimodaler Angebote

Carsharing als Teil einer Mobilitätsstation (Multimodale Integration)

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

Freiheit“) sowie des Taxistands grenzt direkt daran und ist Teil der Mobilitätsstation. Zur Gewährleistung eines sicheren Ein- und Aussteigens und zur Entzerrung des Konfliktbereichs werden Mischverkehrs auf dem gemeinsamen Rad- und Fußweg wird der Radverkehr vom Busbahnhof auf die Leopoldstraße verlegt und nördlich der Mobilitätsstation wieder auf den baulichen Radweg geführt. Die baulichen Umgestaltungen fallen von Umfang und gestalterischer Wirkung her mit Blick auf das architektonisch sensible Dach der Busstation sehr dezent aus.

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

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

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

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

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



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 Ausnahme-genehmigung 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 Ausnahme-genehmigung jährlich auf insgesamt 1.800 Euro. Dieser Betrag ist im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Vertrags einmal pro Jahr im Voraus zu begleichen.



Fahrzeuge, die im Rahmen von flexiblen Systemen genutzt werden, benötigen eine Sonderregelung (Modell 2).

Modell 2 (für vollflexibles Carsharing „wie Besucher“)

Die einzelnen Carsharing-Fahrzeuge erhalten einen fahrzeugbezogenen Parkausweis in Form einer Ausnahme-genehmigung gemäß § 46 Abs. 1 SVO zum kostenlosen und unbefristeten Parken auf gebührenpflichtigen oder mittels einer Parkscheibeneinregelung bewirtschafteten Mischparkplätzen, die auch für Anwohner mit Lizenz zum dauerhaften Abstellen ihrer Fahrzeuge zur Nutzung zur Verfügung stehen. Der Regelungsbereich erstreckt sich dabei auf Parkparkonen in sämtlichen Parklizenzen. Vom Geltungsbereich der Ausnahmen ausgenommen bleiben also neben reinen Parkbereichen, die auch weiterhin für die Lizenzinhaber zur Verfügung stehen, alle gebührenpflichtigen Kurzzeitparkbereiche, auf denen Parkausweise für Bewohnerinnen und Bewohner und gewerbliche Anlieger ebenfalls nicht gelten. Wie auch beim Modell 1 gelten die eingeräumten Parkvorrechte nicht auf öffentlichen Parkflächen der Sonderparkgebiete „Altstadt“ und „Hauptbahnhof“.

30 € beträgt die Gebühr für die Ausstellung einer fahrzeugbezogenen Ausnahme-genehmigung und richtet sich nach der Wertsteigerung des Wertes des Fahrzeuges für die Ausstellung eines gewöhnlichen Parkausweises.

Jede Anbieterfirma konnte bis zu 300 Parkausweise nachfragen (zwischenzeitlich erhöht auf 500), die ab Start des Pilotprojekts (Stichtag = 01.04.2011) mit einer Geltungsdauer von mindestens zwölf Monaten bzw. maximal bis zum Ablauf des 48. Monats (= 31.03.2015) ausgestellt werden können. Zwischenzeitlich wurde der Pilotversuch bis März 2016 verlängert. Hinsichtlich der Reihenfolge der Ausgabe der Parklizenzen gelten die zuvor im Modell 1 getroffenen Aussagen analog.

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



Eröffnung der ersten Münchner Mobilitätsstation durch Oberbürgermeister Dieter Reiter (Mitte)

Parkräume durch Bodenmarkierungen gut erkennbar



Öffentlichkeitsarbeit, Evaluation & Finanzierung

Wichtig für die Zielerreichung und die gewünschte verkehrliche Wirkung ist die begleitende Öffentlichkeitsarbeit. Das neu geschaffene Angebot wird durch ein dreistufiges Kommunikationskonzept bekanntgemacht, und für seine Nutzung wird wissenschaftlich vom Fachgebiet Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der TU München (Prof. Wulforst) evaluiert. Dabei wird nicht nur untersucht, welche verkehrlichen Wirkungen die Station mit sich bringt, sondern auch welche fachlichen, rechtlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Prozesse notwendig sind, um eine Mobilitätsstation erfolgreich zu entwickeln und umzusetzen.



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



Lademöglichkeit für E-Carsharing an der Münchner Freiheit

Rechtliche Regelung und Betrieb der Mobilitätsstation

Das Umsetzungskonzept funktioniert wie folgt:

- 1. Carsharing-Stellplatz ist für stationäres Carsharing (Stattauto) reserviert.
- Die beiden Carsharing-Stellplätze an der Ladesäule sind für E-Carsharing-Fahrzeuge teil- oder vollflexibel Anbieter reserviert. Aktuell bietet hier nur DriveNow E-Fahrzeuge an.
- Die übrigen drei Carsharing-Stellplätze stehen ohne Einzelzuweisung allen voll- und teilflexiblen Anbietern offen, die an der Mobilitätsstation vertreten sind und Nutzungsgebühren abführen. Sollten alle Plätze belegt sein, haben diese die Möglichkeit, im Rahmen der geltenden Regelungen im Umfeld zu parken.

Die Gewährleistung der bestimmungsgemäßen Nutzung wird durch eine klare bauliche Gestaltung, Markierung und Beschilderung sowie eine intensive Öffentlichkeitsarbeit gewährleistet. In der Straßenverkehrsordnung existiert trotz langjähriger Diskussion auf Bundesebene keine Rechtsnorm, die eine rechtsverbindliche Beschilderung für solche Nutzungen ermöglicht. Möglichkeiten der Abmilderung missbräuchlicher Nutzung z.B. durch Verwarnungen oder Abschleppen werden pilothaft getestet werden. Die Erfahrungen werden als Teil des Pilotversuchs ausgewertet. Für mögliche weitere Mobilitätsstationen sollte die gegebenenfalls bestehende rechtliche Möglichkeit einer sogenannten Einziehung nach Art. 8 BayStVG in Betracht gezogen werden.

Die rechtliche Regelung an der Pilot-Mobilitätsstation stellt sich wie folgt dar: Es wurde eine Sondernutzung im Sinne des Art. 18 BayStVG mithilfe eines öffentlich-rechtlichen Vertrags zum Zwecke des Betriebs der Mobilitätsstation durch die SWM GmbH/MVG mbH erteilt. Die Zulässigkeit eines öffentlich-rechtlichen Sondernutzungsvertrags ergibt sich aus Art. 54 BayVwVG. Durch diesen sogenannten Verpflichtungsvertrag wird der Sondernutzungsnehmer auch zur Zahlung entsprechender „Engelder“ verpflichtet und übernimmt den Betrieb (Reinigung, Winterdienst etc.), die Verkehrssicherungspflicht sowie die Haftung für die Flächen. Die betreibende Gesellschaft soll ihrerseits Verträge mit interessierten Bikesharing- und Carsharing-Unternehmen abschließen, in welchen die Nutzungsbedingungen festgelegt sind. Die betreibende Gesellschaft richtet die anfallenden Sondernutzungsgebühren an die an der Station vertretenen Carsharing- und Bikesharing-Anbieter weiter. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt werden über Nutzungsgebühren von den Carsharing-Unternehmen gegenfinanziert. Die Nutzungsgebühren werden von den Carsharing-Unternehmen getragen. Entwicklung und Umsetzung des Betriebskonzepts und die Erfahrungen, die damit gemacht werden, sind Gegenstand des Pilotprojekts und der Evaluation. Geplant ist, allen Carsharing-Unternehmen grundsätzlich die Nutzung der Mobilitätsstation zu ermöglichen. Bis auf Flinster nutzen alle Anbieterfirmen diese Möglichkeit, also DriveNow, Stattauto, Clecar und car2go.

34

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 35

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

Ein wegweisendes Ladekonzept muss vielfältige 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 immer wieder dem sich ändernden Markt angepasst werden. Und sie müssen in übergeordnete Elektromobilitätskonzepte auch außerhalb des E-Carsharings eingebettet werden.

Aufgrund mangelnder Erfahrungen und lokalspezifischer Unterschiede kann an dieser Stelle kein für alle Städte und Marktkonstellationen passendes Vorgehen für die Entwicklung eines Ladekonzepts für E-Carsharing empfohlen werden. Es wird daher in erster Linie von den beiden doch sehr unterschiedlichen Vorgehensweisen in Berlin und München berichtet.

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

- Wo, mit welcher Zugänglichkeit und in welcher Zahl müssen Lademöglichkeiten vorgehalten werden?
- Welche Ladetechnologie sollte zum Einsatz kommen?
- Mit welchem Betreibermodell sollten die Ladesäulen betrieben werden?
- Auf welcher Rechtsgrundlage können Ladesäulen im öffentlichen Raum eingerichtet und betrieben werden?
- Wie kann die nötige Infrastruktur finanziert werden?



Lösungen für das Laden im öffentlichen Raum müssen auch Fragen des privilegierten Abstellens klären.



Lademöglichkeiten können auch an Beleuchtungsarmen geschaffen werden.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 37

Laden



36

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



BMW ActiveE lädt an einer Stromsäule.



Parken in Berlin, Prenzlauer Berg

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



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 Vorfahrt 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.



Noch ungelöst ist das Problem, dass der Abschluss des Ladevorgangs derzeit nicht klar definiert und nicht immer klar erkennbar ist.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 39



Der Berliner Weg

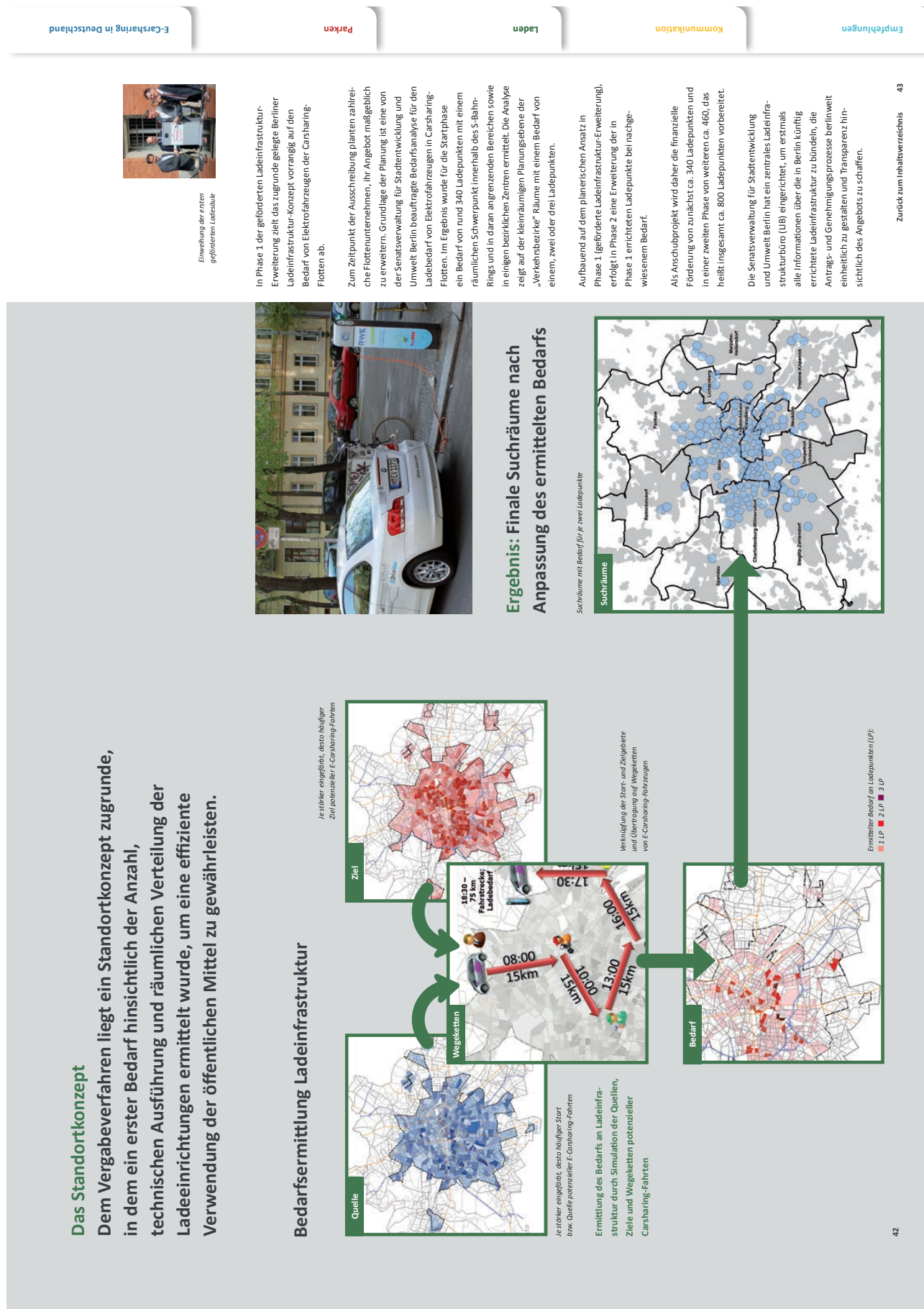


Politische und rechtliche Grundlagen
Das Land Berlin hat das Ziel, den Einsatz von Elektrofahrzeugen in unterschiedlichsten Einsatzbereichen und für unterschiedlichste Verkehrszwecke zu erproben und zu fördern. Innerhalb des „Schäufenstellers Elektromobilität Berlin-Brandenburg“ sind die Erweiterung des Angebots an Lademöglichkeiten sowie die Errichtung von bestehenden Ladeseilen für Elektrofahrzeuge eines der vorrangigen von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt verfolgten Vorhaben.

Für das Parken und Laden von Elektrofahrzeugen an Ladeeinrichtungen im öffentlichen Straßenland wurde seit 2009 zur Erprobung ein Pilotprojekt durchgeführt. Stellplätze an Ladeseilen wurden speziell für Elektrofahrzeuge ausgewiesen. Die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde trifft die Anordnung zur Markierung der Stellfläche und Beschilderung (Halteverbot mit Zusatzschild „Elektrofahrzeuge während des Ladevorganges frei“).

38





E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

Ein Carsharing-Fahrzeug wird an der Ladestation nach Berlin-Standard geladen.



Alle Ladestationen sollen in einem einheitlichen und stadtbildverträglichen Design umgesetzt werden.



Die örtliche und fachliche Zuständigkeit der Bezirksämter bleibt von der koordinierenden Funktion des LIB unberührt. Insbesondere bleiben die jeweiligen Bezirksämter für die Erteilung einer konkreten Sondernutzungserlaubnis, Anträge auf Baumaßnahmen sowie Anfragen für eine etwaige straßenverkehrsrechtliche Anordnung für den ruhenden Verkehr zuständig.

Die bislang in Berlin errichtete LI ist aufgrund der unterschiedlichen Zugangs- und Abrechnungssysteme nicht miteinander kompatibel. In der bisherigen Praxis haben die Bezirksämter eigenständig und individuell über die Befristung der Genehmigungen entschieden. Mittelfristig wird jedoch der „Berlin-Standard“ stadtwertweit für die gesamte Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum und damit auch bei den Standorten außerhalb der Vergabe umgesetzt. Betreiberfirmen der bestehenden LI müssen ihre Ladesäulen bis Mitte 2016 an den Standard angleichen. Ab diesem Zeitpunkt dürfen im öffentlichen Raum Berlins nur noch Ladestationen nach dem Berlin-Standard vorhanden sein.

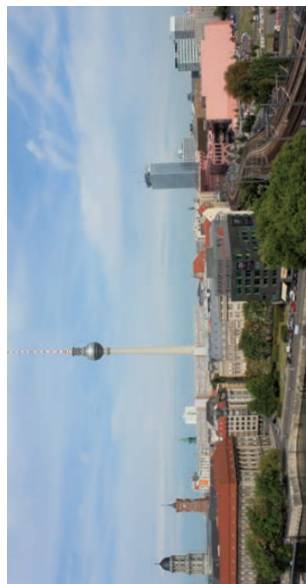
Bei der geförderten Ladeinfrastruktur-Erweiterung in Berlin werden nach Tageszeit und Ladetechnologie differenzierte Gebühren für die Nutzungsdauer erhoben.

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 beruweit gleichlautend festgelegt werden. Daneben wurde für die Antragstellung 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.



Wettbewerblcher Dialog

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 Allander/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 unabhängige vom Standort-konzept 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 Nutzer/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.

Das förmliche Vergabeverfahren begann im Oktober 2012 mit der Bekanntgabe des EU-weiten Vergabeverfahrens im EU-Amtsblatt. Für die Erweiterung wurde ein sogenanntes wettbewerblches Dialogverfahren gewählt, bei dem die Leistungsbeschreibung mit potenziellen Bietern gemeinsam entwickelt werden. Dieses Verfahren wurde gewählt, da zu diesem Zeitpunkt weder Verwaltung noch Energieunternehmen und Mobilitätsanbieter ein genaues Bild von den technischen, gestalterischen und konzeptionellen Anforderungen der zu errichtenden Ladeinfrastruktur hatten. Zudem ist in Deutschland erstmalig eine Ausschreibung für Ladeinfrastruktur mit diesen Grundsätzen durchgeführt worden. Die gesamtstädtische Verortung der Lademöglichkeiten wurde ausdrücklich nicht mit den potenziellen Bietern erarbeitet.

Interessierte Unternehmen und Konsortien konnten sich nach der Bekanntgabe in einem Teilnahmewettbewerb bis Ende 2012 bewerben. Anfang 2013 begann der Dialog mit sieben Konsortien, die aus 28 Interessensbekundungen ausgewählt wurden. Alle konzeptionellen und inhaltlichen Elemente des Vertrags wurden in unterschiedlichen Phasen des Dialogverfahrens gemeinsam mit den potenziellen Bietern entwickelt. Innerhalb dieses Verfahrens wurden auch die Anforderungen zur Schaffung der Interoperabilität zwischen potenziell mehreren Betreiberfirmen und der barrierefreien Nutzung aller Ladepunkte für die Kundschaft aller Mobilitätsanbieter diskutiert. Daraus entstanden die Kernelemente einer Betreiberun-



E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



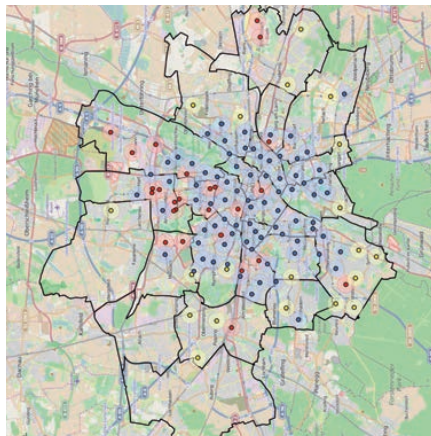
Die Ladeinfrastruktur wird in den nächsten Jahren in München ausgebaut.



Im Ergebnis zeichnet sich ab, dass auch bei Berücksichtigung von räumlichen Schwerpunkten bei Ausleihen und Abstellen und entsprechenden dem Ladebedarf eine einigermaßen gleichmäßige räumliche Verteilung von öffentlichen Ladesäulen im Geschäftsgebiet des E-Carsharing-Unternehmens anzustreben ist.

Masterplan E-Infrastruktur: Modellgestützte Ladeinfrastruktur-Planung

Grundlage für die planerische Vorgehensweise ist ein Modellsatz, der von der Bundeswehrhochschule München-Neubiberg im Rahmen des Forschungsvorhabens „E-Plan München“ entwickelt und im Rahmen von „MiMoBil“ 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 Demonstrationbetrieb der gewählten Ladeinfrastruktur-Verteilung und -technologie. Hierbei wurde ein sogenanntes E-Parkhaus, aber auch die Ladeinfrastruktur für straßenseitiges Parken ausgebaut und betrieben. Während der Modellentwicklungs- und Planungsphase wurden die Anforderungen von privaten E-Fahrzeugbesitzern und -besitzern und E-Carsharing-Systembetreibern 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.



Zurück zum Inhaltsverzeichnis 47



Der Münchner Weg

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil des Grundsatzbeschlusses zum neuen Elektromobilitätskonzept der LH München (Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München – IHFEM).

- Neben der Ladeinfrastruktur werden auch gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge mit einem Zuschuss gefördert, dazu gehören explizit auch Carsharing-Fahrzeuge
- Alleinliche Fragen rund um das Thema Elektromobilität werden im Rahmen der neu zu gründenden E-Allianz in einem breiten fachlichen Dialog politisch vorabgestimmt, sodass ein abgestimmtes konzeptionelles Vorgehen und eine hohe Umsetzungsgeschwindigkeit gegeben sind

Die genauen Verfahren zur Realisierung und Bauordnung und Beteiligung aller wesentlichen Stellen eingerichtet

- Zur Finanzierung der Ladesäulen wird ein eigenes kommunales Förderprogramm in Höhe von 3,8 Millionen Euro aufgelegt



200
100 Ladesäulen mit
200 Ladepunkten



30 Mio.
Euro zur Förderung der
Elektromobilität

46

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

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

- | | |
|--|--|
| Landeshauptstadt München <ul style="list-style-type: none"> • 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 | Energieversorger <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Versorgung der öffentlichen Ladesäulen mit grünem Stromangebot von Ladeinfrastruktur: Bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur |
| Wissenschaft <ul style="list-style-type: none"> • Monitoring der Auslastung der Ladesäulen • Beobachtung der Entwicklung der Ladeinfrastruktur-Technologien • Beobachtung der Entwicklung der Antriebstechnologien • Mitwirkung an der Optimierung des E-Mobilitätskonzepts | Alle <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsame bzw. abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit aller Partner zur verstärkten Nutzung von Elektrofahrzeugen in Stadt und Region |
| Industrie <ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigte Elektrifizierung von Firmenfahrzeugen im Personen- und Güterverkehr • Beschleunigte Elektrifizierung von Carsharing- und taxiflotten | |

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 49



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 SVM 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:

Die Münchner „E-Allianz“
Im Handlungsfeld Elektromobilität
sind derart viele Entwicklungen angestoßen worden, dass es für alle Beteiligten zunehmend schwierig ist, den Überblick zu behalten, eine strukturierte fachliche und politische Diskussion zu führen und im Ergebnis ein abgestimmtes Vorgehen für eine Stadt und ihre wichtigsten Akteure zu gewährleisten.



Stakeholder-Dialog
in München

48

Kommunikation



50



Informationen der Carsharing-Unternehmen sind wichtig. Sie können ergänzt werden durch die (öffentlich-rechtliche) direkte Ansprache der Bürgerinnen und Bürger durch die Kommunen.

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 gelingt nur, wenn das Carsharing sehr gut in den Umweltverbund und in das Parkraummanagement integriert ist und das Gesamtangebot des „neuen Umweltverbunds“ dadurch noch leistungsfähiger und attraktiver wird.

Verkehrsmittel- und anbieterübergreifendes Marketing erfordert noch mehr als den eingangs geschilderten Gründen eine starke und neutrale Position. Dafür sind die Städte als Eigentümer der öffentlichen Verkehrsbetriebe, die nach wie vor das Rückgrat auch des neuen Umweltverbunds bilden, in besonderer Weise prädestiniert.

Ziel ist nicht nur, die Bürgerinnen und Bürger zu mehr Carsharing zu bewegen, sondern durch die Veränderung des gesamten Mobilitätsverhaltens die Lebensqualität insgesamt zu verbessern.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

51

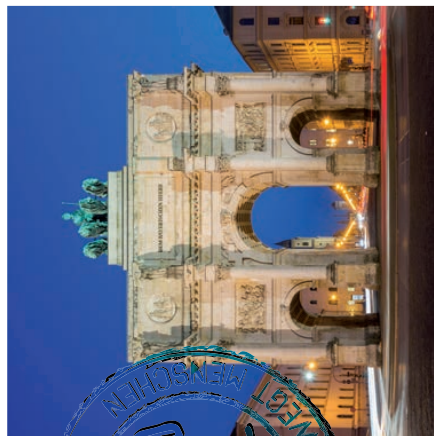
E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



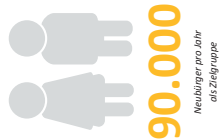
Beispiel: „München – Gscheid Mobil“

Multimodales Marketing für Neubürgerinnen und Neubürger:

Das größte und auch am besten evaluierte Teilprojekt ist das „Direkt- und Dialogmarketing für Neubürgerinnen und Neubürger“.

- Jene, die in München erstmals ihren Wohnsitz anmelden, werden mit Name und Adresse persönlich von der Stadt und den Verkehrsbetrieben angeschrieben und mithilfe eines Neubürger-Ordners, der alle grundlegenden Informationen rund um das Thema Mobilität in München umfasst, willkommen heißen.

- Sie bekommen mithilfe einer Servicekarte die Möglichkeit, sich gemäß ihrer Lebenssituation und ihrer Wünsche individuell zusätzlich verteiltes Material zu bestellen.
- Wenn sie bereit sind, ihre Telefonnummer anzugeben, bekommen sie ein kostenloses Ticket, mit dem sie eine Woche den öffentlichen Verkehr in München testen können.
- Nach einiger Zeit werden sie telefonisch von geschulten Mobilitätsberatern kontaktiert und nach ihren Erfahrungen gefragt. Dabei wird weitere Unterstützung für die persönliche Mobilitätsplanung angeboten. Nicht selten kommt es dabei auch zum Abschluss eines neuen Abonnements für den öffentlichen Verkehr oder zu einer Registrierung für ein Carsharing-Angebot.



Mobil

Nachhaltige Mobilitätsoptionen aus einer Hand

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 gscheid“) Angebot im Umweltverbund besteht und dass seine intelligente (bayerisch: „gscheid“) Nutzung zu Vorteilen in der persönlichen Mobilitätsplanung führt. Zudem wird vermittelt, dass die Landeshauptstadt München aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger und Kundenschaft 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 Migrantenteil und die Seniorinnen und Senioren werden in Pilotprojekten eigene Ansätze erprobt.



Jeder Haushalt bekommt ein individuell angepasstes Angebot.

Marketing für Carsharing als Teil des „neuen Umweltverbunds“

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 Einführung der Mobilitätsstation mit dem Münchner Oberbürgermeister Dieter Reiter

Marketing für nachhaltige Mobilität und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ist immer multimodales, verkehrsträgerübergreifendes Marketing. Die Anforderungen an eine Kommunikationsstrategie, die mehrere Produkte und mehrere, zum Teil konkurrierende Unternehmen, umfasst, sind anders, als wenn nur ein Produkt eines Unternehmens gefördert werden soll. In der Welt der Verkehrswissenschaften hat sich dafür der Begriff „Mobilitätsmanagement“ eingebürgert als Versuch, das Mobilitätsverhalten mithilfe „weicher“ Kommunikationsmaßnahmen positiv zu beeinflussen – in Abgrenzung zu den „harten“ angebotsorientierten Maßnahmen.



E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



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- und Aussteigerinnen und Aussteiger von U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen der Münchner Freiheit sollen mit klassischer persönlicher Ansprache die durch die Mobilitätsanbieter und die beauftragte Agentur vor Ort gewonnen werden.
- Im unmittelbaren Umfeld: 5.000 private Haushalte im direkten Umfeld werden nach der geschätzten 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 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, Bikeshaaring und Taxi in sich vereint.



5.000
private Haushalte
werden im direkten
Umfeld angesprochen.



Erfolgreiche
Umsetzung mit optimaler
Umweltwirkung

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 55



Neubürgerinnen und Neubürger können eine Woche lang den öffentlichen Verkehr in München mit einem kostenlosen Ticket testen.

Im Ergebnis wurde 2007 im Auftrag der Landeshauptstadt München evaluiert, dass allein durch diese Form des Marketings, ohne Veränderung auf der Angebotseite, 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 bewerten.

Ein Beispiel für gute ergänzende PR ist die testweise Inbetriebnahme der Mobilitätsstation. Die „Eurocities“-Jahrestagung im November 2014 bot den Aufhänger, um das Produkt in der Fachöffentlichkeit und den lokalen Medien ins rechte Licht zu rücken, zunächst noch ohne MVG-Leihradsystem, das im Sommer 2015 folgte. Partner und Sponsoren waren BMW, die Stadtwerke München und Siemens. Insbesondere BMW als Mitigentin des einzigen E-Carsharing-Anbieters DriveNow und als Produzent von modernen Elektroautos wie i3 und i8 nutzte die Chance, mit einem extra eingerichteten Pressezeit, einer professionell moderierten Podiumsdiskussion und einer Presskonferenz vor Ort unter Beisein des Münchner Oberbürgermeisters Dieter Reiter zusätzliche Aufmerksamkeit sowohl bei den Medien als auch bei den lokalen „Stakeholdern“ zu erzeugen.



2015
Start des MVG-Leihradsystems
in München



2:1
Die Einnahmen allein
aus zusätzlichen Tickets
übersteigen die Ausgaben um etwa
das Doppelte.

54

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



Info

Gezielte Informationen
in Echtzeit
über freie Stellplätze

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 Umgebung zu klären. Dabei kann ein gewisses Maß an Informalität sogar sinnvoll sein, um auch kontroverse Themen besprechen zu können, ohne dass diese unmittelbar an die Öffentlichkeit gelangen. Über gezielte Echtzeitinformationen über freie Stellplätze im öffentlichen und halböffentlichen Raum könnte eine effektivere Nutzung des knappen Gutes „öffentlicher Raum“ gefördert werden.



Zurück zum Inhaltsverzeichnis

57



Bürgerversammlung in
Berlin-Friedrichshagen

Beispiel: Berlin

Kommunikation zur Ladeinfrastruktur (LI)

Im Hinblick auf die kommunikativen Möglichkeiten zur bestmöglichen „Vermarktung“ eines kommunalen LI-Angebots stehen verschiedene sich ergänzende Optionen zur Auswahl.

Zum einen ist es wichtig, den potenziellen Nutzer über die bereits vorhandene und geplante LI sowie deren Nutzung zu informieren. Eine neue, zentrale Kundenplattform mit Echtzeitinformationen zur Belegung, wie auch zu technischen Informationen, eignet sich dafür besonders gut. Die Darstellung der Parksuchräume und des aktuellen Ausbaustatus der LI mittels eines Geoinformationssdienstes kann dabei ebenfalls sinnvoll sein.

Zum anderen muss sich auch die Bedienung der Ladeeinrichtungen für die Nutzung vor Ort möglichst einfach gestalten – selbsterklärende Piktogramme können hierbei hilfreich sein. Durch Anbringung eines sich farblich abhebbenden Stickers (auf Ladesäule) mit einem prägnanten, leicht verständlichen Verweis (etwa auch mit QR-Code) kann zudem auf mögliche Erweiterungen des Ladesäulenetzes sowie Nutzerplattformen hingewiesen werden.



Suche

mit leicht verständlichen
Verweisen
begleitet mit
QR-Code

Die Finanzierung von LI im öffentlichen Raum kann neben den klassischen Ansätzen auch mittels Crowdfunding erfolgen. Eine teilweise finanzielle Bezuschussung der Errichtung oder des Betriebs durch die öffentliche Hand ist hierbei denkbar, jedoch mit haushälterischen Schwierigkeiten verbunden. Durch ein entsprechendes Internetportal können Kontakt und Austausch zwischen den beteiligten Parteien (Kommune, Betreiberfirma, Nutzergruppen etc.) ermöglicht werden.

Erfahrungen haben gezeigt, dass frühzeitige Bürgerveranstaltungen ein probates Mittel sind, um lokalen Vorbehalten gegenüber der Errichtung von LI und dem gleichzeitigen Wegfall von öffentlichen Stellplätzen zu begegnen. Hierbei sollten die neuen Möglichkeiten von LI positiv herausgestellt und zum Beispiel in Kombination mit E-Carsharing-Systemen erlebbar gemacht werden, um somit mögliche neue Nutzen zu verdeutlichen.



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

56

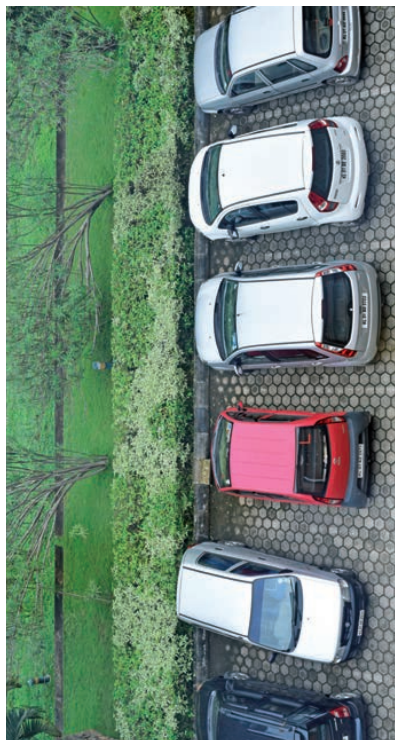
E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen



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 vorliegen sind, Carsharing als Teil des Umweltverbunds zu fördern.

Dabei spielen zwei Komponenten eine

entscheidende Rolle:

- Einräumung von Parkprivilegien für alle Arten von Carsharing

- Umwandlung der durch das verbesserte

Carsharing-Angebot frei werdenden Stellplätze im öffentlichen Raum für andere Nutzungen, dabei kann folgende vereinfachte Faustformel als Maßstab gelten: Anzahl der umzuwandelnden Stellplätze ergibt Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge mal zwei

Dabei kann bis zur Neuregelung des rechtlichen Rahmens beispielsweise mit den Instrumenten Umwidmung und Sondernutzungsgenehmigung gearbeitet werden. Im Zweifelsfall sollten diese Vorhaben als reversible Pilotprojekte über einen Zeitraum von rund fünf Jahren angelegt sein.

Die Städte könnten sich gemeinsam mit ihren lokalen öffentlichen Verkehrsbetrieben im Zentrum des multimodalen Angebots des Umweltverbunds positionieren. Sie sollten alle Angebotskomponenten koordinieren und, soweit es irgendwie geht, mit dem öffentlichen Verkehr verknüpfen – räumlich, organisatorisch und bei Marketing und Vertrieb. Dabei sind lokal den spezifischen Verhältnissen angepasste Lösungen zu entwickeln.



Faustformel:
Anzahl der umzuwandelnden
Stellplätze = Anzahl der
Carsharing-Fahrzeuge x 2

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 59

Empfehlungen



58

E-Carsharing in Deutschland

Parken

Laden

Kommunikation

Empfehlungen

Langzeitbeobachtung

Die bislang im Rahmen von WiMobil und anderen Forschungsprojekten, wie EVA-CS (München), festgestellten positiven verkehrlichen Wirkungen der Carsharing-Angebote stellen lediglich Momentaufnahmen zu einem sehr frühen Markzeitpunkt dar.

Es ist denkbar, dass die Wirkungen noch deutlich größer werden, wenn sich die Angebotsqualität über die Jahre weiter stark verbessert. Dann mögen auch die Bürgerinnen und Bürger Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der neuen Angebote entwickeln, die nicht zu den experimentierfreudigen Pionieren, sondern zu den eher abwartenden Kundengruppen zählen, aber grundsätzlich offen für einen Umstieg von privater zu öffentlicher (Auto-)Mobilität sind.

Genauso könnte es sein, dass die Kundenschaft, die bislang ihre Mobilität ohne Privat-Pkw gestaltet hat, durch die positiven Erfahrungen mit den neuen Carsharing-Fahrzeugen und möglicherweise in Kombination mit dem Eintritt in einen neuen Lebensabschnitt mit größeren finanziellen Möglichkeiten dazu gebracht werden, ein eigenes Fahrzeug anzuschaffen.

Welche dieser beiden möglichen Entwicklungen eintritt, kann nur ermittelt werden, wenn im Rahmen unabhängiger wissenschaftlicher Untersuchungen über einen längeren Zeitraum von mindestens fünf Jahren die immer gleichen Personen und Personengruppen (Paneldesign) in ihrem Verhalten, besonders was die Entwicklung des Fahrzeugbesitzes angeht, beobachtet werden.

Es ist gemeinsame Aufgabe der öffentlichen Hand, der Carsharing-Unternehmen und der Wissenschaft, eine solche Langzeitbeobachtung in ausreichender Qualität durchzuführen.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis 61

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.



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



Rechtssicherheit schaffen

Kommunen, die Carsharing fördern wollen, müssen derzeit relativ umständliche Verwaltungsprozesse in Gang setzen oder experimentelle (Zwischen-)Lösungen mit Pilotcharakter entwickeln, um Stellplätze halbwegs rechtssicher auszuweisen und Parken zu erlauben.

Dabei ist es unvermeidlich, ein gewisses rechtliches Risiko einzugehen, dessen sich sowohl die Kommunen wie auch die Betreiber bewusst sein müssen. Dieser Missstand kann nur durch eine belastbare Rechtsgrundlage, ein Bundes-Carsharing-Gesetz, beseitigt werden, das den Anforderungen von Kommunen und Betreiberfirmen entspricht.

Im Kern muss den Kommunen die Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen beim Parken im öffentlichen Straßenraum im Wege einer einfachen verkehrlichen Anordnung und mit den Mitteln der Straßenverkehrsordnung ermöglicht werden.

E-Carsharing unterstützen

E-Carsharing als besonders förderwürdige Form des Carsharings benötigt zur Unterstützung des Markteintritts zwei wesentliche Bedingungen:

- Bereitstellung einer ausreichenden und richtig vororientierten Ladeinfrastruktur
- (Wirtschaftliche) Vorteile und Privilegierungen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, um die zunächst ungünstiger betriebliche wirtschaftliche Kostenstruktur auszugleichen

Für die Erarbeitung eines Ladeinfrastruktur-Konzepts, das insbesondere auch durch E-Carsharing-Fahrzeuge genutzt werden soll, empfiehlt sich eine enge Abstimmung mit den Carsharing-Unternehmen, um kommunale Fehlinvestitionen zu vermeiden. Neben der verkehrlichen und stadtplanerischen Eignung können so die Aspekte Kundennutzung und Fahrzeugdisposition entsprechend berücksichtigt werden.

Neben Investitionskostenzuschüssen zum gewerblichen E-Uhnpark eines Carsharing-Unternehmens können Kommunen durch den völligen Verzicht auf Parkgebühren und exklusive und besonders attraktive Standorte einen gewissen Anreiz für E-Carsharing-Fahrzeuge. Und natürlich genießen E-Carsharing-Fahrzeuge die gleichen Exklusivrechte und Förderbedingungen, wie sie bundesweit und örtlich im Zuge des Elektromobilitätsgesetzes und weiterer Förderprogramme auch für private Elektrofahrzeuge eingebracht werden.

Nützliches als Online-Anhang

Der gesamte Leitfaden „E-Carsharing“ steht auch online unter www.erneuerbar-mobil.de/de/projekte/wimobil zum Download bereit.

Darüber hinaus finden sich dort eine Sammlung weiterer nützlicher Dokumente sowie verlinkte Webseiten zum Thema E-Carsharing, die die Kommunen im Umgang mit dem Thema unterstützen sollen. Dazu zählen zum Beispiel:

- Musterverträge und Kooperationsvereinbarungen einer Kommune mit Carsharing-Unternehmen zum Thema Parken
- Musterverträge zum Thema Ladeninfrastruktur
- Musterausschreibungstexte
- kommunale Beschlüsse und Strategien zum Thema Carsharing und Elektromobilität
- Evaluationsansätze und Forschungsergebnisse zum Thema (E-)Carsharing
- aktuelle themenverwandte Leitfäden anderer Herausgeber



Genehmigungsprozess
der E-Ladefraktur
in Kommunen
(BfMVI/NCW/difu)



elektromobilität in der
stadt- und verkehrsplanung
BM VI/NOW/afu)



Elektromobilität in Berlin
*Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und
Umwelt*



**Wirkung von E-Car-Sharing Systemen
auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen
Präsentationen von WiMobil-Halbzelt- und
beschlusskonferenz)**



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



Handreichung Carsharing
(ivm)



ress information
ViMobil



tadtratsbeschluss
ilotprojekt Carsharing,



Qualität für nachhaltige Beschaffung



Integriertes Handlungs-
konzept zur Förderung der



Die Berliner Agentur für Elektromobilität eMO koordiniert im Auftrag des Landes Berlin die Projekte im Schaufenster Elektromobilität²



thare: Wis senschaftliche Begleitforschung zum Carsharing-
konzept car2go mit batterieelektrischen Fahrzeugen
[www.meuerbau-mobil.de/de/projekte/foerderung-von-
vorhaben-im-bereich-der-elektromobilitaet-ab-2012/](http://www.meuerbau-mobil.de/de/projekte/foerderung-von-
vorhaben-im-bereich-der-elektromobilitaet-ab-2012/)
elektrofor schung.kar2go

Endbericht Evaluation
 Karsharing, München

heckliste zur Standortvorprüfung
adeinfrastruktur-Erweiterung Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de/verke/planung/e_mobilitaet/
download/Checkliste_Standort-Voruefung.pdf



Arbeitshilfe für die Ladeinfrastruktur-Erweiterung
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/planung/mobilitaet/index.shtml>



