

**HAN
NOV
ER.**



MASTERPLAN „SHARED MOBILITY“

CAR- UND RIDE-SHARING IN DER REGION HANNOVER

MASTERPLAN „SHARED MOBILITY“
CAR- UND RIDE-SHARING IN DER REGION HANNOVER

INHALTSVERZEICHNIS

HAUPTTEIL

1.	ZUSAMMENFASSUNG	4
2.	ZIELE UND NUTZEN	5
3.	MARKT UND ANBIETER	7
3.1.	CarSharing in Deutschland	7
3.1.1.	Definition und Entstehung	7
3.1.2.	Entwicklung	7
3.1.3.	Marktgröße und Marktpotenziale	8
3.1.4.	Bereitstellung von Stellplätzen	9
3.2.	Betrachtete Dienstleistungskonzepte	9
3.2.1.	Typologie der Sharing-Angebote	9
3.2.2.	Stationsbasiertes CarSharing	10
3.2.3.	Free-floating-CarSharing	11
3.2.4.	Peer-to-Peer-CarSharing (Privates CarSharing)	11
3.2.5.	Corporate CarSharing	12
3.2.6.	Fahrgemeinschaften und Mitfahrzentralen („RideSharing“)	12
3.3.	Der CarSharing-Markt in der Region Hannover	13
3.3.1.	Anbieter	13
3.3.2.	(Car-) Sharing in den öffentlichen Entwicklungsplänen	13
4.	POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER	15
4.1.	Benchmarking	15
4.2.	Potenzialschätzung CarSharing	16
4.3.	Potenzialabschätzung RideSharing	18
4.4.	Potenzialabschätzung im Umweltverbund	19
4.5.	Hemmnisse	20
4.6.	Ziele und Handlungsfelder	21
5.	HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN	24
5.1.	Aktive Entwicklung der Nachfrage	24
5.1.1.	CarSharing in kommunalen Verwaltungen	24
5.1.2.	Mitarbeiter als private Kunden	26
5.1.3.	Förderung Kooperationen und Bürgerengagement	26
5.1.4.	Förderung Peer-to-Peer-CarSharing	27
5.2.	Aktive Kommunikation / Einbindung der Bürger	29
5.2.1.	Marketingkonzept	29

5.2.2.	Öffentliche Verwaltung als Vorbild und Multiplikator	31
5.2.3.	Kontinuierliche Kommunikation mit Presse und Stakeholdern	33
5.2.4.	Themenverknüpfung / Trägerthemen	34
5.3.	Vernetzung der Angebote / Verkehrsträger	36
5.3.1.	Informations- und Buchungssysteme	36
5.3.2.	Intermodale Angebotsverknüpfung / HANNOVERmobil	37
5.4.	Verkehrs- und Stadtplanung	38
5.4.1.	Stellplätze im öffentlichen Raum	38
5.4.2.	Stationen als Teil der Stadtplanung	40
5.5.	Verkehrspolitik und Verkehrsrecht	40
5.5.1.	Politische Zielvorgaben	40
5.5.2.	Förderprogramme und Daseinsvorsorge	41
5.5.3.	Veränderung der Rahmenbedingungen	43
5.6.	Dienstleister: Entwicklung Technik und Angebot	44
5.6.1.	Systemzugänge und Stellplatzregelung	44
5.6.2.	Elektromobilität	44
6.	ERFOLGSKONTROLLE	46
7.	VERZEICHNISSE	47
7.1.	Stichwortverzeichnis	47
7.2.	Tabellenverzeichnis	49
7.3.	Abbildungsverzeichnis	49
7.4.	Anlagenverzeichnis	49

ANLAGEN

Anlage 1	Übersicht – Handlungsfelder und Maßnahmen	51
Anlage 2	Karte – CarSharing-Angebot und Einwohnerdichte: Landeshauptstadt Hannover	54
Anlage 3	Karte – CarSharing-Angebot und Einwohnerdichte: Region Hannover	55
Anlage 4	Karte – CarSharing-Angebot und Beschäftigtendichte: Landeshauptstadt Hannover	56
Anlage 5	Karte – CarSharing-Angebot und Beschäftigtendichte: Region Hannover	57
Anlage 6	Bundesverband CarSharing – bcs-Städtevergleich 2013	58
Anlage 7	Bericht – Parkplatzregelungen für CarSharing Fahrzeuge in Deutschland	59

1. ZUSAMMENFASSUNG

1. ZUSAMMENFASSUNG

Sharing-Angebote entwickeln sich international zu einer neuen Angebotskomponente am Verkehrsmarkt. Die Angebote decken mittlerweile viele Kombinationen zwischen Nutzen und Besitzen ab: So können neben dem traditionellen, stationsbasierten CarSharing nun auch Fahrzeuge für (wenige) Minuten gemietet und beliebig geparkt werden („free-floating-CarSharing“), als auch private eigene Fahrzeuge über professionelle Vermietungsplattformen vermietet werden („Peer-to-Peer-CarSharing“, „P2P-Carsharing“). Mitfahrgelegenheiten haben sich zu Smartphone-basierten „RideShare-Plattformen“ entwickelt, die Millionen Fahrtvermittlungen pro Jahr durchführen.

Allen Angeboten ist dabei gemein, dass sie die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizienter nutzen als der private Pkw – und das zu einem Bruchteil der notwendigen Investitionen eines Ausbaus der Infrastruktur. Jedes CarSharing-Fahrzeug ersetzt mehr als fünf private Pkw und schont den knappen städtischen Raum. Jede vermiedene Autofahrt durch RideSharing spart ca. 120 g CO₂ pro km. Bereits aus diesen Zahlen geht hervor, dass diese Angebote einen wichtigen Beitrag zur Förderung einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität leisten.

In der Region Hannover haben sich in den vergangenen Jahren Sharing-Angebote etabliert und sind Teil des Wirtschaftslebens und auch des Straßenbildes geworden. Die Dienstleistungen sind Bestandteile eines Angebotes, welches aufgrund seiner offenen Angebotsstrukturen als Teil des ÖPNV gesehen werden muss. Der Ergänzungscharakter zu einem sehr starken und qualitativ hochwertigen ÖPNV ist wissenschaftlich nachgewiesen. Dem wurde bereits vor zehn Jahren durch die Integration in das Angebot HANNOVERmobil Rechnung getragen – ein bundesweit beachtetes und mit Innovationspreisen gewürdigtes Angebot des GVH.

Die schnelle Weiterentwicklung dieser Angebote ist ein deutschlandweiter Trend, zusätzlich unterstützt durch die Projekte zur Förderung der Elektromobilität. Politik und Verwaltungen in der Region Hannover sind nun gefragt, diesen innovativen Angeboten den gebührenden Raum in den Planungen einzuräumen und aktiv Einfluss auf die weitere Entwicklung zu nehmen.

Dieser Masterplan beschreibt Handlungsfelder zur Stärkung aller „Shared Mobility“-Angebote. Alle Maßnahmen liegen in den Händen der Beteiligten in der Region, ohne dass auf bundeseinheitliche Regelungen oder Finanzierungen gewartet werden muss. Die Inhalte des Masterplans wurden gemeinsam mit den handelnden Personen der Kommunen und Dienstleister und über mehrere Beteiligungsstufen hinweg erstellt.

Kernziel des Masterplans ist die Steigerung der Fahrzeugzahl im CarSharing von derzeit knapp 400 auf über 1.200 bis zum Jahr 2020. Über 4.000 Pkw können so ersetzt werden und die Fläche entsprechend vieler Parkplätze für andere Zwecke genutzt werden.

Mit dem Masterplan „Shared Mobility“ hat die Region Hannover eine Grundlage für alle Akteure geschaffen, CarSharing in der Region Hannover gezielt zu stärken und damit einen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes zu leisten. Dabei wurde die Förderung von Fahrgemeinschaften („RideSharing“) ergänzend mit berücksichtigt.

Durch gemeinsames Handeln können die aktuellen Trends von Wachstum und Ausdifferenzierung des Marktes genutzt und aktiv mitgestaltet werden.

2. ZIELE UND NUTZEN

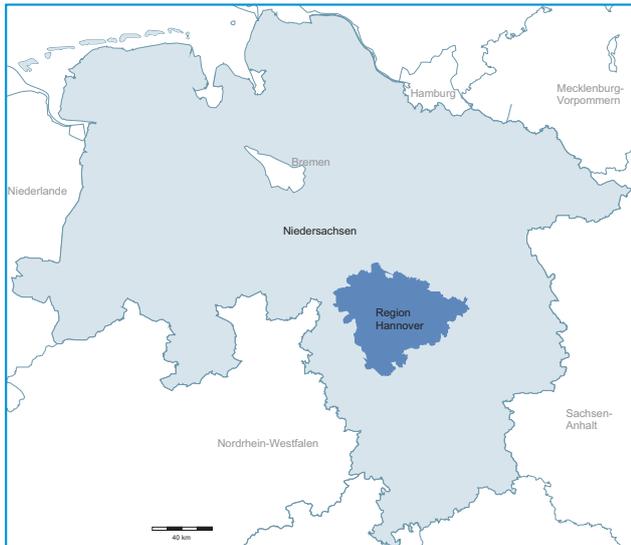


Abbildung 1: Lage der Region Hannover (Quelle: Region Hannover)

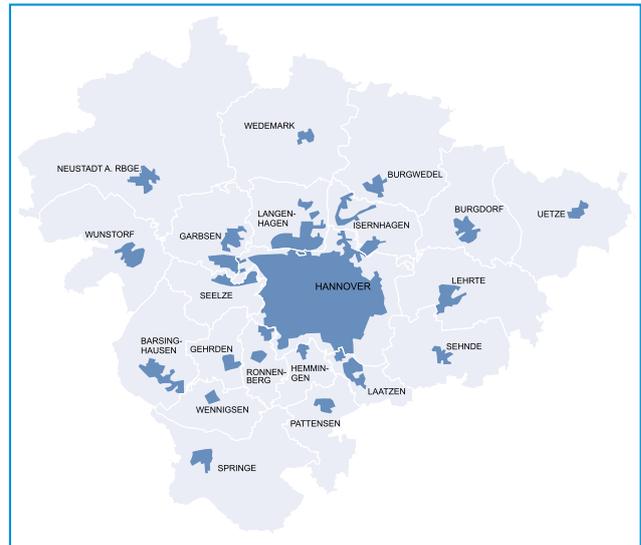


Abbildung 2: Kommunale Grenzen Region Hannover (Quelle: Region Hannover)

2. ZIELE UND NUTZEN

Die Region Hannover wurde 2001 als Verwaltungsinstitution gegründet, die wichtigsten Rahmendaten sind wie folgt:

Fläche: 2.291 km²

Einwohner: 1.112.675 (31. Dez. 2012)

Bevölkerungsdichte: 486 Einwohner je km²

Regionsgliederung: 21 Kommunen

Die Region Hannover umfasst neben der Landeshauptstadt Hannover 20 Kommunen. Mit Gründung der Region 2001 ging der Landkreis Hannover zusammen mit der Stadt Hannover in der neuen Region Hannover auf.

Mobilität in der Region Hannover

Die Region Hannover ist eine verkehrsentensive Region: Neben den Binnenverkehren gibt es erhebliche Transitverkehre über das „Drehkreuz Hannover“, das am Schnittpunkt sehr wichtiger nationaler und internationaler Verkehrsverbindungen auf Straße und Schiene liegt.

Die Region setzt sich mit vielfältigen Maßnahmen für ein **nachhaltiges Mobilitätsverhalten** ihrer Bürgerinnen und Bürger ein. Die Grundlage für die Verkehrsplanungen und damit auch für diesen Masterplan bildet das Klimaschutz-Ziel der Region, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 40% gegenüber 1990 zu reduzieren.

Während Straßenverkehrsplanung bisher – vereinfacht formuliert – Infrastruktur bereitstellte für den privaten Pkw, wird nun das Verständnis und die Unterstützung für Dienstleister wichtiger, deren Angebote die Mobilität der Bewohner der Region Hannover organisieren. Die Steigerung der „Systemeffizienz“ ist einer der zentralen Ansätze für die zukünftige Verkehrsplanung, d.h. mehr Verkehr mit der vorhandenen Infrastruktur – oder gleich viel Verkehr mit weniger Infrastruktur.

Neben dem Kernbereich des ÖPNV-Angebotes, für das die Region Hannover als Aufgabenträger verantwortlich zeichnet, werden auch der Rad- und Fußverkehr sowie die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel aktiv vorangetrieben. Ziel ist es, die verschiedenen Mobilitäts-Angebote in enger Zusammenarbeit mit dem Großraum-Verkehr Hannover (GVH) zu einem attraktiven Mobilitätsverbund weiterzuentwickeln.

Die bundes- und sogar weltweiten Trends der (Re-)Urbanisierung und Rückbesinnung auf Nähe und Nachbarschaft sowie die zunehmende Bedeutung von CO₂-Einsparungen bei gleichzeitiger Erhöhung der Kosten für Mobilität wirken auch in der Region Hannover.

Dem CarSharing und allen verwandten Angeboten kommt dabei eine wichtige Rolle zu, da es die Verfügbarkeit eines Autos ohne den Besitz eines eigenen Pkw

2. ZIELE UND NUTZEN

ermöglicht und nachweislich zu einer Reduzierung von Pkw-Fahrten und -Besitz beiträgt. Die Verkehrsforschung hat binnen der letzten 20 Jahre die verkehrsreduzierende Wirkung des CarSharing nachgewiesen: **CarSharing-Nutzer fahren weniger Kilometer mit dem Pkw, nachdem sie vom privaten Pkw auf die Kurzzeitmietwagen umgestiegen sind – und nutzen dafür die Angebote des ÖPNV intensiver. Zugleich werden die Fahrzeuge besser ausgelastet: Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt (je nach Untersuchung) 5 - 8 private Fahrzeuge.**¹ Der durchschnittliche deutsche Pkw steht am Tag 23 Stunden und fährt im Jahr rund 10.000 km – hier ergeben sich noch erhebliche Potenziale zur Effizienzsteigerung des Verkehrssystems Pkw.

Die Region Hannover fördert CarSharing daher als eines der elementaren Mobilitätsangebote im Umweltverbund und stellt mit diesem Masterplan „Shared Mobility“ einen Maßnahmenplan zur Verfügung, um eine weiterhin erfolgreiche Entwicklung des CarSharing zu unterstützen. Das mit diesem Masterplan definierte Marktpotenzial soll durch zielgerichtete Fördermaßnahmen gezielt und vollständig ausgeschöpft werden.

Erstellung des Masterplans

Aktuelle Motivation für die Erstellung sind die grundlegenden Marktveränderungen und massive Wachstumsraten im Bereich des CarSharing, der Markteintritt neuer Anbieter mit innovativen Dienstleistungen, politische Anfragen zum Ausbau der CarSharing-Angebote in den Kommunen im Umland sowie die Ausdifferenzierung der regionalen Angebote.

Für die Erstellung des Masterplans wurden folgende Schritte bearbeitet:

- 1. Bestandsaufnahme:** Aufnahme und Darstellung der aktuellen Situation des CarSharing in der Region Hannover sowie intensive Diskussion mit den beteiligten Akteuren, teils in Form von leitfadengestützten Experteninterviews.
- 2. Ermittlung der Potenziale und Ziele:** Eine Abschätzung der Potenziale ist für die Formulierung eines realistischen Zieles sowie evtl. für die Gewichtung der Einzelmaßnahmen notwendig. Für die Fachdiskussion wurden Szenarien entwickelt, die auf einfacher und nachvollziehbarer Basis Entwicklungslinien beschrieben.

3. Entwicklung des Handlungskonzepts: Darstellung konkreter Maßnahmen zur Förderung von Angebot und Nachfrage sowie Benennung der jeweils verantwortlichen Akteure und wichtiger Wirkungszusammenhänge. Das Handlungskonzept wird erarbeitet auf der Basis der vorhandenen Daten und der in den Workshops vorgenommenen Abschätzungen, sowie der sonstigen Erkenntnisse über die Entwicklung des CarSharing, der zu beseitigenden Hindernisse, der lokal erforderlichen Maßnahmen und der politisch getroffenen (oder noch zu treffenden) Beschlüsse.

4. Empfehlungen für die Erfolgskontrolle: Vorschlag geeigneter Kriterien zum Messen des Erfolgs bezüglich der Umsetzung des Handlungskonzeptes und der formulierten Zielsetzung.

5. Beteiligung von Akteuren bei den Kommunen und Anbietern: Im Rahmen der Analysen und Recherchen wurden in zwei Workshops im März 2014 sowie in gezielten Experteninterviews Fakten und Meinungen gesammelt. Die Erstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen erfolgte in kontinuierlichem Austausch mit einzelnen Experten. Abschließend wurde im September 2014 der vollständige Berichtsentwurf allen Beteiligten vorgestellt und zur Kommentierung zur Verfügung gestellt.

Nächste Schritte

Dieser Masterplan ist auf Initiative der Region Hannover entstanden, die entwickelten Handlungsfelder und Maßnahmenpakete sind Anregungen zur strategischen Unterstützung eines jungen Marktes. Die Maßnahmen sind jedoch nur auf lokaler Ebene in den Kommunen umzusetzen und benötigen lokales Engagement.

Im ersten Schritt zur Umsetzung von Maßnahmen sollte deren örtliche Eignung bewertet werden. Für diese Bewertung steht die Region Hannover mit dem im Hause vorhandenen Fachwissen zur Verfügung, auch für spätere Umsetzungen ist eine Unterstützung und Begleitung durch die Region vorgesehen.

¹ Einen sehr guten Überblick über Wirkungen des CarSharing und insbesondere Wechselwirkungen mit dem ÖPNV geben die Studien der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, zu erreichen über die Website eines Münchner CarSharing-Anbieters: www.stattauto-muenchen.de

3. MARKT UND ANBIETER

3.1. CARSHARING IN DEUTSCHLAND

3.1.1. DEFINITION UND ENTSTEHUNG

„CarSharing“, auf Deutsch etwa: „Auto-Teilen“ oder „Gemeinschaftsauto“, ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile. CarSharing erlaubt anders als konventionelle Autovermietungen ein kurzzeitiges, sogar nur für wenige Minuten mögliches Anmieten von Fahrzeugen.

Die Idee der gemeinsamen Nutzung eines Fahrzeugs und nachbarschaftliches Auto-Teilen werden im privaten Bereich von jeher praktiziert. Die erste dokumentierte CarSharing-Organisation ist die Schweizer Selbstfahrergenossenschaft (SEFAGE) in Zürich 1948.

Bereits in den 1960er Jahren sind im Zusammenhang mit Studien zur zukünftigen, computergestützten Verkehrssteuerung Konzepte von CarSharing entstanden. In den frühen 1970er Jahren gab es die ersten größeren Projekte: Das ProcoTip-System in Frankreich überdauerte nur zwei Jahre. Ein weiteres ambitioniertes Projekt aus Amsterdam hieß Witkar, das auf kleinen Elektrofahrzeugen und elektronischen Bedienelementen für Reservierung und Rückgabe beruhte, sowie auf vielen Standorten in der Stadt. Das Projekt wurde Mitte der 1980er Jahre aufgegeben.

Die 1980er Jahre können als Wendepunkt bezeichnet werden. Mehrere kleinere CarSharing-Projekte entstanden in der Schweiz und Deutschland, in Norwegen (Bilkollektivet) und in den Niederlanden (CollectCar). Ab den 1990er Jahren erlebten diese und weitere Projekte wie CommunAuto und AutoShare in Kanada, Car Sharing Portland (später Flexcar) in Portland (Oregon) und Zipcar bei Boston sowie CityCarClub in Großbritannien eine deutliche Entwicklung.

1988 wurde in Berlin die StadtAuto Berlin (seit 2006 unter dem Namen Greenwheels) als älteste CarSharing-Organisation Deutschlands gegründet. 1990 und 1991 entstanden in Aachen, Bremen und Freiburg / Breisgau weitere Organisationen. Seitdem entwickelt sich der Markt dynamisch, anfänglich auf niedrigem

Niveau, inzwischen jedoch mit einer Größenordnung, die auch die Aufmerksamkeit großer Unternehmen auf sich zieht.

3.1.2. ENTWICKLUNG

Im Dezember 1994 wurde die damals grundlegende Studie von Baum und Pesch zum Thema CarSharing in Deutschland veröffentlicht, der 2004 eine zweite Studie folgte, diesmal vom Öko-Institut Freiburg.

Aus diesen Untersuchungen war ablesbar, dass der Trend zum Autoteilen sehr stark zugenommen hat. In den letzten Jahren wurde dieser Trend noch verstärkt, denn nach Einschätzung von Verkehrsexperten, belegt durch zahlreiche neuere Untersuchungen, verliert das eigene Auto langfristig an Bedeutung. Vor allem für junge Leute ist es schon jetzt nicht mehr das Statussymbol wie etwa für die „Generation Golf“. Vieles deutet darauf hin, dass vor allem für junge Bevölkerungsgruppen das eigene Auto nicht mehr in gleichem Maße wichtig ist wie noch vor 10 oder 20 Jahren: „Die Freiheit, ohne Auto leben zu können, gewinnt heute an Wert“, beschreibt Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des Verkehrsclubs Deutschland, den Zeitgeist. Als öffentliches Fahrzeug sieht er für das Auto aber eine glänzende Zukunft: Als Taxi, CarSharing-Fahrzeug oder Leihwagen.

„Nutzen statt Besitzen“ heißt die neue Devise, wie sie 2012 von Maike Gossen (IÖW – Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Berlin) beschrieben wurde. „CarSharing ist einer der großen Trends für die Zukunft des Verkehrs“, schrieb das Manager Magazin schon im Juli 2012.

Die großen Autohersteller haben den Sinneswandel erkannt und arbeiten an Lösungen, mit denen sie verloren gehende Zielgruppen dennoch erreichen können. Die Idee einer punktuellen und kurzzeitigen Nutzung eines Autos für spezifische Wegezwecke ohne dessen Eigentum wird nun auch durch die Autohersteller für eigene Angebote genutzt. Daimler startete 2008 sein CarSharing-Projekt „car2go“ mit dem Smart und hat es nach Versuchen in Ulm und Austin (Texas, USA) auf mittlerweile 25 Städte in

3. MARKT UND ANBIETER

Europa und den USA ausgeweitet. Das im November 2012 in Stuttgart gestartete car2go-Projekt mit Elektro-Smarts wuchs inzwischen von 300 auf 500 Fahrzeuge. Über 30.000 registrierte Kunden (Stuttgarter Zeitung, Juni 2014) haben bereits mehr als eine Million Kilometer mit den Elektrofahrzeugen zurückgelegt. Im November 2012 meldete car2go allein in Berlin nach 6 Monaten Geschäftsaktivität 25.000 Kunden – das ist bereits ein Achtel des gesamten bisherigen CarSharing Marktes (ca. 200.000 Kunden bundesweit nach 20 Jahren Geschäftsaktivität). **Das belegt die Nachfrage nach neuen Angeboten und beweist Zahlungsbereitschaft in einem völlig neu entstandenen Markt.**

Neben Mercedes-Benz sind inzwischen auch zahlreiche andere Automobilkonzerne im CarSharing-Markt aktiv, wie z.B. Volkswagen mit Quicar, BMW mit DriveNow, der französische Autokonzern Peugeot-Citroen, der nach einer Testphase in Berlin sein Mietkonzept Multicity in ganz Deutschland anbieten möchte, die Porsche-Holding mit VW e-Ups in Wien, und schließlich gibt es noch unabhängige Anbieter wie CiteeCar.

Damit machen die großen Konzerne den alteingesessenen CarSharing-Anbietern massiv Konkurrenz, greifen aber auch die Trends und neuen Nachfrageformen auf, indem sie sich von den stationsbasierten Angeboten lösen und frei im Stadtgebiet ver-

fügbare Fahrzeuge anbieten. Dennoch sind auch die klassischen CarSharing-Anbieter wie Stadtmobil oder Cambio weiterhin sehr erfolgreich im Markt aktiv, ebenso die DB-Tochter Flinkster und book-n-drive. Auch diese Anbieter haben die Zeichen der Zeit erkannt und lösen sich inzwischen von ihren ausschließlich stationsbasierten Angeboten. So hat Stadtmobil am 02.07.2014 sein Free-floating-Angebot JoeCar auch in Heidelberg eröffnet. In Mannheim können die 30 JoeCars bereits seit Sommer 2013 genutzt werden. **Dieses Konzept ging initial 2012 in der Landeshauptstadt Hannover an den Markt, wo den Kunden seitdem 30 „Stadtflitzer“ zur Verfügung stehen.**

3.1.3. MARKTGRÖSSE UND MARKTPOTENZIALE

Aus dem Jahresbericht 2013-14 (Stand 01.01.2014) des Bundesverbandes CarSharing (bcs) geht hervor, dass in Deutschland rund 757.000 Personen bei den CarSharing-Anbietern registriert sind, ein Zuwachs von 67 % gegenüber dem Jahresbeginn 2013. Davon 320.000 (Zuwachs rund 50.000 / 18,5 %) sind bei den stationsbasierten Systemen registriert, während die stationsunabhängigen Anbieter einen Zuwachs von 254.000 Nutzern (+ 138,8%) verzeichnen konnten (siehe Tabelle 1).

Jahr	Gesamtnutzer	stationsbasiert	free-floating
01.01.2011	190.000	190.000	–
01.01.2012	262.000	220.000 (+16 %)	42.000
01.01.2013	453.000	270.000 (+23 %)	183.000 (+336 %)
01.01.2014	757.000	320.000 (+19 %)	437.000 (+139 %)

Tabelle 1: Wachstum CarSharing in Deutschland (Quelle: Bundesverband CarSharing e.V., www.carsharing.de)

3. MARKT UND ANBIETER

Diesem Zuwachs von 67 Prozent bei den Nutzern steht ein Anstieg bei den Fahrzeugen von 24 Prozent auf jetzt 13.950 gegenüber. Dies ist ein Wachstum deutlich über den Verkehrszuwachsraten; wenn auch – nach wie vor – auf einem niedrigem Niveau, bei einem relativen Vergleich zu einem Fahrzeugbestand von rund 40 Millionen Fahrzeugen in Deutschland. Erstmals hat die Quote der CarSharing-Nutzer einen Anteil von über 1% (1,13%) bei der Führerschein-fähigen Bevölkerung in Deutschland erreicht.²

Im stationsbasierten CarSharing können die Nutzer zurückgreifen auf 7.700 Fahrzeuge an 3.900 CarSharing-Stationen bei 110 CarSharing-Anbietern in jetzt 380 Städten und Gemeinden in Deutschland. Anfang 2014 konnten die frei im Straßenraum verfügbaren Angebote 6.250 Fahrzeuge anbieten.

Im deutschen Städteranking 2013 (nur Großstädte über 200.000 Einwohner) führt Karlsruhe mit 1,93 CarSharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner klar vor Stuttgart (1,38), Köln (1,17), Düsseldorf (1,00) und München (0,87). Berlin ist auf Platz sechs mit 0,82 CarSharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner.

Hannover folgt auf dem siebten Platz mit 0,69 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Unter Nichtbeachtung der Floating-Fleet-Angebote klettert Hannover auf den vierten Platz mit 0,63 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner (siehe Anlage 6).³

Durchschnittlich kommen auf jedes CarSharing-Fahrzeug stationsbasiert 41,6 Fahrtberechtigte, im Free-floating-Bereich 69,9 Nutzer.⁴

Im internationalen Vergleich steht Deutschland damit sowohl in absoluten Zahlen als auch im Verhältnis der CarSharing-Nutzer zur Gesamtbevölkerung auf Platz zwei. Bei den absoluten Teilnehmerzahlen wird Deutschland lediglich von den USA überholt.

Eine 2013 erschienene Studie des Marktforschungs- und Beratungsunternehmens Frost & Sullivan sagt für 2020 europaweit 16 Millionen CarSharing-Nutzer voraus, davon ein erheblicher Anteil in Deutschland.

3.1.4. BEREITSTELLUNG VON STELLPLÄTZEN

Die entscheidende Größe für den Erfolg von CarSharing-Angeboten ist die Verfügbarkeit von Stellplätzen. Dieser Erfolgsfaktor ist zugleich auch die größte Herausforderung. Da CarSharing dort erfolgreich ist, wo räumliche Enge die Zahl der im Straßenraum verfügbaren Stellplätze reduziert, steht das CarSharing immer auch im direkten Wettbewerb mit allen anderen Personen oder Institutionen, die die knappen Straßenfläche beanspruchen.

Derzeit gibt es keine klare Regelung in der Straßenverkehrsordnung, die es erlaubt, den CarSharing-Anbietern direkte Parkplätze im Straßenraum zuzuweisen, wie es bei Taxen problemlos möglich ist. Diverse Pilotprojekte bemühen sich derzeit darum, Auswege zu testen und rechtlich abzusichern. Hierbei sind die Entwidmung und die Sondernutzung als Varianten anzuführen; in Anlage 7 werden diese Varianten und relevante Umsetzungsbeispiele aufgeführt.

Die Anbieter bemühen sich ihrerseits, kreative Antworten auf diese Einschränkung zu entwickeln. Besonders erfolgreich sind dabei Modelle, die auf einen festen Parkplatz verzichten und das Fahrzeug innerhalb eines mehrere Straßen umfassenden Bereichs auf einem der frei verfügbaren Stellplätze abstellen. Stadtmobil nutzt in Hannover diese Möglichkeit, um seinen Kunden die Fahrzeuge des One-Way-Angebotes „Stadtflitzer“ zur Verfügung zu stellen. Als Best Practice kann auch das Host-basierte Konzept des Anbieters CiteeCar gelten (siehe 5.6.1.).

Sofern die Bereiche einem Parkraummanagement unterliegen, kauft der Anbieter die für den jeweiligen Bereich notwendige Parkvignette, z.B. für vollautomatische „Handy-Parken-Lösungen“, und belegt damit einen der Parkplätze mit einem CarSharing-Fahrzeug.

3.2. BETRACHTETE DIENSTLEISTUNGSKONZEPTE

3.2.1. TYPOLOGIE DER SHARING-ANGEBOTE

Der CarSharing-Markt hat sich nicht nur in der Größe verändert, sondern auch in den Angebotskonzepten. Es sind Ideen als Produkte auf den Markt gekommen, die alle auf der Idee des Teilens von Fahrzeugen beruhen,

² Zu beachten ist hierbei, dass die Zahlen Einzelpersonen, die mehrere Systeme nutzen, auch mehrfach zählen. Die Zahl ist nicht bekannt und verändert nicht die Zahl der Bestandskunden, aber der Anteil an den Führerscheininhabern liegt ggf. unter dem genannten Wert.

³ Die durch den bcs berechneten Kennzahlen beziehen sich auf Werte des Jahres 2013 und liegen damit niedriger als die Kennzahlen auf den folgenden Seiten, die sich auf Werte aus dem Jahr 2014 beziehen.

⁴ Quelle für alle Daten: Bundesverband CarSharing, Jahresbericht 2013-14

3. MARKT UND ANBIETER

aber in der Angebotsausprägung doch sehr unterschiedlich sind. Sie werden derzeit mit dem Terminus „**Shared-Mobility**“-Angebote zusammengefasst. Derzeit können für den deutschen Markt fünf wesentliche Säulen bzw. Dienstleistungskonzepte identifiziert werden:

Mit der längsten Geschichte ist dies (1) das klassische, stationsbasierte CarSharing. Darüber hinaus haben sich in den letzten Jahren weitere Konzepte herausgebildet, zum einen (2) das Free-floating-CarSharing als stationsunabhängiges System und (3) das Peer-to-Peer („P2P“-) CarSharing als Autoteilen zwischen Privatpersonen.

Im Sinne einer gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen wird auch (4) das Angebot „RideSharing“ oder „Trip-Sharing“ mit betrachtet, dies umfasst die Angebote unter den deutschen Sammelbegriffen Fahrgemeinschaften und Pendlerportale.

Als neues Element entwickelt sich (5) das „Corporate CarSharing“ als spezifische CarSharing-Lösung für Unternehmen. Dieses Angebot ist einerseits Teil der Angebote der etablierten Anbieter, wird aber parallel entweder durch neue Anbieter (z.B. Fleetster) angeboten oder stellt eine Angebotserweiterung der etablierten Fuhrparkmanagement-Unternehmen dar (z.B. AlphaCity).

3.2.2. STATIONSBASIERTES CARSHARING

Das klassische CarSharing wird in Deutschland in unterschiedlichen Organisationsformen betrieben:

- (1) Kleinere Vereine und Nachbarschaftsgruppen: Diese Gruppen legen lediglich die Kosten um, sind also nicht gewinnorientiert und operieren meist in einem lokalen oder Stadtteil-bezogenen Umfeld, teils in ehrenamtlicher Arbeit. Sie stellen die größte Zahl der CarSharing-Anbieter dar, bieten aber in der Regel nur einzelne Fahrzeuge an.
- (2) Kapitalgesellschaften (in Form einer GmbH oder AG): Viele Gesellschaften sind Ausgründungen aus Vereinen oder professionell geführte Vereine, die mit CarSharing durch Professionalisierung größere Teile der Bevölkerung erreichen wollen. Neben diesen privat organisierten Gruppen gibt es eine Reihe kommerzieller Anbieter, in der Regel im Rahmen von Automobil- oder Logistik-Konzernen.

Die größten Anbieter im Einzelnen:

Flinkster ist das stationsbasierte CarSharing-Angebot der Deutsche-Bahn-Tochter DB Rent GmbH (bis 2011 auch unter dem Namen DB Carsharing). Das Unternehmen ist einer der Marktführer in Deutschland: 250.000 registrierten Kunden werden rund 3.100 Fahrzeuge in 140 Städten angeboten (darunter über 100 Elektrofahrzeuge). Hierbei ist jedoch anzumerken, dass ein Großteil der Fahrzeuge über Franchisenehmer eingebracht wird, die zudem unter eigenem Logo tätig sind (z.B. teilauto in Dresden, Leipzig und Halle). Hierbei kommt es auch zur Mehrfachzählung von Kunden. Attraktiv ist Flinkster vor allem für Bahnreisende durch die Standorte direkt an den Bahnhöfen sowie eine (ansatzweise) Einbindung in die Buchungsprozesse der Deutschen Bahn. Darüber hinaus entwickelt und betreibt DB Rent firmenspezifische CarSharing-Lösungen, beispielsweise für Fluggesellschaften und Service-Flotten.

Stadtmobil in Berlin, Rhein-Ruhr, Hannover und Umgebung, Rhein-Main, Rhein-Neckar, Stuttgart und Umgebung, Karlsruhe und Umgebung sowie Pforzheim hat rund 42.000 Kunden und 1.900 Fahrzeuge. Die Stadtmobil-Unternehmen in Mannheim, Heidelberg und Hannover kombinieren seit 2012 als neuestes Angebot stationsbasiertes mit dynamischem (free-floating) CarSharing (siehe 3.2.3.).

cambio CarSharing hat rund 40.700 Kunden, 1.000 Fahrzeuge und eigene Stationen in 15 deutschen Städten (Aachen, Berlin, Bielefeld, Bonn, Bremen (auch Standort der Buchungszentrale), Bremerhaven, Hamburg, Köln, Lüneburg, Oldenburg, Saarbrücken, Uelzen, Winsen, Wuppertal) sowie in mehreren Städten in Belgien (Aarlen, Antwerpen, Bergen, Brügge, Brüssel, Chiny, Gent, Hasselt, Kortrijk, Löwen, Lier, Lüttich, Mechelen, Mons, Namur, Oostende, Ottignies, Turnhout und Zwijndrecht).

Greenwheels in Berlin, Braunschweig, Dresden, Düsseldorf, Hamburg, Nürnberg, Pinneberg, Potsdam, Regensburg, Rostock und mehreren Städten im Ruhrgebiet hat rund 10.000 Kunden und über 300 Fahrzeuge. Greenwheels Deutschland und die niederländische Mutterfirma wurden im letzten Jahr von der Volkswagen AG über Beteiligungsgesellschaften gekauft.

3. MARKT UND ANBIETER

book-n-drive ist ein weiterer Anbieter, der sich vorwiegend im Rhein-Main-Gebiet ausgebreitet hat. Stationsbasiert bietet dieses Unternehmen seinen 14.800 Kunden 450 Fahrzeuge in sieben Städten an. Teilhaber dieses Unternehmens sind die Mainova AG und die ABG Frankfurt Holding (stadteigene Wohnungsbau-gesellschaft) zu je 33%.

Quicar schließlich ist die CarSharing-Tochter der Volkswagen AG. Sie ist bislang nur in Hannover vertreten und hat dort für ihre 170 Fahrzeuge über 10.000 Kunden gewonnen.

3.2.3. FREE-FLOATING-CARSHARING

Free-floating-Systeme, auch One-Way- oder Punkt-zu-Punkt-Systeme genannt, bieten Fahrzeuge an, die am Zielort der Fahrt innerhalb eines abgegrenzten Stadtgebietes an jedem (legalen) Ort abgestellt werden können, also nicht an den Ausgangspunkt zurückkehren müssen. Da die Fahrzeuge somit mehrmals am Tag den Standort wechseln und auch nicht an festen Punkten stehen, werden die aktuellen Standorte über Smartphone-basierte Systeme („Apps“) angezeigt und gebucht. Diese technische Komponente sorgt für eine vergleichsweise junge Kundenstruktur. Die Angebote im Einzelnen:

Stadtflitzer von Stadtmobil: Das Angebot existiert nur in Hannover mit 30 Fahrzeugen. JoeCar, ein analoges Angebot der Stadtmobil-Gruppe in Mannheim und Heidelberg (seit Juli 2014), setzt im dortigen Ballungsraum One-Way-Fahrzeuge ein. **Damit kombiniert Stadtmobil als erster großer Anbieter stationsbasiertes mit stationsunabhängigem CarSharing und bietet seinen Kunden die Flexibilität, nahtlos zwischen beiden Systemen zu wechseln.**

car2go ist ein dynamisches Mietwagen-Konzept („free-floating“) des deutschen Automobilherstellers Daimler sowie des Mietwagenunternehmens Europcar. In Deutschland ist car2go in sieben Städten mit 3.500 Fahrzeugen aktiv und verfügt inzwischen über 230.000 registrierte Nutzer. In einem Pilotversuch seit Mitte Februar bietet car2go unter dem Namen „car2go black“ Fahrzeuge der Mercedes B-Klasse an, die an festen Sta-

tionen geparkt werden, aber dennoch One-Way zwischen den Stationen fahren können. Dieses Angebot startete in Berlin und Hamburg, wobei es auch möglich ist, Fahrzeuge von Berlin nach Hamburg und umgekehrt zu fahren. In Stuttgart, Amsterdam und San Diego betreibt car2go ausschließlich elektrische Flotten.

DriveNow ist das Angebot von BMW und Sixt; die Flotte besteht überwiegend aus Minis und diversen Fahrzeugen weiterer BMW-Baureihen, teils auch elektrischen Fahrzeugen. Das Abstellen der Fahrzeuge erfolgt an beliebiger Stelle innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes („free-floating“) und ähnelt damit dem Angebot von car2go. DriveNow verfügt aktuell über 290.000 registrierte Nutzer, denen in derzeit fünf Städten über 2.360 Fahrzeuge bereitgestellt werden.

Multicity ist ein stationsunabhängiges System, das derzeit nur in Berlin angeboten wird. Die Besonderheit des CarSharing-Angebotes von Citroën besteht darin, dass die Flotte allein aus ca. 350 batterie-elektrisch betriebenen Citroën C-Zero besteht. Der Ladestrom aus den Ladesäulen im Berliner Stadtgebiet wird dabei als Ökostrom beschafft. Rund 7.700 Kunden sind derzeit bei Multicity registriert.

3.2.4. PEER-TO-PEER-CARSHARING (PRIVATE CARSHARING)

Eine relativ neue Entwicklung stellen die privaten Auto-Teil-Systeme dar, die in den letzten Jahren im Markt des Auto-Teilens in Erscheinung getreten sind. Die Angebote sind weitestgehend identisch; die Differenzierung erfolgt zumeist über die Qualität der Smartphone-Apps, die der entscheidende Schlüssel für die Nutzung der Systeme sind. Die bekanntesten Portale, in denen Privatpersonen ihre Fahrzeuge anbieten können, sind:

tamyca: tamyca (abgeleitet von „take my car“ – „nimm mein Auto“) ist Deutschlands erste und größte Plattform für privates CarSharing und bietet seinen Nutzern die Möglichkeit, Autos von Privatpersonen zu mieten oder sein eigenes Auto zur Vermietung einzustellen. tamyca wurde 2010 von vier Aachener Studenten gegründet und ging im November 2010 an den Markt. Die tamyca-Community bietet bereits im Bereich von

3. MARKT UND ANBIETER

mehr als 650 Postleitzahlen CarSharing-Fahrzeuge von privaten und gewerblichen Anbietern. Bemerkenswert ist die Zusammenarbeit mit lokalen Opel-Autohäusern, die über diesen modernen Weg Mietwagen für Privatpersonen anbieten.

Autonetzer: Dieses Stuttgarter Unternehmen bietet Fahrzeuge in ganz Deutschland an, auch im Großraum Hannover. Auf der Seite von autonetzer.de heißt es dazu: „CarSharing ist mittlerweile ein riesiger Trend. Die Gemeinschaft der Leute, die bei Autonetzer ihr Auto von Privat an Privat vermieten und mieten wächst täglich, auch in Hannover. Mit jeder Woche wird die Auto-Teiler-Welt in Deutschland vielfältiger und bunter, ganz nach den Bedürfnissen der Leute.“

Nachbarschaftsauto: „Nachbarschaftsauto revolutioniert persönliche Mobilität. Wir sehen uns als Antreiber dieses Wandels. Wir definieren die Art, wie Menschen über Transport nachdenken, neu“, so das Bekenntnis der Berliner Unternehmer.

Rent-n-roll: Dieses 2011 in Hamburg gegründete Startup bietet derzeit in fünf deutschen Städten rund 70 Fahrzeuge an.

3.2.5. CORPORATE CARSHARING

Corporate CarSharing, auch Business CarSharing oder gewerbliches CarSharing genannt, bezeichnet, wie der Oberbegriff CarSharing, die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge. Signifikanter Unterschied zum „klassischen“ CarSharing ist die Einbindung in das Flottenmanagement bei Unternehmen und Behörden. Die mit CarSharing-Technologie ausgerüsteten Fahrzeuge werden durch einen spezialisierten Anbieter dem Unternehmen als Flotte zur Verfügung gestellt.

Anders als ein fester persönlicher Dienstwagen werden Corporate-CarSharing-Fahrzeuge von mehreren Arbeitnehmern genutzt – „gepoolt“. Das Unternehmen kann die Fahrzeuge auch – sofern gewollt – den Mitarbeitern für die private Nutzung überlassen. Die Fahrzeuge werden in beiden Fällen über das Internet gebucht und dann für die einzelne Fahrt per Chipkarte geöffnet. Die Nutzung kann dann z.B. über die Gehaltsabrechnung verrechnet

werden. Der Nutzen für das Unternehmen ist nicht nur die bessere Auslastung der Fahrzeuge durch den gemeinsamen Pool, sondern insbesondere die zusätzliche Refinanzierung der Fahrzeuge durch die private Nutzung der Mitarbeiter. Aufgrund dieser ökonomischen Einsparungsmöglichkeiten und unter ökologischen Gesichtspunkten gilt Corporate CarSharing als ein hoch innovatives Flottenmanagementkonzept.

Diverse große Flottenmanagement-Unternehmen bieten diese Dienstleistung im Zusammenhang mit ihren Fahrzeugen an. Zudem gibt es verschiedene Anbieter von Verwaltungs- und Buchungstools zum effektiveren Einsatz bestehender Pool-Fahrzeuge.

3.2.6. FAHRGEMEINSCHAFTEN UND MITFAHRZENTRALEN („RIDESHARING“)

Fahrgemeinschaften sind vor allen Dingen für Mitarbeiter interessant, die keine attraktiven ÖPNV-Verbindungen haben und über relativ große Distanzen pendeln. Sie profitieren insbesondere von einer großen Reduzierung der Mobilitätskosten. Weitere Vorteile sind eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens bzw. des Parkplatzbedarfs und der Luftschadstoffe. Eine Reihe von Internetportalen bietet die Möglichkeit, Partner zu suchen und selbst Fahrten anzubieten. Zunehmend finden auch Lösungen über Smartphone-Apps Verbreitung.

Neben einigen großen Anbietern gibt es unzählige kleine Plattformen und Initiativen, die entsprechende Vermittlungsangebote bereitstellen. Diese Fragmentierung des Marktes führt dazu, dass sich die Nutzer auf viele Plattformen verteilen und somit nur eine geringe Chance besteht, geeignete Partner zu finden. Für die Umsetzung in einem Unternehmen oder in einer Region muss es daher das erste Ziel sein, eine attraktive Plattform auszuwählen und möglichst alle Nutzer auf diese Plattform zu führen.

Speziell für Berufspendler bieten in erster Linie drei Portale ein umfassendes und professionelles Angebot für ganz Deutschland:

- www.fliinc.org
- www.pendlerportal.de
- www.mitfahrgelegenheit.de

3. MARKT UND ANBIETER

Bei mitfahrgelegenheit.de gibt es eine kleine Einschränkung durch die größere Fokussierung auf einfache Fahrten über längere Entfernungen. Dieses Portal bietet in Zusammenarbeit mit dem ADAC Mitfahrmöglichkeiten zwischen nahezu allen deutschen Städten.

flinc ist etwas innovativer im Hinblick auf die Anbindung von Smartphones und Social Media. Das Portal bietet Mitfahrgelegenheiten von und nach über 100 deutschen Städten.

Das Pendlerportal ist im Vergleich etwas konservativer, dafür aber gerade für den weniger routinierten Nutzer übersichtlicher gestaltet. Das Pendlerportal bietet Mitfahrgelegenheiten in vielen Bundesländern an und arbeitet mit zahlreichen Kreisen und Kommunen zusammen.

3.3. DER CARSHARING-MARKT IN DER REGION HANNOVER

3.3.1. ANBIETER

CarSharing (Stationsbasiert & Floating Fleet)

Auch in der Region Hannover ist das CarSharing ein Erfolgskonzept: Das Angebot wurde von Ökostadt e.V. initiiert und schließlich in die heutige Stadtmobil Hannover GmbH überführt. Inzwischen wird CarSharing in der Landeshauptstadt Hannover von drei Unternehmen angeboten. Der Großteil des Angebotes konzentriert sich dabei auf das innere Stadtgebiet von Hannover.

Die Anbieter im Überblick:

- Stadtmobil bietet stationsbasiertes CarSharing an rund 70 Standorten mit ca. 200 Fahrzeugen diverser Marken und Fahrzeuggrößen. Zudem bietet das Angebot „Stadtflitzer“ 30 Fahrzeuge der Marke Fiat 500 an, die flexible Einwegfahrten zwischen mehreren Stadtteilen ermöglichen (siehe www.stadtmobil.de).
- Quicar (Volkswagen AG) bietet stationsbasiertes CarSharing an rund 70 Standorten mit ca. 140 Fahrzeugen, ausschließlich VW Golf BlueMotion (siehe www.quicar.de).
- Flinkster (Deutsche Bahn AG): bietet stationsbasiertes CarSharing an vier Standorten mit 20 Fahrzeugen verschiedener Klassen (siehe www.flinkster.de).

In den Umlandkommunen der Region Hannover ist die Verfügbarkeit von CarSharing-Fahrzeugen hingegen

deutlich reduziert. Nach Angaben der Anbieter stehen in folgenden Orten Fahrzeuge zur Verfügung (Stand Juni 2014):

- Burgwedel (Quicar)
- Garbsen (Quicar)
- Hemmingen (Stadtmobil)
- Isernhagen (Quicar)
- Laatzen (Quicar, Stadtmobil)
- Langenhagen (drei Stationen von Stadtmobil, vier von Quicar, u.a. am Flughafen)
- Lehrte (Quicar)
- Neustadt am Rübenberge (Stadtmobil)
- Ronnenberg (Stadtmobil)
- Seelze (Quicar)
- Wennigsen (Stadtmobil)
- Wunstorf (Quicar): Die Stadt Wunstorf hat im Juni 2013 ein Klimaschutzkonzept verabschiedet, das u.a. auch die Ausweitung des CarSharing für die Bürger und die Stadtverwaltung vorsieht.

In Barsinghausen (über 33.000 Einwohner), Burgdorf (ca. 30.000 Einwohner), Gehrden, Pattensen, Sehnde, Springe (rund 30.000 Einwohner), Uetze und Wedemark (rund 30.000 Einwohner) sind aktuell keine Anbieter vor Ort.

Pendlerportale (RideSharing)

Folgende Übersicht enthält die führenden bzw. marktrelevanten Anbieter mit deutschlandweit verfügbaren Pendlerportalen:

Anbieter	Website
• flinc	www.flinc.org
• Mitfahrgelegenheit.de	www.Mitfahrgelegenheit.de
• mifaz	www.mifaz.de
• Pendlernetz	www.Pendlernetz.de
• Pendlerportal	www.Pendlerportal.de
• Drive2day (mitfahren.de)	www.drive2day.de
• mitfahrzentrale.de	www.Mitfahrzentrale.de
• bessermitfahren.de	www.bessermitfahren.de
• BlaBlaCar	www.blablacar.de
• fahrgemeinschaft.de	www.Fahrgemeinschaft.de
• raumobil	www.raumobil.de
• Matchrider	www.matchrider.de

Eine Spezialisierung auf einen Ballungsraum lohnt sich für die Anbieter nicht, da die genutzte Technologie ohne räumliche Beschränkungen bundesweit genutzt werden kann.

3. MARKT UND ANBIETER

Alle Portale sind auch in Hannover aktiv bzw. können hier aktiv werden. Dennoch geben die Anbieter keine regional differenzierten Nutzerzahlen bekannt, daher ist eine Spezifizierung der Einflussfaktoren in der Region Hannover nicht möglich.

3.3.2. (CAR-) SHARING IN DEN ÖFFENTLICHEN ENTWICKLUNGSPÄNEN

Bereits der Nahverkehrsplan 2003 enthielt das Ziel, integrierte Mobilität zu ermöglichen und die Entwicklung entsprechender Angebote voran zu treiben. Ausgangspunkt für die derzeitigen ÖPNV-Planungen ist der Nahverkehrsplan der Region Hannover von 2008. Das CarSharing-Angebot wird hierin explizit als Kooperationspartner des ÖPNV und damit Teil des Umweltverbundes eingeordnet. Besondere Erwähnung findet der integrierte Ansatz HANNOVERmobil.

Ergänzend benennt der Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover eine Vielzahl an Maßnahmenansätzen zur Senkung der Klimabelastung durch den Verkehr. CarSharing wird dabei wie folgt eingeordnet: „Der massive Ausbau des CarSharings hin zu einem flexiblen, überall verfügbaren Mobilitätsangebot (10.000 Fahrzeuge nach dem Pariser Modell des AutoLib) könnte eine CO₂-Reduktion um 6% bewirken“ (S. 23).

Unter Bezugnahme auf den Nahverkehrsplan 2008 wurde durch die Stadtverwaltung Hannover in 2009 ein „Konzept zur weiteren Förderung der organisierten gemeinschaftlichen Autonutzung (CarSharing)“ vorgelegt (Drucksache 0476/2009 vom 02.03.2009). Als ein wichtiges Ziel wurde herausgestellt, möglichst vielen Menschen möglichst viele Mobilitätsalternativen für unterschiedliche Wege zur Verfügung zu stellen. Das Konzept identifiziert u.a. Stellplatzdefizite in den Bereichen mit hohem Parkdruck wie in der List, der Südstadt, Linden und der Nordstadt. Zu den im Konzept genannten Vorschlägen gehören:

- Teileinziehung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum auf Basis des Niedersächsischen Straßengesetzes.
- Steigerung des Bekanntheitsgrades von CarSharing durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und eine ständige Medienpräsenz
- Information aller Neubürger der Stadt über die Angebote umweltbewusster Mobilität inkl. Informationen

zum CarSharing und zum Angebot HANNOVERmobil.

Alle in dem Konzept benannten Maßnahmen konnten nach Aussage der Stadt Hannover umgesetzt werden.

Der weiter gehende „Masterplan Mobilität 2025“ der Landeshauptstadt Hannover aus dem Jahr 2011 führt aus: „Das Handlungskonzept zum kommunalen Mobilitätsmanagement ist auf die Förderung der Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug ausgerichtet. Damit verbunden sind weitere, strategische Ziele:

- Förderung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität
- Gewährleistung einer dem Kfz-Verkehr gleichwertigen Alltagsmobilität im Umweltverbund
- Förderung eines verantwortungs- und umweltbewussten Verkehrsverhaltens“ (S. 63)

CarSharing als wichtiges Element des Umweltverbundes wird im Rahmen multimodaler Ansätze erwähnt: „Vorhandene Angebote wie

- Zugang zu allen Verkehrsmitteln im Umweltverbund für HANNOVERmobil-Kunden,
 - CarSharing-Stationen im gesamten Stadtgebiet,
 - Fahrradverleihsysteme der Deutschen Bahn und von Nextbike mit stadtweiten Standorten für Leihräder,
- werden als multimodale Ansätze weiter verfolgt und im privaten, privatwirtschaftlichen und kommunalen Bereich gefördert. In der Förderung von Elektromobilität, als zukunftsfähige Mobilitätsfacette auf kurzen Strecken, tritt die Stadt als Kooperationspartner auf.“ (S. 72)

Ergänzend zu diesen übergeordneten Plänen gibt es kommunale Pläne, die im Einzelnen hier nicht aufgeführt werden sollen. In den meisten Fällen sind dies Klimaschutzprogramme (KSP), die die CarSharing-Angebote als Baustein des Klimaschutzes als Bausteine des Klimaschutzes mit auführen.

Allen Plänen ist gemein, dass ausschließlich das „klassische“ stationsbasierte CarSharing als Bestandteil der Maßnahmen ausgeführt wird. Dieser Masterplan soll mit der Berücksichtigung weiterer Sharing-Modelle wie z.B. RideSharing und Peer-to-Peer-CarSharing den Blickwinkel vergrößern und eine Erweiterung der Maßnahmenpalette in den Kommunen anstoßen.

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

4.1. BENCHMARKING

Stadt Hannover

In den deutschen Städten mit über 200.000 Einwohnern liegt die Versorgungsrate bei CarSharing-Fahrzeugen im Schnitt bei ca. 0,45 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner; in der Landeshauptstadt Hannover wurde im September 2013 eine Rate von 0,69 Fahrzeugen erreicht. Dies ist im direkten bundesweiten Städteranking der siebte Platz, bis zum Spitzenreiter Karlsruhe (1,93 Fahrzeuge) ist also ein erheblicher Abstand zu konstatieren.⁵

Allein aus diesem Wert ist noch ein erhebliches Potenzial für Wachstum in der Stadt ablesbar. 1,92 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner entsprechen in der

Stadt Hannover rein rechnerisch bei rund 514.000 Einwohnern ca. 1.000 Fahrzeugen, derzeit sind es knapp 400 Fahrzeuge.

Für Free-floating-CarSharing, P2P-CarSharing, RideSharing und Corporate CarSharing gibt es keine belastbaren Vergleichszahlen, weder auf nationaler noch auf regionaler Ebene. Ein Vergleich und ein Benchmarking sind daher für diese Angebote noch nicht möglich.

Umlandkommunen

Für die Kommunen in der Region hat der Bundesverband CarSharing (bcs) Vergleichszahlen für diesen Masterplan bereitgestellt. Die Zahlen belegen, dass andere deutsche Städte bei gleicher Größe ein bereits deutlich umfangreicheres CarSharing-Angebot haben:

Kommune	Einwohner	CarSharing-Stationen	CarSharing-Fahrzeuge	Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner
Garbsen	59.516	1	4	0,07
Bamberg	70.635	16	20	0,28
Weimar	63.315	17	20	0,28
Laatzen	39.090	2	2	0,05
Nürtingen	40.820	4	5	0,15
Ansbach	39.644	6	6	0,15
Seelze	31.940	1	2	0,06
Biberach	32.044	10	11	0,34
Isernhagen	22.742	1	2	0,09
Vaterstetten	21.892	17	21	0,96

Tabelle 2: Vergleichswerte CarSharing-Marktdurchdringung in Deutschland (Quelle: eigene Recherche, bcs)

⁵ Quelle: Städteranking 2013 des Bundesverbands CarSharing (bcs), siehe Anlage 6

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

Internationaler Vergleich: Schweiz

Auslöser einer Studie der deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahre 2004⁶ war das vergleichsweise langsame Wachstum des CarSharing in Deutschland: „Das Marktpotenzial für CarSharing in Deutschland wird in der Studie auf 1,5 bis 2 Millionen Nutzer oder etwa zwei Prozent der Bevölkerung geschätzt. Um dieses Potenzial zu realisieren, wären gemäß dem Autorenkollektiv unter anderem die folgenden Empfehlungen umzusetzen:

- Stärkere Kundenorientierung der CarSharing-Anbieter und vor allem verbesserte Kommunikation
- Verstärkte Ausrichtung auf klar definierte Zielgruppen, unter anderem auch auf gewerbliche Nutzer
- Professionalisierung der Strukturen der CarSharing-Anbieter
- Entwicklung strategischer Perspektiven und Bekenntnis zur Markt und Gewinnorientierung
- Kooperationen mit Unternehmungen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Verbesserte gesetzliche Rahmenbedingungen für CarSharing, insbesondere muss die Möglichkeit von reservierten Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden.“

Unter den in der Studie genannten Prämissen haben wir in Deutschland, aber auch in der Region Hannover, noch einigen Nachholbedarf. Aus der Studie geht auch hervor, dass es gemäß der Einschätzung der Marketingverantwortlichen von Mobility (größter CarSharing-Anbieter in der Schweiz) schwierig ist, in Gemeinden unter 5.000 Einwohnern ein tragfähiges CarSharing-Angebot zu etablieren.

Ein Vergleich der Schweizer Marktzahlen mit deutschen Werten wird in Diskussionen häufig genutzt, um Forderungen oder Vorbilder zu formulieren. Aufgrund gänzlich anderer Rahmenbedingungen (Preisgefüge, räumliche und geografische Situation) ist die Schweiz jedoch kein geeigneter Vergleich für Deutschland. Eine Fokussierung auf innerdeutsche Vergleichszahlen scheint daher angeraten.

4.2. POTENZIALSCHÄTZUNG CARSHARING

In einer ersten Näherung sollen Potenziale anhand der oben genannten Vergleichsdaten des Benchmar-

king abgeschätzt werden. Wenn das Wachstum des Gesamtmarktes als Grundlage verwendet wird, ist in der Region Hannover bei den stationsbasierten Angeboten (einschließlich Quicar) von einem jährlichen Wachstum von rund 20 % auszugehen. Derzeitige Beschränkungen insbesondere bei der Verfügbarkeit von Stellplätzen lassen dies als unwahrscheinlich erscheinen. Zudem gehen die Anbieter von einem Wachstum von ca. 10 % aus, sofern keine Fördermaßnahmen greifen.

Entscheidend ist also die Festlegung eines Zielwertes, der über dem „natürlichen“ Marktwachstum liegt, der mit den im Folgenden genannten Maßnahmen erreicht werden kann. An dieser Stelle werden daher nicht Angebot und Nachfrage in Hannover fortgeschrieben und prognostiziert, sondern Werte aus der Benchmarking-Analyse abgeleitet. Für die angebotsorientierte Abschätzung wird von folgenden Entwicklungen ausgegangen:

- (1) Für die Stadt Hannover: Wachstums des CarSharing von ca. 17 % pro Jahr. So wird in der Stadt Hannover im Jahr 2020 mit 1.000 Fahrzeugen im CarSharing eine Angebotsdichte erreicht, die derzeit bereits in Karlsruhe verfügbar ist. Veränderungen in der Bevölkerungszahl (laut Prognosen weiterer Einwohnerzuwachs in der Landeshauptstadt, dafür aber Stagnation oder Rückgang in einzelnen Kommunen der Region) sind hier nicht berücksichtigt.
- (2) Für die Kommunen der Region werden Fahrzeugquoten von 0,3 bis 0,8 pro 1.000 Einwohner bis 2020 erwartet, so dass alle Kommunen an bereits heute existierende Marktangebote anschließen. In den an die Landeshauptstadt angrenzenden Kommunen (z.B. Langenhagen, Laatzen, Isernhagen, Ronnenberg, Hemmingen, Sehnde) wird eine höhere Wachstumsrate erwartet als für die außen liegenden Kommunen. Die Steigerungsrate liegt mit 38 % deutlich über den Werten der Stadt Hannover. Hiermit wird der Erwartung Ausdruck verliehen, dass die Region insbesondere das CarSharing-Angebot in dem Umlandkommunen fördern wird. Zum anderen beruht die hohe Steigerungsrate mathematisch bedingt auf dem sehr niedrigen Startwert.
- (3) Für die Benennung der Wachstumsziele ist die Trennung in stationsbasierte und Free-floating-Fahrzeuge nicht relevant. Die erhebliche Steigerung der Nachfrage nach Free-floating-Angeboten in anderen Städten lassen ein überdurchschnittliches

⁶ W. Loose, M. Mohr, C. Nobis et al.: Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Verkehrstechnik, Heft V 114. Hrsg. Bundesanstalt für Straßenwesen. Wirtschaftsverlag NW, Verlag für Neue Wissenschaft, Bremerhaven 2004.

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

Wachstum auch in Hannover erwarten. In diesem Marktsegment stehen derzeit die 30 „Stadtflitzer“ von Stadtmobil zur Verfügung. Nach derzeitigem Kenntnisstand der Forschung ergänzen sich stationsbasierte und Free-floating-Systeme, da beide unterschiedliche Fahrtmuster abdecken. Eine Substitution des stationsbasierten CarSharing durch das

Free-floating. CarSharing ist unwahrscheinlich und eine parallele Förderung beider Systeme angeraten.
 (4) Eine Prognose zum Wachstum bei dem privaten Peer-to-Peer sowie dem gewerblichem Corporate CarSharing ist derzeit nicht seriös abzugeben, es kann aber von einem positiv verstärkenden Effekt ausgegangen werden.

	Einwohner	Stationen	Fahrzeuge	Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner	Fahrzeuge	Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner
	2011	Bestand 2014			Ziel 2020	
Landeshauptstadt Hannover						
exklusive free-floating	514.137	144	360	0,70	1.000	1,9
inklusive free-floating	514.137	144	390	0,76		
Umlandkommunen						
Barsinghausen	33.062	-	-	-	13	0,4
Burgdorf	28.863	-	-	-	11	0,4
Burgwedel	20.301	1	2	0,10	8	0,4
Garbsen	59.516	1	4	0,07	35	0,6
Gehrden	14.211	-	-	-	5	0,4
Hemmingen	18.434	1	1	0,05	9	0,5
Isernhagen	22.742	1	2	0,09	11	0,5
Laatzen	39.090	2	2	0,05	31	0,8
Langenhagen	51.045	7	12	0,24	41	0,8
Lehrte	42.668	1	3	0,07	17	0,4
Neustadt a.R.	43.516	1	3	0,07	17	0,4
Pattensen	13.750	-	-	-	4	0,3
Ronnenberg	23.241	1	2	0,09	12	0,5
Seelze	31.940	1	2	0,06	13	0,4
Sehnde	23.021	-	-	-	11	0,5
Springe	28.473	-	-	-	8	0,3
Uetze	19.880	-	-	-	6	0,3
Wedemark	28.356	-	-	-	8	0,3
Wennigsen	13.955	1	1	0,07	4	0,3
Wunstorf	40.670	1	1	0,02	16	0,4
Region Hannover						
	1.110.871	163	425	0,38	1.280	1,15

Tabelle 3: Strukturdaten des CarSharing in der Region Hannover (Quellen: Zensus 2011, Wikipedia, bcs September 2013, Webseiten der Anbieter, eigene Berechnungen, Werte teils geschätzt oder gerundet)

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

4.3. POTENZIALABSCHÄTZUNG RIDESHARING

Verkehrsbeziehungen mit Fahrtweiten jenseits der Reichweite von Fahrrädern und abseits der zentralen ÖPNV-Achsen haben einen sehr hohen Pkw-Anteil. Für diese Verkehre bietet sich die „Pkw-Mitfahrt“ („RideSharing“) als Lösung an, die durch die steigende Nutzung von Smartphones und zunehmend zuverlässigen App-basierten Angeboten immer attraktiver wird.

Ein Marktsegment der RideShare-Anbieter sind Pendlerfahrten. Dieses Segment ist in der Region Hannover mit dem Zentrum Hannover und einem dünner besiedelten Umland ein relevanter Markt. Ein wichtiger Indikator ist daher die Pendlerbilanz der Region, Abbildung 3 enthält die Darstellung der Werte von 2010.

Die Auswertung der Pendlerdaten erfolgte auf Grundlage der Daten der Bundesagentur für Arbeit. Die nach-

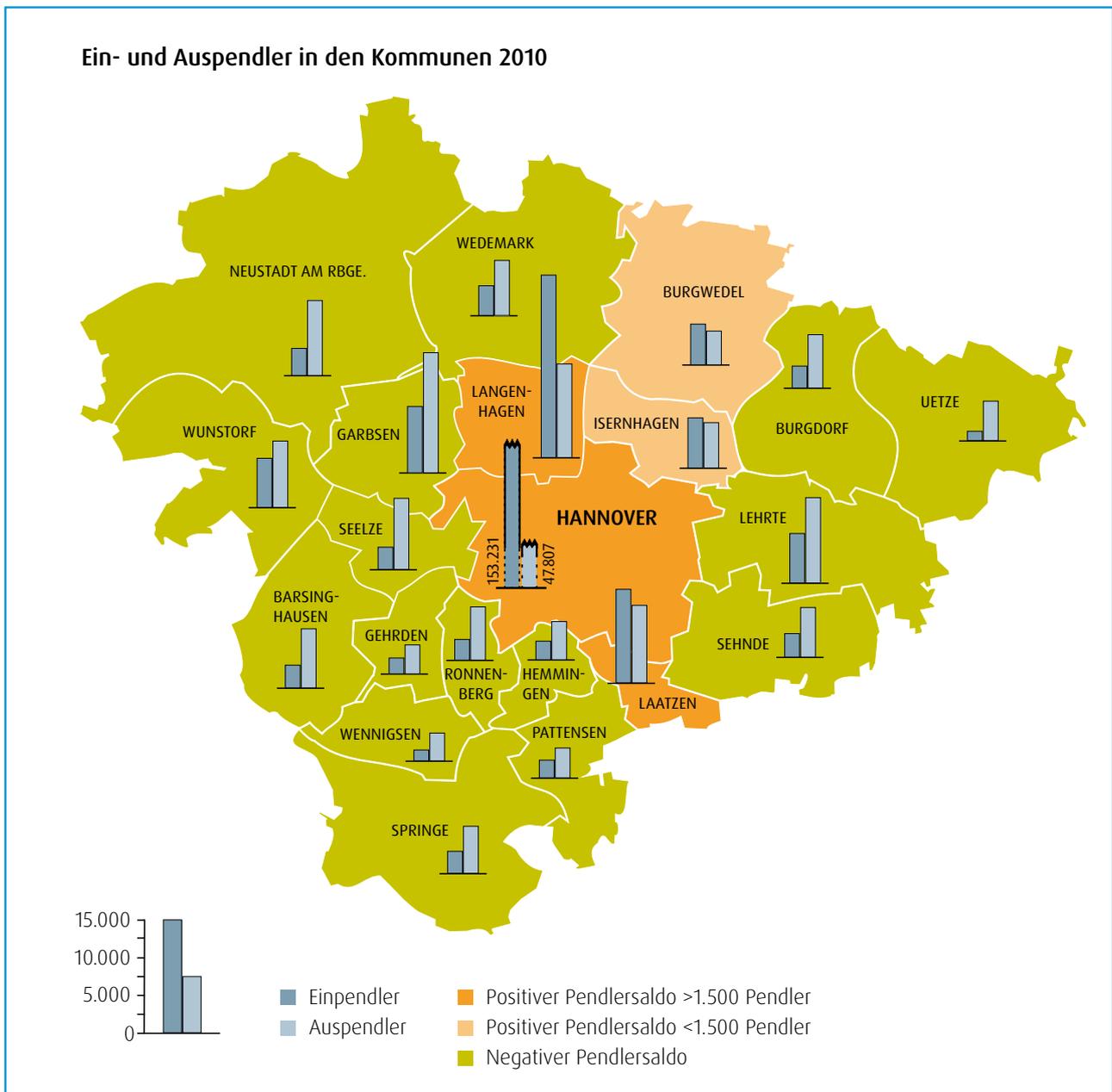


Abbildung 3: Ein- und Auspendlerbeziehungen Region Hannover (Quelle: Region Hannover, Trends und Fakten 2011)

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Einpendler aus den Umlandkommunen in die Stadt Hannover.

Wohnort	Pendler insgesamt
Barsinghausen, Stadt	4.216
Burgdorf, Stadt	3.469
Burgwedel, Stadt	2.152
Garbsen, Stadt	10.623
Gehrden, Stadt	2.274
Hemmingen, Stadt	3.439
Isernhagen	3.529
Laatzen, Stadt	7.110
Langenhagen, Stadt	8.752
Lehrte, Stadt	5.905
Neustadt am Rübenberge, Stadt	5.067
Pattensen, Stadt	2.244
Ronnenberg, Stadt	4.707
Seelze, Stadt	6.150
Sehnde, Stadt	3.796
Springe, Stadt	3.108
Uetze	1.947
Wedemark	3.698
Wennigsen (Deister)	2.088
Wunstorf, Stadt	4.637
	88.911

Tabelle 4: Einpendler nach Hannover aus den Umlandkommunen (Quelle: Bundesanstalt für Arbeit)

Eine Nachfrageprognose zu erstellen ist aufgrund der genannten Marktcharakteristika nicht möglich. Daher soll an dieser Stelle ein Wert berechnet werden, der eine Mindestzahl an Teilnehmern benennt, die für ein funktionierendes Fahrtvermittlungssystem in EINEM Portal notwendig sind. Die Berechnung der Fahrten aus der Region Hannover in die Stadt Hannover erfolgte unter Annahmen, die im Rahmen eines Experteninterviews mit dem Betreiber des Mitfahrportals flinc entstanden sind.

Für ein sehr gutes Fahrtenangebot wird angenommen, dass zur Hauptverkehrszeit von 6:00 – 9:00 Uhr aus jeder Verkehrszelle der Region Hannover alle 15 Minuten ein Fahrzeug in die Landeshauptstadt fährt und als Fahrt im Portal angeboten wird. Demnach pendeln binnen drei Stunden 12 Fahrzeuge aus jeder Verkehrszelle in die Stadt Hannover. Bei 473 Verkehrszellen in den Umlandkommunen ergeben sich 5.676 Fahrtangebote, die Mitfahrern zur Verfügung stehen. Bei einem Pkw-Anteil von 61 % am Modal Split und 89.000 Pendlern (aus Tabelle 4) sind täglich rund 54.290 Pkw-Fahrer unterwegs. **Folglich müssen rund 10 % der Pkw-Pendler aus der Region in die Landeshauptstadt erreicht werden.** Dies stellt nach Angaben des Anbieters flinc ein realistisches Potenzial dar, welches mit entsprechenden Investitionen in eine Kommunikationskampagne gewonnen werden kann.

4.4. POTENZIALABSCHÄTZUNG IM UMWELTVERBUND

Mit dem Begriff **Umweltverbund** verbindet die Stadt- bzw. Verkehrsplanung die Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel – die **nicht motorisierten Verkehrsträger** (zu Fuß gehen und Fahrrad), die **öffentlichen Verkehrsmittel** (Öffentlicher Personen-Nahverkehr ÖPNV und Taxi) sowie das **CarSharing**. Die Zusammenfassung und gemeinsame Betrachtung dieser Verkehrsmittel erfolgt mit dem planerischen und verkehrspolitischen Ziel, es den Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen, weniger auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein und ihre (täglichen) Wege mit dem Umweltverbund zurücklegen zu können.

Seit Jahren steigen die Fahrgastzahlen von Bussen und Bahnen, so wurde für 2014 durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Steigerung um rund 60 Mio. Fahrgäste (+0,6 %) gegenüber 2013 bekannt gegeben (Quelle: Pressemitteilung VDV vom 24.02.2015). In der Region Hannover wurde die Zahl der jährlichen Fahrgäste im Großraum-Verkehr Hannover seit 2006 von 160 Millionen auf gegenwärtig über 200 Millionen gesteigert.

Zur Prognose von Kundenzahlen im Bereich der integrierten Mobilität kann die **ÖV-Wachstumsrate** als Referenz herangezogen werden, weil CarSharing und ÖV natürliche, komplementäre Partner sind. Das in

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

27 Fahrgäste im ÖPNV 2004 – 2013

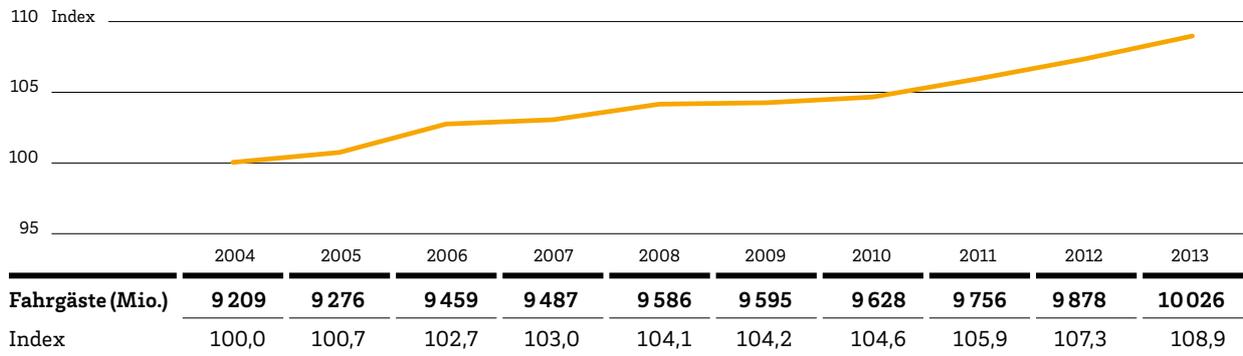


Abbildung 4: Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV, Deutschland, 2003 bis 2012, Quelle VDV

Hannover verfügbare Angebot HANNOVERmobil wird derzeit von ca. 2.000 Kunden genutzt, die aktuelle Weiterentwicklung in Zusammenarbeit mit Volkswagen wird die Nutzerzahl entsprechend für die gesamte Region vervielfachen.

Der ÖPNV wird auch in der Zukunft das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität sein: Die üstra AG konnte in 2013 ihre Fahrgastzahlen um 3,1 % auf nunmehr 165 Mio. Fahrgäste steigern. Bei rund 400 Fahrten jährlich pro Person bedeutet dies einen Zuwachs von 12.500 Personen, die den ÖPNV zusätzlich nutzen. Wegen der bereits hohen Auslastung werden in den Spitzenzeiten ohne Anpassungen an die Infrastruktur keine großen Zuwächse möglich sein. Die Zuwächse des ÖPNV werden in Zukunft in den Einkaufs- und Freizeitverkehren liegen.

Es kann angenommen werden, dass insbesondere unter den jungen und den gut verdienenden Neukunden ein erheblicher Anteil sogenannter „Multimodaler“ ist, und dass damit viele dieser Neukunden potenzielle Nutzer von Sharing-Angeboten sind. Zahlen sind für diese Gruppen derzeit nicht verfügbar, aber der Anteil der „Multimodalen“ kann auf 25 % geschätzt werden.

Sollten die Zuwachsraten des ÖPNV anhalten, würde dies bedeuten, dass eine Kooperation von ÖPNV und CarSharing rund 3.000 neuen ÖPNV-Kunden auch die Angebote der Sharing-Anbieter nahe gebracht werden können. Ziel ist dabei nicht, Substitutionsangebote zum ÖPNV zu schaffen, sondern durch eine komplementäre Aufstellung der Angebote den privaten Pkw überflüssig zu machen. Die in Entwicklung befindliche HANNOVER-

mobil Card 2.0 wird diese Potenziale erschließen können.

4.5. HEMMNISSE

Die Ergebnisse der Workshops und die Einzelgespräche mit Vertretern der Kommunen und den CarSharing-Experten aus der Region zeigten auch die Hemmnisse für die Entwicklung des Marktes sowie für die Nutzung der Potenziale. Die genannten Hemmnisse im Schnellüberblick:

Stellplätze

- Prozesse und Möglichkeiten der Einrichtung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sind zu aufwändig, eine bundesweit einheitliche Regelung fehlt
- Realisierung von Teileinziehungen / Sondernutzungsrechten / Entwidmungen sind administrativ aufwändig und zeitintensiv
- Stellplatzproblematik insbesondere in den Innenstadtbereichen Hannovers

Nutzung

- Nutzungsanteil des Pkw in den kommunalen Verwaltungen ist zu hoch, aber fest etablierter Bestandteil z.B. durch dienstlich anerkannte Privat-Pkw
- Nutzung und Befürwortung neuer Angebote ist nicht ausreichend, z.B. auf Grund der bequemen Privat-Pkw-Nutzung

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

Förderung in der Region

- Realisierung von Sharing-Angeboten in Flächenkommunen ist sehr schwierig
- Erfahrungen mit dem Thema sind kaum vorhanden
- Verwaltungspolitische Strukturen in den Kommunen – Themen werden nach einmaliger politischer Ablehnung nicht weitergeführt

Finanzierung

- Den Kommunen stehen keine finanziellen Haushaltsmittel zur Verfügung
- Finanzielles Risiko zur Einführung eines CarSharing-Pilotprojektes für Kommunen nicht tragbar
- Kommunen sind auf Fördermittel bzw. Subventionen angewiesen
- Kostenvergleich zwischen CarSharing und Leasing-Fahrzeugen ist oft nicht eindeutig
- Auch Anbieter benötigen finanzielle Unterstützung um CarSharing weiter voranzutreiben

Kommunikation

- Kommunikationsaufwand ist auf Seiten der Anbieter zu groß, um potenzielle Nutzer in der Fläche anzusprechen
- Innerhalb der Kommunen gibt es zum Teil wenig Bereitschaft Thema kommunikativ zu fördern

4.6. ZIELE UND HANDLUNGSFELDER

Festlegung Ziele

Die in der Potenzialanalyse hergeleiteten Werte (siehe Tabelle 3) können in der Region Hannover realistisch umgesetzt werden. Umgerechnet in absolute Zahlen würde sich bei dem angestrebten Wachstum die Anzahl der CarSharing-Fahrzeuge wie in Tabelle 5 dargestellt entwickeln. Unbedingt zu beachten ist dabei die positive Wirkung auf den Gesamtverkehr: Da CarSharing-Fahrzeuge (wissenschaftlich nachgewiesen) private Fahrzeuge ersetzen, tritt eine entsprechende Entlastungswirkung ein, die hier mit einer Substitutionsquote von 1:5 angesetzt wird (siehe Spalte „Effekte“).

Jahr	Kunden		Fahrzeuge			Effekte
	Hannover	Umland	Hannover	Umland	Region Hannover	Ersetzte Fahrzeuge
Steigerung pro Jahr			17 %	38 %		
31.12.2014	15.000	1.500	400	40	440	2.200
2015	17.550	2.070	468	55	523	2.615
2016	20.534	2.857	548	76	624	3.120
2017	24.024	3.942	641	105	746	3.730
2018	28.108	5.440	750	145	895	4.475
2019	32.887	7.507	877	200	1.077	5.385
2020	38.477	10.360	1.026	276	1.302	6.510

Tabelle 5: Entwicklung Fahrzeugzahlen CarSharing in der Region Hannover (Quelle: eigene Berechnung, Ausgangswerte gerundet)

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

Bei einem Wachstum von durchschnittlich 17 % pro Jahr ist das Ziel von 1.000 CarSharing-Fahrzeugen für die Stadt Hannover bis zum Jahr 2020 als realistisch zu sehen. Hannover erreichte dann eine CarSharing-Dichte wie heute bereits in Karlsruhe verfügbar – bei einem Wachstum von durchschnittlich 17 % pro Jahr.

In der Region Hannover sollen zudem bis 2020 in allen Kommunen CarSharing-Angebote am Markt sein. Bei einem Wachstum (über alle Fahrzeuge in den Kommunen) von ca. 38 % werden überall Angebotsqualitäten erreicht, die derzeit in den Best-Practice-Kommunen bereits erreicht werden.

Ein RideSharing-Anbieter sollte gezielt fest in der Region etabliert werden, dessen Leistungen gezielt beworben und gefördert werden. Im Gegenzug werden die Nutzer- und Vermittlungszahlen durch den Anbieter offen gelegt.

Für die weiteren Sharing-Dienstleistungen werden mangels Bezugswerten keine Wachstumskennzahlen festgelegt. Diese können aber im Laufe der nächsten Jahre zusätzlich definiert werden, sobald verlässliche Referenzzahlen bekannt werden.

Alle öffentlichen Verwaltungen sollen mit dem Thema bekannt sein und die Angebotsformen aktiv für ihre Mitarbeiter nutzen sowie die Bürger informieren und in die Nutzung einbeziehen.

Herleitung und Erläuterung Handlungsfelder

Über ein Fachgespräch, Experteninterviews sowie zwei Expertenworkshops wurden Chancen und Hemmnisse der derzeitigen Situation thematisiert. Durch die Darstellung von in der Region Hannover existierenden Ansätzen und einer weitreichenden Recherche wurde schließlich eine Vielzahl an Ansätzen und Maßnahmen zusammengetragen.

Die Handlungsfelder werden im Folgenden kurz skizziert. Die Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder werden dann im folgenden Kapitel detailliert beschrieben, differenziert über eine Zeitachse und ergänzt durch Best-Practice-Beispiele und (grobe) Kostenschätzungen. Anlage 1 enthält zudem einen stichwortartigen Überblick über die Maßnahmen in den jeweiligen Hand-

lungsfeldern, der als einzelnes Dokument auch sehr gut zur Kommunikation des Maßnahmenspektrums des Masterplans verwendet werden kann.

Handlungsfeld 1: Aktive Entwicklung der Nachfrage

Die vorstehend genannten Gründe haben neben einem veränderten Verhältnis zum Führerschein- und Autobesitz gerade bei der jüngeren Generation bereits jetzt zu einem enormen Anstieg der Nachfrage nach nachhaltigen Verkehrslösungen beigetragen.

Diese Verhaltensänderungen können von den Kommunen aktiv gesteuert werden, jede Kommune kann die eigenen Mitarbeiter zu Nutzern der neuen Sharing-Angebote machen und damit die Nachfrage entwickeln. Darüber hinaus ist jeder Mitarbeiter natürlich auch potenzieller privater Kunde und kann die eigene Familie zur Nutzung der Angebote motivieren.

Dieser Personenkreis kann der Nukleus für eine positive Entwicklung der Nutzerzahlen in den Kommunen sein und damit Vorbild und Motivator sein für die Einwohner der Kommunen. „Aktiv“ heißt daher, dass die Kommunen die Nachfrage nach den neuen Dienstleistungen aus eigenem Antrieb erhöhen können, indem die Mobilität der kommunalen Mitarbeiter anders organisiert wird.

Eine Vorbildfunktion ist elementar und unabdingbar für eine Aktivierung der Bürger.

Handlungsfeld 2: Aktive Kommunikation / Einbindung der Bürger

Der Mensch, insbesondere als Kunde eines CarSharing-Systems, steht im Vordergrund der Überlegungen. Aber auch die Bürger mit ihrem steigenden Interesse an der Verbesserung der Lebensqualität und an der Verringerung von Lärm- und Abgasbelastungen spielen hier eine wichtige Rolle.

In Bezug auf die potentiellen Kunden sind im Rahmen des Masterplans geeignete Maßnahmen zu definieren, wie potentielle Kunden geworben werden können und allgemein die Information über alle Formen des „Auto-Teilens“ breit gestreut werden können.

4. POTENZIALE UND ZIELE FÜR DIE REGION HANNOVER

Im Zuge eines verstärkten Umweltbewusstseins muss es in diesem Handlungsfeld gelingen, neue Kundengruppen für das CarSharing zu gewinnen, auch durch die Etablierung neuer CarSharing-Systeme. Die Aufgeschlossenheit vieler Menschen für ein geändertes Mobilitätsverhalten wurde in zahlreichen Studien nachgewiesen, allerdings fehlt oftmals die Information oder der Anstoß zum praktischen Handeln. Durch gezieltes Marketing und intensive Kundenansprache, z.B. durch die Verkehrsunternehmen oder in den Kommunalverwaltungen, ergeben sich hier Ansatzmöglichkeiten, die zu einer Steigerung der Nutzungszahlen verhelfen können.

Handlungsfeld 3: Vernetzung der Angebote / Verkehrsträger

Zu den wesentlichen Grundlagen eines funktionierenden Marktes nachhaltiger Verkehrsmittel gehört die enge Vernetzung der Angebote des Umweltverbundes. Nur wenn in der gesamten Region Hannover ÖPNV, Fahrrad, CarSharing und Taxi optimal miteinander verzahnt sind, kann der Umweltverbund seine eindeutigen Vorteile ausspielen.

Mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Regionalverkehrstation oder zur Stadtbahnstation, wo ausreichende Stellplätze für Fahrräder und Pedelecs zur Verfügung stehen, nach der Fahrt mit der Bahn ein gesicherter Anschluss an der innerstädtischen Station an ein Fahrradverleihsystem oder ein CarSharing-Fahrzeug, so kann der Umweltverbund auch über längere Strecken funktionieren. Und dies alles mit einem einzigen Zugangsmittel, der HANNOVERmobil-Card.

Dieses System funktioniert allerdings nur, wenn für diese Wegekette die Verkehrsmittel zu allen Tageszeiten zur Verfügung stehen, also auch abends und am Wochenende. Integrierte Fahrpläne, gesicherte Anschlüsse und Erreichbarkeit jeder Kommune mittels eines Grundangebotes an allen sieben Tagen der Woche sind wesentliche Voraussetzung zum Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Handlungsfeld 4: Verkehrs- und Stadtplanung

Im Bereich der Verkehrsplanung spielen Fragen zu den Abstellanlagen und ihre Erreichbarkeit ebenso eine Rolle wie die Schaffung von geeigneten Verknüpfungspunkten der verschiedenen Verkehrsträger (Bahn, Bus, Auto, Fahrrad, Vermietsysteme etc.). Optimal wäre z.B. die Anlage oder Ausweisung von Mobilitätsstationen an Bahnhöfen oder Stadtbahnstationen.

Die Stadtplanung ist in allen Kommunen miteinzubeziehen, insbesondere wenn es um die Festlegung der Standorte für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur geht. Hier sind vor allem Vorbehalte hinsichtlich der (zusätzlichen) Stadtmöblierung wie auch der (eventuellen) Umwidmung von Parkplätzen in CarSharing-Stellplätze zu überwinden.

Handlungsfeld 5: Verkehrspolitik und Verkehrsrecht
Die Verkehrspolitik ist in den jeweiligen Kommunen von der Nachhaltigkeit der Auto-Teil-Systeme zu überzeugen um die notwendige politische Unterstützung für die geplanten Maßnahmen zu erhalten.

Im Bereich des Verkehrsrechts sind Fragen der Ausweisung von speziellen Parkplätzen für CarSharing-Fahrzeuge ebenso zu betrachten wie die rechtlichen Aspekte des privaten Auto-Teilens. Auch die Anlage und Ausweisung von Mobilitätsstationen ist rechtlich zu prüfen, um eine optimale Wirkung der Verkehrsträger-Verknüpfung zu erreichen.

Handlungsfeld 6: Entwicklung Technik und Angebot der Dienstleister
Im Handlungsfeld Technik sind neueste Entwicklungen, z.B. bei den Fahrzeugen, der Zugangstechnik, den Reservierungssystemen oder der Ladeinfrastruktur, zu betrachten und auf ihre Umsetzbarkeit in der Region Hannover hin zu untersuchen.

Handlungsfeld 6: Entwicklung Technik und Angebot der Dienstleister

Die Dienstleister können zudem ihre Angebote, z.B. durch die Nutzung von Smartphone-Apps, transparent und einfacher erreichbar machen und noch viel stärker als bisher mit den Lebensbereichen der Kunden verknüpfen.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

5.1. AKTIVE ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE

5.1.1. CARSHARING IN KOMMUNALEN VERWALTUNGEN

Kurzfristige Maßnahmen

Bewusstseinsentwicklung in den Kommunen: Ein wichtiges Element zur Einführung des CarSharing in den Kommunen ist die Förderung des Selbstverständnisses der Kommunalverwaltungen für CarSharing. Hierzu ist eine intensive Beratung der einzelnen Kommunen (Bürgermeister, Amtsleiter, Ratsmitglieder etc.) erforderlich, um eine breite Akzeptanz zu erreichen. Dazu werden Infoveranstaltungen in den einzelnen Kommunen durchgeführt, die sich gezielt an die Spitzen von Verwaltung und Politik richten. Auf der Basis dieser Informationen werden dann entsprechende Konzepte für die einzelnen Kommunen erarbeitet, um öffentliches und Corporate CarSharing einzuführen.

Die Umsetzung von Maßnahmen in der Verwaltung ist elementar für den Erfolg der Maßnahmen in der gesamten Region. Die Glaubwürdigkeit der Empfehlungen der Region Hannover an die Unternehmen steht und fällt mit der Umsetzung im eigenen Hause und in den kommunalen Verwaltungen der Region.

CarSharing ersetzt Poolfahrzeuge: In den einzelnen Kommunen wird im Rahmen dieses Masterplans angestrebt, die bisherigen im Pool genutzten Fahrzeuge der Kommunen Zug um Zug durch CarSharing-Fahrzeuge zu ersetzen. Hier ist allerdings bei der Auswahl der Fahrzeuge mit den CarSharing-Anbietern ein Flottenmix zu vereinbaren, der auf den Bedarf der jeweiligen Behörde oder Kommune abgestimmt ist. Wichtig ist hier der Einsatz eines intelligenten internen Buchungssystems, damit die benötigten Fahrzeuge rechtzeitig zur Verfügung stehen und das CarSharing von den Mitarbeitern akzeptiert wird. Somit kann die Anzahl der benötigten Fahrzeuge deutlich reduziert werden.

CarSharing ersetzt Dienstwagen: Neben dem Ersatz der Poolfahrzeuge durch CarSharing-Fahrzeuge ist auch eine Reduzierung der Dienstwagen in den einzelnen Behörden anzustreben. In vielen Fällen ist ein Ersatz der persönlich zugeordneten Dienstwagen durch

CarSharing-Fahrzeuge möglich. Hierzu ist eine Analyse der Dienstwagenflotten erforderlich, um Reduzierungspotenziale zu ermitteln und alternative Möglichkeiten aufzuzeigen. Durch auf den Bedarf der einzelnen Behörden abgestellte Verträge mit den CarSharing-Anbietern kann durch eine intensivere Nutzung der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge eine Kosteneinsparung erreicht werden – bis zu einer Reduzierung der Gesamtzahl der Fahrzeuge.

Mittelfristige Maßnahmen

Änderung von Beschaffungsregeln („Car Policies“): Eine Variante zur Förderung von CarSharing und E-Fahrzeugen ist die Änderung von behördlichen Beschaffungsrichtlinien dahingehend, dass neue Fahrzeuge in Regelfall CarSharing-Fahrzeuge und / oder E-Mobile sind. Wenn andere Fahrzeuge bzw. Nutzungskonzepte gewünscht sind, muss rechnerisch nachgewiesen werden, dass diese andere Variante günstiger ist. Die Veränderung der Beschaffungsregeln ist dabei nicht auf die öffentlichen Verwaltungen beschränkt; im Rahmen dieses Masterplans werden gleichermaßen Privatunternehmen und Unternehmen im öffentlichen Besitz auf die Veränderung ihrer „Car Policies“ angesprochen.

Eine weitere Empfehlung ist die Erstellung einer Vollkostenrechnung bei Neubeschaffungen, ebenso wie bei einem Abgleich mit der Nutzung dienstlich zugelassener privater Pkw. Berechnungen müssen dabei z.B. die Stellplatzkosten und die Arbeits- / Prozesskosten zur Abwicklung enthalten.

Zur Herstellung einer transparenten, standardisierten und damit vergleichbaren Regelung wird den Regionalkommunen mit diesem Masterplan eine Excel-Datei zur Berechnung von Beschaffungsszenarien zur Verfügung gestellt. Die Nutzung dieser Softwarelösung ist mit diesem Projekt nur für die Kommunen der Region zulässig, eine Weitergabe ist lizenzrechtlich nicht abgebildet.

Optimierung dienstliche Nutzung Privat-Pkw: Ein wichtiges Thema im kommunalen Bereich ist die Zulassung der dienstlichen Nutzung für private Pkw. Damit sparen zahlreiche Kommunen Dienstfahrzeuge ein, weil ihre Mitarbeiter gegen Vergütung dienstliche Fahrten mit ihren eigenen Pkw durchführen.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Im Rahmen des Masterplan „Shared Mobility“ soll diese Möglichkeit aufgegriffen werden, indem innerhalb der Verwaltungen das sogenannte Peer-to-Peer-Verfahren eingeführt wird. Hier handelt es sich um ein Autoteilen auf privater Basis, indem einzelne Mitarbeiter ihre Fahrzeuge für ihre Kollegen zur Verfügung stellen, sich diese Fahrzeuge also für dienstliche Fahrten teilen. Dies bedeutet eine Reduzierung der dienstlich genutzten Privatfahrzeuge und kann somit zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrten zum Arbeitsplatz führen.

Langfristige Maßnahmen

Mischnutzung von Fahrzeugen etablieren: Viele Flottenfahrzeuge sind nicht für das CarSharing nutzbar, da diese als Sonderfahrzeuge ausgerüstet sind. Dies sind z.B. Transporter mit Einbauten oder Kombifahrzeuge. Eine Überlegung zur Steigerung der Auslastung wäre die Trennung in Fahrzeug und Anhänger mit den Einbauten und Ausrüstungsgegenständen. Die Fahrzeuge wären dann länger und ggf. aufwändiger zu parken, es stünden dann jedoch in den Abendstunden und am Wochenende vermietbare Fahrzeuge zur Verfügung. Empfehlenswert ist ein Pilotprojekt mit einer interessierten Kommune in der Region, um die Akzeptanz und die tatsächlichen operativen Anforderungen zu testen.

Best Practice

Hansestadt Bremen: Hier wird seit geraumer Zeit an der Integration des CarSharing in die Mobilität der Verwal-

tung gearbeitet. So ist einem Bericht des Senats vom Oktober 2013 zu entnehmen, dass bereits 332 Bedienstete zur Benutzung von CarSharing-Angeboten zu Dienstzwecken berechtigt sind. Ziel des Senats ist es, die Zahl der CarSharing-Nutzer unter den 47.000 Bediensteten deutlich zu steigern und damit Dienstfahrzeuge und dienstliche Fahrten mit Privat-Pkw deutlich zu reduzieren. Neben der effektiveren Nutzung von Fahrzeugen und Stellplätzen sieht der Senat in diesem Vorgehen eine eindeutige Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung.

Stadt Mannheim: Die Stadt Mannheim nutzt seit 2007 über einen Rahmenvertrag CarSharing für alle Fachbereiche der städtischen Verwaltung. Zwei Drittel der Fahrleistungen werden mit Kleinwagen abgewickelt, gefolgt von Kombifahrzeugen, mit denen ein Fünftel der Fahrleistungen bewältigt werden. Der Rest teilt sich auf Mittelklassefahrzeuge, Kleintransporter bzw. Kleinbus und Minis auf. Allein ein Fachbereich fuhr in 2009 18.000 Kilometer mit den Fahrzeugen.⁷

Kreis Ostholstein: Hier wurden drei der 19 Dienstfahrzeuge von StattAuto Kiel übernommen. Die Verwaltung ist am Umsatz der CarSharing-Anbieter beteiligt und kann alle Fahrzeuge von StattAuto zu günstigen Konditionen nutzen.

Kostenschätzung⁸

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
Bewusstseinsentwicklung in den Kommunen	derzeit nicht abschätzbar	Region
CarSharing ersetzt Poolfahrzeuge	derzeit nicht abschätzbar	Region und Kommunen
CarSharing ersetzt Dienstwagen	derzeit nicht abschätzbar	Region und Kommunen
Änderung von Beschaffungsregeln	rein interner Aufwand ohne Investitionen	Region und Kommunen

⁷ http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/broschre_business-carsharing_endversion_mailfhig.pdf

⁸ Für alle Kostenangaben gilt, dass dies erste Schätzungen sind, die bei Umsetzung erst im Rahmen von Preisfragen oder Ausschreibungen genauer beziffert werden können.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

5.1.2. MITARBEITER ALS PRIVATE KUNDEN

Mitarbeitermarketing: Um die Verbreitung des CarSharing insbesondere in den kleineren Städten und Gemeinden zu erhöhen, sollte nach Einführung der Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen für Dienstfahrten die Kenntnis der Vorteile von CarSharing bei den Mitarbeitern dazu genutzt werden, diese auch außerhalb des Dienstes für CarSharing zu gewinnen.

Dazu ist erforderlich, dass die zusätzliche private Nutzung der Fahrzeuge unkompliziert gehandhabt werden kann (möglichst nur eine Chipkarte, schnelle private Registrierung per „Knopfdruck“). Attraktive Konditionen, insbesondere für Neueinsteiger, sollten den Zugang auch finanziell erleichtern.

Neben den Mitarbeitern kommen auch deren Familien als Zielgruppe für besonders rabattierte Erstnutzer- oder Multiplikatorenangebote in Frage. Ein rabattierter Preis für Mitarbeiter der Kommunen und deren Familien kann der Beitrag der Anbieter zur Etablierung des CarSharing in der gesamten Region sein.

Das Potenzial kann derzeit nur geschätzt werden: Bei angenommenen 500 Mitarbeitern pro Kommune und durchschnittlich zwei weiteren Familienmitgliedern können rund 30.000 Personen über diesen Weg mit den neuen Angeboten in Kontakt kommen. Bei einer Reichweite von 5 - 10 % können hier 1.500 - 3.000 Kunden für die hier betrachteten Dienste aktiviert werden.

5.1.3. FÖRDERUNG KOOPERATIONEN UND BÜRGERENGAGEMENT

Kurzfristige Maßnahmen

Unterstützung von Kooperationen: Gerade CarSharing lebt in hohem Maße von Kooperationen mit geeigneten Partnern. Dies ist in vielen Fällen der ÖPNV, es können aber auch viele andere Partner sein, die zur Steigerung der Attraktivität des CarSharing beitragen. Im Rahmen der kurzfristigen Maßnahmen können die Kommunen als glaubwürdiger Akteur Kooperationen einfädeln und unterstützen, so z.B. zwischen den CarSharing-Unternehmen und anderen Verleih-Organisationen (z.B. Call-a-Bike, Pedelec-Verleih), Wohnungsbaunternahmen und Parkplatzbetreibern. Auch örtliche Autohäuser kommen zunehmend als CarSharing-Anbieter auf den

Markt, siehe hier z.B. die Entwicklung bei Opel Rent und Ford Carsharing.

Initiierung und Unterstützung bürgerlichen Engagements: In kleineren Kommunen entstehen „Shared-Mobility“-Angebote zumeist durch bürgerliches Engagement. Häufig sind dies Ehrenamtliche, die unter Nutzung teils professioneller, teils manueller Buchungssysteme, z.B. CarSharing-Fahrzeuge oder Mitfahrgelegenheiten in ihrer Kommune verfügbar machen. Dieses Engagement gilt es zu fördern und zu unterstützen, auch und gerade im Kleinen liegt hier häufig der Schlüssel zum Aufbau langfristig wirkender größerer Lösungen. So können die Initiativen schon mit wenig Geld gute Dienste etablieren, ebenso ist Unterstützung in Form von Sachleistungen (Parkplätze) und Kommunikationsleistungen (Pressearbeit) zumeist unkompliziert vor Ort durch die Kommune zu leisten.

Mittelfristige Maßnahmen

Ausbildung von Mobilitätsmanagern in den Betrieben: Neben Klimaschutzmanagern werden in den Betrieben der Region auch zunehmend Mobilitätsmanager benannt bzw. eingestellt, die in ihren Institutionen für die interne Mobilität verantwortlich sind.

Mobilitätsmanager sind von ihrer Ausbildung her sehr gut geeignet, die Aufgaben rund um das Thema „Shared Mobility“ wahrzunehmen: Beratung der Firmenleitung zu Fragen der nachhaltigen Mobilität sowie Information der Mitarbeiter gehören zu den wesentlichen Aufgaben. Eine gute Ausbildung dieses Personenkreises sorgt für einen Advokaten für die Integration der neuen Angebote des Unternehmens und erhöht damit die Nachfrage nach den Angeboten.

Die Region Hannover baut seit August 2012 das Mobilitätsmanagement als eigenständiges Handlungsfeld in ihrer Verwaltung auf. Neben der Entwicklung dieses Masterplans, einem Neubürgerservice Mobilität (siehe 5.2.1.) sowie weiteren Projekten wird dort derzeit ein Konzept zur Etablierung von Mobilitätsmanagement in Betrieben vorbereitet. In dieses Konzept sollte die Qualifizierung von betrieblichen Mobilitätsmanagern eingebunden werden.

Langfristige Maßnahmen

Keine.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Best Practice

book-n-drive Rhein-Main: Das in Wiesbaden ansässige Unternehmen wurde 2000 gegründet und deckt inzwischen die Rhein-Main-Region mit über 400 Fahrzeugen ab, die an sehr vielen Stationen bereitgestellt sind. Schon frühzeitig suchte book-n-drive die Kooperation mit dem Öffentlichen Nahverkehr. So ist das RMV-eTicket seit 2013 Zugangsmedium zum CarSharing. Seit Ende 2011 sind der Frankfurter Energieversorger Mainova AG und die städteigene Wohnungsgesellschaft ABG Frankfurt Holding zu je 33 % Mitgesellschafter bei book-n-drive. Bereits seit 2009 erhielten Mieter der ABG Holding vergünstigte Konditionen bei book-n-drive.

Bürgerengagement – Dorfauto Hübenthal: In Hübenthal, einem kleinen Ortsteil von Witzenhausen in der Nähe von Kassel, existiert kein ÖPNV. Alle Bewohner sind auf das Auto angewiesen. Seit 2006 existiert ein CarSharing mit zurzeit 3 Pkw, die von 30 Personen genutzt werden. Das entspricht ca. einem Viertel der Bevölkerung Hübenthals. Monatlich werden ca. 3.000 Kilometer mit den Dorfautos zurückgelegt. Die Idee macht Schule: Kürzlich haben sich auch externe Nutzer aus Gertenbach, Bickershausen und Ziegenhagen in das Angebot integriert. Vertragliche Grundlage ist der Mustervertrag CarSharing des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), die Buchungen erfolgen über eine einfache Kalenderwebsite.

Autohaus-CarSharing in Lünen: Im Dezember 2009 wurde durch das Opel-Autohaus zusammen mit dem Anbieter „Drive“ ein CarSharing-Angebot für Lünen initiiert. Im Februar 2010 wurde mit der Stadt Lünen gemeinsam ein Standort zentral am Rathaus eröffnet. Die Fahrzeuge sind damit an einem zentralen Standort ein sichtbarer Werbeträger für das Angebot von Opel Rent. Die Kooperation mit dem Anbieter „Drive CarSharing“ ermöglichte dem Autohaus einen professionellen Auftritt im Internet inklusive Buchungsplattform und Fahrzeugzugangstechnologie.

5.1.4. FÖRDERUNG PEER-TO-PEER-CARSHARING

Kurzfristige Maßnahmen

Partnerschaft für die Mitarbeiter: Das P2P-CarSharing ist derzeit noch in den Kinderschuhen in Deutschland. Diverse Anbieter sind jedoch sehr innovativ und partnerschaftlich aufgestellt. Daher ist kurzfristig eine Partnerschaft mit einem oder mehreren Anbietern zu empfehlen. Als Einstieg wären Sonderkonditionen für die Mitarbeiter der kommunalen Verwaltungen und Betriebe denkbar, um Testnutzer und Multiplikatoren zu gewinnen.

Mittelfristige Maßnahmen

P2P-CarSharing für dienstlich anerkannte Privat-Pkw: Eine große Herausforderung ist die Reduzierung der Zahl der dienstlich genutzten privaten Pkw. Häufig werden diese Fahrzeuge für die Pendelwege genutzt und um ein Fahrzeug vor Ort einsatzbereit zu haben für spontane Termine. Da diese jedoch eher selten sind, parken diese Fahrzeuge dann die Parkplätze auf dem Firmengelände zu.

Die Öffnung dieser Fahrzeuge im Sinne eines Fahrzeugpools ist eine denkbare Variante: Mitarbeiter können dann die privaten Fahrzeuge ihrer Kollegen nutzen. Gerade bei größeren Flotten existiert dann eine hinreichende Wahrscheinlichkeit, dass ein Fahrzeug zur gewünschten Zeit zur Verfügung steht.

Da diese Fahrzeugübergabe ein privates Fahrzeug betrifft, gelten andere finanzielle und versicherungstechnische Regeln als bei Firmenfahrzeugen. Die Problematik ähnelt den Herausforderungen des privaten CarSharing, das als Peer-2-Peer oder P2P inzwischen auch am deutschen Markt Fuß gefasst hat (siehe 3.2.4.).

Dieser Ansatz ist hoch innovativ und noch nicht am Markt verfügbar. team red hat exklusiv mit dem An-

Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
Unterstützung von Kooperationen	10.000 €	Region
Ausbildung von Mobilitätsmanagern in den Unternehmen	derzeit nicht abschätzbar	Region

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

bieter tamyca eine Lösung entwickelt, die an dieser Stelle kurz skizziert werden soll:

- **Buchungsplattform:** Auf Basis von tamycas aktueller Plattform lässt sich zeitnah eine Lösung zur Buchung und Verwaltung geteilter Fahrzeuge einrichten. Über diese können Mitarbeiter per Computer, Tablet oder Smartphone jederzeit die Verfügbarkeit der Fahrzeuge einsehen und das entsprechende Fahrzeug buchen. Dabei können bei Bedarf auch direkt Kostenstelle, Geschäftspartner und Ziel der Fahrt für das Fahrtenbuch erfasst werden. Eine handschriftliche oder Excel-basierte Fahrtenbuchführung oder Fahrzeugverwaltung entfällt, und die Auslastung der jeweiligen Fahrzeuge ist leicht einzusehen und optimierbar.
- **Abrechnung:** Die Fahrten können automatisiert mit den jeweiligen Kostenstellen abgerechnet werden. Dies umfasst auch Auszahlungen an private Fahrzeugbesitzer. Der Abrechnungsaufwand ist somit für die Partner minimal.
- **Schlüsselverwaltung:** Seitens der tamyca-Plattform können drei Schlüsselverwaltungsmethoden angeboten und unterstützt werden: persönliche Übergabe durch den Autobesitzer, durch einen Schlüsselverwalter wie bspw. Empfangspersonal und ohne Schlüssel. Bei letzterem wird eine Telematikbox in das Fahrzeug eingebaut und der Schlüssel durch Smartphones ersetzt bzw. erweitert.
- **Telematikbox:** Von tamyca kann eine Telematikbox angeboten werden, die Fahrzeug- und Fahrtenbuchführungsdaten übermittelt und Fahrzeuge sicher und komfortabel öffnen kann.
- **Mietwagen:** Bei Bedarfsspitzen können über die tamyca-Plattform Mietwagen dynamisch dazugebucht und automatisch abgerechnet werden. Beispielsweise besteht mit den Opel-Rent-Autohäusern bereits eine Kooperation, sodass neue Fahrzeuge von regionalen Autohäusern gemietet werden könnten. Dadurch könnte die Anzahl an vorgehaltenen Fahrzeugen nicht mehr für Bedarfsspitzen, sondern für den „normalen“ Bedarf ausgelegt werden.
- **Privatfahrten:** Fahrzeuge für Privatfahrten durch Mitar-

beiter ließen sich wie Dienstfahrten über die Plattform buchen und abrechnen. Diese Möglichkeit könnte Mitarbeiter motivieren und gleichzeitig Fahrzeugbesitzern / Kommunen / Unternehmen erlauben mit den entstehenden Einnahmen die Mobilitätskosten zu senken.

- **Besonderheiten bei privaten Fahrzeugbesitzern:** Neben der Kilometerpauschale könnten private Fahrzeugbesitzer auch noch durch zusätzliche Zeit- / km-Pauschalen zum Teilen ihrer Fahrzeuge motiviert werden. Die Einnahmen können bei höheren Summen durch das Finanzamt jedoch als gewerbliche Einkünfte eingestuft werden (wie beim privaten CarSharing). Eine klare gesetzliche Grenze gibt es noch nicht und müsste durch einen Steuerberater geklärt werden. Bei sehr häufigen Verleihvorgängen und / oder entsprechenden Einnahmen kann das Fahrzeug als Mietfahrzeug eingestuft werden. Dann müsste es zum einen als Selbstfahrer-Vermietfahrzeug angemeldet und zum anderen alle 12 anstelle von 24 Monaten zur Hauptuntersuchung. Ob und wenn ja ab welcher Grenze es zu solch einer Einstufung kommt, ist noch juristisch in Klärung.
- **Autohauspartner:** Regionale Autohäuser könnten die Fahrzeugverwaltung sowie Bereitstellung und / oder technische Wartung von Dienstfahrzeugen übernehmen und entsprechend mit in die Plattform eingebunden werden. Dies ist noch mit dem Bedarf der Unternehmen / Verwaltungen und nach Bedarf auch mit dem Partner Opel Rent abzugleichen.
- **Versicherung:** tamyca befindet sich derzeit im Kontakt mit seinem Partner, der R+V Versicherung, um eine Klärung der versicherungstechnischen Möglichkeiten herbeizuführen.
- **Förderprojektfähigkeit:** Der Ansatz wurde bisher noch nicht verfolgt. Eine Prüfung der Förderfähigkeit als technische Innovation im Mobilitätsbereich und die Umsetzung eines entsprechenden Forschungsprojektes erscheint vor dem Hintergrund der aktuellen Förderkulisse als angeraten.

Langfristige Maßnahmen

Keine.

Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
Partnerschaft für die Mitarbeiter	gering	Kommunen
P2P-CarSharing für dienstlich anerkannte Privat-Pkw	gezieltes Förderprojekt notwendig, ca. 50.000 € inkl. Technik und Kommunikation	Kommunen

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

5.2. AKTIVE KOMMUNIKATION / EINBINDUNG DER BÜRGER

5.2.1. MARKETINGKONZEPT

Kurzfristige Maßnahmen

Aufbau langfristige Kampagne „Sharing Region Hannover“: Um Sharing-Konzepte stärker in der Gesellschaft zu verankern und neue Zielgruppen zu erreichen, ist ein langfristig angelegtes und regional ausgerichtetes Marketingkonzept erforderlich. Dieses Konzept muss vorrangig die Argumente des ökonomischen Nutzens in den Vordergrund stellen (insbesondere die Dimensionen Kapitalbindung und Zeitaufwand), ergänzt durch eine Darstellung der Umweltwirkungen des Umweltverbundes, und die Nachhaltigkeit betonen. Gleichzeitig muss den künftigen Nutzern überzeugend vermittelt werden, dass sie durch die Beteiligung an Sharing-Konzepten keinerlei Einschränkungen ihrer individuellen Mobilität erfahren.

Ein gemeinsames Marketingkonzept der Region Hannover ist der Hauptwerbeträger für die Weiterentwicklung der Sharing-Konzepte. Gerade im ländlichen Raum an der Peripherie der Region ist viel Überzeugungsarbeit erforderlich, um auch hier die potenziellen Kunden von den Vorzügen des Auto-Teilens zu überzeugen.

Wichtig ist die Anbieter-übergreifende Darstellung der Vorteile von CarSharing in einer auf die verschiedenen Nutzer (Privatpersonen, Behörden, Unternehmen) zugeschnittenen Form. So können die ökologischen, ökonomischen, städtebaulichen und verkehrsplanerischen Vorteile einer Reduzierung der privaten und öffentlichen Fahrzeugflotten dargestellt und die Vorteile und Elemente des Umweltverbundes herausgestellt werden. Gleichzeitig werden entsprechende Internetseiten der Region erstellt bzw. aufbereitet. Testimonials / Erfahrungsberichte von bekannten CarSharing-Kunden oder Personen des öffentlichen Lebens sollten auf diesen Seiten um neue Kundengruppen werben. Eine Darstellung der Best-Practice-Beispiele aus Deutschland kann diese Webseiten abrunden und zeigen, wie erfolgreich CarSharing in anderen vergleichbaren Regionen ist.

Ein Marketingkonzept kann allerdings nur dann überzeugen, wenn das Angebot stimmt und dieses die Be-

dürfnisse der Kunden erfüllt. Daher muss es in Absprache mit den Betreibern erstellt werden, damit die beworbenen Leistungen verfügbar sind um die durch die Kommunikation erzeugte Nachfrage befriedigen zu können.

Kampagne RideSharing: Wie in Kapitel 4.3. berechnet, würden rund 5.700 Fahrtangebote ein sehr gutes Ergebnis schaffen. Hierfür müssen 10 % der 54.290 Pendler aus der Region in die Landeshauptstadt erreicht werden. Dies sollte mit Hilfe einer massiven Kampagne erreichbar sein.

In vielen bisherigen Projekten wurden die Kampagnen zu klein oder zu langfristig geplant. Entsprechend gab es nur wenige Nutzer. Eine Kampagne sollte über zwei Monate mit massiver Präsenz geführt werden statt über zwei Jahre hinweg auf niedrigem Niveau präsent sein.



Abbildung 5: Verschiedene Stationsbeschilderungen (Quelle: Region Hannover)

Passend zur Kampagne müssen Nutzer das Angebot leicht im Internet finden und über ihre persönlichen Vorteile informiert werden, um Nutzungsbarrieren abzubauen. Wichtige Themen sind u.a.:

- Nutzen / Kosteneinsparungen (mit Beispielrechnung)
- Gebrauchsanweisung (Wie kann ich das System nutzen?)
- Sicherheitsthemen, Ausräumen von Vorbehalten

Ein wesentlicher Hinderungsgrund ist die (gefühlte) fehlende Flexibilität von Fahrgemeinschaften. Daher ist es wichtig darauf hinzuweisen, dass Fahrgemeinschaften auch nur für einzelne Fahrten oder für einen begrenzten Zeitraum vereinbart werden können. Insbesondere durch Smartphone-Lösungen ist es heute auch problemlos möglich, spontan Fahrgemeinschaften zu suchen oder anzubieten. Arbeitgeber können Heim-

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

fahrt-Garantien per Taxi oder Firmenwagen anbieten, für den Fall, dass eine Fahrgemeinschaft einmal ausfallen sollte. Bei der Auswahl einer geeigneten Plattform für das RideSharing-Angebot sind folgende Indikatoren relevant:

- Technische Qualität (angebotene Features, Zuverlässigkeit)
- Übersichtlichkeit und Nutzerführung
- Sicherheit für den Nutzer
- Kosten für den Nutzer / den Anbieter
- Bestehende regionale Verbreitung / bestehende Nutzerzahlen
- Zuverlässigkeit des Anbieters

Mittelfristige Maßnahmen

Kontinuität und professionelle Präsentation: Mittelfristig ist das Marketingkonzept auf die angestrebten Steigerungsraten abzustellen. Dies bedeutet eine verstärkte öffentliche Werbung, z.B. auf Fahrzeugen des ÖPNV, auf Werbesäulen, an großen Verkehrsknoten. Dazu ist auch ein symbolträchtiges Logo für das gemeinsame CarSharing-Konzept der Region zu entwickeln, mit dem alle Aktivitäten versehen werden, um einen einheitlichen Auftritt und den Wiedererkennungswert zu schaffen.

Einheitliche Beschilderung: Im Rahmen der mittelfristigen Marketingstrategie ist auch ein einheitliches Erscheinungsbild aller CarSharing-Standorte bzw. Buchungs- und Registrierungsstellen zu schaffen, z.B. durch das einheitliche Logo und ein allgemeinverständliches Symbol.

Bürgerbeteiligung: Die Einbindung der Bürger in die neuen Mobilitätskonzepte kann auf vielfältige Weise erfolgen. Neben der Vorstellung von CarSharing z.B. in öffentlichen Veranstaltungen, Schnupperwochen zum Testen der neuen Angebote, ist auch die Einbeziehung der Bürger in die Entwicklungsstrategie von großer Bedeutung. Gerade hinsichtlich der Bereitstellung von Parkplätzen oder der Gründung neuer CarSharing-Anbieter in den kleineren Kommunen der Region kann bürgerschaftliches Engagement von großem Nutzen sein.

Neubürgerservice: Im Rahmen des von der Region Hannover geplanten Neubürgerprojektes werden alle Neubürger mit Informationen zu ÖPNV, Taxi, Rad- und

Fußverkehr sowie CarSharing versorgt. Zusätzlich zu „Schnupper-Tickets“ für den ÖPNV soll auch im Bereich CarSharing für Neubürger ein Einstiegsangebot bereitgestellt werden, z.B. reduzierte Tarife oder drei beitragsfreie Monate. Je nach Gegebenheit sollten auch in den Rathäusern und Bürgerbüros Plakate für den Mobilitätsverbund werben bzw. die HANNOVERmobil-Card als umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr anpreisen.

Langfristige Maßnahmen

Modellgebiet Sharing-Konzepte in Deutschland: Langfristig kann sich die Region Hannover als „Modellgebiet für Sharing-Konzepte“ positionieren und damit entsprechende Aufmerksamkeit erzeugen. Da die Region sowohl städtische als auch ländlich geprägte Gebiete umfasst, bietet sich für diesen umfassenden Ansatz eine hervorragende Ausgangsbasis. Notwendig hierfür ist die konsequente Umsetzung der genannten Maßnahmen.

Best Practice

Mobilfalt in Nordhessen: Wegweisende Integration von RideSharing-Angeboten in den Regelverkehr des ÖPNV (siehe www.mobilfalt.de).

Quicars „Hannovers Gesichter“: Auf der Facebook-Seite des Anbieters gibt es einen öffentlichen City-Guide. Hier kann jeder seinen Insider-Tipp eintragen und darüber diskutieren lassen. Einige ausgesuchte Aussagen werden über Plakate und Screens in der Stadt weitergegeben und mit den Hannoveranern geteilt.

Grundsätzlich nehmen Werbung und Marketing auch in der CarSharing-Branche einen hohen Stellenwert ein. Auffällig ist aber, dass sich die vergleichsweise junge Branche mit einer so Internet-affinen Zielgruppe im Online-Marketing schwer tut. Das Produkt CarSharing ist exzellent geeignet für die Kommunikation und den „Verkauf“ über Online-Medien.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
Aufbau einer langfristigen Kampagne „Sharing Region Hannover“, bestehend aus z.B. folgenden Komponenten:		Region
Infobroschüre	20.000 €	
Internetpräsenz inkl. eines Anbieter-unabhängigen Zugangsportals	40.000 €	
Entwicklung Kampagnenlogo	5.000 €	
Entwicklung einheitliches Erscheinungsbild	20.000 €	
Einführung von Schnupper-Angeboten zum Einstieg in das CarSharing	50.000 €	
Plakatkampagne für den Umweltverbund	80.000 €	
Werbekampagne RideSharing im öffentlichen Raum	100.000 €	Region
Betrieb RideSharing-Portal	derzeit nicht abschätzbar	Region

5.2.2. ÖFFENTLICHE VERWALTUNG ALS VORBILD UND MULTIPLIKATOR

Kurzfristige Maßnahmen

Aktion „Sharing in der kommunalen Verwaltung“: Der Erfolg des Masterplans „Shared Mobility“ für die Region Hannover wird insbesondere durch eine Vorbildwirkung der öffentlichen Verwaltung und ihrer Mitarbeiter glaubhaft. Nur wenn es gelingt, möglichst viele Behörden und Verwaltungen zur Nutzung von CarSharing-Angeboten zu gewinnen, wird das Konzept der nachhaltigen Mobilität ohne Autobesitz auch die Bürgerinnen und Bürger überzeugen.

Entsprechend der Maßnahmen-Vorschläge in Kapitel 5.1.1. werden in einem ersten Schritt zwei bis drei Kommunen der Region sowie mehrere Behörden in der Stadt Hannover für die Teilnahme am Corporate CarSharing gewonnen. Die Teilnehmenden müssen die Bereitschaft mitbringen, Veränderungen mitzutragen und öffentlich zu kommunizieren.

Um insbesondere die Mitarbeiter von den Vorteilen der „Shared-Mobility“-Angebote zu überzeugen, werden in den entsprechenden Kommunen und Behörden Mobilitätstage durchgeführt, an denen über nachhaltige Mobilität informiert wird und wo die CarSharing-Angebote zum Testen bereitstehen. An diesen Tagen werden insbesondere die Protagonisten (siehe unten) präsentiert, um eine breite Akzeptanz der Angebote sicherzustellen.

Bürgernahes Zugangsverfahren zum CarSharing: Dies bedeutet, dass in allen Kommunen der Region Registrierungsmöglichkeiten für neue Nutzer eingerichtet werden, bei denen z.B. in den Bürgerämtern alle Formalia Anbieter-unabhängig erledigt und auch die Zugangsmedien (Karte, Chip o.ä.) ausgehändigt werden können. Idealerweise steht schon in absehbarer Zeit die Weiterentwicklung der Hannover MobilCard zur Verfügung, die dann als einheitliches Trägermedium für unterschiedliche Mobilitätsformen (ÖPNV, CarSharing, Leihfahräder, Taxifahrten, Mietwagennutzung usw.) genutzt werden kann.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Multiplikatoren und Repräsentanten: Öffentliche Protagonisten müssen gewonnen werden, die als „Gesichter des CarSharing in der Region“ werben und als authentische Multiplikatoren in die Bürgerschaft und die Unternehmen und Behörden hinein wirken können. Um die Multiplikatoreffekte zu verstärken, müssen die Bürgermeister der Kommunen gewonnen werden, über die eigene Identifikation mit Sharing-Konzepten auf Aktions- oder Mobilitätstagen die Bürger von den Vorteilen des CarSharing zu überzeugen.

Mittelfristige Maßnahmen

Best Practice „Sharing in der Verwaltung“: Auf Basis der in der kurzfristigen Maßnahme „Sharing in der kommunalen Verwaltung“ gesammelten Erfahrungen wird das Programm auf alle Kommunen in der Region Hannover ausgedehnt. Mit den Erfahrungsberichten und ersten Einschätzungen zu realisierten Einsparungen werden weitere Behörden und Unternehmen kontaktiert und für die Teilnahme am Corporate CarSharing gewonnen. Ziel ist es, bis Ende 2017 die Hälfte, und bis 2020 alle

Kommunen überzeugt zu haben, sowie fünfzig Behörden und Unternehmen in der CarSharing-Community begrüßen zu können.

Langfristige Maßnahmen

Keine.

Best Practice

Klimaschutzsprechstunde: Die Gemeinde Walddorfhäslach bei Tübingen informiert in der monatlichen Klimaschutzsprechstunde über die CarSharing-Angebote des Anbieters teilauto. In der Schweiz können CarSharing-Anmeldungen in vielen Gemeindeverwaltungen auch in kleineren Orten durchgeführt werden.

Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
Aktion „Sharing in der kommunalen Verwaltung“ – Vorbildfunktion leben und öffentlich machen, z.B. durch folgende Komponenten:		Region
Gewinnung von drei Partnerkommunen zur Umsetzung von Sharing-Konzepten	5.000 €	
Gewinnung von drei Unternehmen zur Umsetzung von Sharing-Konzepten	10.000 €	
Gewinnung von öffentlich sichtbaren Protagonisten	5.000 €	
Durchführung von Aktions- und Mobilitätstagen in den Kommunen	je 5.000 €	
Schaffung von Registrierungsmöglichkeiten in allen Kommunen	10.000 €	Kommunen

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

5.2.3. KONTINUIERLICHE KOMMUNIKATION MIT PRESSE UND STAKEHOLDERN

Kurzfristige Maßnahmen

Presseinformationen: Als kurzfristige Maßnahme werden regelmäßige Presseinformationen zur Umsetzung des CarSharing-Masterplans in der Region Hannover erstellt.

Stakeholder-Newsletter: Daneben wird ein regelmäßiger Newsletter erscheinen, der insbesondere zur Information der Bürgermeister und der Führungskräfte in Behörden und Unternehmen gedacht ist, um diese Personen bei der Projektumsetzung mitzunehmen. Inhalte können sein:

- Protagonisten und frühe Anwender einbeziehen, um deren (positive) Erfahrungen in den Diskussionsprozess einbringen
- Best Practice-Beispiele aus der Region, aber auch aus anderen Teilen Deutschlands oder Europas vorstellen

Mittelfristige Maßnahmen

Regelmäßiger persönlicher Austausch: Im Rahmen der Gesamtkommunikation des Projektes muss ein regelmäßiger Austausch aller Beteiligten (Anbieter, Dienstleister, Kommunen und Nutzer) etabliert werden, ggf. kann dieser an bestehende Runden angeknüpft werden. Wichtige Schritte bei der Maßnahmenumsetzung sollten dabei in Vor-Ort-Terminen präsentiert werden, um die Veränderungen und Fortschritte spürbar und sichtbar zu machen.

Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
Presseinformationen	jährlich 2.000 €	Region
Stakeholder-Newsletter	jährlich 2.000 €	Region
regelmäßiger Austausch aller Akteure	bei 4 Veranstaltungen jährlich 2.000 €	Region

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN



Abbildung 6: Artikel „Keine freie Fahrt für Feuerwehr“
Quelle: Weser-Kurier

5.2.4. THEMENVERKNÜPFUNG / TRÄGERTHEMEN

Kurzfristige Maßnahmen

Trägerthema Sicherheit: Um geeignete Sicherheitsthemen zu finden, wird ein Themenkatalog erarbeitet, der sowohl Problemfelder im öffentlichen Straßenraum benennt als auch positive Imageträger identifiziert. Dies können neben der Feuerwehr und der Müllabfuhr auch die öffentlichen Verkehrsmittel sein, die immer wieder in dicht zugeparkten Straßen am Fortkommen gehindert werden.

Diese Beispiele werden im Rahmen einer Positivkampagne öffentlich gemacht und als Leitmotiv für punktuelle Veränderungen genommen. In diesem Sinne steht CarSharing für „weniger Autos = weniger Probleme = besseres Durchkommen“. Die Kampagne ist somit auch ein sichtbares „Dankeschön“ der Busfahrer und der Fahrer der Feuerwehr an die umweltbewussten Bürger.

Mittelfristige Maßnahmen

Entwicklung des Trägerthemas Mobilitätsmanagement: Im Rahmen des mittelfristigen Handlungskonzeptes kann das Trägerthema Mobilitätsmanagement genutzt werden, um CarSharing langfristig zu verankern. Die Region Hannover wird die Etablierung von CarSharing in Unternehmen im Rahmen des geplanten Konzeptes für betriebliches Mobilitätsmanagement vorantreiben.

Langfristige Maßnahmen

Entwicklung des Trägerthemas energieautarke Kommune: „Energieautarkie“ heißt die Zukunftsvision, von der sich in Deutschland immer mehr Ortschaften und auch Städte begeistern lassen. Strom, (Haus)Wärme, Gas und mitunter auch Treibstoff sollen innerhalb der Ortsgrenzen oder Regionen produziert werden, und zwar genau in der Menge, wie sie verbraucht werden. Ziel ist dabei, sich von den großen Energiekonzernen sowie und den Öl und Gas fördernden Staaten zu lösen. Als wichtiger Nebeneffekt sollen die Wirtschaftskraft der Region gestärkt und Arbeitsplätze geschaffen werden.

Wenn Kommunen heute den Autarkiegedanken fördern, wollen sie ihre Bürger insbesondere zur Minimierung der mit der Energieerzeugung verbundenen Umweltbeeinträchtigungen (insbesondere CO₂-Ausstoß) motivieren. Dazu muss vor allem der Ausbau der Techniken für erneuerbare Energie vorangetrieben werden. Das Umweltbundesamt (UBA) hält solche Projekte zwar generell für begrüßenswert; dass sich aber zunehmend Kommunen vom bundesweiten Übertragungsnetz abkoppeln, glauben seine Experten indes nicht. In der bislang umfassendsten Untersuchung zu diesem Thema kommt Deutschlands zentrale Umweltbehörde zu einem ernüchternden Ergebnis: Zwar werde die Stromproduktion immer dezentraler – Energieautarke Städte aber rechneten sich kaum, heißt es in der Erhebung, die im September 2013 veröffentlicht wurde (Quelle: Spiegel-Online, 06.09.2013).

Positive Beispiele sind die Kommunen Morbach (Hunsrück, siehe unten), Feldheim in Brandenburg, Wildpoldsried (Allgäu), Furth (Niederbayern) und Rainau (Ostalbkreis). In Rainau wurde dazu der erste umfassende regionale Masterplan in Deutschland entwickelt (Prof. Dr. Martina Hofmann, Hochschule Aalen).

Durch die Herstellung eigener Energie können die Kommunen in der Region Hannover eine gute Grundlage schaffen, um den Betrieb von Elektrofahrzeugen im Bereich CarSharing zu fördern und insgesamt die Elektromobilität voranzubringen und damit gleichzeitig die Verringerung des CO₂-Ausstoßes lokal zu fördern.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Best Practice

Bremen und Verkehrssicherheit: Die Hansestadt Bremen hat im Rahmen ihrer Kampagne zur Errichtung von Mobilitätspunkten und zur Ausweitung des CarSharing erfolgreich das Thema freie Durchfahrt für die Feuerwehr als Trägerthema der Kampagne etabliert. In diesem Rahmen wurden an vielen Stellen Einmündungen sicherer gemacht, so dass sowohl die Einsatzfahrzeuge, Busse und Ver- und Entsorgungsfahrzeuge davon profitieren als auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer (siehe Abbildung 6).

Energieautarkie in Morbach (Hunsrück): Dass Kommunen am raschen Ausbau erneuerbarer Energietechniken partizipieren können, ohne selbst die minimalen wirtschaftlichen Risiken schultern zu müssen (durch 20 Jahre garantierte Fördersätze), zeigt das Morbacher Modell: Als hier 1995 das größte Munitionslager der

amerikanischen Streitkräfte geräumt wurde, entschied man sich für den Aufbau einer Energielandschaft auf dem von asphaltierten Wegen durchzogenen Gelände. Wind, Sonne und Biomasse werden heute auf nur etwa vier Prozent der 146 Hektar großen ehemaligen Depotfläche genutzt. Die Kommune erhält Pächterträge von knapp 300.000 Euro im Jahr. Der Maschinenpark der Morbacher Energielandschaft erzeugt mittlerweile 50 Millionen kWh jährlich, das entspricht dem Energieverbrauch von rund 15.000 Einwohnern. Eine Biogasanlage erzeugt Biogas (Methan), das zwei Großmotoren antreibt; 3,8 Millionen kWh lassen sich so im Jahr gewinnen. Die Abwärme der Verbrennungsmaschinen wird zudem in ein eigenes Holzpelletwerk geleitet, wo aus den Abfällen lokaler Sägewerke 12.000 Tonnen Kleinstbriketts pro Jahr gepresst werden. Der gewonnene Strom oder das Biogas ließen sich auch für den Betrieb von Fahrzeugen nutzen (Quelle: FAZ vom 20.10.2010).

Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
Erarbeitung eines Themenkatalogs von Trägerthemen	5.000 €	Region
Entwicklung Trägerthema Sicherheit	derzeit nicht abschätzbar	Region
Entwicklung Trägerthema Mobilitätsmanagement	derzeit nicht abschätzbar	Region
Entwicklung Trägerthema Energieautarke Kommune	derzeit nicht abschätzbar	Region

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

5.3. VERNETZUNG DER ANGEBOTE / VERKEHRSTRÄGER

5.3.1. INFORMATIONS- UND BUCHUNGSSYSTEME

Kurzfristige Maßnahmen

Nutzung unabhängiger Informations- und Buchungsplattformen: Schon 2011 hat das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI festgestellt: „Als Alternative zum privaten Pkw könnten umfangreiche Mobilitätspakete überall verbreitet sein und die ansonsten gestiegenen Mobilitätskosten erheblich senken. Rückgrat der vernetzten Mobilität wäre der barrierefreie Zugang zu allen Verkehrsmitteln im Personenverkehr durch einfache und standardisierte Informations- und Buchungssysteme. Bausteine der neuen Multi-Modalität wären moderner öffentlicher Verkehr, Car-Sharing, Mietwagen, BikeSharing, Mitfahrdienste inklusive Mobilitätsgarantien, Lieferdienste und Taxi.“ Von diesem Idealbild sind die Angebote noch weit entfernt, auch wenn inzwischen erste Ansätze zu anbieterübergreifenden Buchungsplattformen realisiert werden. Derzeit gibt es keine unternehmensübergreifenden Buchungssysteme, mit denen ALLE in einer Stadt oder Region zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote gebucht werden können.

Im Rahmen eines Schaufensterprojektes Elektromobilität entwickeln üstra, VW und cantamen derzeit eine multimodale Mobilitätsplattform, die zum Ziel hat Information, Buchung, Zugang und Abrechnung der individuellen Mobilität zu gewährleisten. Dieses Projekt ist eng verknüpft mit der Weiterentwicklung von HANNOVER-mobil (siehe 5.3.2.). Die multimodale Mobilitätsplattform wird in die Internetseite des Verkehrsverbunds GVH integriert und sollte nach Abschluss des Projektes als zentrale Informations- und Buchungsplattform rund um die Mobilität in der Region Hannover bereitgestellt und laufend weiterentwickelt werden.

Mittelfristige Maßnahmen

Querbuchungen: Um die Flexibilität der Nutzung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote zu erhöhen und die Bedürfnisse der Zielgruppen zu erfüllen, müssen zum einen Querbuchungen zwischen den verschiedenen Anbietern bzw. zwischen verschiedenen Standorten dezentral organisierter Anbieter ermöglicht werden. Gleichzeitig sollen die Anbieter motiviert werden,

derartige Systeme zu unterstützen und in ihre Plattformen zu integrieren.

Hindernisse sind zum einen die Kosten für die Integration, die kaum durch die Zahlungsbereitschaft der Kunden abgedeckt werden kann. Hier können ggf. Förderprojekte im Rahmen der Schaufenster Elektromobilität (oder entsprechender Folgeprojekte) genutzt werden. Zum anderen werden durch die Anbieter unterschiedliche Kartensysteme genutzt für den Zugang zum Fahrzeug, so dass die Quernutzung nicht möglich ist. Abhilfe kann hier die neueste Generation der Zugangssysteme bieten, die auf Karten verzichtet und die Öffnung des Fahrzeugs über das Smartphone ermöglicht. Diese technische Weiterentwicklung muss von den Anbietern geleistet werden, siehe hierzu 5.6.1.

Langfristige Maßnahmen

Keine.

Best Practice

Mobility Map und CarJump: Die Entwicklung wird derzeit massiv durch die Verbreitung von Smartphones und den spezifischen Softwarelösungen („App“) vorangetrieben. Anbieterunabhängige Informationsplattformen wie CarJump oder Mobility Map bieten einfache Apps, die die Informationen zu den einzelnen Anbietern und deren Fahrzeugstandorte in einer Kartenanzeige bündeln.

Die Besonderheit: Über diese Systeme können auch Buchungen ausgelöst werden, die die App direkt über die Buchungssysteme der Anbieter durchführt. Die Anbieter zeigen dabei alle Systeme an, d.h. Free-floating-CarSharing, stationsbasiertes CarSharing, Peer-2-Peer-CarSharing und auch Leihfahrradsysteme wie NextBike und Call-a-Bike sind integriert.

Diese Systeme entwickeln sich derzeit (Beispiel Mobility Map) zu intermodalen Auskunftsplattformen weiter.

„Quernutzung“: Stadtmobil bietet seinen Mitgliedern bereits die Nutzung der Fahrzeuge anderer Stadtmobil- und auch Cambio-Organisationen an sowie grenzüberschreitende Nutzungen in der Schweiz, Österreich und in Frankreich. car2go (Daimler) und Flinkster (Deutsche Bahn AG) haben die Zusammenarbeit bei Buchung und Nutzung ihrer Fahrzeuge für Mitte 2014 vereinbart.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Kostenschätzung

Die Kosten für die Erstellung einer Anbieter-unabhängigen Buchungsplattform sind oben bereits aufgeführt worden. Diese sollte im Rahmen des Aufbaus der CarSharing-Webseite der Region mitentwickelt werden.

5.3.2. INTERMODALE ANGEBOTSVERKNÜPFUNG / HANNOVERMOBIL

Kurzfristige Maßnahmen

Einführung eines Leihfahrradsystems: „Sharing“ ist nicht nur ein Thema für Fahrzeuge mit vier Rädern, auch Fahrräder und Pedelecs können von mehreren Nutzern geteilt werden. Fahrradverleihsysteme sind weltweit erfolgreich, auch in Deutschland. Kunden, die Autos teilen, sind tendenziell auch dem BikeSharing gegenüber positiv eingestellt, daher sollte das CarSharing in der Region Hannover durch ein Leihfahrradsystem ergänzt werden. Dieses wendet sich sowohl an Touristen wie an Nutzer des Umweltverbundes, die mit den Leihfahrrädern die letzten Meter bzw. Kilometer ihrer Wegstrecke zurücklegen können. Um eine intensive Nutzung zu erreichen und erst gar keine Zugangshemmnisse aufkommen zu lassen, sind die Leihfahrräder mit dem gleichen Medium zugänglich zu machen wie die CarSharing-Fahrzeuge.

Die derzeitigen Planungen für ein Pedelec-Verleihsystem sollten frühzeitig auf eine Verknüpfung mit den CarSharing-Anbietern hin ausgelegt werden. Insbesondere die technische Verknüpfung über Informationsportale, Zugangssysteme und möglichst auch Abrechnung sind von elementarer Bedeutung.

Gemeinsame Vermarktung des Umweltverbundes: Der Verkehrsverbund GVH – Großraum-Verkehr Hannover hat bereits im Jahr 2004 sein Angebot HANNOVERmobil eingeführt. Für dieses Angebot ist der GVH im Oktober 2014 als erstes Unternehmen bundesweit mit dem Blauen Engel für Mobilitätskarten ausgezeichnet worden. Das Angebot HANNOVERmobil kann zum GVH-MobilCard-Abonnement hinzugebucht werden. Es bietet dann zusätzlich zur Nutzung von Bussen und Bahnen eine kostenlose BahnCard 25, CarSharing bei Stadtmobil ohne Anmeldegebühr und Monatsbeitrag, 20 Prozent Rabatt auf Taxifahrten bei Hallo Taxi 3811 und Sonderkonditionen bei der HERTZ-Autovermietung.

Im Rahmen der Schaufenster Elektromobilität wird die Weiterentwicklung des Angebots HANNOVERmobil gefördert. „Das Ziel muss sein, ein Ticket und integriertes Marketing nicht nur für Busse und Bahnen, sondern für „die ganze Welt der Mobilität zu entwickeln“, so Projektleiter Martin Röhrleef (DECOMM 2012, Hannover).

Die Region Hannover sollte hierbei dahingehend Einfluss nehmen, dass die weiterentwickelte HANNOVERmobil Card für alle Sharing-Angebote offen und in der gesamten Region verfügbar ist.

Im Zuge der Markteinführung kann die Region unterstützend wirken durch intensives Marketing im eigenen Umfeld für dieses Premium-Angebot des Umweltverbundes. Im Gegenzug können die Betreiber zur Neukundengewinnung attraktive Einstiegsangebote machen, um die Multiplikatoren in den Verwaltungen und der Politik von den Vorzügen der Kombiangebote zu überzeugen.



Abbildung 7: Werbung für das Angebot HANNOVERmobil (Quelle: GVH)

Langfristige Maßnahmen

Vollintegration des multimodalen Ticketing: Der Abbau von Zugangshemmnissen zu Alternativen zum eigenen Pkw stellt nicht nur im ÖPNV eine wichtige Herausforderung dar, auch bei alternativen Verkehrsformen ist der leichte Zugang zwingend erforderlich. Um die Verbreitung und Nutzung einer multimodalen Zugangskarte zu fördern, sind folgende Elemente erforderlich:

- Die „HANNOVERmobil Card“ wird zu einer Zugangskarte zu den Dienstleistungen der Region, wobei nicht nur Mobilitätsangebote enthalten sind, sondern auch Dienstleistungen wie Büchereien, Schwimmbäder, Kinos und weitere Freizeitangebote. So soll das Fahrtziel

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

direkt mit der Fahrt verknüpft werden und über die Attraktivität des Zieles die Attraktivität des Umweltverbundes mitgetragen werden.

- Für den einfachen Zugang zum Umweltverbund ist die Implementierung einer zentralen Plattform für Informationen zu CarSharing, BikeSharing und ÖPNV-Fahrplänen sowie weiteren Mobilitätsdienstleistungen zwingend erforderlich. Auf dieser Plattform müssen auch alle kundenrelevanten Aktionen wie Anmeldung und Abrechnung abgewickelt werden können (siehe 5.3.1.).

Best Practice

switchh Hamburg: switchh ist eine elektronische Mobilitätsauskunfts- und Buchungssoftware für den Raum Hamburg. Die Software kann über Web-Anwendungen oder die App genutzt werden. Über die Online-Anwendungen können die Nutzer den Startpunkt und das Fahrtziel eingeben, und das System zeigt alternative Möglichkeiten der Verkehrsmittelnutzung. Der Anbieter switchh kooperiert mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV), der Hamburger Hochbahn AG, dem CarSharing-Anbieter car2go, dem Autovermietungsunternehmen Europcar und mytaxi. Bei einer Zuzahlung von 10,00 Euro zum HVV-Abonnement, zur ProfiCard sowie zum SemesterTicket erhalten die registrierten Kunden Nachlässe bei der Nutzung von car2go (60 Freiminuten pro Monat in Hamburg) und Europcar (20,00 Euro Preisnachlass pro Fahrzeuganmietung in Deutschland). Die Kombination aus ÖV, CarSharing, Taxi und Autovermietung bietet den Kunden eine multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung über eine Anwendung (Quelle: Website switchh, www.switchh.de).

Mobil in Düsseldorf: Das Kombiticket der Rheinbahn AG „Mobil in Düsseldorf“ verknüpft Bus, Bahn, car2go und das Fahrradverleihsystem nextbike. Für 74,90 Euro monatlich kann das MonatsTicket1000 erworben werden, welches alle ÖPNV-Leistungen für das Stadtgebiet Düsseldorf beinhaltet sowie eine Mobilitätsgarantie bis zu 25,00 Euro, 90 Freiminuten pro Monat bei car2go und täglich vier Stunden Fahrradfahren mit Nextbike. Um das Angebot „Mobil in Düsseldorf“ nutzen zu können, muss sich der Kunde bei car2go anmelden und den Bestellschein der Rheinbahn AG einreichen. Die Registrierung für nextbike erfolgt damit automatisch (Quelle: Website Rheinbahn AG, [\[ten/Mobil-in-Duesseldorf.aspx\]\(http://ten/Mobil-in-Duesseldorf.aspx\)\).](http://www.rheinbahn.de/tickets/weitere_ticketangebote/Sei-</p></div><div data-bbox=)

5.4. VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

5.4.1. STELLPLÄTZE IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Kurzfristige Maßnahmen

Identifikation potenzieller Stellflächen: Ein grundlegender Ansatzpunkt zur Unterstützung der Realisierung des Masterplans ist die Bereitstellung einer ausreichenden Zahl an Parkplätzen in zentraler Lage. Parkplätze für CarSharing-Fahrzeuge sind der wichtigste Erfolgsfaktor. Während Stellflächen in Wohngebieten über Regelungen für das Anwohnerparken und Hostingkonzepte erschlossen werden können, sind Stellflächen an zentralen Umsteigepunkten zumeist nur über rechtlich abgesicherte Planungseingriffe zu realisieren.

Zentrales Problem ist die fehlende bundesweit einheitliche Regelung auf Basis der Straßenverkehrsordnung (siehe Anlage 7). Diese ist seit Jahren auf der Bundesebene erwartet, aber auch die jVariante einer „Verkehrsblattlösung“ wurde bisher nicht umgesetzt.

Die Anbieter schätzen den dringenden Bedarf auf 60 - 100 dezentral verteilte Stellplätze alleine in der Innenstadt von Hannover. Zu den für die Anbieter interessanten Flächen gehören:

- Flächen im öffentlichen Straßenraum
- Öffentliche Flächen außerhalb des Straßenraums
- Gewerblich genutzte Flächen in der Nähe interessanter Standorte, z.B. an Bahnhöfen und wichtigen Umsteigepunkten
- Private Stellflächen in der Nähe interessanter Standorte

Die Kommunen sind zur Erfüllung der Wachstumsziele gefordert, die CarSharing-Anbieter bei der Suche nach Stellplätzen aktiv zu unterstützen. Dies gilt für alle oben genannten Varianten, so können z.B. Kooperationen mit örtlichen Unternehmen in der Innenstadt eingeleitet und moderiert werden.

Für Flächen in Privatbesitz bietet sich die Anmietung durch die Kommunen an, die dann diese Flächen den CarSharing-Anbietern gegen Kostenerstattung zur Verfügung stellen können.

Trotz des administrativen Aufwands sollten in zen-

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

tralen Bereichen die rechtlichen Möglichkeiten für die Ausweisung der CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum genutzt werden, z.B. durch Teileinziehung dieser Flächen gemäß § 8 Niedersächsisches Straßengesetz. Alternativ bietet sich auch die deutlich einfachere Sondernutzungserlaubnis statt einer Teileinziehung an (siehe Anlage 7).

Mittelfristige Maßnahmen

Einführung von Mobilitätsstationen: „Weil CarSharing den Parkraum in den Städten entlastet, die öffentlichen Verkehrsmittel und das Rad ergänzt und zur Luftreinhaltung beiträgt, brauchen viele Städte CarSharing-Stationen auch im öffentlichen Straßenraum. Die Einrichtung einer Station ist in der bisherigen Straßenverkehrsordnung (StVO) noch nicht enthalten. Mit den 2003 gestarteten Pilotvorhaben der ersten beiden ‚mobil.punkte‘ in Bremen konnte belegt werden, wie intensiv die Entlastung durch CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum sein kann. Seither wird das Angebot konsequent ausgebaut und konzeptionell weiterentwickelt.“ (Quelle: www.mobilpunkt.info)

Die Optimierung von intermodalen Verknüpfungspunkten steht dabei an erster Stelle: Mobilitätsstationen sollten in naher Zukunft an allen Bahnhöfen den Fahrgästen zur Verfügung stehen. Hier kann dann auf kurzem Wege vom Zug oder der Stadtbahn auf den Bus, das Fahrrad oder das CarSharing-Fahrzeug umgestiegen werden. Auch können hier Leihfahrräder vorgehalten sowie Einrichtungen zur Ladung von Elektro-Fahrrädern und Elektroautos installiert werden. Ergänzt werden die im Angebot umfassenderen Mobilitätsstationen durch kleinere Mobilpunkte mit einer geringeren Auswahl an Verkehrsmitteln.

Ziel ist die Schaffung von Mobilitätsstationen an allen Stadtbahn-Endhaltestellen in der Region, zudem sollte in jeder Kommune mindestens ein „Mobilpunkt“ eingerichtet werden, d.h. in der Region Hannover wird bis 2020 eine Zielgröße von 20 größeren Mobilitätsstationen und 40 kleineren Mobilpunkten angestrebt. Genutzt werden können ggf. auch Park&Ride-Anlagen, sofern diese günstig gelegen sind.

Langfristige Maßnahmen

Stellplätze in Großsiedlungen: Gerade Neubausiedlungen bieten sich für neue Mobilitätsformen an. Daher soll-

te bereits im Planungsstadium für alle Neubauprojekte ein integriertes Verkehrskonzept mitentwickelt werden. Dieses Verkehrskonzept kann dann u.a. Festlegungen zur Reduzierung der Stellplätze für Privat-Pkw und zur Ausweisung von Standorten für CarSharing-Fahrzeuge treffen. Auch Standorte für Leihfahrräder und optimal angebundene ÖPNV-Verbindungen sollten in diesem Konzept enthalten sein.

Bereits bestehende Großsiedlungen werden daraufhin überprüft, ob gesonderte Flächen bzw. Parkplätze für Leihfahrräder und CarSharing-Fahrzeuge und ausgewiesen werden können.

Best Practice

Mobilpunkte Bremen: Optimale Verknüpfung zwischen CarSharing und ÖPNV bietet die Stadt Bremen mit ihren „mobil.punkten“ und „mobil.punktchen“. Hier handelt es sich um intermodale Mobilitätsstationen, die verschiedene Verkehrsträger einschließlich Fahrrad vernetzen und die im öffentlichen Straßenraum deutlich wahrnehmbar sind.



Abbildung 8: Mobilpunkt in Bremen (Quelle: Michael Glotz-Richter, Bremen)

Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, Landeshauptstadt Hannover: Die Stadt Hannover hat die Möglichkeiten nach § 8 Niedersächsisches Straßengesetz umfassend genutzt, wie als Zielvorgabe im Konzept von 2009 definiert (siehe Kapitel 3.3.2.). Derzeit sind sechs Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für CarSharing reserviert, weitere vier werden derzeit teileingezogen. Eine Teileinziehung weiterer Stellplätze ist aufgrund des erheblichen administrativen Aufwands nicht geplant.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Langenhagen-Weiherfeld: Hier entsteht seit ein paar Jahren im Stadtteil Kaltenweide ein Wohngebiet, das besonders Familien mit Kindern ein komfortables Zuhause bietet, umgeben von Grün mit sehr guter Verkehrsanbindung an die Zentren von Langenhagen und Hannover. Gemeinsam mit der üstra und Stadtmobil Hannover GmbH bietet die Entwicklungsgesellschaft Langenhagen mbH Neubürgern zudem ein Mobilitätspaket mit besonderen Konditionen zur Nutzung des CarSharing-Angebots an. Derzeit sind im Weiherfeld ein Pkw und ein Transporter stationiert.

5.4.2. STATIONEN ALS TEIL DER STADTPLANUNG

Berücksichtigung von Stellplätzen in Bebauungsplänen: Ein wichtiges Element bei der Steigerung der Nutzerzahlen im CarSharing ist neben der ausreichenden Verfügbarkeit von Fahrzeugen auch die Zugangssituation zu den Stellplätzen. Versteckte Parkplätze, dunkle Straßen und nur schwer zu findende Schlüsselkästen stellen Hindernisse für viele Benutzer dar.

Je früher die Anlage von Stellplätzen berücksichtigt wird, desto einfacher ist die Angebotsentwicklung an den Standorten. Neben der angesprochenen „Mobilpunkt“-Lösung an zentralen Umsteigestandorten muss in jeder Art Bebauungsplan eine der Nutzungsart entsprechende Anzahl an Stellplätzen berücksichtigt werden. Hier ergibt sich ebenfalls eine Planungsschnittstelle zur Berücksichtigung der Ausstattung mit Elektroversorgung zur Etablierung einer Ladeinfrastruktur.

Zur Qualitätssicherung gehört in diesem Zusammenhang auch, dass die Beschilderung der Mobilitätsstationen gut erkennbar, die Wegweisung eindeutig und Sauberkeit gewährleistet ist.

Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
politische Willensbekundung	0 €	Hauptverwaltungsbeamte
Errichtung von ca. 40 Mobilpunkten	3.200.000 €	Region und Kommunen
Errichtung von ca. 20 Mobilitätsstationen	8.000.000 €	Region und Kommunen

5.5. VERKEHRSPOLITIK UND VERKEHRSRECHT

5.5.1. POLITISCHE ZIELVORGABEN

Klare politische Willensbekundung: Wichtigste Grundlage für Unterstützung aus den Verwaltungen ist eine klare unterstützende Haltung der führenden lokalen Politiker.

Zwar ist die Förderung von CarSharing in zahlreichen Plänen der Region sowie der Kommunen enthalten, bisher fehlt jedoch ein ausdrückliches Bekenntnis der kommunalen Politik zur Förderung von CarSharing. Der vorliegende Masterplan „Shared Mobility“ der Region Hannover soll als Grundlage für entsprechende politische Bekenntnisse bzw. Beschlüsse der Region Hannover sowie ihrer Kommunen dienen.

Best Practice

Hansestadt Bremen: Hier wurde im Leitbild 2020 die Vorgabe gemacht, bis 2020 20.000 CarSharing-Nutzer in der Stadt zu erreichen. Dazu sollen u.a. weitere CarSharing-Standplätze im öffentlichen Straßenraum ausgewiesen werden, Neubaugebiete gleich mit CarSharing versorgt werden, die Integration in den ÖPNV verstärkt und umfassende Informations- und Marketingkampagnen durchgeführt werden.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

5.5.2. FÖRDERPROGRAMME UND DASEINSVORSORGE

Kurzfristige Maßnahmen

Einwerbung von Fördermitteln: Diverse Förderprogramme auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene fördern die Einführung moderner Mobilitätsdienstleistungen oder deren Vermarktung. Die Region sollte die Fördermöglichkeiten intern oder extern strukturiert auf Förderchancen durchleuchten lassen und entsprechende Antragsplanungen realisieren, die Investitionen hierfür sind entsprechend im Haushalt zu berücksichtigen.

Zur Umsetzung der in diesem Masterplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen Fördermittel aus den verschiedenen Förderprogrammen eingeworben werden. Hier bieten sich die unterschiedlichsten Programme an, die von Land, Bund und EU angeboten werden. CarSharing-Konzepte, insbesondere verbunden mit Elektromobilität, sowie multimodale Mobilitätsstationen können z.B. aus dem Bundesprogramm Elektromobilität („Schaufenster Elektromobilität in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg“) finanziert werden, das noch bis einschließlich 2016 läuft. Darüber hinaus plant die Bundesregierung mit dem neuen Elektromobilitätsgesetz, dessen Entwurf noch im Laufe des Jahres 2014 vorgelegt werden soll, „zur Unterstützung des Markthochlaufs“ der Elektromobilität weitere Nutzer-orientierte Anreize.

Eine andere Förderschiene ergibt sich aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE). Im Entwurf des Niedersächsischen Landesprogramms 2014 - 2020 heißt es dazu in Punkt 2: „Förderung der Bestrebungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen in allen Bereichen der Wirtschaft. Hier reicht das Spektrum von der Förderung der Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energien in Unternehmen über die Förderung einer nachhaltigen multimodalen städtischen Mobilität bis hin zum intelligenten Energiemanagement und der Nutzung erneuerbarer Energien in öffentlichen Gebäuden und im Wohnungsbau.“

Weitere Fördermöglichkeiten ergeben sich im Rahmen kommunaler Projekte z.B. aus den diversen EU-Programmen INTERREG, CIVITAS, Urbact. Hier ist jeweils gezielt zu prüfen, ob ein lokales Projekt in ein Förderprojekt einbezogen werden kann. Ein Schwerpunkt ist

auch hier die Förderung der Reduzierung von CO₂-Emissionen.

Mittelfristige Maßnahmen

Anschubfinanzierung für neue Stationen: Um neue Standorte für CarSharing-Fahrzeuge auszuweisen und auch neue Anbieter (insbesondere im Free-floating-Bereich) in die Region zu holen, sollten die Region Hannover und die einzelnen Städte und Gemeinden ein Programm zur Anschubfinanzierung neuer Stellplätze auflegen. Die vorgeschlagenen Mobilpunkte bieten sich vorrangig für die öffentliche Finanzierung an, bei der Anmietung von privaten Stellflächen bzw. bei der Bereitstellung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sollte ein Teil der Kosten zumindest im mittelfristigen Zeitfenster bis 2020 von der öffentlichen Hand übernommen werden.

Langfristige Maßnahmen

Sharing-Angebote als Teil der Daseinsvorsorge und ÖV-Ergänzung: Im langfristigen Zielhorizont müssen die Sharing-Angebote sowohl in der politischen wie in der öffentlichen Wahrnehmung als Teil des umweltfreundlichen Nahverkehrs etabliert und als Ergänzung zum ÖPNV verstanden werden. Sharing-Angebote können im Rahmen ihrer spezifischen Vorteile systembedingte Nachteile des ÖPNV ausgleichen und langfristig den ÖPNV im dünn besiedelten Raum und in verkehrarmen Zeiten maßgeblich ergänzen. Im Rahmen der Daseinsvorsorge können diese Angebote helfen die Mobilität der Bevölkerung zu gewährleisten. Daher ist die Diskussion notwendig, ob Sharing-Angebote im ländlichen Raum auch zur Daseinsvorsorge gehören und damit entsprechende Subventionen zur Aufrechterhaltung des Betriebes zugewiesen bekommen sollen.

Best Practice

Mobilfalt Nordhessen: Mobilfalt ist ein einzigartiges und wegweisendes Projekt des Nordhessischen Verkehrsverbundes zur Verbindung von Linienfahrten des traditionellen ÖPNV mit Mitfahrgelegenheiten bei privaten Personen. Das Angebot wurde für die schwach besiedelten Regionen Nordhessens entwickelt. Es beruht auf der Integration regelmäßiger Pkw-Pendelfahrten in den ÖPNV-Fahrplan, d.h. private Pkw-Fahrten werden über die Fahrplanauskunft des NVV als Fahrtauskünfte angezeigt. Realisiert wird das Projekt in Kooperation mit

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

dem Werra-Meißner- und dem Schwalm-Eder-Kreis. Finanziert und unterstützt wird Mobilfalt vom Land Hessen.

Unter www.mobilfalt.de werden die Mobilfalt-Strecken angezeigt. Dort kann man angeben, zu welcher der vorgesehenen Zeiten man eine Fahrt anbieten möchte. Gibt man diese Fahrt ins System ein, gilt Fahrt und Fahrer als fest eingeplant. Fahrer einer Mobilfalt-Fahrt erhalten für jeden zurückgelegten Kilometer, bei dem jemand mitfährt, eine Kilometerpauschale von 30 Cent. Dies entspricht der aktuellen steuerrechtlichen Pauschalabgeltung für Fahrzeugkosten (Quelle: www.mobilfalt.de).

CarSharing Vaterstetten: Der eingetragene Verein Vaterstettener Auto-Teiler (in der Nähe von München) hat in 20 Jahren ein flächendeckendes Netz von Stellplätzen mit nun 22 Fahrzeugen aufgebaut und inzwischen auch die Gemeindegrenzen überschritten. Das Erfolgskonzept ist hier ein starkes ehrenamtliches Engagement, verbunden mit einer Unterstützung aus der Gemeinde und der gemeinsamen Suche nach Fördermöglichkeiten.

Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
Strategieentwicklung	10.000 € davon 50 % Fördermittel	Region
Finanzierung neuer Standorte	je ca. 5.000 € davon 50 % Fördermittel	Kommunen
Ausbau eines flächendeckenden Netzes von Ladestationen (ca. 100 Ladesäulen im öffentlichen Raum)	2.000.000 € davon 50 % Fördermittel	Region und Kommunen

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

5.5.3. VERÄNDERUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN

Kurzfristige Maßnahmen

Übersichtsplan Parkzonen: Die im Rahmen dieses Masterplans durchgeführten Recherchen zeigten, dass kein übersichtliches Kartenmaterial mit einer Darstellung der Parkplatzzonen über die Stadt oder die Region Hannover verfügbar ist. Dies ist ein Hemmnis für die Ausgestaltung von neuen Parkplatzregelungen für bestehende und potenzielle CarSharing-Anbieter. Die Bereitstellung von einfach zugänglichen und hochwertigen Karten bezüglich der Parkplatzregelungen, vorzugsweise über Online-Medien, ist daher als Marktzugangsinformation für neue Anbieter dringend angeraten.

Mittelfristige Maßnahmen

Ausbau des Parkraummanagements: In allen verdichteten Bereichen der Region sollte ein Parkraummanagement eingeführt werden, um Langzeitparken durch Nichtanwohner zu verhindern und damit Parkplatzreserven zu aktivieren. Diese können dann z.B. durch Teileinziehung oder Umwidmung dem CarSharing als Stellplatz im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden.

Langfristige Maßnahmen

Keine.

Best Practice

Parkraummanagement Graz: Hier ist unter vielen anderen die Stadt Graz zu nennen, die in allen Innenstadtstraßen ein Parkraummanagement eingeführt hat und damit die Zahl der Pkw-Einpendler in die Innenstadt deutlich reduzierte. Gleichzeitig nahm die Zahl der ÖPNV-Fahrgäste erheblich zu, denen an den Außenstationen attraktive Park&Ride-Plätze geboten werden.

Parkraummanagement Berlin-Pankow: Der Bezirk Pankow in Berlin baut die Parkraumbewirtschaftung seit fünf Jahren schrittweise aus. Die Zahl der Pkw-Einpendler, die bisher ihr Fahrzeug ganztägig im Bezirk geparkt haben, ist massiv zurückgegangen, und die Zahl der verfügbaren Parkplätze erhöhte sich entsprechend. In den bewirtschafteten Zonen ist nun tagsüber jederzeit ein Parkplatz verfügbar, wodurch die Nutzung der Floating-Fleet-CarSharing-Angebote (in Berlin vier Anbieter: car2go, DriveNow, Multicity, Spotcar) deutlich attraktiver wurde.⁹

Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
Ausbau des Parkraummanagements (Parkscheinautomaten etc.)	können derzeit nicht beziffert werden	Kommunen

⁹ Der Abschlussbericht für das Projekt „ParkenBerlin“ gibt hierzu vertiefende Informationen und Analysen

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

5.6. DIENSTLEISTER: ENTWICKLUNG TECHNIK UND ANGEBOT

5.6.1. SYSTEMZUGÄNGE UND STELLPLATZREGELUNG

Kurzfristige Maßnahmen

Dezentrale Registrierung: Die Prüfung der Gültigkeit des Führerscheins ist ein versicherungstechnisch hoch relevanter Vorgang. Er kann jedoch auch durch geschulte Dritte durchgeführt werden, und damit kann der Anmeldeprozess auch außerhalb der jeweiligen Geschäftsstellen durchgeführt werden.

Die Anbieter können mit den vorhandenen technischen Mitteln die Prüfung der Führerscheine in den kommunalen Verwaltungen der Region durchführen lassen und sollten dies aktiv mit der Einrichtung von Stellplätzen in der Region verbinden.

Der Vorteil für den Kunden ergibt sich aus den kurzen Wegen und der lokalen Erreichbarkeit der Ansprechpartner und des Registrierungsprozesses. Die Präsenz der Kommune zeigt zusätzlich, dass das Thema CarSharing lokal an Bedeutung gewinnt.

Mittelfristige Maßnahmen

Nutzung von Anwohnerparkausweisen: Das Beispiel von CiteeCar (siehe Best Practice) ist nach erster Analyse auch auf Hannover übertragbar. Ein am Stellplatz wohnhafter Host / Nutzer übernimmt das Fahrzeug und hat damit Anrecht auf einen Anwohnerparkausweis. Das Fahrzeug wird dann nicht an einem festen Stellplatz abgestellt, sondern innerhalb eines meist auf ein bis zwei Querstraßen begrenztes Gebietes. Der Standort wird dem Nutzer über SMS / Smartphone-App mitgeteilt. Die Kommunen sollen prüfen, ob ein derartiges Verfahren möglich ist und ggf. Maßnahmen ergreifen zur Freigabe dieser sehr einfachen und kostenarmen Regelung.

Fahrzeugzugang per Smartphone: Neuere Buchungssysteme verwenden ausschließlich das Smartphone als Zugangssystem zum Fahrzeug, d.h. die Ausgabe und Nutzung einer Plastikkarte mit eingebauten Chip ist nicht mehr notwendig. Eine derartige Technik wird z.B. bei dem neuen One-Way-Anbieter SpotCar in Berlin verwendet. Der Beweis der technischen Reife steht noch

aus, wird aber mittelfristig zu erwarten sein. Der Vorteil ist ein einfacherer Systemzugang für den Kunden bei gleichzeitig niedrigeren Kosten für den Anbieter.

Langfristige Maßnahmen

Keine.

Best Practice

Registrierung car2go Berlin: Der Betreiber bietet privaten Unternehmen an, gegen eine Aufwandsentschädigung die Registrierung von Kunden durchzuführen. Durch die Umsätze ist die Finanzierung einer Stelle nicht zu erwarten, dennoch kann dies ein attraktiver, zusätzlicher Umsatz für Unternehmen mit regelmäßigen Kundenkontakten sein.

Fahrzeugzugang car2go black und Spotcar: Zwei der neuesten Anbieter am Markt, zum einen das Free-floating-Angebot Spotcar und zum anderen die stationsbasierte Variante von car2go (car2go black). Beide nutzen keine Chipkarten mehr als Zugangsmedium zum Fahrzeug, sondern ausschließlich das Smartphone des Nutzers. Die Annäherung an das Fahrzeug wird registriert, ggf. ein am Fahrzeug eingeblendeter Code abgefragt, und dann die Verriegelung des Fahrzeugs freigegeben.

Stellplatzregelung CiteeCar: Für Innenstadtbereiche mit reinen Anwohnerparkzonen ist eine sehr innovative Lösung am Markt entstanden, die von dem Anbieter CiteeCar in mehreren Städten umgesetzt wird: Ein „Host“ betreut das Fahrzeug. Ein Host wohnt in einer der Anwohnerparkzonen und hat damit Anrecht auf eine Parkvignette. Das Fahrzeug wird durch den Anbieter CiteeCar gekauft, gewartet und vermietet, aber dem „Host“ zur Nutzung überlassen, der somit Anrecht auf eine Parkvignette hat. Diese Lösung sorgt ohne aufwändige Umwidmung oder infrastrukturelle Maßnahmen auch in dicht besiedelten Gebieten für ein CarSharing-Angebot.

5.6.2. ELEKTROMOBILITÄT

Kurzfristige Maßnahmen

Vorhandene E-Fahrzeuge in Sharing-System einstellen: Bisher werden Elektrofahrzeuge aufgrund der hohen Beschaffungskosten und langen Standzeiten während der Ladevorgänge nicht ohne Fördermittel in CarSharing-Flotten eingestellt. Im Regelfall sind derzeit Elektro-

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

fahrzeuge in CarSharing-Flotten durch Forschungsprojekte subventionierte Lösungen.

Zur Erhöhung der Fahrzeugzahl in den Flotten können vorhandene, bisher nicht integrierte Elektrofahrzeuge der kommunalen Flotten mit CarSharing-Technologie ausgerüstet und über die örtlichen CarSharing-Anbieter der Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden. Dies erhöht die Sichtbarkeit der Fahrzeuge und eröffnet interessierten Mitbürgern eine sehr einfache Möglichkeit zur Nutzung von Elektrofahrzeugen direkt in den Kommunen der Region. Versicherungstechnisch stellt dies kein Problem dar, sofern das Fahrzeug über das CarSharing-Anbieter versichert ist.

Mittelfristige Maßnahmen

Klare Zielvorgaben für die Beschaffung: Verlässliche Planungen und Beschaffungsvorgaben sind wichtige Signale für Mitarbeiter und Bürger. Ziel der Planung in der Region Hannover kann z.B. sein, dass im Jahr 2020 50 % aller kommunalen Fahrzeuge elektrisch angetrieben sind. Ergänzend können diese Fahrzeuge über (Corporate) CarSharing-Lösungen den Mitarbeitern abends und am Wochenende angeboten werden. Parallel dazu ist die Entwicklung eines flächendeckenden Netzes von Ladestationen erforderlich. Im Rahmen der Förderprojekte Elektromobilität könnten dazu entsprechende Fördermittel eingeworben werden.

Entsprechende Signale für diese Entwicklung werden bereits gegeben: "Sobald der Bund die gesetzlichen Vorgaben dafür definiert hat, werden die Kommunen in der Metropolregion freies Parken für Elektroautos beschließen und damit einen weiteren Anreiz für den Umstieg vom Verbrenner zum Stromer schaffen," kündigte Dirk-Ulrich Mende an, Vorsitzender des Vereins „Kommunen in der Metropolregion e.V.“, am 18.06.2014 im Rahmen einer Mitgliederversammlung. Die Vertreter der 56 Kommunen beschlossen dabei ein Positionspapier zur weiteren Entwicklung der Elektromobilität.

Langfristige Maßnahmen

Keine.

Best Practice

car2go Stuttgart: Einführung einer flächendeckenden Versorgung mit CarSharing-Fahrzeugen mit Elektroantrieb, Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur mit derzeit über 230 Stromtankstellen und über 400 Ladepunkten, Ausdehnung des Bedienungsgebietes sukzessive über die Stadtgrenzen hinaus in die Region.

Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung	Zuständigkeit
vorhandene E-Fahrzeuge in Sharing-System einstellen	derzeit keine Kostenschätzung möglich, da keine Förderung vorhanden	Kommunen
klare Zielvorgaben für die Beschaffung	kostenneutrale Ausgestaltung möglich	Region und Kommunen
exklusives, kostenloses Parken für Elektrofahrzeuge	keine Kosten, aber Mindereinnahmen	Kommunen

6. ERFOLGSKONTROLLE

6. ERFOLGSKONTROLLE

Für eine kontinuierliche Erfolgskontrolle ist die Bereitstellung vergleichbarer Zahlen über einen längeren Zeitraum die wichtigste Grundlage. Daher müssen die Parameter mit Vorsicht gewählt werden, da einige Grundlagendaten nicht immer oder vollständig erhoben werden können. Von komplizierten Berechnungsformeln ist zudem abzuraten, da Transparenz und Nachvollziehbarkeit für die Diskussion der Bewertungen von erheblicher Bedeutung sind.

Neben reinen Nutzungsfaktoren ist das Marketingkonzept regelmäßig auf seine Wirkung hin zu überprüfen und ggf. an zwischenzeitlich eingetretene Marktveränderungen anzupassen.

Folgende Messwerte und Erhebungsmethoden werden empfohlen, nach Möglichkeit sollten diese getrennt für die einzelnen Kommunen der Region erhoben werden:

Erfolg der CarSharing-Anbieter

- Messwert Fahrzeugzahl: Wissenschaftlich wurde mehrfach nachgewiesen, dass CarSharing zu Reduzierungen bei Pkw-Nutzung und -Besitz führt, der exakte Effekt für einen Anbieter oder ein Angebot ist jedoch nur schwer quantifizierbar. Empfehlenswert ist daher die direkte Befragung von Kunden, die ein bis zwei Jahre die Dienstleistung nutzen, um deren Veränderungen bei Verkehrsmittelwahl und Pkw-Besitz festzustellen. Besonders nützlich sind Panel-Befragungen, bei denen die gleichen Kunden zweimal befragt werden – einmal zum Zeitpunkt des „Neuzugangs“ und dann nach den genannten ein bis zwei Jahren.
- Messwert Fahrzeugauslastung: Die Fahrzeugauslastung zeigt direkt, ob Fahrzeuge intensiver genutzt werden als private Fahrzeuge, deren durchschnittliche Auslastung 60 Minuten pro Tag beträgt.
- Messwert Kundenzahl: Wichtig ist bei diesem Messwert die Zahl der aktiven Kunden. Anbieter ohne Monatsbeiträge haben erfahrungsgemäß eine hohe Anzahl passiver Kunden, die die Dienstleistung nur sehr selten benutzen.

Bekanntheit des CarSharing

- Messwert Presseschau: Über unabhängige Anbieter kann die Reichweite der bearbeiteten Themen in der

Presse gemessen werden. Insbesondere bei den in Kapitel 5.2.4 genannten Trägerthemen (Sicherheit / Mobilitätsmanagement / Energie) ist dies sinnvoll. Unbedingt zu beachten ist dabei, dass Onlinemedien eine angemessene Berücksichtigung finden.

Nutzung RideSharing

- Messwert „Nutzer und eingestellte Fahrten“: Die Zahl der Nutzer und potenziellen Fahrten zeigt die Reichweite und damit die allgemeine Nutzung eines Systems, allerdings nicht unbedingt den Erfolg im Sinne dieses Masterplans.
- Messwert „Erfolgte Vermittlungen“: Dieser Messwert ist zu empfehlen, da nur eine Vermittlung als tatsächlicher „Erfolg“ zu bewerten ist. Zu beachten ist, dass eine Vermittlung mitunter nur einmal stattfindet, die dann miteinander bekannten Personen im Weiteren direkte Verabredungen ohne Nutzung einer Plattform treffen. Der Erfolg der Plattformen für Pendlerverkehr ist somit zumeist höher als es auf den ersten Blick erscheint.

Kommunikation

- Teilnahme der Bürger und Multiplikatoren an Veranstaltungen wie z.B. Roadshows
- Abonnentenzahlen und Klickraten der Newsletter
- Nutzung der dezentralen Registrierungsmöglichkeiten in den Kommunen

Elementar ist die Erstellung eines regelmäßigen Monitoring / Reporting, damit Entwicklungen sichtbar werden und ein Abgleich zu den Planungen hergestellt werden kann. **Im Idealfall werden diese Reportings mit den Dienstleistern im Moment einer Fördermaßnahme vereinbart, um deren Wirksamkeit prüfen zu können.**

7. VERZEICHNISSE

7.1 STICHWORTVERZEICHNIS

(Re-)Urbanisierung

Der gesellschaftliche Wandel, die Veränderung von Lebensstilen, neue Berufssituationen etc. haben in jüngerer Vergangenheit zu einem Aufkommen neuer Haushaltsformen geführt, die eine neue Dynamik u.a. insbesondere in die innerstädtischen Altbaugebiete großer deutscher Städte bzw. Stadtregionen induziert haben. Hierbei ist ein Trendbruch im Wanderungsverhalten zu beobachten, der durch eine neue hohe Attraktivität innerstädtischen Wohnens und eine Bedeutungszunahme der inneren Gebiete gekennzeichnet ist. Häufig geht der Reurbanisierungsdiskurs mit dem Phänomen der Gentrifizierung einher. Die Reurbanisierung stellt die Gegenbewegung zu Stadtflucht und extensiver Wohnsuburbanisierung der 1990er Jahre dar. Vorwiegend geprägt wird das zu beobachtende neue Wanderungsverhalten durch die Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen.

Aufgabenträger

Aufgabenträger tragen in Deutschland, als von den Ländern benannte Behörde und Organisationseinheit, die Verantwortung für eine ausreichende Versorgung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen (Daseinsvorsorge).

Bundesverband CarSharing

Der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) ist der Dachverband der in Deutschland aktiven CarSharing-Anbieter (ca. 110 Mitglieder). Er betreibt bundesweite Öffentlichkeitsarbeit und vertritt die politischen Interessen der Branche. Zudem wird die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem CarSharing durch die Beauftragung oder Durchführung von Studien vorangetrieben.

Business CarSharing

Auch Corporate CarSharing genannte Form des CarSharing speziell für Unternehmen. Hierbei werden Mitarbeitern Dienstwagen aus einem Pool für dienstliche und private Zwecke (gegen Gebühr) zur Verfügung gestellt. Dabei werden Optimierungs- und Auslastungs-Potenziale des Unternehmens-Fuhrparks erschlossen und damit Einspareffekte erzielt.

CarSharing

CarSharing ist eine Form des Gemeinschaftsautos, bei der Automobile eines CarSharing-Anbieters organisiert und gemeinschaftlich geteilt und gegen Gebühr genutzt werden. Im Unterschied zur klassischen Autovermietung ist CarSharing explizit auf kurze, minuten- oder stundenweise Nutzung eines Fahrzeugs ausgerichtet. Es eignet sich für die seltene Nutzungsnotwendigkeit eines Pkw und ist gut für die Kombination mit dem ÖPNV geeignet.

Free-floating-CarSharing

Das Free-floating-CarSharing oder auch stationsungebundene CarSharing bezeichnet eine Form des CarSharings, bei der Fahrzeuge eines entsprechenden Anbieters innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes spontan oder über eine App vorab reserviert, angemietet und wieder auf allen öffentlichen Stellplätzen abgestellt werden können. Die Mietzeit wird häufig minutenweise abgerechnet, und es fallen überwiegend keine monatlichen Grundgebühren oder eine Kautions als weitere Kosten an.

Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung

Diese Planungen sind nach Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu erstellen und beinhalten Maßnahmenkataloge, die die durch den Verkehr verursachte Emissionen (Feinstaub, Stickstoffoxide, Lärm etc.) dauerhaft vermindern helfen sollen. In diesem Rahmen kann z.B. Mobilitätsmanagement als Maßnahme wirksam werden.

Mobilitätsverhalten

Verhalten eines Individuums bzw. einer Gruppe von Individuen, das in Bezug auf die eigene Mobilität durch demographische und sozioökonomische Faktoren, Einstellungen, Präferenzen und Werthaltungen beeinflusst wird. Mobilitätsverhalten wird in hohem Maße habitualisiert.

ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst in Deutschland als Teil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) die Grundversorgung im Nahbereich auf Schiene, Straße oder zu Wasser. Im ÖPNV werden somit verschiedene Verkehrsmittel, wie z.B. Straßenbahnen, Nahverkehrszüge, Busse oder Fähren unterschiedlicher Beförderungskapazität, eingesetzt.

7. VERZEICHNISSE

Peer-to-Peer-CarSharing

Wird auch als privates CarSharing bezeichnet und ist die gemeinschaftliche Nutzung eines Fahrzeugs gegen eine Gebühr, die der Fahrzeugeigner erhebt. Neben der Nutzung eines Fahrzeuges innerhalb eines Kreises einander bekannter Menschen etablieren sich seit kurzem auch Plattformen im Internet, auf denen registrierte Nutzer Autos in einem deutlich größeren Kreis von Menschen teilen. Der Mietvorgang und die Versicherung werden dabei durch die Plattform-Anbieter zentral organisiert und geregelt.

Pendlerbilanz

Die Pendlerbilanz wird aus der Differenz der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Ein- und Auspendler einer Kommune oder Region gebildet. Pendeln mehr Beschäftigte ein als aus, spricht man von einem Pendlerüberschuss. Der Pendlersaldo bzw. die Pendlerbilanz ist ein Indikator für die Arbeitsplatzdichte einer Region und damit zugleich für deren Wirtschaftskraft.

Stadtplanung

Im Rahmen einer Stadtplanung werden Planungskonzepte unter Abwägung öffentlicher und privater Belange erarbeitet, die Bautätigkeit (öffentlich und privat) sowie die infrastrukturelle Entwicklung einer Stadt gesteuert. Den rechtlichen Rahmen hierfür bildet die Bauleitplanung.

Umweltverbund

Der Umweltverbund umfasst stadt- und umweltfreundliche Verkehrsmittel und ist Teil eines an Nachhaltigkeit, Flächensparsamkeit, Emissionsarmut orientierten stadt- und verkehrsplanerischen Paradigmas. Der motorisierte Individualverkehr ist daher nur als ergänzende Verkehrsart in Form von CarSharing und Fahrgemeinschaften Teil des Umweltverbundes.

Verkehrsentwicklungsplan

Verkehrsentwicklungspläne (VEP) sind Planungskonzepte, die das verkehrliche Leitbild eines Landes, einer Region oder einer Kommune vorgeben sowie Ziele und Strategien für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur enthalten. Die langfristige Planung dient der Steuerung des Verkehrsaufkommens sowie einer Verminderung und Verlagerung unerwünschter / nicht-nachhaltiger Verkehrsleistungen. Grundlage sind Daten der Einwohner- und Mobilitätsstatistik

7.2. TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Wachstum CarSharing in Deutschland (Quelle: Bundesverband CarSharing e.V., www.carsharing.de)	8
Tabelle 2: Vergleichswerte CarSharing Marktdurchdringung in Deutschland (Quelle: eigene Recherche, bcs)	15
Tabelle 3: Strukturdaten des CarSharing in der Region Hannover (Quellen: Zensus 2011, Wikipedia, bcs September 2013, Webseiten der Anbieter, eigene Berechnungen, Werte teils geschätzt oder gerundet)	17
Tabelle 4: Einpendler nach Hannover aus den Umlandkommunen (Quelle: Bundesanstalt für Arbeit)	19
Tabelle 5: Entwicklung Fahrzeugzahlen CarSharing in der Region Hannover (Quelle: eigene Berechnung, Ausgangswerte gerundet)	21

7.3. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage der Region Hannover (Quelle: Region Hannover)	5
Abbildung 2: Kommunale Grenzen Region Hannover (Quelle: Region Hannover)	5
Abbildung 3: Ein- und Auspendlerbeziehungen Region Hannover (Quelle: Region Hannover, Trends und Fakten 2011)	18
Abbildung 4: Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPV, Deutschland, 2003 bis 2012, (Quelle VDV)	20
Abbildung 5: Verschiedene Stationsbeschilderungen (Quelle: Region Hannover)	29
Abbildung 6: Artikel „Keine freie Fahrt für Feuerwehr“ (Quelle: Weser-Kurier)	34
Abbildung 7: Werbung für das Angebot HANNOVERmobil (Quelle: GVH)	37
Abbildung 8: Mobilpunkt in Bremen (Quelle: Michael Glotz-Richter, Bremen)	39

7.4. ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Übersicht – Handlungsfelder und Maßnahmen	51
Anlage 2: Karte – CarSharing-Angebot und Einwohnerdichte: Landeshauptstadt Hannover	54
Anlage 3: Karte – CarSharing-Angebot und Einwohnerdichte: Region Hannover	55
Anlage 4: Karte – CarSharing-Angebot und Beschäftigtendichte: Landeshauptstadt Hannover	56
Anlage 5: Karte – CarSharing-Angebot und Beschäftigtendichte: Region Hannover	57
Anlage 6: Bundesverband CarSharing – bcs-Städtevergleich 2013	58
Anlage 7: Bericht – Parkplatzregelungen für CarSharing Fahrzeuge in Deutschland	59

ANLAGEN

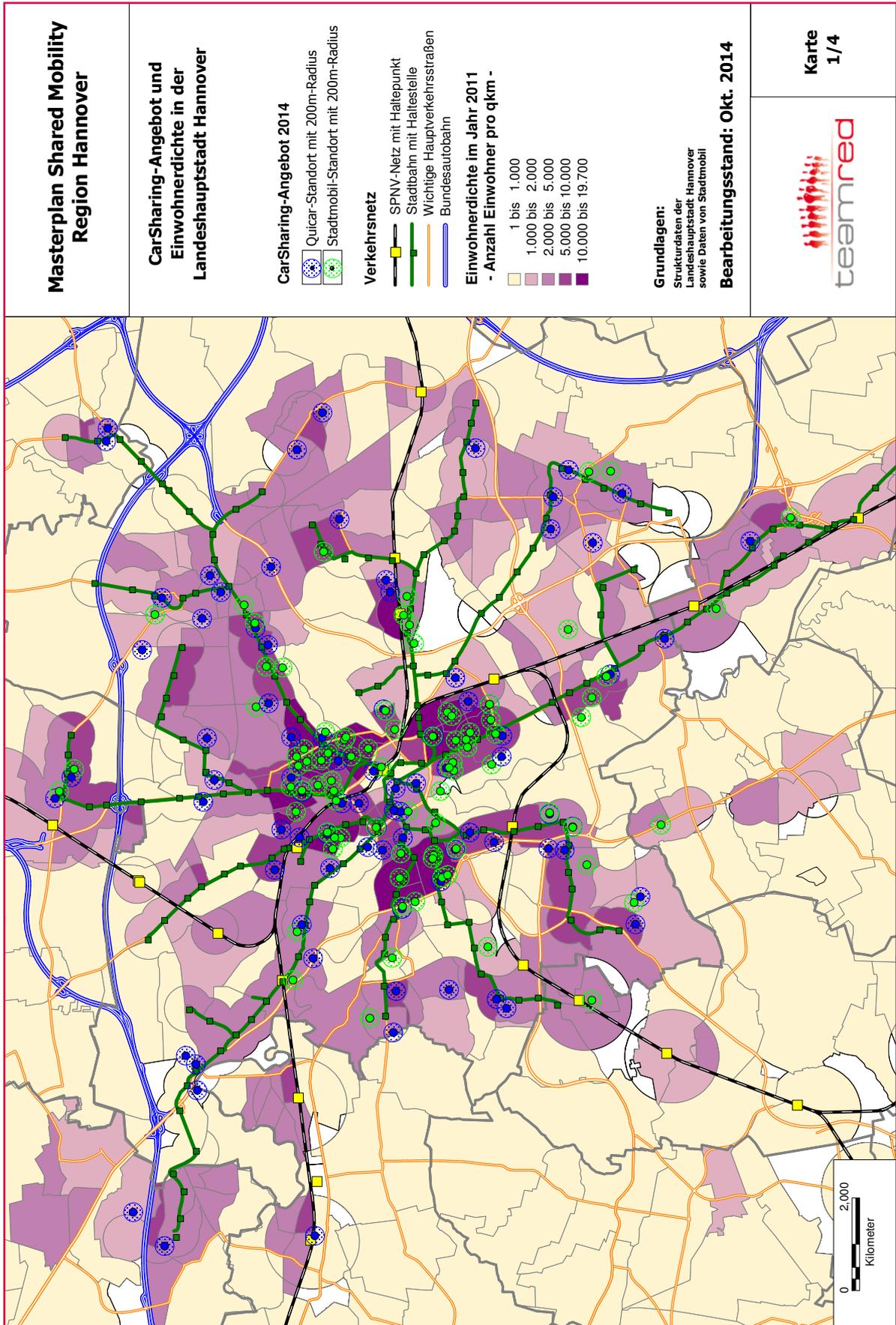
HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN				
Nr.	Maßnahme / Teilmaßnahme	Kurzfristig (2015 – 2016)	Mittelfristig (2017 – 2018)	Langfristig (2019 – 2020)
1. Aktive Entwicklung der Nachfrage				
1.1	CarSharing in kommunalen Verwaltungen	Bewusstseinsentwicklung in den Kommunen CarSharing ersetzt Poolfahrzeuge CarSharing ersetzt Dienstwagen	Änderung von Beschaffungsregeln („Car Policies“) Optimierung dienstliche Nutzung Privat-Pkw	Mischnutzung von Fahrzeugen etablieren
1.2	Mitarbeiter als private Kunden	Mitarbeitermarketing		
1.3	Förderung Kooperationen und Bürgerengagement	Unterstützung von Kooperationen Initiierung und Unterstützung bürgerlichen Engagements	Ausbildung von Mobilitätsma- nagern in den Betrieben	
1.4	Förderung P2P-CarSharing	Partnerschaft für die Mitarbeiter	P2P-CarSharing für dienstlich anerkannte Privat-Pkw	

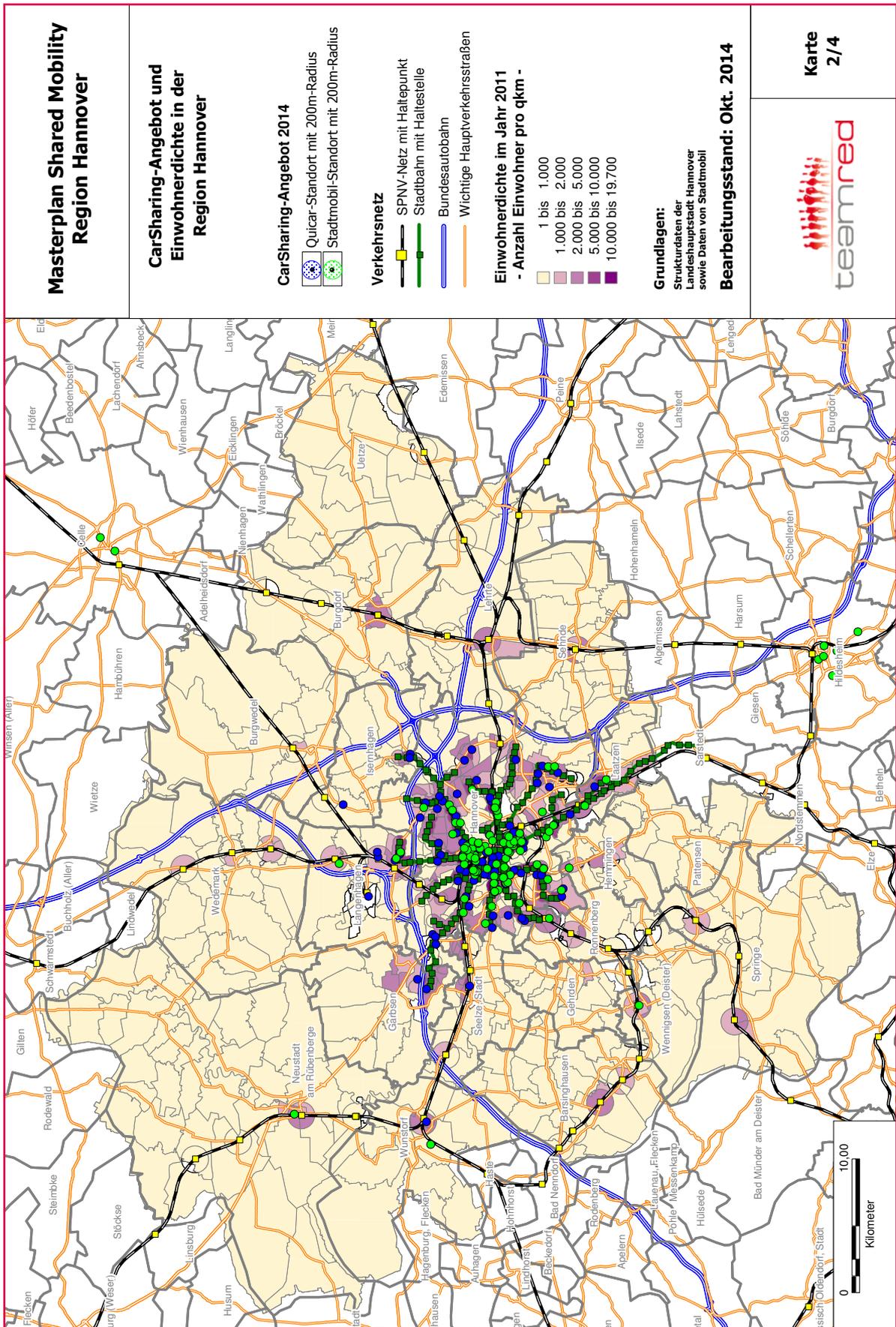
ANLAGE 1 HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

2. Aktive Kommunikation / Einbindung der Bürger				
2.1	Marketingkonzept	Aufbau langfristige Kampagne „Sharing Region Hannover“ Kampagne Ridesharing	Kontinuität und professionelle Präsentation Einheitliche Beschilderung Bürgerbeteiligung Neubürgerservice	Modellgebiet Sharing-Konzepte in Deutschland
2.2	Öffentliche Verwaltung als Vorbild und Multiplikator	Aktion „Sharing in der kommunalen Verwaltung“ Bürgernahes Zugangsverfahren zum CarSharing Multiplikatoren und Repräsentanten	Best Practice „Sharing in der Verwaltung“	
2.3	Kontinuierliche Kommunikation mit Presse und Stakeholdern	Presseinformationen Stakeholder-Newsletter	Regelmäßiger persönlicher Austausch	
2.4	Themenverknüpfung / Trägerthemen	Trägerthema Sicherheit	Entwicklung des Trägerthemas Mobilitätsmanagement	Entwicklung des Trägerthemas Energieautarke Kommune
3. Vernetzung der Angebote / Verkehrsträger				
3.1	Informations- und Buchungssysteme	Nutzung unabhängiger Informations- und Buchungsplattformen	Querbuchungen	

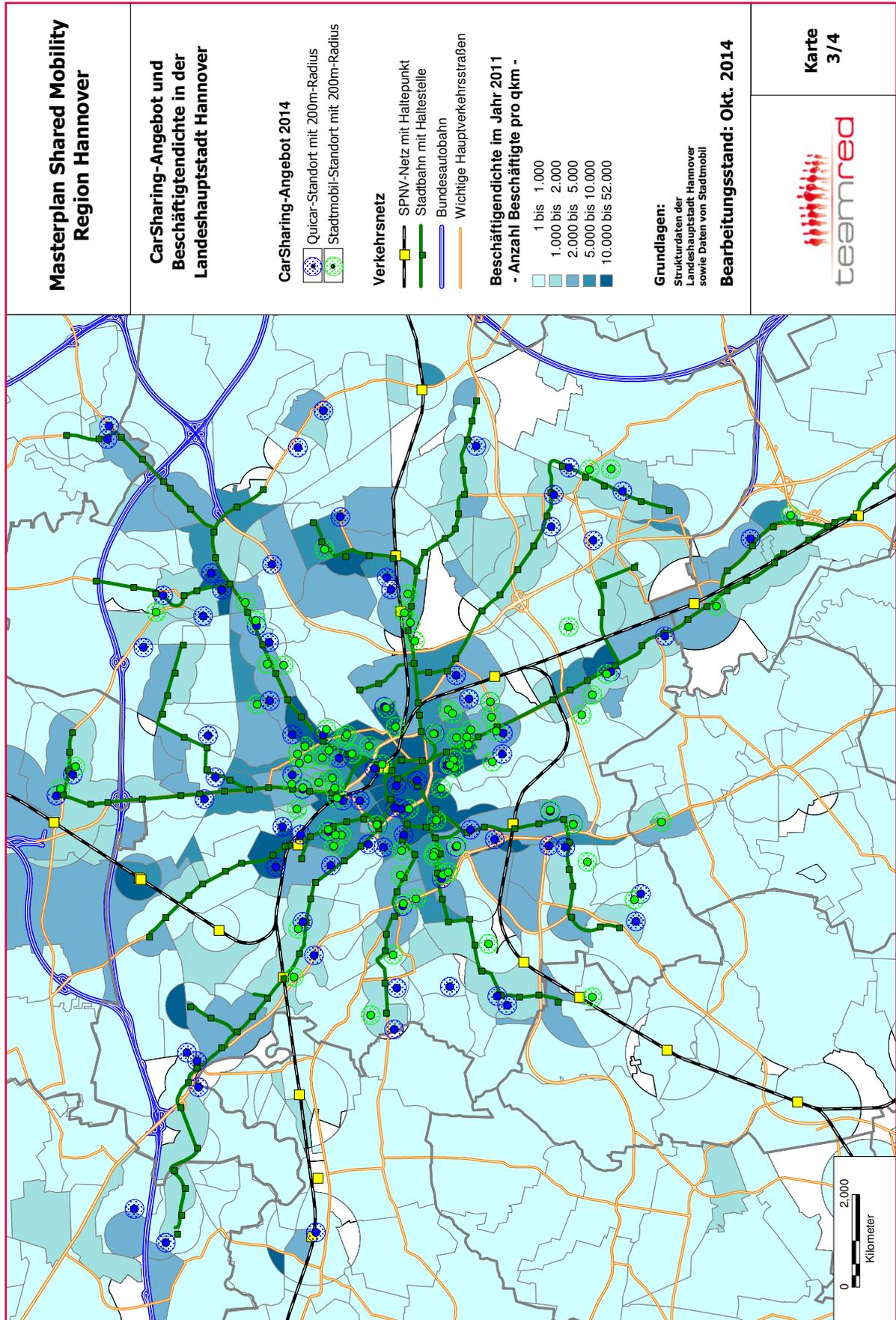
3.2	Intermodale Angebotsverknüpfung / HANNOVERmobil	Einführung eines Leihfahrradsystems Gemeinsame Vermarktung des Umweltverbundes		Vollintegration des Multimodalen Ticketing
4. Verkehrs- und Stadtplanung				
4.1	Stellplätze im öffentlichen Raum	Identifikation potenzieller Stellflächen	Einführung von Mobilitätsstationen	Stellplätze in Großsiedlungen
4.2	Stationen als Teil der Stadtplanung	Berücksichtigung Stellplätze in Bebauungsplänen		
5. Verkehrspolitik und Verkehrsrecht				
5.1	Politische Zielvorgaben	Klare politische Willensbekundung		
5.2	Förderprogramme und Daseinsvorsorge	Einwerbung von Fördermitteln	Anschubfinanzierung für neue Stationen	Sharing-Angebote als Teil der Daseinsvorsorge und ÖV-Ergänzung
5.3	Veränderung der Rahmenbedingungen	Übersichtsplan Parkzonen	Ausbau des Parkraummanagements	
6. Dienstleister: Entwicklung Technik und Angebot				
6.1	Systemzugänge und Stellplatzregelung	Dezentrale Registrierung	Nutzung von Anwohnerparkausweisen Fahrzeugzugang per Smartphone	
6.2	Elektromobilität	Vorhandene E-Fahrzeuge in Sharing-System einstellen	Klare Zielvorgaben für die Beschaffung	

ANLAGE 2 CARSHARING-ANGEBOT UND EINWOHNERDICHTE



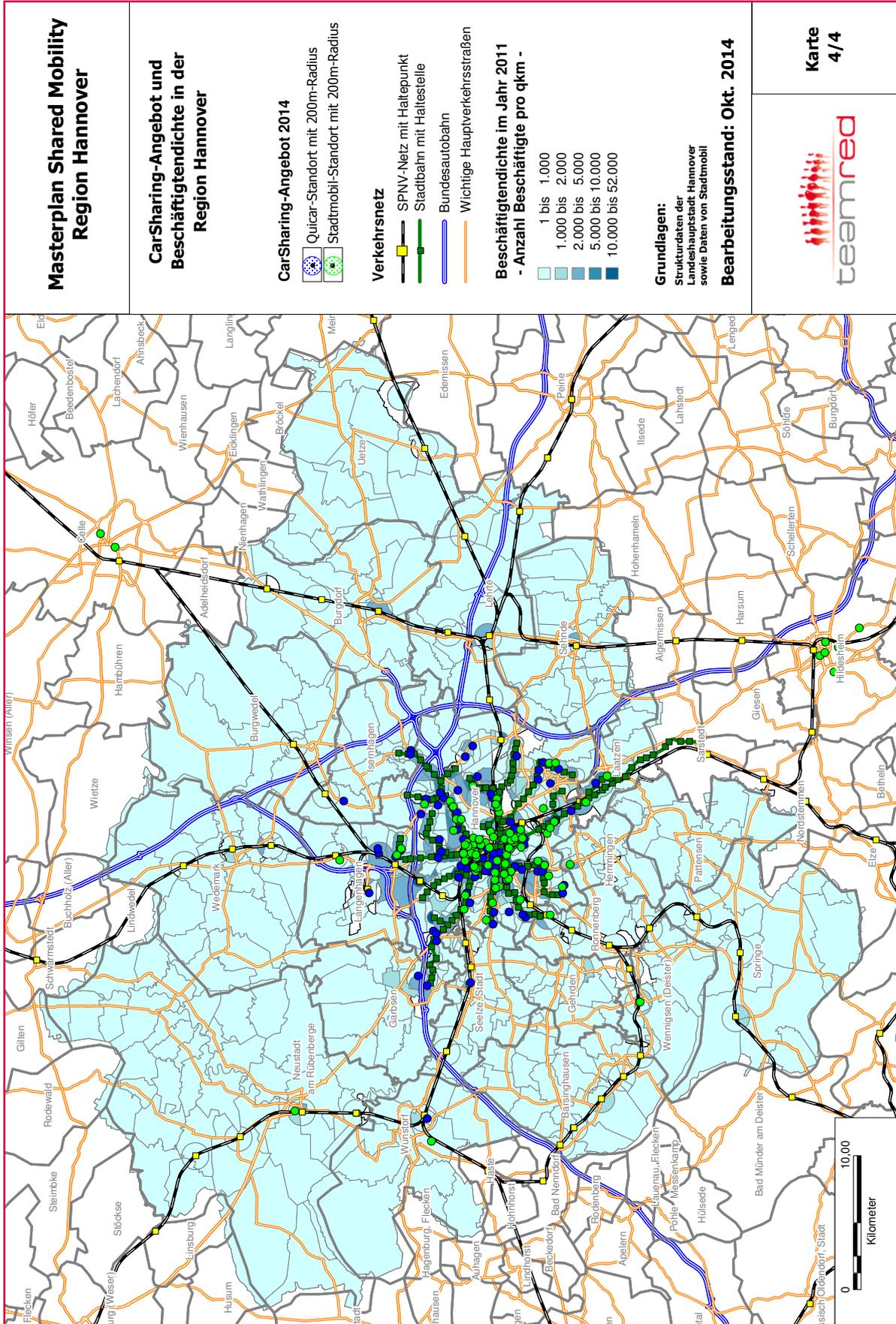


ANLAGE 4 CARSHARING-ANGEBOT UND BESCHÄFTIGTENDICHTE



ANLAGE 5 CARSHARING-ANGEBOT UND BESCHÄFTIGTENDICHTE

REGION HANNOVER



bcS-Städtevergleich: CarSharing-Angebote in deutschen Großstädten über 200.000 Einwohnern

Rangfolge, nur stationsbasierte CS-Anbieter			Rangfolge, stationsunabhängige Angebote			Rangfolge alle Angebote zusammen				
Rang	Stadt	CarSharing- Anzahl Autos	CarSharing- Anzahl Autos	CarSharing- Autos pro 1.000 Einwohner	Rang	Stadt	CarSharing- Autos pro 1.000 Einwohner	Rang	Stadt	CarSharing- Autos pro 1.000 Einwohner
1.	Karlsruhe	574	500	1,93	1.	Düsseldorf	0,84	1.	Karlsruhe	1,93
2.	Freiburg	150	450	0,65	2.	Stuttgart	0,73	2.	Stuttgart	1,38
3.	Stuttgart	396	700	0,65	3.	Köln	0,69	3.	Köln	1,17
4.	Hannover	332	2366	0,63	4.	Berlin	0,67	4.	Düsseldorf	1,00
5.	Frankfurt am Main	356	600	0,51	5.	München	0,44	5.	München	0,87
6.	Münster	146	700	0,50	6.	Hamburg	0,39	6.	Berlin	0,82
7.	Mannheim	156	30	0,50	7.	Mannheim	0,10	7.	Hannover	0,69
8.	Köln	493	30	0,48	8.	Hannover	0,06	8.	Freiburg	0,65
9.	München	602	5	0,44	9.	Essen	0,01	9.	Mannheim	0,59
10.	Aachen	107		0,41				10.	Hamburg	0,56
11.	Leipzig	185		0,35				11.	Frankfurt am Main	0,51
12.	Bremen	186		0,34				12.	Münster	0,50
13.	Dresden	174		0,33				13.	Aachen	0,41
14.	Mainz	61		0,30				14.	Leipzig	0,35
15.	Lübeck	61		0,29				15.	Bremen	0,34
16.	Bielefeld	82		0,25				16.	Dresden	0,33
17.	Kiel	53		0,22				17.	Mainz	0,30
18.	Halle an der Saale	49		0,21				18.	Lübeck	0,29
19.	Erfurt	43		0,21				19.	Bielefeld	0,25
20.	Wiesbaden	58		0,21				20.	Kiel	0,22
21.	Bonn	63		0,19				21.	Halle an der Saale	0,21
22.	Hamburg	314		0,17				22.	Erfurt	0,21
23.	Düsseldorf	95		0,16				23.	Wiesbaden	0,21
24.	Berlin	528		0,15				24.	Bonn	0,19
25.	Essen	74		0,13				25.	Essen	0,14
26.	Braunschweig	28		0,11				26.	Braunschweig	0,11
27.	Nürnberg	48		0,09				27.	Nürnberg	0,09
28.	Wuppertal	31		0,09				28.	Wuppertal	0,09
29.	Magdeburg	16		0,07				29.	Magdeburg	0,07
30.	Dortmund	39		0,07				30.	Dortmund	0,07
31.	Bochum	24		0,06				31.	Bochum	0,06
32.	Augsburg	15		0,06				32.	Augsburg	0,06
33.	Duisburg	18		0,04				33.	Duisburg	0,04
34.	Rostock	7		0,03				34.	Rostock	0,03
35.	Oberhausen	5		0,02				35.	Oberhausen	0,02
36.	Chemnitz	5		0,02				36.	Chemnitz	0,02
37.	Geisenkirchen	5		0,02				37.	Geisenkirchen	0,02
38.	Krefeld	2		0,01				38.	Krefeld	0,01



team red | Almstadtstr. 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138 986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

Bericht Parkplatzregelungen für Car-Sharing Fahrzeuge in Deutschland

Stand 07.03.2014



Dr. Jürgen Brunsing (Verfasser)
Dr. Bodo Schwieger (Geschäftsführer)

team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin
Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

Inhaltsverzeichnis

1. AUSGANGSSITUATION	3
2. RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN	4
2.1. GRUNDLAGEN	5
2.2. SONDERNUTZUNGEN UNTER BESONDERER FOKUSSIERUNG VON ELEKTROMOBILITÄT	6
2.3. TEILEINZIEHUNGEN	7
2.4. UMWIDMUNG / ENTWIDMUNG	8
2.5. STÄDTEBAULICHE REGELUNGEN	8
3. POLITISCHE ENTWICKLUNG	9
4. AUSNAHMEREGLUNGEN	10
4.1. EINFÜHRUNG	10
4.2. FALLBEISPIEL BREMEN	11
4.3. FALLBEISPIEL BERLIN	13
4.4. FALLBEISPIEL HANNOVER	14
4.5. FALLBEISPIEL DRESDEN	15
4.6. FALLBEISPIEL HAMBURG	16
4.6.1. ALLGEMEINE SITUATION	16
4.6.2. SWITCHH	17
4.7. FALLBEISPIEL FRANKFURT	17
4.8. FALLBEISPIEL MÜNCHEN	18
4.9. FALLBEISPIEL STUTTGART	19
4.10. FALLBEISPIEL BRAUNSCHWEIG	19
4.11. SONSTIGE BEISPIELE	19
5. ÜBERTRAGBARKEIT	20
6. FAZIT	21
7. LITERATUR	21

1. Ausgangssituation

Anfang 2013 gab es nach Aussagen des Bundesverband CarSharing (bcs) in 343 Städten insgesamt 145 stationsbasierte Car-Sharing Anbieter mit 270.000 Teilnehmern und in 8 Städten 3 stationsunabhängige Car-Sharing-Anbieter mit 183.000 Teilnehmern. Ihnen standen mehr als 10.000 Kfz zur Verfügung. Nachfrage und Angebote im Bereich des Car-Sharing sind in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen, in den letzten drei Jahren haben sich Fahrzeug- und Nutzerzahlen mehr als verdoppelt.

Mobilitätsangebote wie klassisches Car-Sharing und vergleichbare Mietangebote können eine tragende Rolle in der intermodalen, nachhaltigen Mobilität der Zukunft übernehmen. Ein Hemmschuh ist die eingeschränkte Verfügbarkeit skalierbarer Stationsnetze in Städten. Deren Einrichtung scheitert häufig an der mangelnden Flächenverfügbarkeit.

Statistisch gesehen teilen sich nach Auskunft des bcs 40 Car-Sharing Kunden ein Car-Sharing Fahrzeug. Von 40 Car-Sharing Neukunden schaffen knapp 25 % mindestens ein eigenes Fahrzeug ab. Somit kann davon ausgegangen werden, dass der Stellplatzbedarf durch Car-Sharing generalisiert von 10 Stellplätzen auf einen Stellplatz sinkt und damit zur Reduzierung des Parkdrucks in innerstädtischen Quartieren beitragen kann.

Car-Sharing Fahrzeuge können auf privaten Flächen, auf öffentlich gewidmeten Flächen oder am Fahrbahnrand abgestellt werden. Während private Eigentümer entsprechend reservierte Plätze für bestimmte Personen- oder Nutzerkreise zur Verfügung stellen können (bspw. für Mieter), ist dies im öffentlichen Straßenraum gemäß Straßenverkehrsgesetz bzw. Straßenverkehrsordnung nur für bestimmte Nutzerkreise erlaubt. Insbesondere in Großstädten sowie in Zentren von Mittelstädten führen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen dazu, dass ein kostenfreies Abstellen von Kraftfahrzeugen aller Art nicht möglich weil aus städtebaulichen sowie Verkehrssteuerungs- und -lenkungsgründen nicht erwünscht ist. Somit bestehen die Problemfelder

- kostenfreies Abstellen von Car-Sharing Fahrzeugen in Stadtstrukturen mit Parkraumbewirtschaftung
- Abstellen von Car-Sharing Fahrzeugen auf speziell reservierten Stellplätzen
- Konkurrenz verschiedener Car-Sharing / Mietwagenunternehmen hinsichtlich derartiger Stellplätze

Diese Problemfelder erschweren eine größere Verbreitung dieses Ansatzes zur Reduzierung des individuellen Kfz-Aufkommens.

Dieser Bericht beschreibt die aktuelle Situation bei der Bereitstellung dedizierter Stellplätze für Car-Sharing Betreiber. Bezüglich der Begrifflichkeiten nutzt dieser Bericht folgende Standards:

- Wenn nicht wörtlich zitiert, wird die Schreibweise „Car-Sharing“ präferiert.
- Zwischen den Begriffen ‚Parkplatz‘ (vom fließenden Verkehr abgegrenzte Parkfläche / Legalbezeichnung für Abstellfläche) und ‚Stellplatz‘ (baulich angelegter Parkplatz) wird aus pragmatischen Gründen nicht trennscharf unterschieden.
- Die Frage, ob Free Floating-Systeme zum Car-Sharing zählen, wird vor dem Hintergrund der hier behandelten Thematik bejaht.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Derzeit sieht das Straßenverkehrsrecht die stellplatzbezogene exklusive Reservierung für Behinderte mit entsprechendem Ausweis vor (one to one). Eine Nutzung derartiger Flächen für Behinderte, für Taxen und andere öffentliche Verkehrsmittel (many to one) ist lediglich für wenige Verkehrsarten und -nutzer rechtlich möglich. Hinweisschilder auf Stellplätze für Car-Sharing Fahrzeuge haben keine verkehrsrechtliche Verbindlichkeit und werden folglich kaum beachtet. Eine Ahndung entsprechender Fremdparker ist nicht möglich.

Bewohnerparkregelungen (one to many) werden nicht weiter betrachtet, da sie das Problemfeld des Suchens und Auffindens des gebuchten Car-Sharing Fahrzeugs zumindest bei standortbezogenen Systemen nicht lösen können.

Voraussetzung für die Anordnung von Car-Sharing Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum wäre eine Änderung von

- § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte. Dieser Katalog könnte durch Einfügung von „Car-Sharing Fahrzeuge“ ergänzt werden.

Dadurch wäre eine Möglichkeit geschaffen, die StVO zu erweitern, etwa in

- § 41 Abs. 2 StVO: Vorschriftzeichen
- § 42 Abs. 4 StVO: Parken, insbesondere S. 2: Durch ein Zusatzschild kann die Parkerlaubnis beschränkt sein, ... zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Anwohner, Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden. Hier kann Anlage 2 zu Abs. 2 durch ein Schild „Parken nur für Car-Sharing Fahrzeuge mit Ausweis“ ergänzt werden (vgl. Guber / Scherer 2013, S.22)
- § 45 Abs. 1b StVO, Erweiterung um Nr. 2b, wonach die Straßenverkehrsbehörden im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für ausgewiesenen Car-Sharing Fahrzeuge in der Nähe von zentralen oder wichtigen Verkehrsknotenpunkten, bei Bedarf in Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte oder in Bereichen von Wohn- und Arbeitsstätten mit Parkraumangel - die notwendigen Anordnungen treffen können (vgl. Guber / Scherer 2013, S.22).
- § 46 StVO: Nach geltendem Recht können zumindest für stationsgebundene Car-Sharing Varianten kostenpflichtige, zeitlich begrenzte Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, so wie dies etwa bei Handwerkern der Fall ist. Geringe Kosten und regelmäßige Verlängerung der zeitlichen Begrenzungen könnten eine Veränderung überflüssig erscheinen lassen, doch bilden Ermessensentscheidungen des zuständigen Amtes stets ein Wagnis.
- Z. 314 (Parken) mit Zusatzzeichen: Hier gelten ausschließlich die derzeit durch die StVO zugelassenen Privilegierungen (ZZ 1044-10/ -11/ -30). Die Systematik der StVO müsste eine zusätzliche Privilegierung etwa nach Antriebsart und/oder Fahrzeugnutzung vorsehen.

2.1. Grundlagen

An einem allgemeinen Grundsatz der Präferenzfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts wird eine gesetzliche Neuregelung zugunsten stationsbasierter Car-Sharing-Angebote nicht scheitern, da dieser keinen Verfassungsrang besitzt und dem Gesetzgeber daher keine Beschränkungen auferlegt.

Was den allgemeinen Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG) betrifft, so liegt eine verfassungswidrige Ungleichbehandlung nicht vor, wenn Car-Sharing-Fahrzeuge oder Car-Sharing-Unternehmen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern beim Parken bevorzugt werden, um dadurch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu reduzieren. Als Vergleichsfälle kommen insbesondere die bereits im geltenden Recht vorgesehenen Regelungen für Behindertenparkplätze (§ 45 Abs. 1b Nr. 2 StVO) und Anwohnerparkzonen (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO) in Betracht.

Dementsprechend ist auch eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über die jeweilige Einrichtung von Car-Sharing Stellplätzen möglich. Die Bevorrechtigung der Bewohner städtischer Quartiere durch Parkraumreservierung verstößt ebenfalls nicht gegen den Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 Grundgesetz. Die nach dieser Vorschrift erlaubte sachgerechte Differenzierung ergibt sich daraus, dass die innerstädtische Wohnbevölkerung von der Parkraumnot in stärkerem Maße betroffen ist als der Besucherverkehr.

Maßnahmen der Parkvorsorge können jedoch leicht in den Bereich anderer verfassungsrechtlicher Grenzziehungen geraten; sie bedürfen deshalb in der Praxis einer sorgfältigen Planung aufgrund einer genauen Prüfung der Verkehrsverhältnisse in dem Gebiet, in dem sie durchgeführt werden sollen.

Aus den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Erforderlichkeit folgt, dass Sonderparkberechtigungen im Einzelfall nur angeordnet werden dürfen, wenn und soweit hierfür ein echtes Bedürfnis besteht und der Parkraumangel anderweitig, zum Beispiel durch Schaffung zusätzlicher Parkflächen, nicht beseitigt werden kann. Dem verdrängten ruhenden Verkehr müssen Parkmöglichkeiten in angemessenem Umfang erhalten bleiben. Diese Überlegungen lassen sich auch auf die Anordnung von Parkberechtigungen für Car-Sharing-Fahrzeuge übertragen (vgl. Guber / Scherer 2013, S.15ff).

Bei Car-Sharing Privilegien ist zu beachten, dass eine Regelung diskriminierungsfrei und wettbewerbsneutral sein muss. Hierfür ist zumindest eine einheitliche Definition erforderlich. Ein Entwurf aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI lautet wie folgt: „Kraftfahrzeuge, die einer unbestimmten Anzahl von Fahrerinnen und Fahrern auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung zur selbständigen Nutzung nach einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- und / oder Kilometerarif angeboten werden.“

Bei einem entsprechenden Gestaltungswillen bieten das StVG und die StVO den Straßenverkehrsbehörden somit umfassende Möglichkeiten, bedarfsgerecht und einzelfallbezogen rechtlich und tatsächlich geschützte Parkmöglichkeiten für Car-Sharing Fahrzeuge zu schaffen, inklusive eventueller Verwaltungsgebühren für die Fahrzeug-Ausweise, deren Befristung oder ähnlicher Steuerungsmaßnahmen zur Vermeidung von Fehlentwicklungen. Die Anforderungen und Rahmenbedingungen kann die Bundesregierung hierbei mit Zustimmung des Bundesrats in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vorgeben (vgl. Guber / Scherer 2013, S.22f).

2.2. Sondernutzungen unter besonderer Fokussierung von Elektromobilität

Sondernutzungen kommen im Bereich der öffentlichen Straßen in Betracht und liegen vor, wenn die Straße über den Gemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden soll. Die einschlägigen Regelungen finden sich für Bundesstraßen im Bundesfernstraßengesetz (FStrG), für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen dagegen in den Straßengesetzen der Länder. Zu den Sondernutzungen zählen zum Beispiel Außengastronomie, Warenauslagen, Verkaufsstände, Volksfeste, Märkte oder Straßenmusik auf der Straße.

Die Sondernutzung bedarf grundsätzlich der Erlaubnis durch die zuständige Straßenbaubehörde. Städte und Gemeinden können die Sondernutzung im Stadtgebiet durch Satzung regeln und darin auch bestimmte erlaubnisfreie Sondernutzungen vorsehen. Sofern die Sondernutzung erlaubnisbedürftig ist, muss die Sondernutzungserlaubnis bei der zuständigen Straßenbaubehörde beantragt werden.

Die Erlaubnis ergeht durch Bescheid gegenüber dem Antragsteller und kann mit Auflagen, Bedingungen und Befristungen versehen werden. Ob und mit welchen Nebenbestimmungen die Erlaubnis erteilt wird, liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde. Der Antragsteller hat keinen Anspruch auf eine Erlaubnis; er kann bei Ablehnung lediglich die Überprüfung der Ermessensfehlerfreiheit fordern.

Im Zusammenhang mit der Genehmigung einer Sondernutzung können Kosten entstehen. Einerseits wird vom Antragsteller nach der städtischen Verwaltungskostensatzung eine Verwaltungsgebühr für die Erteilung der Erlaubnis erhoben. Darüber hinaus kann für die Sondernutzung selbst eine Sondernutzungsgebühr erhoben werden, sofern die Stadt / Gemeinde eine entsprechende satzungsrechtliche Grundlage geschaffen hat.

Da sich die Bestimmungen in den Städten / Gemeinden teils stark unterscheiden, sind allgemeingültige Aussagen darüber, was erlaubnisbedürftig und erlaubnisfähig ist und in welcher Höhe Verwaltungs- und Sondernutzungsgebühren anfallen, schwierig. Trotzdem gilt für alle Fälle, dass die Sondernutzungen nur vorübergehend ausgeübt werden dürfen, dass also Einbauten in die Straßenoberfläche (außer in speziell festgelegten Fällen) nicht möglich sind, dass die Nutzungen den Verkehr nicht über Gebühr bzw. über das notwendige Maß hinaus behindern oder Menschen gefährden dürfen und dass der Sondernutzer für die Reinigung und ggf. Reparatur der Straße zuständig ist bzw. die Kosten übernehmen muss. Selbst bei Zulassung von E-Fahrzeugen durch örtliche Energieversorgungsunternehmen kann nicht ohne weiteres von einer straßenrechtlichen Sondernutzung ausgegangen werden.

Diese Auffassung, dass eine Regelung über Sondernutzungstatbestände nicht möglich ist, wird von Guber / Scherer 2013 (S.24) gestützt.

Grundsätzlich hält die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bislang weder in § 39 noch in § 41 ein Instrumentarium für die Vorhaltung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge insbesondere während des Ladevorgangs an Ladestationen im öffentlichen Verkehrsraum vor. Nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG können für Elektrofahrzeuge Sondernutzungserlaubnisse geschaffen werden, die während des Parkvorgangs elektrischen Strom laden. Nach Ansicht der Bundesländer schafft diese Sondernutzungserlaubnis allerdings keine Rechtssicherheit für den Betrieb dieser Stellplätze. Der Bundesrat hat am 24. September 2010 eine entsprechende Änderung des StVG beschlossen, um Parkprivilegien für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu schaffen.

Mit Konstituierung der neuen Bundesregierung fordert das Land Baden-Württemberg über den Bundesrat die Bundesregierung auf, zeitnah Regelungen vorzulegen, die begrenzte und

befristete Privilegien für besonders schadstoffarme Fahrzeuge beinhalten. Insbesondere sei es erforderlich, eine Ausweisungsmöglichkeit von Parkplätzen – inklusive eines entsprechenden Verkehrszeichens – für das Laden von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Straßenraum zu schaffen. Die Entschließungsvorlage wurde in der Plenarsitzung am 11. Oktober 2013 vorgestellt und den Ausschüssen zur weiteren Beratung überwiesen. Ergebnisse dieser Beratungen waren im Internet nicht zu finden.

In NRW ist zuvor eine Ausnahmeregelung gemäß § 46 StVO für die Errichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge erteilt worden, während Schleswig-Holstein eine derartige Lösung ablehnte.

Um mithin bei der Beschilderung von Parkplätzen für Elektrofahrzeuge zum Zwecke des Aufladens/ Parkens vereinheitlichte Vorgaben zu geben, wurden nach Anhörung der für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden Zusatzzeichen, die in Verbindung mit den Zeichen 314, 315 und 286 angeordnet werden können, mit Verkehrsblattverlautbarung Nr. 59 (VkBl. 199, Heft 5-2011) bekannt gemacht.

Weitere Lösungen wie Verkehrsbeschränkungen nach § 45 StVO zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen und Ausnahmen für (E-)Car-Sharing wurden im Zusammenhang mit Sondernutzungen untersucht, aber verworfen.

2.3. Teileinziehungen

Von einer Teileinziehung wird gesprochen, wenn der Widmungsumfang, also die öffentliche Nutzung einer Straße, nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke, Benutzerkreise oder in sonstiger Weise beschränkt wird. Die Teileinziehung ist ebenso wie die Einziehung beziehungsweise Entwidmung einer Straße ein Verwaltungsakt (Allgemeinverfügung).

Die zuständige Stelle für die Teileinziehung ist die Behörde, die über die Widmung entscheidet. Eine Straße kann teileingezogen werden, wenn sie für den Verkehr entbehrlich ist oder überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit (etwa Reduzierung von Lärm und Abgasen) die Einziehung erfordern. Die Absicht einer Teileinziehung ist den berührten Gemeinden mindestens drei Monate vorher mitzuteilen und von diesen öffentlich bekannt zu machen. Dadurch soll von der Teileinziehung Betroffenen Gelegenheit gegeben werden, Einwände zu erheben.

Die öffentliche Bekanntmachung ist nicht notwendig, wenn die einzuziehende Straße in den ausgelegten Plänen in einem Planfeststellungsverfahren als solche kenntlich gemacht ist. Die öffentliche Bekanntmachung ist außerdem nicht erforderlich, wenn beim Ausbau oder Umbau einer Straße ein Straßenteil auf Dauer dem Gemeingebrauch entzogen wird und der Zugang zu einem angrenzenden Grundstück nicht beeinträchtigt wird.

Wenn die zuvor öffentliche Verkehrsfläche (teil-) entwidmet wird und diese dem Gemeingebrauch damit nicht mehr (vollständig) zur Verfügung steht, erscheint aktuell allenfalls dann eine Privilegierung möglich. Hierbei ist jedoch nach dem jeweiligen Landesrecht zu prüfen, ob ein öffentliches Interesse für eine solche Einziehung begründbar ist. Sodann könnten bestimmte städtische oder private Unternehmen die teileingezogene Fläche betreiben.

2.4. Umwidmung / Entwidmung

Eine Umwidmung (Änderungswidmung) liegt vor, wenn der Status oder Zweck einer öffentlichen Sache durch einen Hoheitsakt geändert wird, etwa wenn eine allgemeine Verkehrsstraße zu einer Fußgängerzone umgewidmet wird. Widmungen und Umwidmungen sind Hoheitsakte, die für Straßen, Wege und Plätze die Eigenschaft einer öffentlichen Straße begründet und zugleich ihre Zweckbestimmung festlegt.

Allgemein ist die Widmung eine Erklärung mit dem Inhalt, dass eine bestimmte Sache einem bestimmten öffentlichen Zweck dienen soll. Sie kann durch Gesetz oder Einzelakt (Verwaltungsakt als Allgemeinverfügung) erfolgen. Im Straßenrecht erfolgt die Widmung in der Regel durch Einzelakt (bspw. nach § 2 Bundesfernstraßengesetz, FStrG). Im Rahmen der Widmung wird auch der Umfang des Gemeingebrauchs festgelegt (z. B. Widmung eines Weges nur für Fußgänger). Sonderfälle der Widmung im Straßen- und Wegerecht sind:

- die Umstufung (Einordnung in eine andere Straßenklasse)
- die vollständige Einziehung, durch die eine Straße die Eigenschaft einer öffentlichen Straße verliert (Entwidmung)
- die Teileinziehung, bei der die Widmung nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird (§ 2 Absatz 4 FStrG)

Die Rechtmäßigkeit der straßenrechtlichen Widmung richtet sich nach den besonderen Regeln der Straßengesetze des Bundes und der Länder sowie den allgemeinen Vorschriften der Verwaltungsverfahrensgesetze (VwVfG) über Verwaltungsakte. Voraussetzung ist in jedem Fall, dass die Straßenbaubehörde Eigentümerin ist oder der Eigentümer der Widmung zustimmt.

Soweit Grundstücke, die derzeit noch für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind, als Car-Sharing-Parkflächen benötigt werden, kann eine vollständige Einziehung (Entwidmung) dieser Flächen auf der Grundlage des Landesstraßenrechts erfolgen. Die Landesstraßengesetze der meisten Länder lassen dies zu; andere Landesstraßengesetze müssten entsprechend geändert werden (vgl. Guber / Scherer 2013, S.27f).

2.5. Städtebauliche Regelungen

In der Fachwelt wurden weitere Ansätze aus dem Städtebaurecht heraus geprüft:

- Ausweisung von Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung im B-Plan (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB): „Die Abgrenzung zwischen Verkehrsflächen und solchen mit besonderer Zweckbestimmung ... hat nur methodischen Sinn. Damit soll sprachlich der gesetzliche Beispielkatalog („wie“) eingeleitet werden.“ (Berkemann / Halama 2005, S.233). Interessanter erscheint die Möglichkeit zur Festsetzung privater Verkehrs- und damit auch Parkflächen in B-Plänen seit 2004, die nicht für die Nutzung durch den allgemeinen Verkehr freigegeben werden müssen. Dies wäre ein Ansatz für Neuplanungen, würde allerdings bei der Änderung von B-Plänen in Innenstädten einen Aufwand erfordern, der nach allgemeiner Einschätzung nicht in Relation zum Ergebnis steht.
- Ausweisung von Versorgungsflächen im B-Plan (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB): Bislang werden darunter im Baurecht Flächen für die Energie- und Wasserversorgung gefasst. Inwieweit im Rahmen von „smart grids“ und der Entwicklung der Elektromobilität im Rahmen sog.

virtueller Kraftwerke Fahrzeuge als Teil der Energieversorgung gesehen werden können muss die zukünftige Entwicklung zeigen.

- Sonstige Sondergebiete gem. § 11 BauNVO: Die Darstellung und Festsetzung bezieht sich auf größere Gebiete wie Hafen- oder Klinikgebiete und Einzelhandel. Eine Anwendung dieses Paragraphen zur Schaffung kleinteiliger Stellplatzanlagen ausschließlich für bestimmte Nutzergruppen ist nicht bekannt.

3. Politische Entwicklung

In seiner Sitzung am 3. April 2009 hat der Bundesrat die Bundesregierung aufgefordert, den seit März 2007 vorliegenden Gesetzentwurf des Bundesverkehrsministeriums in den parlamentarischen Beratungsgang zu bringen (s.a. 2.1). Er folgte damit einem Entschließungsantrag der Bundesländer Bremen und Sachsen zugunsten einer Änderung des StVG und der StVO. Diese Gesetzesänderung soll Kommunen die Ausweisung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ermöglichen. Dies könnte beispielsweise durch Zeichen 283 (Halteverbot), 286 (eingeschränktes Halteverbot), Zeichen 314 (Parkplatz) oder Zeichen 315 (Parken auf Gehwegen) in Kombination mit einem neuen Zusatzzeichen „Car-Sharing Fahrzeuge mit besonderem Aufkleber“ umgesetzt werden.

Nachdem dieser Vorschlag über Jahre bei den Regierungsfractionen von CDU/CSU und FDP nicht weiter verfolgt und entsprechende Anträge der SPD-Fraktion (23. Februar 2010) sowie der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (6. Oktober 2010) von den Regierungsfractionen abgelehnt wurden, erfolgte in der Sitzung des Verkehrsausschusses des deutschen Bundestages am 13. Juni 2012 eine Wende.

Der Verkehrsausschuss forderte die Bundesregierung auf, in einem neuen Anlauf nach einer gesetzlichen Lösung zu suchen, die Kommunen die Genehmigung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum erlaubt. In einer Pressemitteilung nach der Ausschusssitzung schrieb die CDU/CSU-Bundestagsfraktion: „Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion fordert eine schnelle bundeseinheitliche Regelung zur Privilegierung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum. Dies entspricht der steigenden verkehrs- und umweltpolitischen Bedeutung des Car-Sharings in deutschen Großstädten.“ Sie begrüßte, dass die Bundesregierung die zeitnahe Prüfung und Erstellung einer rechtsverbindlichen Definition von Car-Sharing-Fahrzeugen zugesagt habe.

Im Januar 2013 kündigte das Bundesverkehrsministerium im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages an, relativ zeitnah eine sogenannte Verkehrsblattlösung (durch Verkehrs-schild angeordnete Parkplätze oder kleine Parkzonen für ausgewiesene Car-Sharing Fahrzeuge) zu erlassen. Damit würde auf der Basis bestehender gesetzlicher Grundlagen ein amtliches Verkehrszeichen zur Kennzeichnung von Car-Sharing Stellplätzen geschaffen werden, verbunden mit einer Definition, welche Fahrzeuge berechtigt sind, diese Stellplätze zu nutzen.

Es deutete sich hierbei jedoch an, dass die angekündigte Verkehrsblattlösung im aktuellen Entwurf insbesondere in den Punkten unternehmensbezogener Zuordnung und dem Schutz gegenüber Fremdparkern die Bedürfnisse der stationsbasierten Angebote nicht genügend berücksichtige. Der Betrieb von stationsbasierten Car-Sharing-Angeboten benötigt zwingend eine unternehmensbezogene Zuordnung eines Stellplatzes zu einem bezeichneten Fahrzeug. Anders kann nicht gewährleistet werden, dass teilweise auf längere Zeit vorab reservierte

Fahrzeuge auch tatsächlich am vom Kunden erwarteten Ort zur Verfügung stehen. Dies wiederum ist eine maßgebliche Voraussetzung für die zuverlässige Verfügbarkeit der Angebote.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 05. Juli 2013 einstimmig eine Entschließung an die Bundesregierung verabschiedet, in der der Wunsch nach einer anbieterspezifischen Zuordnung der Stellplätze aufgegriffen wurde:

„1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung erneut, zeitnah Regelungen vorzulegen, die eine Vereinfachung und Stärkung der Nutzung von Car-Sharing in Städten und Gemeinden zum Ziel haben. Dafür ist es aus Sicht des Bundesrates insbesondere notwendig, eine rechtssichere und den Praxiserfordernissen entsprechende Ausweisungsmoglichkeit von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum mit einem an die Ausweisung von Taxi-Haltestanden angelehnten Verkehrszeichen vorzusehen.

2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, Möglichkeiten anbieterspezifischer Ausweisungen zu prüfen.“ (Bundesrats-Drucksache 553/13 – Beschluss)

In der Legislaturperiode bis September 2013 kam es auf Bundesebene nicht mehr zu einer Umsetzung.

Im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung wurde die Thematik wie folgt übernommen: „Im Straßenverkehrsrecht schaffen wir die Möglichkeit, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für Car-Sharing-Autos und Elektroautos ausweisen können.“ (S.32).

Obgleich die Gesetzgebungsbefugnis eindeutig beim Bund liegt (vgl. Guber / Scherer 2013, S.11f), wurde auf Bundesländerebene dieser Aspekt in mehreren Regierungsvereinbarungen aufgenommen, von denen drei exemplarisch erwähnt werden:

Nordrhein-Westfalens Landesregierung formulierte in ihren Vereinbarungen wie folgt: „Das Straßen-Wegegesetz des Landes werden wir mit Blick auf Radschnellwege und die Förderung von Car-Sharing-Plätzen modernisieren.“ (S. 70).

In **Hessens** schwarz-grüner Koalitionsvereinbarung 2014 – 2019 wird Car-Sharing ein eigener Abschnitt gewidmet: „Autos sind vielfach für die Mobilität unverzichtbar, wir wollen sie in Zukunft effizienter nutzen. Aus diesem Grund wird die Landesregierung das „Car-Sharing“ fördern. In einem ersten Schritt soll geprüft werden, auf welchen Landesliegenschaften entsprechende Stellplätze ausgewiesen werden können. Wir unterstützen die Bundesregierung darin, über eine Änderung des Straenverkehrsrechts die Möglichkeit zu eröffnen, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für „Car-Sharing“-Autos und Elektroautos ausweisen können.“ (S.64).

Der Koalitionsvertrag der Landesregierung von **Niedersachsen** 2013 – 2018 spricht lediglich von einer Weiterentwicklung von Zukunftskonzepten für Ballungsräume und für die Fläche wie z.B. Car-Sharing.

4. Ausnahmeregelungen

4.1. Einführung

Gewöhnlich werden Car-Sharing Stellplätze rechtssicher auf halböffentlichen Privatflächen von Wohnungsbaugesellschaften, Kirchengemeinden, öffentlichen Verkehrsunternehmen oder kommunalen Flächen ausgewiesen. Diese Flächenangebote befinden sich in der Regel nicht an den Stellen starker Nachfrage.

Daher wird seit Jahren nach anderen Lösungen gesucht, die sich im Rahmen der oben beschriebenen Rechtssituation bewegen, aber immer als lokale Lösungen umgesetzt sind. Einige Fallbeispiele werden im Folgenden beschrieben.

4.2. Fallbeispiel Bremen

Im Bundesland Bremen wurden im Jahr 2003 im Rahmen eines Modellversuchs erstmals Car-Sharing-Stellplätze auf öffentlichem Straßenland eingerichtet. Man beruft sich dabei auf das Bremische Landesstraßengesetz (§ 18), indem man den Gebrauch der Flächen für derartige Stellplätze als „Sondernutzung“ deklariert. Über das Erteilen der Erlaubnis entscheiden Ortspolizeibehörde und der Träger der Straßenbaulast.

Kritiker dieses Ansatzes monieren, dass Sondernutzung laut § 18 Absatz 1 den „Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus“ bedeute; dies meine auch über den verkehrlichen Gebrauch hinaus. Der Gebrauch durch Car-Sharing-Fahrzeuge habe jedoch durchaus verkehrlichen Charakter. Der Zweck sei oftmals nach wie vor derselbe – die Fläche werde als Stellplatz genutzt. Es handele sich demnach nicht um eine besondere Nutzung.

Ein zweiter Punkt, der die Bremer Variante angreifbar macht, ist, dass zu einer Sondernutzung in § 18 Absatz 4 festgelegt ist: „Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf und kann unter Bedingungen und mit Auflagen erteilt werden.“ Aktuell weist die Bremer Stellplatzsatzung folgenden Passus auf: ‘Die Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze kann anteilig ausgesetzt werden, solange [...] zu erwarten ist, dass sich der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements, insbesondere durch die [...] Errichtung und Einbindung von Car-Sharing-Stationen[...] verringert.’

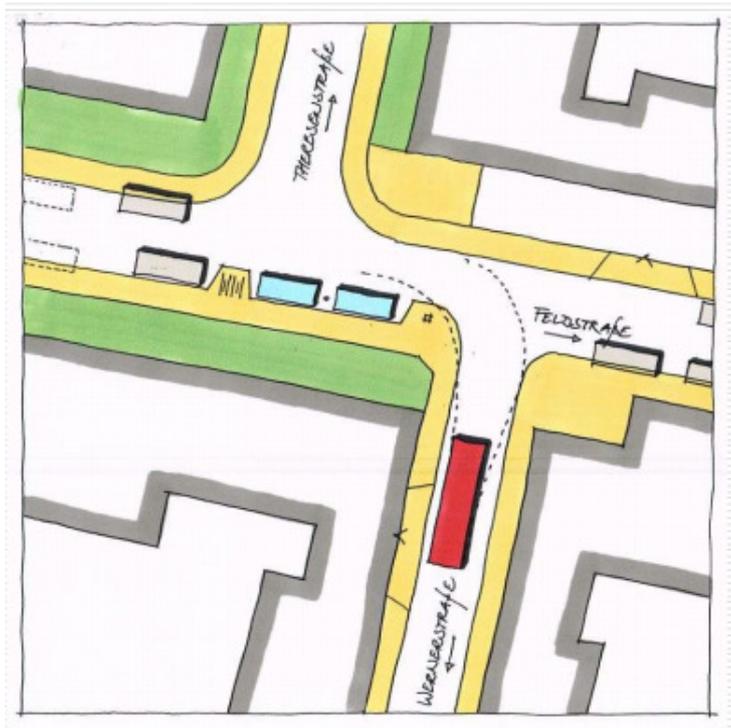
Die ersten drei Bremer mobil.punkte, die ÖPNV, Radverkehr, Taxenstandorte und Car-Sharing verbinden, sind verkehrsrechtlich als Sondernutzungsfläche gewidmet und halten zudem durch die Beschilderung, durch die blaue Stellflächenmarkierung und insbesondere durch Bügel Fremdarker weitgehend ab. Ein Gewöhnungseffekt tritt jedoch bereits ein: Selbst wenn vergessen wird, den Bügel als Sperre aufzustellen, bleibt der Stellplatz frei.

1.600 private Autos seien seit Einrichtung der Car-Sharing-Stationen abgeschafft worden, sagte Michael Frömming, ein Mitarbeiter der Stadt Bremen. Ob hier ein direkter Zusammenhang besteht, ist wissenschaftlich nicht erwiesen. Die sehr positiven Erfahrungen haben letztlich dazu geführt, dass zehn Jahre nach Eröffnung des ersten mobil.punkts mittlerweile rund 50 Car-Sharing Autos an 10 Punkten bereit stehen.

2006 gewann der Senat mit den Mobilpunkten den ADAC-Preis im Wettbewerb „Luftqualität verbessern – Mobilität sichern.“ 2010 wurde das Konzept als „Urban Best Practice“ auf der EXPO 2010 in Shanghai präsentiert, außerdem erhielt Bremen im gleichen Jahr den Deutschen Verkehrsplanungspreis des SRL. Bremen hat sich in einem ‚Car-Sharing Aktionsplan‘ zum Ziel gesetzt, bis 2020 mindestens 20.000 Car-Sharing „NutzerInnen“ (wie auch immer die definiert werden) gewonnen zu haben. Aktuell zählt Cambio Car-Sharing 7.500 KundInnen, die ca. 190 Fahrzeuge an 49 Stationen nutzen können. Von den – deutlich kleineren Anbietern - Flinkster und Move About liegen keine Zahlen vor.



(Foto / Grafik: Marcel Kreykenbohm)



Als Ergänzung der Mobilpunkte werden seit Oktober 2013 so genannte Mobilpüktchen in den zentral gelegenen, häufig engen Bremer Wohngebieten mittels Sondernutzungsgenehmigungen eingerichtet. Hintergrund bildet eine Bedarfsanalyse, die ergab, dass ein kleinteiliges, dezentrales Netz fehlt, welches innerhalb der Quartiere wohnortnahe Angebote bereitstellt.

Diese sollen als Car-Sharing Station mit zwei Stellplätzen sowie Fahrradständern eine weitere Funktion besitzen: Falschparken (durch geschicktes Aufstellen der mobil.punkt-Steile auf einer sog. Gehwegnase) verhindern. Hierzu fanden u.a. Fahrversuche mit Entsorgungsfahrzeugen

statt. Vier „Pünktchen“ wurden zeitnah eingerichtet, mindestens weitere 32 sollen folgen. In Findorff, Schwachhausen und der Neustadt sind 15 in konkreter Planung und sollen im Frühjahr 2014 in Betrieb genommen werden. Die mobil.pünktchen betreibt der Anbieter cambio Car-Sharing.



4.3. Fallbeispiel Berlin

Berlin richtete 2006 erstmals 21 Car-Sharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ein, im Juli 2011 sind es rund 140. Die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg, Pankow und Charlottenburg-Wilmersdorf genehmigen dafür eine sogenannte Teileinziehung von „Straßenland“.

Diese ehemals öffentlichen Parkplätze dürfen jetzt nur noch die fünf privaten Car-Sharing-Anbieter vor Ort benutzen. Eine Projektgruppe unter Federführung des difu hatte Car-Sharing Stationen auf der Rechtsgrundlage des Berliner Straßengesetzes im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Die rechtliche Grundlage ist das Berliner Straßengesetz (BerlStrG) § 4 Einziehung, Teileinziehung. Darin heißt es in Absatz (1): „Wird eine öffentliche Straße für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt, so kann sie eingezogen werden. ... Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen.“

Dass Gründe des öffentlichen Wohls im jeweiligen Fall vorliegen, muss ein Abwägungsprozess ergeben. Im Falle Berlins wurde die Teileinziehung damit begründet, dass Car-Sharing zur Verkehrs- und dadurch auch zur Umweltentlastung beiträgt. Außerdem nutzen Car-Sharing-Kunden nachweislich verstärkt die Mobilitätsangebote des Umweltverbands. Man kann also davon ausgehen, dass ein gutes Car-Sharing-Angebot dem Wohle der Allgemeinheit dient. Damit liegt es im Interesse des Senats und der Bezirke, das Car-Sharing zu fördern. Die bis 2008 über 40 Stellplätze werden im öffentlichen Straßenraum mit dem Zeichen 283 (Haltverbot) in Kombination mit dem Zusatzzeichen „Car-Sharing-Unternehmen frei“ ausgewiesen.

Nachdem der Bezirk Pankow 2008 erstmalig zehn Car-Sharing-Parkplätze auf öffentlichem Straßenland eingerichtet hatte, gab es ein Interesse von Anbietern, die Stellplatzanzahl in Prenzlauer Berg deutlich zu erhöhen. Um hier alle Interessen unter einen Hut zu bekommen, wurde eine Arbeitsgemeinschaft aus den fünf Anbietern (stadtmobil, greenwheels, DB Rent GmbH, cambio und Sixti Car Club) und dem Bezirksamt gebildet. Denn zwischenzeitlich gab es ein Gerangel unter den konkurrierenden Firmen, wer wo welche Plätze für sich belegen sollte. So kam es schon mal vor, dass Car-Sharing-Anbieter ihre Wagen gegenseitig von den Plätzen abschleppen ließen.

Das Ergebnis der Arbeitsgemeinschaft mündete 2009 in einem Antrag für 50 Stationen mit über 100 Stellplätzen in Prenzlauer Berg und Alt-Pankow des Bezirks Pankow. Im kommunalpolitischen Entscheidungsprozess wurde beschlossen, dass pro Station mindestens zwei und maximal drei Stellplätze anzuordnen sind. Nach Überarbeitung des Antrages im Jahre 2010

werden ab Mai 2011 35 neue Stationen mit letztlich über 90 (ursprünglich geplant: 78) Stellplätzen in Prenzlauer Berg eingerichtet (Orte der Stationen unter <http://www.prenzlbergerstimme.de/?p=20415>).

Alle Stationen sind mit entsprechenden Schildern ausgewiesen, dennoch gibt es erhebliche Probleme mit falsch abgestellten Fahrzeugen. Mitunter werden Privatfahrzeuge widerrechtlich geparkt und - in zunehmendem Maße - Fahrzeuge der One-Way Car-Sharing Anbieter car2go, DriveNow und Multicity. Die Folge: Car-Sharing Nutzer müssen in der Nähe einen Standort suchen. Weil in großen Teilen von Prenzlauer Berg Parkraumbewirtschaftung gilt, müssten sie ggfs. einen Parkschein ziehen. Hinzu kommt, dass die Fahrer, wenn sie das Fahrzeug an einem anderen Ort abstellen, dem Anbieter mitteilen müssen, wo das Fahrzeug zu finden ist. Das alles bedeutet Mehraufwand.

Wie sich bei Kontrollen zeigte, stellen die Fremdarker oftmals ihr Fahrzeug gar nicht mutwillig auf dem Car-Sharing-Platz ab. Etliche haben sogar einen Parkschein für die betreffende Parkraumbewirtschaftungszone im Fahrzeug hinterlegt. Möglicherweise übersehen sie das Schild "Car-Sharing-Stellplatz" oder deuten es falsch. Daher sollen die Stellplätze deutlicher, zum Beispiel auf dem Straßenbelag, markiert werden. Die Kosten für solche Markierungen, die das Bezirksamt anordnen könnte, wären von den Car-Sharing-Unternehmen zu tragen.

Für die Fehlbelegung durch die One-Way Car-Sharing Anbieter gibt es derzeit keine Lösung. Deren Nutzer werden durch die Beschriftung der Schilder dahingehend fehlgeleitet, dass Parkplatzfläche auch für One-Way Car-Sharer zur Verfügung stehen. Einzig eine konkrete Anbieterausweisung auf den Schildern könnte Abhilfe schaffen, ist aus oben genannten Gründen jedoch nicht möglich.

Der Anbieter Cambio veröffentlichte Anfang 2014 dazu folgendes: „In Prenzlauer Berg werden die Car-Sharing-Parkplätze im öffentlichen Raum immer wieder von Fremdparkern blockiert. Leider dürfen wir die für cambio reservierten Flächen nicht durch Klappbügel oder andere Maßnahmen sichern. Auch Schilder mit dem Hinweis auf einen CarSharing-Parkplatz helfen nur begrenzt, denn auch die Nutzer anderer CarSharing-Anbieter stellen die Fahrzeuge auf den für cambio reservierten Flächen ab. Da eine detaillierte Kennzeichnung der einzelnen Parkplätze untersagt ist, wissen nur eingeweihte Car-Sharing-Kunden, auf welcher Stellfläche welches Fahrzeug eines stationsbasierten Car-Sharing-Anbieters abgestellt werden soll. Nutzer der Angebote von car2go oder DriveNow wissen also oftmals nicht, dass sie eine cambio-Station blockieren. Wir haben die Anbieter gebeten, die Kunden entsprechend zu informieren, mehr können wir in diesem Fall leider aktuell nicht unternehmen.“

Das Teileinziehungsverfahren für die Flächen im öffentlichen Straßenland auf Rechtsgrundlage des Berliner Straßengesetzes durch die Bezirksverwaltung Prenzlauer Berg wurde zwischenzeitlich abgeschlossen.

Die Maßnahme war und ist in der Bevölkerung nicht unumstritten, da trotz Parkraumbewirtschaftung die Anzahl der Stellplätze im Straßenraum nicht ausreicht.

4.4. Fallbeispiel Hannover

teilAuto als hannoverscher Car-Sharing-Anbieter wurde 1992 gegründet und 2005 in die Stadtmobil Hannover GmbH ausgegründet. Derzeit verfügt Stadtmobil in Hannover über mehr als 100 Fahrzeuge an 51 Stationen. 21 Stellplätze an acht Standorten werden von der Stadt Hanno-

ver angemietet. Dabei handelt es sich um Stellplätze an städtischen Gebäuden wie Verwaltungsgebäuden, Schulen und Museen. Zusätzlich werden durch Exklusivnutzungen einzelner Fachbereiche der Stadt Hannover fünf Stellplätze an vier Standorten Stadtmobil unentgeltlich überlassen. 14 Stellplätze werden in der Tiefgarage am Raschplatz von der städtischen Tochter Union Boden angemietet. Insgesamt stehen damit 40 Fahrzeuge auf Stellplätzen der Stadt bzw. der Union Boden. 35 davon werden zu marktüblichen Konditionen gemietet, fünf Fahrzeuge stehen via Dienstwagennutzung auf kostenlosen Stellplätzen. Die übrigen Car-Sharing-Stellplätze wurden auf privaten Flächen eingerichtet.

Die Stadtverwaltung der Stadt Hannover hatte 2009 ein Konzept entwickelt, wie für die „Teilautos“ öffentliche Parkplätze am Straßenrand reserviert werden können, obwohl die Sondernutzungssatzung der Stadt das eigentlich verbietet. Weil das Bundeswirtschaftsministerium ein Veto dagegen eingelegt hat, dass öffentliche Parkplätze für private Zwecke genutzt werden - und darum handelt es sich formal bei Car-Sharing Anbietern - ging die Stadt den juristischen Umweg einer „Teileinziehung“ der Fläche: Sie bleibt öffentlich, ist aber nur für eine Nutzung freigegeben.

Dieses Konzept ist noch nicht umgesetzt.

4.5. Fallbeispiel Dresden

In Dresden organisiert teilAuto in Kooperation mit dem Partner Deutsche Bahn das lokale wie zudem das regionale Car-Sharing. Deren über 50 Dresdener Standorte befinden sich auf öffentlichen Parkplätzen, an Haltestellen oder auf kommunalen, halböffentlichen (wie Sparkasse, Theater, Kirche) oder privaten Flächen. Lediglich zwei Standorte wurden laut Standortauflistung im öffentlichen Straßenraum platziert.

Die Stadt Dresden verweist in einer aktuellen Stellungnahme auf ungeklärte rechtliche Rahmenbedingungen, die eine entsprechende Stellplatzausweisung nach Rücksprache mit dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) als nicht genehmigungsfähig bezeichnen.

Eine Möglichkeit, die Problematik der rechtlichen Rahmenbedingungen zu umgehen, bestünde in der Flächenausweisung und -nutzung neben Bus- oder Straßenbahnhaltestellen, die offiziell für Wartungs- und Reinigungsarbeiten der Dresdener Verkehrsbetriebe (DVB) vorgehalten werden, aber in der Regel durch Car-Sharing Fahrzeuge genutzt werden können. Diese Flächen müssten für einen derartigen Zweck gewidmet werden.

Vorteilhaft bei dieser Lösung wäre, die DVB als Partner zu gewinnen. Aktuelle Beispiele für einen nicht gewidmeten, aber entsprechend genutzten Standort bildet die Haltestelle Bischofsplatz 1 im Hechtviertel.

Neben den bereits auf Privatgrundstücken befindlichen Car-Sharing-Stationen ist vorgesehen, zunächst probeweise 17 Standorte im öffentlichen Straßenraum und auf öffentlichen Parkplätzen auszuweisen. Das sind zum Beispiel: Bischofsplatz (drei Plätze), Martin-Luther-Platz (zwei Plätze), Ringstraße (vier Plätze). Das Projekt läuft bereits (vgl. Dresdner Amtsblatt Nr. 15/2009, S.3. (s.a. Anhang).

Die Kooperation zwischen der DVB und teilAuto bzw. greenwheels besteht nach wie vor. Die probeweisen drei Standorte im öffentlichen Straßenraum wie am Bischofsplatz 1 existieren dagegen nicht mehr. Im April 2012, als über einen städtebaulichen Rahmenplan diskutiert

wurde, wurden diese noch von beiden Car-Sharing Organisationen genutzt. Der letzte von vormals drei Plätzen wurde „im Zuge von Bauarbeiten“ am 1. Januar 2014 entfernt.

4.6. Fallbeispiel Hamburg

4.6.1. Allgemeine Situation

In Hamburg können Stellplätze im Grundsatz über die Teileinziehung von Straßenflächen zur Verfügung gestellt werden. Allerdings wurden bis Juli 2009 keine Anträge gestellt. Ggfs. notwendige Investitionen können über einen GVFG-Nachfolger finanziert werden. Parkgebühren an bestimmten Standorten sollen zwischen Car-Sharing-Unternehmen und Kommune aufgeteilt werden.

Hintergrund: Die SPD-Fraktion hatte am 04. Juni 2007 einen einstimmig angenommenen Antrag an die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg gestellt (Drs. 18/6302), in dem der Senat u.a. aufgefordert wird,

„Nach Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für Car-Sharing extra gekennzeichnete Stellplätze im Straßenraum zur Verfügung zu stellen – ähnlich dem Taxi-Verkehr. Das Ziel sollte dabei die Schaffung eines dichten Car-Sharing-Stationsnetzes mit wohnortnahe Zugang und an Knotenpunkten des ÖPNV sein. Die Höhe einer dafür möglichen Nutzungsgebühr ist mit den Car-Sharing-Unternehmen zu verhandeln.“ (2.)

und darüber hinaus

„Zu prüfen, ob im Rahmen der Förderung von Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes auch die Einrichtung von Car-Sharing-Stellplätzen gefördert werden kann und ggf. die Schaffung weiterer Car-Sharing-Stellplätzen mit GVFG-Mitteln zu finanzieren.“ (3.)

Etwa zwei Jahre später, am 13. Juli 2009, erfolgte eine Nachfrage der SPD-Fraktion zur Umsetzung des erwähnten Antrags. Die Senatsverwaltung antwortete wie folgt (Auszüge):

„Mit der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften hat der Bundesrat am 3. April 2009 die Entschließung gefasst, die Bundesregierung aufzufordern, die Änderung von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung hinsichtlich der Möglichkeit zur Ausweisung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum zügig auf den Weg zu bringen. Mit einer Verabschiedung des Gesetzes in dieser Legislaturperiode des Bundestages ist nach Auffassung des Senats nicht zu rechnen.

Eine Prüfung der rechtlichen Grundlagen ergab, dass unabhängig von einer rechtlich vorzugswürdigen Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften die Möglichkeit besteht, den Betreibern Stellplätze für Car-Sharing über eine Teileinziehung von Straßenflächen zur Verfügung zu stellen. Die Prüfung der Eignung von Stellplatzflächen für Car-Sharing soll im Einzelfall mit Blick auf den Bedarf der Betreiber erfolgen. Konkrete Anträge liegen noch nicht vor.

Das Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) gestattet die Verwendung der Beträge für Investitionen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erforderlich sind. Dies

schließt grundsätzlich die Finanzierung von Car-Sharing-Stellplätzen im Straßenraum ein.“

Bezüglich einer erfolgreichen Umsetzung finden sich keine konkreten Nachweise.

4.6.2. switchh

Mit switchh wurde in Hamburg eine multimodale Karte eingeführt, die die ÖPNV-Angebote des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) mit dem Car-Sharing Angebot von car2go und dem Fahrradverleih von Nextbike verknüpft. Ende Dezember waren 1500 Personen registriert.

Die individuellen Fahrzeuge stehen an sogenannten „switchh-Punkten“ in direkter Nähe von U-Bahn-Haltestellen. Dort kann der Besitzer zwischen kurz- und langfristigen Kfz-Anmietungen und z.T. Leihfahrrädern auswählen oder die P+R-Anlage nutzen. Mit der ersten Anlage Berliner Tor (Eröffnung Mai 2013) sowie Harburg und Bergedorf (Eröffnung Dezember 2013) wird dieses Angebot an drei derartigen Mobilstationen vorgehalten. car2Go kann je sechs, Europcar je zwei Stellplätze nutzen. Wandsbek-Markt wird der vierte von insgesamt zehn Mobilitäts-Service-Punkten, die bis Ende 2015 entstehen sollen. Folgen sollen die Bahnhöfe Altona, Schlump und Kellinghusenstraße. Planungen für einen Ausbau laufen auch für Sternschanze, Dammtor/ Stephansplatz, Barmbek/ Saarlandstraße.

Derzeit stehen 700 car2go Fahrzeuge des grundsätzlich stationsunabhängigen Systems zur Verfügung.

Die genutzten Flächen befinden sich jeweils im Besitz der Hamburger Hochbahn und können daher ohne gesonderte rechtliche Regelungen in Anspruch genommen werden.

4.7. Fallbeispiel Frankfurt

Frankfurt hat ein sehr restriktives Parkraummanagement, das in weiten Bereichen ausschließlich Anwohnern das Parken erlaubt. Parkvignetten für mehrere Stadtbezirke sind nicht verfügbar, daher können One-Way Car-Sharing Anbieter in Frankfurt nicht operieren.

Im Rahmen der städtischen Bürgerbeteiligung (via Internet) kamen immer wieder Forderungen auf, Car-Sharing Stellplätze im öffentlichen Raum – ggfs. als Modellprojekt – anzubieten.

Ein Beispiel Oberursel aus der FR belegt indirekt, dass Teileinziehungen nicht vorgenommen werden: Bürgermeister Hans-Georg Brum (SPD) bot dem Betreiber Book-n-Drive 2009 zwei Stellplätze an der S-Bahn-Station an. Da der Parkplatz der stadteigenen Entwicklungsgesellschaft SEWO gehöre, werde ein Schutz gegen Fremdparker kein Problem sein. Zuvor stand der Wagen auf dem Parkplatz der Volkshochschule - doch die hatte den Carsharern gekündigt und Book-n-Drive wandte sich an die Stadtverwaltung Oberursel. Doch man kam zu keinem Ergebnis. Das Liegenschaftsamt hatte immer wieder Vorschläge gemacht, zumeist hatte dann ein anderes Amt Vorbehalte, hieß es bei Book-n-Drive. Letztlich hatte man sich noch 2009 geeinigt: Auf dem P+R-Platz Ost am Bahnhof, direkt in Richtung Personenunterführung, wurde zwei Car-Sharing Stellplätze eingerichtet.

Citee Car mit seinem innovativen Ansatz ist mit 70 Fahrzeugen in Frankfurt vertreten. Für zwei Drittel dieser Fahrzeuge haben Privatleute (Hosts) eine Stellplatzlösung geschaffen, darunter mehrere in Bewohnerparkzonen. Wenn der Antragsteller eines entsprechenden Nutzauswei-

ses der Hauptnutzer eines Fahrzeugs ist, könnte er auch einen Gebietsausweis für ein Car-Sharing Fahrzeug beantragen. Dies würde, so der Wirtschaftsdezernent Markus Frank, über die Abrechnungen der Car-Sharing Anbieter kontrolliert werden können.

4.8. Fallbeispiel München

Die Landeshauptstadt München hat ebenfalls ein sehr strenges Parkplatzregime, das 60 sogenannte „Parkzonen“ definiert. Eine Nutzung einzelner Parkplätze für Car-Sharing Fahrzeuge ist nicht vorgesehen und wird auch nicht umgesetzt.

One-Way Car-Sharing: DriveNow, das gemeinsame Car Sharing-Joint-Venture der BMW Group und der Sixt AG, startete im Juni 2011 in München. Im Innenstadtbereich des Mittleren Rings stehen 300 Autos der Marken MINI und BMW (1er) zur Verfügung. Für die Parkzonen werden gebiets- und fahrzeugbezogene Parkausweise durch die Stadt an One-Way Car-Sharing Unternehmen ausgegeben, maximal 20 pro Gebiet. Ausgenommen sind Anwohnerparkzonen, das Hauptbahnhofviertel und das Altstadtviertel. Für diese Bereiche stellt DriveNow zukünftig Stellflächen in Parkhäusern und Tiefgaragen zur Verfügung.

Ein Gesamtüberblick über diese Regelung ist komplex und nicht für jeden Nutzer leicht nachvollziehbar (siehe Tabelle, Quelle: DriveNow).

Parkregeln München	Innerhalb des Geschäftsgebietes		Außerhalb des Geschäftsgebietes	
	Parken*	Buchung beenden	Parken*	Buchung beenden
Entgeltfreie Parkplätze	✓	✓	✓	✗
Mischparken (mit und ohne Bewoher)	✓	✓	Auf eigene Kosten	✗
Bewoherparken (nur mit Lizenz)	✗	✗	✗	✗
Kurzzeit-/ Mischparken (Mischparken ab 18 Uhr)	Einhaltung der Frist	Einhaltung der Frist	Einhaltung der Frist	✗
Misch-/ Bewoherparken (Bewoherparken ab 18 Uhr)	Einhaltung der Frist	Einhaltung der Frist	Einhaltung der Frist	✗
Parkschreibenszonen	mit Parkschleib & Einhaltung der Frist	✗	mit Parkschleib & Einhaltung der Frist	✗
Zeitlich beschränkte Parkplätze	Einhaltung der Frist	Einhaltung der Frist	Einhaltung der Frist	✗
Private kostenpflichtige Parkplätze	Auf eigene Kosten	✗	Auf eigene Kosten	✗
Privatparkplätze (Private, Einkaufszentren, Privatgaragen)	Nach eigener Vereinbarung	✗	Nach eigener Vereinbarung	✗
Parkhaus	Auf eigene Kosten	✗	Auf eigene Kosten	✗
Zone Altstadt und Hauptbahnhof	Auf eigene Kosten	✗		

<p>Mischparken P-Zone Einbahnstraße Mischparken Mischparken Mischparken Mischparken</p>	<p>Bewoherparken ZONE Bewoherparken Bewoherparken Bewoherparken Bewoherparken</p>	<p>Kurzzeit-/ Mischparken P-Zone Einbahnstraße Kurzzeit-/ Mischparken Kurzzeit-/ Mischparken Kurzzeit-/ Mischparken</p>	<p>Misch-/ Bewoherparken P-Zone Einbahnstraße Misch-/ Bewoherparken Misch-/ Bewoherparken Misch-/ Bewoherparken</p>	<p>Parkschleibe P-Zone Einbahnstraße Parkschleibe Parkschleibe Parkschleibe</p>	<p>Zeitlich beschränkte Parkplätze Zeitlich beschränkte Parkplätze Zeitlich beschränkte Parkplätze Zeitlich beschränkte Parkplätze</p>
---	---	---	---	---	--

Es wird derzeit extern evaluiert, ob diese Regelung zur Entlastung der Münchner Verkehrssituation führt oder Mehrverkehr erzeugt. Ergebnisse werden Ende 2014 erwartet.

4.9. Fallbeispiel Stuttgart

Die Stadt reserviert keine bereits vorhandene öffentliche Stellplätze für Car-Sharing Anbieter, unterstützt diese aber bei der Suche nach privaten und städtischen Flächen für deren Fahrzeuge. In Gebieten eines Parkraummanagements könnten die Entwidmung von öffentlichen Parkplätzen und eine Vergabe an Car-Sharing Firmen grundsätzlich nur in Betracht kommen, wenn insgesamt das Verhältnis von Parkraumangebot und –nachfrage in etwa ausgeglichen sei. Andernfalls würden sich die vorhandenen Spannungen mit den Inhabern von Parkausweisen verschlimmern.

Der Rat der Stadt Stuttgart hat am 29. März 2012 beschlossen, das System e-car2go mit zunächst 300 Fahrzeugen der Daimler AG u.a. dadurch zu unterstützen, dass vom 1. Oktober 2012 bis 31. Dezember 2014 das Parken vollelektrischer Fahrzeuge auf städtisch bewirtschafteten Parkplätzen kostenfrei gestattet wird; ein Vorteil, der allen weiteren vollelektrischen Fahrzeugen zugute kommt. Die Stadt kalkuliert mit einem Gebührenaufschlag von ca. 14.000 € / Monat (3% der Parkgebühreneinnahmen).

In der Vorlage wird allerdings auch darauf hingewiesen, dass die Zurverfügungstellung von Stellplätzen für Car-Sharing Anbieter in Form einer Reservierung von öffentlichen Parkierungsflächen zugunsten von Car-Sharing Firmen eine verkehrsrechtlich nicht zulässige Sondernutzung darstellt und insofern nur auf straßenrechtlich entwidmeten Verkehrsflächen denkbar sei. Bei einer Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Straßenraum müssten diese so der öffentlichen Nutzung entzogen werden. Es sei zudem zu definieren, nach welchen Kriterien die dann verfügbaren Stellplätze den verschiedenen Car-Sharing Unternehmen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Der Ausweisung von allgemein nutzbaren Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen stünde verkehrsrechtlich nichts entgegen. Sofern Car-Sharing Unternehmen Elektrofahrzeuge anbieten, könnten dies wie alle anderen Elektrofahrzeuge die hierfür künftig reservierten Stellplätze im Stadtgebiet nutzen.

Die Verwaltung wird bei der Planung größerer Neubaugebiete verstärkt Flächen für oberirdische Car-Sharing Stellplätze vorsehen. Bei aktuellen Planungen und Wettbewerben wird festgelegt, dass zusätzlich zu den baurechtlich notwendigen Stellplätzen Stellplätze für Car-Sharing einzuplanen sind.

4.10. Fallbeispiel Braunschweig

In Braunschweig wurde Mitte Januar 2011 ein Pilotprojekt begonnen, das sechs Stellflächen für den Car-Sharing Anbieter Stadtmobil auf öffentlichen Flächen bereitstellt.

Offizielle Erfahrungswerte über die Akzeptanz dieser Markierungslösung sind noch nicht veröffentlicht.

4.11. Sonstige Beispiele

Die Stadt Aachen hat für den Car-Sharing Anbieter cambio 2008 die Sondernutzungssatzung für öffentliche Straßen geändert. Derzeit sind 59 Stellplätze entsprechend nutzbar, für die das Unternehmen zwischen 36 und 45 € je Platz und Monat an die Stadt zahlt. Ähnliches gilt seit

2007 in Köln, wo in Ehrenfeld eine Sondernutzung eingerichtet wurde sowie in Oldenburg und Leverkusen.

Andere Städte wählen teils ähnliche, teils andere Wege:

- In Saarbrücken wurden Flächen umgewidmet.
- Wie in Bremen legen Oldenburg und Köln Sondernutzungen fest.
- Leverkusen genehmigt wie Berlin eine Teileinziehung öffentlicher Flächen. Nähere Informationen über die Stationen des neuen Anbieters Flexicar finden sich nicht.

Alle diese Regelungen sind nicht gerichtlich bestätigt. Gegen sie könnten Betroffene wie Anwohner oder Autovermietungen klagen. Nach einer Internetrecherche bestehen diese Regelungen auch Anfang 2014 noch.

5. Übertragbarkeit

Eine allgemeinverbindliche, rechtssichere Regelung existiert derzeit nicht. So kann ein Falschparker vor Gericht vermutlich erfolgreich gegen das Abschleppen seines Fahrzeugs von einem markierten, nicht gewidmeten Car-Sharing Stellplatz klagen. Auch das Anbringen von Parkbügeln, die das Parken für bestimmte Nutzerkreise regeln bzw. das Falschparken verhindern sollen, ist rechtlich nicht geregelt.

Bezüglich der Gestaltung ist die Bremer Vorgehensweise empfehlenswert. So lassen sich die Fahrzeugfarbe und die Car-Sharing Hinweisschildfarbe vereinheitlichen sowie die Car-Sharing Stellplätze und den Bügel entsprechend farblich visualisieren. Damit wird der optische Eindruck einer Sonderfläche erweckt. Des Weiteren sollten stets zwei bis drei Stellplätze nebeneinander angelegt werden, um die optische Wirkung auch dann zu erzeugen, wenn ein Fahrzeug unterwegs und nur eines abgestellt ist. Dasselbe gilt für einen Bügel, der stets signalisiert, dass es sich dabei um einen Sonderstellplatz handelt – egal, ob dieser aufgestellt ist oder nicht.

Teileinziehungen und Flächenumwidmungen beispielsweise eines singulären Stellplatzes mit anschließender Ausweisung als kommunale Sonderfläche dauern erfahrungsgemäß etwa ein Jahr und eignet sich zudem nur für besondere Standorte. Zudem ist davon auszugehen, dass Anwohner oder Kommunalpolitiker dieser Vorgehensweise dann nicht zustimmen werden, wenn sie massive Kritik fürchten müssen. Sondernutzungen gelten aufgrund ihrer zeitlichen Befristung zumindest als heikel.

Eine sogenannte „Verkehrsblattlösung“ würde nach Einschätzung von Guber / Scherer vorwiegend Car-Sharing-Modellen nicht stationsbasierter Anbieter zugute kommen. Die anbieterunabhängige Ausweisung von Car-Sharing-Stellplätzen, angelehnt an die Praxis bei Taxiständen, gewährleiste den erforderlichen festen, gleich bleibenden Kfz-Standort nicht.

Je nach bundesgesetzlicher Regelung müssen Regelungen gefunden werden, wie mit unterschiedlichen Anbietern sowie One-Way Car-Sharing Systemen, deren Fahrzeuge gleichfalls auf derartigen Flächen abgestellt werden könnten, in einer Stadt diskriminierungsfrei umgegangen werden kann.

6. Fazit

Für Car-Sharing Fahrzeuge exklusiv reservierte Stellplätze im öffentlichen Raum sind im Sinne einer Förderung dieses Angebotes empfehlenswert.

Dies gilt insbesondere in Innenstädten und innenstadtnahen Stadtvierteln sowie in unmittelbarer Nähe von SPNV-Haltestellen oder ÖPNV-Verknüpfungspunkten – also genau dort, wo auch die Nachfrage nach dem Angebot Car-Sharing am höchsten ist.

Derzeit basiert die Umwidmung von öffentlichem Straßenraum in Car-Sharing Stellplätze auf der Nutzung von Ermessensspielräumen einzelner Vorschriften, die damit als nicht rechtssicher gelten müssen.

Ausnahmegenehmigungen und Beschilderungen verfehlen jedoch ihre Wirkung, wenn ein Verstoß gegen deren Nutzung nicht geahndet werden kann.

7. Literatur

1. BmVBS / difu / LK Argus u.a. (Hrsg.): Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum. Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 4 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben ParkenBerlin; Berlin 2008
2. Berkemann, Jörg; Halama, Günter: Erstkommentierungen zum BauGB 2004, vhw-Verlag; Bonn 2005
3. Deutschlands Zukunft gestalten – Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 18. Legislaturperiode; Berlin 2013
4. Guber, Tillo; Scherer, Ulrich: Gutachterliche Stellungnahme – zu den Möglichkeiten der öffentlichen Hand zur Ausweisung von zuordnungsfähigen und gegebenenfalls gegen Fremdarker zu schützenden Parkplätzen, insbesondere auch zu Gunsten von stationsbasierten Car-Sharing-Angeboten im Rahmen des geltenden Rechts sowie – zu Gestaltungsmöglichkeiten des Bundes- und Landesgesetzgebers zur Schaffung solcher Angebote im Rahmen von neuen gesetzlichen Regelungen, Kanzlei E∞S∞; Auftraggeber bcs – bundesverband CarSharing e.V.; München 2013
5. Koalitionsverträge aus den Bundesländern Niedersachsen, Hessen, Nordrhein-Westfalen
6. <http://www.carsharing-nord.de/>



Region Hannover



IMPRESSUM

Region Hannover
Der Regionspräsident
Fachbereich Verkehr
Team ÖPNV-Marketing
Hildesheimer Straße 18
30169 Hannover
Internet: www.hannover.de

Projektleitung

Eva Hannak, Mobilitätsmanagerin
Telefon: (0511) 616-23261
E-Mail: eva.hannak@region-hannover.de

Ulf Mattern, Leiter Team ÖPNV-Marketing
Elke van Zadel, Leiterin Fachbereich Verkehr

Titelfoto

© mario_vender - Fotolia.com

Gestaltung und Druck

Region Hannover, Team Medienservice & Post
gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Stand

Oktober 2014

Autoren

team red Deutschland GmbH
Almstadtstr. 7
10119 Berlin

Dr. Bodo Schwieger (Projektleitung)
Dr. Johannes Theißen
Evelyn Strübing