

CARSHARING

für die Region Frankfurt RheinMain.
Handlungsempfehlungen für Kommunen.

Handbuch für die kommunale Praxis.
Schriftenreihe der ivm | Nr.4

ivm





Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain

CARSHARING

für die Region Frankfurt RheinMain.
Handlungsempfehlungen für Kommunen.

Sascha Müller

Andrea Rau

Ulrike Reutter

Jens Vogel

Handbuch für die kommunale Praxis.
Schriftenreihe der ivm | Nr.4

Hrsg.: ivm GmbH, Frankfurt am Main
2., erweiterte und ergänzte Auflage 2017

VORWORT

Carsharing ist neben dem Fuß-, Radverkehr und ÖPNV als vierte Säule des Umweltverbundes nicht mehr wegzudenken. Die letzten Jahre hat vor allem in den Ballungsräumen ein Trend zu einer Verhaltensänderung stattgefunden, die in vielen Lebensbereichen das „Nutzen statt Besitzen“ in den Vordergrund stellt. Dies beinhaltet im Besonderen den Mobilitätsbereich. Das bisher allein genutzte Fahrzeug wird zur Fahrgemeinschaft, Fahrradvermietsysteme etablieren sich, beim Carsharing entstehen technisch ausgereifte Formen. Außerdem wird in den städtischen Räumen immer mehr ausprobiert und Verkehrsmittel je nach Situation und Bedarf miteinander kombiniert. Per Fahrrad geht es zum S-Bahnhof, dort mit der Bahn ins Zentrum, dann weiter per Bus, Mietrad oder Carsharing zur Arbeitsstelle.

Auch in der Region Frankfurt RheinMain ist Carsharing Thema – rund ein Dutzend unterschiedlicher gewerblicher Carsharing-Organisationen (CSO) sind hier bereits für mehrere tausend Kunden und Kundinnen aktiv – Standorte und Kundenanzahl wachsen kontinuierlich. Daher gibt es sowohl anbieterseitig Anfragen an die Kommunen nach neuen Standorten, da es den CSO an Flächen für Fahrzeuge mangelt – und umgekehrt gibt es Anfragen an die ivm oder die Anbieter selbst durch kleinere Kommunen der Region, wie ein Carsharing-System strategisch begonnen werden kann.

Dieses Handbuch gibt Kommunen und Aufgabenträgern eine praxisnahe Hilfestellung zur Beantwortung ihrer Fragen und zur Nutzung der Potenziale von Carsharing. Die ivm unterstützt darüber hinaus die Kommunen bei Einzelfragen in der bedarfsgerechten und intelligenten Ausgestaltung von intermodalen Mobilitätsangeboten, um den Mobilitätsbedürfnissen der Region Frankfurt RheinMain Rechnung zu tragen. Die Ausweitung von Carsharing-Angeboten liefert hierzu einen wertvollen Beitrag.

1

CARSHARING-MODELLE

12

Von privat bis professionell – Modelle im Vergleich

13

Stationsungebundene (free-floating)-Carsharing-Modelle

16

2

KURZ-PORTRÄTS: CARSHARING-ANBIETER

18

Porträts der Anbieter

19

3

VERGLEICHSMÖGLICHKEITEN & POTENZIALABSCHÄTZUNGEN

26

4

RECHTLICHE GRUNDLAGEN

32

Bundesrecht

33

Landesrecht Hessen

38

Landesrecht Rheinland-Pfalz

41

Kommunale Anwendungen der StVO und LBO'en

44

Fazit – Ausweisung von Flächen
für Carsharing-Fahrzeuge

45

5

CARSHARING-PRAXIS HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN BEI HOHEM PARKDRUCK

46

Handlungsebenen und Verfahrensschritte

47

Kommunale Handlungsspielräume in der Praxis

50

Praxisbeispiele

55

6

CARSHARING-PRAXIS: STRATEGIEN ZU EINFÜHRUNG UND UMSETZUNG

60

Mehrwert für Kommunen durch Carsharing

61

Hemmende Faktoren

62

Erfolgsfaktoren und Indikatoren

62

Kommunale Fördermöglichkeiten und Verfahrensschritte zur Realisierung von Carsharing

63

7

BEST-PRACTICE-STECKBRIEFE

72

Methodik und Inhalte; Übertragbarkeit Region
Frankfurt RheinMain

73

Themenfeld A:

Förderung durch Verwaltungs- oder Planungsverfahren

74

Themenfeld B:

Mobilpakete / Mobilitätsstationen / Kooperationen

82

Themenfeld C:

Anschub- u. Umsetzungsstrategien

92

Themenfeld D:

Buchungssoftware und -plattformen

108

8

EXKURS: ELEKTROFAHRZEUGE IM CARSHARING

116

9

FAZIT UND AUSBLICK

122

VERZEICHNISSE

124

Kontakte und Adressen

125

Literaturverzeichnis und Weblinks

129

Statistische Datengrundlagen und Raumbeobachtung

131

Abbildungsverzeichnis

132

Aufgrund der dynamischen Entwicklung von Carsharing ergeben sich ständig Veränderungen. Sowohl die Zahl der Kundinnen und Kunden wie auch der Fahrzeuge steigen kontinuierlich. Aus diesem Grund spiegelt dieses Handbuch lediglich den zum Zeitpunkt der Erstellung aktuellen Sachstand wider.

Aktuelle Informationen sind unter www.ivm-rheinmain.de zu finden.

EINFÜHRUNG

Carsharing wächst seit mehreren Jahren. Die Zahl der Standorte, Stationen und Fahrzeugtypen steigt; gleichzeitig ist eine Vielfalt an Systemen entstanden, die neue Kundenkreise erschließt. Carsharing ist somit inzwischen längst über die ursprüngliche „Öko-Szene“ hinausgewachsen. Da sich Fragestellungen und die Handlungsmöglichkeiten bzw. Handlungserfordernisse zwischen ländlichen Räumen und (Innen-)Städten mit hohem Parkdruck grundlegend unterscheiden, wurde dieses Handbuch modular aufgebaut und in mehrere thematische Bausteine gegliedert, um schnelle Antworten auf die jeweils relevante Fragestellung zu ermöglichen.

Die ersten drei Module zeigen den Mehrwert für die Kommunen und Qualitätskriterien von Carsharing sowie die Carsharing-Entwicklung in Deutschland mit den zahlreichen Facetten und Modellen auf – auch hinsichtlich der Bedeutung im Umweltverbund. Dabei wird speziell die Situation in Hessen und Rheinland-Pfalz beleuchtet und ein Überblick zum Status quo aller Kommunen mit Carsharing-Angeboten mit den zugehörigen Anbietern gegeben.

Modul 4 befasst sich mit der rechtlichen Basis vom Bundes- bis zum Kommunalrecht und stellt zusätzlich das Landesrecht Hessen und Rheinland-Pfalz vertiefend dar.

Modul 5 zeigt die Handlungs- und Spielräume auf, die Bundes- und Landesrecht – auch und besonders bei hohem Parkdruck – in der Praxis bieten.

Modul 6 gibt Impulse zu allgemeinen Verfahrensschritten wie auch speziellen Anschub- und Umsetzungs-Strategien für Kommunen oder Quartiere außerhalb der Kernstädte.

In den Best-Practice-Steckbriefen in Baustein 7 sind gute Vorgehensweisen und erfolgreiche Beispiele detailliert beschrieben, die Angabe von Daten erleichtert eine Abschätzung bzgl. der Übertragbarkeit auf die eigene Kommune.

Abschließend sind Akteure und Kontaktadressen der genannten Beispiele sowie die Quellen genannt, um die Kontaktaufnahme zu erleichtern.

CARSHARING-MODELLE

Von privat bis professionell – Modelle im Vergleich

Stationsungebundene (free-floating)-Carsharing-Modelle



Carsharing wächst seit mehreren Jahren. Die Zahl der Standorte, Stationen und Fahrzeugtypen steigt; gleichzeitig ist eine Vielfalt an Systemen entstanden, die neue Kundenkreise erschließt. Mittlerweile haben auch die Autohersteller und -vermieter das Geschäft für sich entdeckt. Carsharing ist somit längst über die ursprüngliche „Öko-Szene“ hinausgewachsen.

Von privat bis professionell – Modelle im Vergleich

Um einen schnellen Überblick zu ermöglichen, sind die Modelle, innerhalb derer Carsharing entwickelt und betrieben werden kann, nach Kriterien wie Rechtsform, Mitgliederstärke, Wirtschaftlichkeit eingeordnet und in einer übersichtlichen Tabellenform dargestellt.

In Deutschland sind nahezu alle überregionalen oder großen gewerblichen Anbieter bzw. Carsharing-Organisationen (CSO) als GmbH organisiert. Zu diesen Anbietern gehören

- klassische stationsbasierte CSO
wie app2drive, book-n-drive, Cambio, Drive-CarSharing, E-WALD, Flinkster, Ford Carsharing, Greenwheels, mobileeee, scout24, stadtmobil, TeilAuto, ...
- stationsungebundene (free-floating) Modelle, d.h. stadtgebundene Angebote der Autohersteller wie Car2go, DriveNow, multicity u.a. als auch
- Mischmodelle
 - a) stationsungebunden, aber areal- / quartiersgebunden, wie scout24
 - b) stationsbasiertes und stationsungebundenes Carsharing durch einen Anbieter, wie book-n-drive, stadtmobil
- gewerbliche Betreiber von Internetplattformen für Carsharing mit Privatautos wie CarUnity, Croove, Drivy, SnappCar, tamya, ...

Anbieter auf regionaler oder lokaler Ebene sind entweder organisiert als

- GmbH, UG o. ä. (zunehmend)
- eingetragener Verein (e.V.)
- Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR)
- als Sub-Unternehmen oder als Geschäftsfeld (ÖPNV/Verkehr, Energie, Tourismus ...)
- Mischformen oder Kooperationen, z. B. als Zusammenarbeit zwischen Verein oder lokalen Gesellschaften (ÖPNV, Wohnungsbau, Energie, ...) und lokaler oder regionaler CSO

Bei den Mischformen verbreitet ist auch eine Kombination, bei der die Fahrzeuge einer gewerblichen CSO gehören, die Mitgliederbetreuung vor Ort aber ehrenamtlich/ durch einen Verein erfolgt.

Nach dieser Phase kann, wie in einigen der Best-Practice-Steckbriefe beschrieben, eine Umwandlung in eine andere Rechtsform, z. B. eine e.G. oder GmbH stattfinden, wenn eine gewisse Mitgliederanzahl erreicht wurde.

Kriterium	Modell			
	e.V. eingetragener Verein	e.G. eingetragene Genossenschaft	Betrieb mit Trägerverein	UG Unternehmergesellschaft
Haftung	Vereinsvermögen	Kapitalanteil der Genossenschaftler	Betriebseigentümer	Gesellschaftsvermögen
Organe	Vorstand, Mitglieder- versammlung	Vorstand, Aufsichtsrat, Generalversammlung	Geschäftsführung	Geschäftsführung, Gesellschafterversamm- lung
Ehrenamt	ja	ja	bedingt	nein
Arbeitsprinzip	kostendeckend	gering gewinnorientiert	gewinnorientiert, zweckorientiert	gewinnorientiert
Autobesitzer	Verein oder Vereins- mitglieder	Genossenschaft	Betrieb	Gesellschaft
Eigenkapital	Mitgliedsbeiträge	Genossenschafts- Bildungsscheine	k.A.	ja, mind. 1€
Stammkapital	-	-	k.A.	mind. 1€
Gründung	einfach	aufwändig	einfach	aufwändig
Verbreitung	lokal, z.T. regional	lokal, regional	lokal	lokal, regional, überregional

Kriterium	Modell			
	GmbH Gesellschaft mit beschränkter Haftung	GmbH & Co KG GmbH und Compagnie Kommanditgesellschaft	GbR Gesellschaft bürgerlichen Rechts	AG Aktiengesellschaft
Haftung	Gesellschafterver- mögen/Einlage mind. 25.000€	Gesellschafterver- mögen der GmbH	Privatvermögen der Gesellschafter	Kapital aus emittierten Aktien
Organe	Geschäftsführung, Aufsichtsrat, Gesell- schafterversammlung	Geschäftsführung	Gesellschafter	Vorstand, Aufsichtsrat, Aktionärsversammlung
Ehrenamt	nein	nein	nein	nein
Arbeitsprinzip	gewinnorientiert	gewinnorientiert	gewinnorientiert	gewinnorientiert
Autobesitzer	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft
Eigenkapital	ja, mind. 25.000€	ja, mind. 25.000€ bei GmbH	nein	ja, bei Aktionären zum Erwerb der Anteile
Stammkapital	mind. 25.000€	nur für Komplementär- GmbH	-	mind. 50.000€
Gründung	einfach	aufwändig	einfach	aufwändig
Verbreitung	lokal, regional, überregional	lokal, regional, überregional	lokal, regional	überregional

Abb. 1 Übersicht Carsharing-Modelle (Tabelle in Anlehnung an: Weber, S. 2011).
Häufigste Form in der Region Frankfurt RheinMain: GmbH

Eigenschaften <i>die für Kommunen besonders relevanten Kriterien sind farblich hervorgehoben</i>		Betreiber				
		Privatpersonen	gewerbl. Plattform (Web) (f. private Kfz)	Vereine	Unternehmen	
					stellplatzgebunden	free-floating
Sichtbarkeit im Straßenraum	Station				✓	
	Schild / Bodenmarkierung			✓	✓	(✓)
	Kfz als Werbeplattform			✓	✓	✓
	keine/gering	✓	✓	✓		
Parkberechtigung	Privater Stellplatz	✓	✓	✓	✓	
	unternehmenseigen öffentl. sichtbar				✓	✓
	öffentl. sichtbar bei Koop.Partner			✓	✓	
	Öffentlich mit Anwohnerausweis	✓	✓	✓	✓	
	"Öffentlich" auf Sondernutzungsflächen			✓	✓	
	"Öffentlich" auf entwidmeten Flächen			✓	✓	
	Öffentlich mit Parkgebühren			*		✓
	Öffentlich mit Parkflatrate			*		✓
Aktionsradius des Betreibers	nachbarschaftlich	✓	✓	✓		
	regional		✓	✓	✓	✓
	überregional		✓			
	bundesweit		✓		✓	✓
	europa-/weltweit		✓		✓	✓
Kommerzielles Interesse	Ja		✓		✓	✓
	Nein	✓		✓		
Standortbezug	Stationsbasiert	✓	✓	✓	✓	
	Quartiers-/ Arealgebunden				✓	✓
	Stationsungebunden (Free-floating)				(✓)	✓
Nutzungsradius	klein					✓
	groß	✓	✓	✓	✓	
Kooperationen	verschiedene Mobilitätsanbieter		(✓)	✓	✓	✓
Besitzer der Fahrzeuge	Private Fahrzeuge	✓	✓	✓		
	Flottenfahrz. mit Vorrang f. best. Kunden			✓	✓	
	Fuhrpark- und Flottenfahrzeuge			✓	✓	
	Flottenfahrzeuge			✓	✓	✓
	Flottenfahrzeuge mit Pate			*	(✓)	
Buchungszeitraum / Spontanität / Planungsaufwand	spontane / kurzfristige Reservierung			*	*	✓
	Reservierung notwendig	✓	✓	✓	✓	✓
	Mindestbuchungszeitraum	✓	✓	✓	✓	
	Nutzungsdauer offen			(✓)	(✓)	✓
Fahrzeugtypenauswahl	keine/wenig					✓
	begrenzt	✓	✓	✓		
	groß				✓	
Rechtsform	privatrechtlicher Vertrag	✓	✓			
	e.V.			✓		
	e.G.				✓	✓
	Betrieb mit Trägerverein			✓	✓	*
	UG				✓	✓
	GmbH				✓	✓
	GmbH & Co KG				✓	✓
	GbR				✓	*
	AG				✓	✓
Netzwerk unter den Nutzern	anonym		✓		✓	✓
	zum Teil anonym		✓	✓		
	bekannt	✓		✓		

✓ zutreffend

(✓) zutreffend in Ausnahmefällen

* theoretisch möglich, aber nicht gängig

Stationsungebundene (free-floating)–Carsharing–Modelle

Stationsungebundene Carsharing–Modelle werden seit einigen Jahren, zunächst durch Autohersteller, eingeführt und erprobt, um neue Kundenkreise zu erschließen, sowie E–Fahrzeuge zu testen. Mittlerweile ergänzen auch klassische CSO ihr Angebot damit, andere Anbieter haben den Betrieb bereits wieder eingestellt.

Kennzeichnend für diese neuen Modelle der Autohersteller sind die Stadtbindung, eine hohe Fahrzeugzahl (ca. 1.000) mit nur Klein(st)wagen, die erhöhte Flexibilität und die Zahlung nach Zeitfaktor (mit Freikilometern). Im Gegensatz zum traditionellen Carsharing sind die Fahrzeuge nicht an feste Standorte gebunden, sondern können im gesamten öffentlichen (Innen–) Stadtbereich gestartet und abgestellt werden. Abgerechnet wird hierbei im Minutentakt mit Freikilometern; darüber hinaus kommen auf den Kunden neben einer Registrierungsgebühr keine weiteren Kosten für z. B. Kautions- oder monatliche Beiträge zu. Die Kosten für die Parkgebühren trägt dabei der Anbieter, der dafür mit den Städten Vereinbarungen trifft.

Beispiele sind Car2Go, DriveNow oder multicity. Für klassische CSO ist demgegenüber das stationsungebundene Carsharing eine Ergänzung des stationsgebundenen Hauptangebots. Die Fahrzeugzahl ist demzufolge deutlich geringer, die Kombination bewährt sich jedoch. Angebote bzw. Städte mit diesem Angebot sind z. B. cityFlitzer in Frankfurt und der Region Frankfurt RheinMain, stadtfliiter in Hannover oder joecar in Mannheim/Heidelberg.

KURZ-PORTRÄTS: CARSHARING-ANBIETER

Porträts der Anbieter



Die Kurz-Porträts zeigen alle derzeit in der Region Frankfurt RheinMain bzw. in Hessen und Rheinland-Pfalz aktiven Carsharing-Anbieter mit ihren spezifischen Kenndaten.

Beim stationsbasierten Carsharing sind neben dem schwerpunktmäßig in dieser Region tätigen Anbieter book–n–drive auch die deutschlandweit tätigen CSO stadtmobil und Flinkster in der Region Frankfurt RheinMain bzw. in den beiden Bundesländern Rheinland-Pfalz und Hessen (stadtmobil RheinNeckar, Trier und RheinMain) mit Carsharing-Angeboten aktiv. Die regionalen Anbieter book–n–drive sowie scout24 kooperieren mit den lokalen Verkehrsunternehmen und sind Partner im DB Flinkster-Netzwerk. Ford Carsharing bietet in Kooperation mit DB Flinkster an.

Beim stationsungebundenen Carsharing ist seit 2014 Car2Go in Frankfurt vertreten, book–n–drive bietet neben dem klassischen Angebot auch 300 cityFlitzer an. Seit 2015 ist das Unternehmen mobilize mit einer elektrischen Carsharing-Flotte für Unternehmen tätig. Derzeitiger Schwerpunkt sind Unternehmen am Standort des Frankfurter Flughafens. Eine Ausweitung auf vorallem kommunale Arbeitgeber ist in Vorbereitung.

Zusätzliche regionale oder lokale Anbieter sind in Kassel, Koblenz und der Region Marburg-Gießen tätig, nicht jedoch in der Region Frankfurt RheinMain bzw. ländlichen Gebieten allgemein.

Ergänzend sind gewerbliche Internetplattformen verfügbar, die auf privater Basis funktionieren.

book–n–drive

www.book-n-drive.de

Daten und Fakten

Gebietsabdeckung:	überregional
Standorte: (Kommunen in H & RP)	Bad Homburg, Darmstadt, Frankfurt/M., FFM-Flughafen, Griesheim, Hanau, Mainz, Mühlthal, Oberursel, Offenbach, Rüsselsheim und Wiesbaden (weitere Stationen in Kooperation mit „flinkster“ der DB)
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	820, davon 300 stationsungebundene cityFlitzer; auch Reiseautos und E-Fahrzeuge im Angebot
Anzahl Standorte: (gesamt)	275
Anzahl Kunden:	30.000
Zielgruppen:	Geschäftlich & Privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	ja
Sonstiges:	book–n–drive kooperiert mit allen Verkehrsbetrieben und dem RMV, Universitäten sowie großen Wohnbaugesellschaften im Bedienungsgebiet. ABG FRANKFURT HOLDING und Mainova AG sind seit 2012 zu jeweils 33% an book–n–drive beteiligt. Partner im Flinkster-Netzwerk

Daten und Fakten

Car2Go

www.car2go.com

Gebietsabdeckung:	überregional
Standorte: (Kommunen in H & RP)	Frankfurt/M. (große Teile des Stadtgebiets und Flughafen)
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	250 (Frankfurt); 3.790 in Deutschland
Anzahl Standorte: (gesamt)	ungebunden auf 61 km ² (Frankfurt/M.)
Anzahl Kunden:	560.000 Kunden in Deutschland
Zielgruppen:	Geschäftlich & Privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	30 Standorte weltweit, davon 5 in Deutschland (Berlin, Hamburg, München, Rheinland, Stuttgart)
Sonstiges:	stationsungebunden; einige Flotten auch mit E-Fahrzeugen oder rein elektrisch

Daten und Fakten

e-wald

www.e-wald.eu

Gebietsabdeckung:	überregional
Standorte: (Kommunen in H & RP)	Bad Kreuznach, Mainz
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	5 (Bad Kreuznach)
Anzahl Standorte: (gesamt)	über 100 Kommunen
Anzahl Kunden:	–
Zielgruppen:	Geschäftlich & Privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	bundesweit
Sonstiges:	Carsharing für E-Fahrzeuge Partner im Flinkster-Netzwerk

Flinkster – Mein Carsharing

www.flinkster.de

Gebietsabdeckung:	überregional
Standorte: (Kommunen in H & RP)	Darmstadt, Frankfurt/M., Fulda, Gießen, Hanau, Kaiserslautern, Kassel, Koblenz, Mainz, Marburg, Offenbach, Rüsselsheim, Trier, Wiesbaden
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	rund 4.000, darunter 700 Elektro- und Hybridfahrzeuge
Anzahl Standorte: (gesamt)	rund 1.700 Stationen
Anzahl Kunden:	300.000 registrierte Kunden
Zielgruppen:	Geschäftlich & Privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	in über 300 Städten in Deutschland verfügbar; auch in den Niederlanden, der Schweiz und in Italien
Sonstiges:	alle Angaben incl. der Flinkster-Netzwerk-Partner

Daten und Fakten

Ford Carsharing

www.ford-carsharing.de

Gebietsabdeckung:	überregional
Standorte: (Kommunen in H & RP)	Bad Homburg v.d.H., Bad Vilbel, Friedberg, Hanau, Friedrichsdorf, Hattersheim a. M. und weitere in der Region Frankfurt RheinMain
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	> 12 (RLP/Hessen)
Anzahl Standorte: (gesamt)	> 10 (RLP/Hessen)
Anzahl Kunden:	–
Zielgruppen:	Geschäftlich & Privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	ja, bundesweit
Sonstiges:	Partner im Flinkster-Netzwerk

Daten und Fakten

Daten und Fakten

mobileeee

www.mobileeee.de

Gebietsabdeckung:	überregional
Standorte: (Kommunen in H & RP)	Frankfurt/M. (vornämlich Flughafen Umfeld), Darmstadt Lincoln Siedlung, Friedrichsdorf und (im Aufbau) weitere
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	22
Anzahl Standorte: (gesamt)	2
Anzahl Kunden:	16
Zielgruppen:	Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber, geschäftlich und privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	ja, Berlin und Brandenburg
Sonstiges:	rein elektrischen Flotte Integrierte Lösungen Laden+Fahrzeuge

Daten und Fakten

scouter Carsharing

www.scouter.de

Gebietsabdeckung:	regional
Standorte: (Kommunen in H & RP)	Marburg, Gießen, Kassel
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	123 (252 gesamt, davon 19 elektrisch)
Anzahl Standorte: (gesamt)	58 (132 + Quartier)
Anzahl Kunden:	–
Zielgruppen:	Geschäftlich & Privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	ja, Bonn, Fürth/Erlangen/Nürnberg, Würzburg Partner im Flinkster-Netzwerk
Sonstiges:	Partner im Flinkster-Netzwerk. Zusammenarbeit in allen Städten mit den lokalen Verkehrsanbietern

Stadtmobil CarSharing

www.stadtmobil.de

Daten und Fakten

Gebietsabdeckung:	überregional
Standorte: (Kommunen in H & RP)	RheinMain/Hessen: Alsfeld, Bad Nauheim, Bad Vilbel, Frankfurt/M., Friedberg (Hs.), Hofheim, Offenbach, Viernheim RLP: Kaiserslautern, Speyer, Trier, Neustadt/Wstr., Ludwigshafen, Worms
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	150 (RheinMain), 2.490 (bundesweit)
Anzahl Standorte: (gesamt)	84 (RheinMain), 933 (bundesweit)
Anzahl Kunden:	4.200 (RheinMain), 53.500 (bundesweit)
Zielgruppen:	Geschäftlich & Privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	ja, deutschlandweit mit den stadtmobil-Unternehmen (s.o.) sowie im Netzwerk mit cambio u.a. (rund 4.000 Fahrzeuge in 180 Städten an 1.600 Stationen)
Sonstiges:	Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte bietet für ihre Mieter Carsharing mit stadtmobil an. In Alsfeld seit Juli 2015 Angebot durch Engagement VCD e.V. Hybrid-Flotte in Frankfurt/ Rhein-Main Offenbach: Betrieb E-Autos und E-Räder für Stadtwerke Offenbach

STATTAUTO Carsharing Kassel

www.stattauto.net

Daten und Fakten

Gebietsabdeckung:	lokal
Standorte: (Kommunen in H & RP)	Kassel, Witzenhausen
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	65
Anzahl Standorte: (gesamt)	40
Anzahl Kunden:	2.100
Zielgruppen:	Geschäftlich & Privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	nein
Sonstiges:	-

Teilauto Ökostadt Koblenz

www.oekostadt-koblenz.de >teilauto

Gebietsabdeckung:	lokal
Standorte: (Kommunen in H & RP)	Koblenz
Anzahl Fahrzeuge: (gesamt)	8
Anzahl Standorte: (gesamt)	7
Anzahl Kunden:	178
Zielgruppen:	Geschäftlich & Privat
Weitere Standorte außerhalb Frankfurt RheinMain:	nein
Sonstiges:	–

Bei den Internetplattformen für nachbarschaftliches privates Autoteilen ist der Sachstand in Bezug auf: Gebietsabdeckung, Standorte, Anzahl der Fahrzeuge und die Kundenzahl ständig wechselnd.

CarUnity

www.carunity.com/de

Croove

www.letscroove.de

Drivy

www.drivy.de

SnappCar

www.snappcar.de

Tamyca

www.tamyca.de

Kein eigenes Carsharing, aber Unterstützung zukunftsweisender Mainzer Initiativen im Bereich Mobilität, wie z. B. Überlassungs-Management von privaten Fahrzeugen (Peer-to-Peer-CarSharing), jacobi emobile: CarSharing für Elektromobile oder velogista: emissionsarmer und lautloser Innenstadt-Transport bietet

gemainzam

www.gemainzam.org/carsharing.html

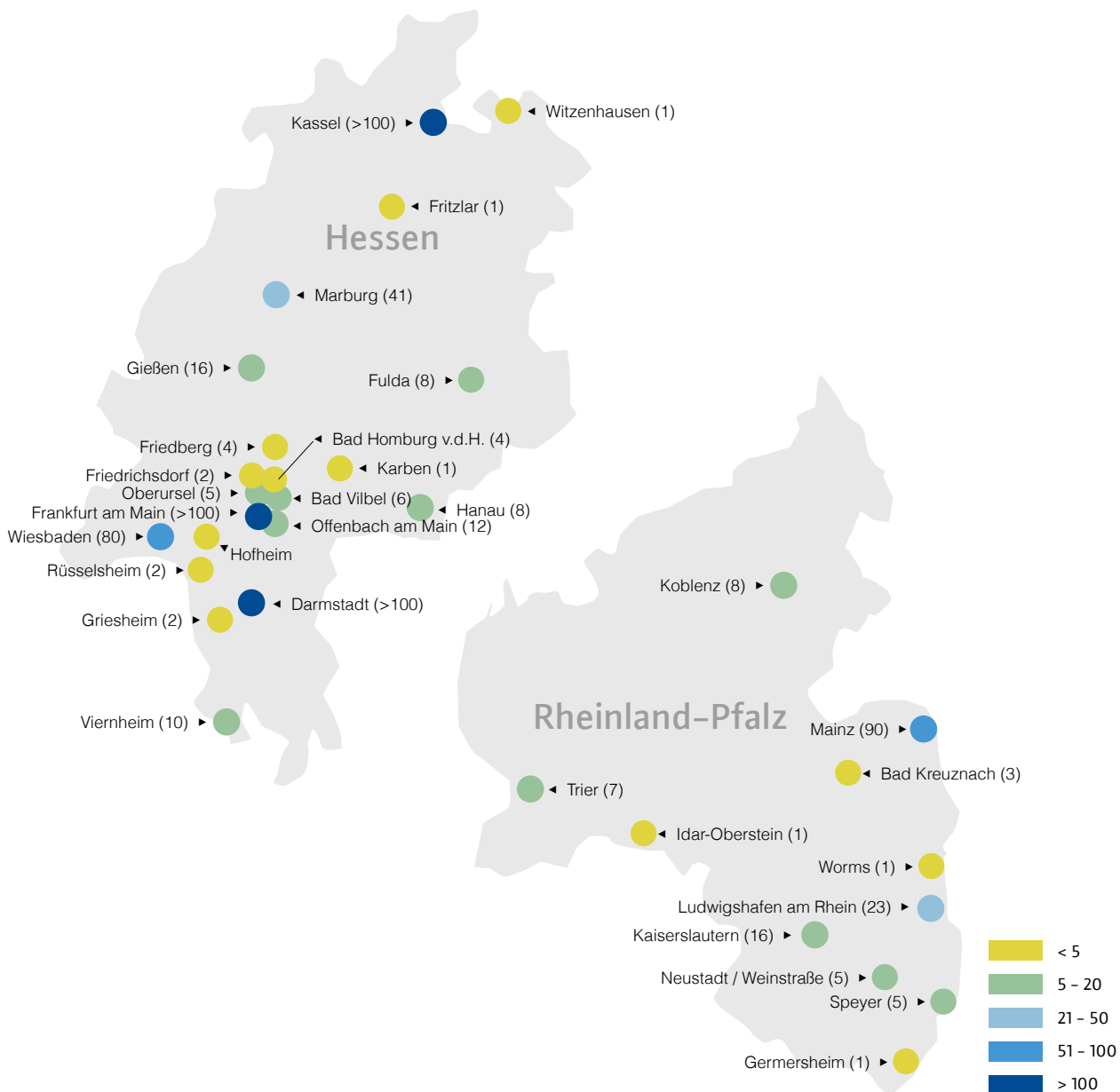
VERGLEICHSMÖGLICHKEITEN & POTENZIALABSCHÄTZUNGEN



Die beiden Grafiken zeigen auf einen Blick alle Kommunen mit gewerblichen Carsharing-Angeboten in Rheinland-Pfalz und Hessen.

Um hilfreiche Vergleiche und Potenzialabschätzungen bezüglich der Chancen für Carsharing zu ermöglichen, sind darüber hinaus alle Kommunen bzw. Kreise in einer Tabelle zusammengeführt und anhand raumstruktureller Kenndaten (wie siedlungsstruktureller Kreistyp, Bevölkerungsdichte bzw. der aussagekräftigeren Siedlungsdichte, Motorisierungsgrad, ...) charakterisiert. Diese Daten sind zusätzlich mit den vorhandenen Carsharing-Angeboten verknüpft.

In den Steckbriefen (Baustein 7) wurden diese Kenndaten nach Möglichkeit auch für die dort genannten Beispiele ermittelt und eingetragen.



Status-quo: Übersicht der Kommunen mit Carsharing in Hessen und Rheinland-Pfalz (in Klammern: Anzahl der Fahrzeuge)

Abb. 3

	ivm-Städte								ivm- Kreise												
Landkreise									Darmstadt-Dieburg			Groß-Gerau	Hochtaunus			Main-Kinzig	Main-Taunus		Offenbach		Rheingau-Taunus
Städte und Gemeinden	Bad Homburg v.d.H.	Darmstadt	Frankfurt a.M.	Hanau	Mainz	Offenbach a.M.	Rüsselsheim	Wiesbaden		Griesheim					Oberursel	Friedrichsdorf			Hofheim		
EW-Zahl [1.000]	52	144	680	89	199	120	60	276	289			255	227			407	227	38	338		183
Studierendenanteil [%]	1	25	7		19	1	5	2	1			1	1			0	0		1		2
Lage / Siedlungsstruktur ¹																					
Kernstädte		•	•		•	•		•													
Hochverdichtete Kreise	•			•			•		•			•	•				•	•	•		
Verdichtete Kreise																•					
Ländliche Kreise																					
Siedlungsdichte ²																					
< 2.000																•					•
2.000 - 2.250																					
2.250 - 2.500									•				•								
2.500 - 2.750				•								•						•			
2.750 - 3.000																					
3.000 - 3.250							•										•				
3.250 - 3.500	•	•																	•		
3.500 - 3.750								•													
3.750 - 4.000					•																
> 4.000			•			•															
Motorisierungsgrad ³																					
< 400																					
400 - 450			•		•	•															
450 - 500		•						•													
500 - 550																					
550 - 600				•												•					
600 - 650							•		•			•							•		•
650 - 700	•												•				•	•			
Erreichbarkeit des nächstgelegenen ... ⁴																					
Oberzentrum	20	0	0	0	0	0	18	0	18			17	28			26	19	19	14		24
Mittelzentrum	0	0	0	0	0	0	0	0	6			6	5			6	1	0	1		6
ICE Bahnhof	20	0	4	0	0	13	11	1	17			14	26			26	14	12	14		23
Haushaltseinkommen ⁵																					
1.250 - 1.500 €						•	•					•									
1.500 - 1.750 €			•	•	•			•	•							•					
1.750 - 2.000 €																	•	•	•		•
2.000 - 2.250 €																					
> 2.250 €	•												•								
book-n-drive und Flinkster incl. scouter, Ford CS, Teilauto Koblenz																					
Anzahl Standorte	3	55	130	5	33	4	1	33		1				2	2						
Anzahl Fahrzeuge	4	110	400	8	90	8	2	80		2				5	2						
Stadtmobil Carsharing incl. Stattauto Kassel, Teilauto Koblenz, FH Trier																					
Anzahl Standorte stadtmobil			72			3												1			
Anzahl Fahrzeuge stadtmobil			135			4												2			
Anzahl Standorte Stattauto KS																					
Anzahl Fahrzeuge Stattauto KS																					
Car2go																					
Anzahl Standorte																					
Anzahl Fahrzeuge			250																		
mobileeeee																					
Anzahl Standorte			1																		
Anzahl Fahrzeuge			35																		
Standorte Gesamt	3	55	203	5	33	7	1	33		1				2	2			1			
Fahrzeuge Gesamt (stationsbasiert)	4	110	570	8	90	12	2	80		2				5	2			2			

- ¹ Siedlungsstrukturelle Kreistypen des BBSR (Bundesinstitut f. Bau-, Stadt- u. Raumforschung – Raumbeobachtung)
- ² [Einwohner pro km² Siedlungs- und Verkehrsfläche]
- ³ [PKW pro 1.000 Einwohner] (bei Kommunen, über die keine Angaben zugänglich sind: Daten d. jeweiligen Landkreises)
- ⁴ [durchschnittliche PKW Fahrzeiten in Minuten]
- ⁵ [Verfügbares Einkommen der Haushalte in € je Einwohner]

Legende:

- Landkreiswert, da Wert für Kommunen nicht vorliegend
- vorliegend, trifft zu

Abb. 4

Carsharing auf gewerblicher Basis ist bislang insbesondere in der Region Frankfurt RheinMain sowie in den größeren rheinland-pfälzischen und hessischen Zentren zu finden.

Zunehmend finden sich auch Angebote in der Fläche, bei der die CSO meist durch Vereine, Verbände oder Kommunen unterstützt werden.

Derzeit existieren zehn Carsharing-Anbieter in Hessen und Rheinland-Pfalz, hiervon alleine die Hälfte davon in Frankfurt am Main. ► vgl. Kap. 2

Ein flächendeckenderes Angebot bieten nur die drei bundesweit/großräumig tätigen Anbieter „Flinkster“, „stadtmobil“ und „book-n-drive“.

Ergänzt werden diese durch Internetportale, auf denen privates Carsharing angeboten wird. Diese Angebote sind jedoch durch die Besitzer der Fahrzeuge gesteuert und daher häufig nicht dauerhaft verfügbar und fest planbar.

Bad Nauheim, Bad Vilbel, Friedberg, Griesheim, Hofheim und Oberursel sind die Kommunen der Region Frankfurt RheinMain mit weniger als 50.000 Einwohnern, in denen ein Carsharing-Angebot besteht.

Im Bereich des privaten Carsharings existieren bereits einige Gemeinschaften im Untersuchungsgebiet. Hier wird mittelfristig Potenzial gesehen, z. B. bei unterstützenden Informationen und Fördermaßnahmen von kommunaler Seite.



Zusammenhänge

Insgesamt stellt sich die Situation sehr heterogen dar – Kommunen mit ähnlichen Eckdaten verfügen häufig, aber nicht zwangsläufig über ein ähnliches Carsharing-Angebot – gleichwohl können aus den Eckdaten, die (maximalen) Potenziale erkannt werden.

Die Analyse ergibt aber auch bestimmte Zusammenhänge zwischen der Siedlungsdichte und dem Carsharing-Angebot: So finden sich in den fünf am dichtesten besiedelten Städten Frankfurt/M., Mainz, Wiesbaden, Offenbach und Bad Vilbel jeweils Carsharing-Angebote vor Ort, während in den drei am wenigsten dicht besiedelten Kreisen bislang nur in den beiden größten Städten des Wetteraukreises gewerbliche Standorte vorhanden sind.

Zudem gibt es – allerdings mit Ausnahmen – eine Wechselwirkung zwischen Carsharing-Angebot und Pkw-Dichte. Die Zentren Frankfurt/M., Mainz, Darmstadt, Wiesbaden und Of-

fenbach haben den im Vergleich niedrigsten Motorisierungsgrad bei einem gut ausgebauten Carsharing-Angebot, während die Kreise mit dem höchsten Motorisierungsgrad nur auf ein geringes Angebot an Carsharing zurückgreifen können. Auch hoher Parkdruck ist ein Indikator für die Erfolgchancen und gut ausgebaute Angebote gewerblichen Carsharings.

In allen Raumstrukturen, auch in den kleinen und mittleren Städten, ist Carsharing noch ausbaufähig.

Die in der Region Frankfurt RheinMain bzw. den beiden Bundesländern tätigen Anbieter rechnen nach eigenen Einschätzungen mit einem Wachstum und können, u.a. durch Kooperationen mit Kommunen, Bauträgern, Betrieben oder dem ÖPNV, zusätzliche Potenziale erschließen.



RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Bundesrecht

Landesrecht Hessen

Landesrecht Rheinland-Pfalz

Kommunale Anwendungen der StVO und LBO'en

Fazit – Ausweisung von Flächen
für Carsharing-Fahrzeuge



Die Gestaltungsspielräume und praktischen Anwendungsbeispiele zu den folgenden rechtlichen Grundlagen sind in den Bausteinen 5.2/5.3 beschrieben.

Hinweis

Der Straßenverkehr und seine Anlagen, aber auch das Parken sind gesetzlich geregelt. Im Folgenden werden zunächst die rechtlichen Grundlagen zitiert und die für Carsharing, Carsharing- oder Mobilitätsstationen besonders relevanten Passagen durch Unterstreichungen hervorgehoben und näher erörtert.

Bundesrecht

Entwurf „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing

(Carsharinggesetz – CsgG)“

Durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde im Sommer 2016 der Entwurf für ein „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)“ veröffentlicht; derzeit läuft die Länder- und Verbändeanhörung. Nach derzeitigem Stand wird eine Verabschiedung des CsgG durch den Deutschen Bundestag im Frühjahr 2017 angestrebt.

Das geplante Gesetz beinhaltet u.a.

- Definitionen zum Begriff Carsharing, zu den Angebotsmodellen, Organisationsformen, der Förderfähigkeit, zu Carsharingfahrzeugen und zu deren Kennzeichnung u.a.
- ein neues Verkehrsschild für Carsharing-Parkflächen
- die Grundlage für die Bevorrechtigung für das Parken von Carsharing-Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen und Wegen ("um im Wege einer anschließenden Verordnung den Straßenverkehrsbehörden vor Ort die Möglichkeit einzuräumen, separate Parkflächen für Carsharingfahrzeuge ausweisen zu können. Zudem können die Länder Carsharingfahrzeuge von Parkgebühren befreien").¹
- Bevorrechtigt werden sollen (differenziert) sowohl stationsgebundene Carsharing-Anbieter [...] als auch nicht stationsgebundene Carsharingfahrzeuge [...]
- Für die Stellplätze entlang von Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten werden Vergabevoraussetzungen festgelegt; die Vergabe kann auch an mehrere Anbieter erfolgen.
- Für stationsbasiertes Carsharing soll eine Verlagerung von Abhol- und Rückgabestellen an ausgewählten Standorten in den öffentlichen Verkehrsraum möglich werden, um die Vernetzung mit dem Umweltverbund zu fördern (Mobilitätsstationen).

¹ vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/carsharing-gesetz.html>

Straßenverkehrsrechtlich könnte der Bund nach Meinung mehrerer juristischer Gutachten Regelungen bis zur kommunalen Ebene schaffen. Seitens der Bundesministerien BMJB und BMI wurde dies jedoch nicht geteilt, so dass im jetzigen Gesetzentwurf eine geteilte Lösung vorgeschlagen wird.

Daher wird das geplante Carsharinggesetz zunächst nur für Stellplätze entlang von Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten gelten, jedoch eine Ermächtigungsgrundlage für die Straßen mit untergeordneter Straßenbaulast (Land, Kreise, Kommunen) enthalten. Damit können (bzw. sollten) die Länder in den Straßen- und Wegegesetzen entsprechende Sondernutzungsmöglichkeiten schaffen – soweit diese nicht ohnehin bereits, wie z. B. in Hessen oder Rheinland-Pfalz, vorhanden sind². Das CsgG würde jedoch die Rechtssicherheit in diesem Punkt stärken.

² ohne expliziten Bezug auf, aber mit der Möglichkeit der Anwendung für Carsharing

Aufgrund des Gesetzes können und sollen aufgrund der Unterschiede der beiden Modelle (stationsbasiert und stationsunabhängig) Carsharing-Stellplätze auf zweierlei Arten festgelegt werden:

1. Reservierte, allgemein zugängliche Carsharing-Stellplätze für insbesondere stationsunabhängige Fahrzeuge.
2. Einzelnen Anbietern zugeordnete Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing aufgrund einer Sondernutzungserlaubnis, für die Vergabeverfahren vorgeschrieben sind.
3. Detailliert befassen sich die Stellungnahmen vieler Verbände, die diese im Herbst 2016 abgegeben haben, mit den Formulierungen des Gesetzestextes sowie den möglichen Wirkungen. Kritikpunkte sind insbesondere die Definitionen, die Aussagen zur Lage der Stellplätze, den Regelungen zur Parkgebührenbefreiung, Vergabekriterien, zugehörige Verordnungen sowie das (missverständliche) Layout des Verkehrsschildes:
 - Bundesverband CarSharing e. V. (bcs)
www.carsharing.de >Themen >Politik >Stellungnahme
 - Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
www.vcd.org >Infothek >Publikationsdatenbank
 - Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
www.dstgb.de >Aktuelles >2016 >Carsharing
 - gemeinsame Stellungnahme Bundesverband Carsharing, stationsbasierte CarSharing-Anbieter, DriveNow und car2go Vertreter des Berliner Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ)
www.innoz.de >Aktuelles >2016 >News: Entwurf des Carsharinggesetzes (CsgG)

Straßenverkehrsrecht

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) kann aufgrund des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) unter bestimmten Voraussetzungen und unter Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen.

§ 6 AUSFÜHRUNGSVORSCHRIFTEN (StVG)

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über [...]

14. die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte;

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) regelt u.a. das Halten und Parken.

§ 12 HALTEN UND PARKEN (StVO)

[...]

(2) Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

[...]

Mögliche Beschränkungen des Parkens sind nur aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zulässig. Parksonderrechte sind nur für schwerbehinderte Menschen sowie im Zusammenhang mit Bewohnerparken zugelassen. Weitere Bevorrechtigungen haben das neue EmoG und die Änderung der StVO – jedoch nur für E-Fahrzeuge – geschaffen:

§ 3 BEVORRECHTIGUNGEN (EmoG)

(4) Bevorrechtigungen* sind möglich

1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
2. bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,
3. durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtverboten, ...

* für E-Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)

§ 39 VERKEHRSZEICHEN (StVO)

(10) Zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge kann das Sinnbild [E-Fahrzeug] als Inhalt eines Zusatzzeichens angeordnet sein.

§ 45 VERKEHRSZEICHEN UND VERKEHRSEINRICHTUNGEN (StVO)

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

[...]

(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

[...]

2. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,

2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten **Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen**,

[...]

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur **Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung** im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

Gemäß dem „Grundsatz der Privilegienfreiheit“ dürfen bestimmte Nutzer des öffentlichen Straßenraums durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen keine Vorteile erlangen; Parkraumbewirtschaftungszonen oder Bewohnerparkzonen sind jedoch zulässig. Bezüglich der Einrichtung von Flächen für Carsharing im öffentlichen Straßenraum sind bislang dazu keine Urteile oder Verfahren bekannt.

§ 6 Abs.1 des StVG und der zugehörige Teil der VwV-StVO enthalten differenziertere Vorschriften zum Halten und Parken (nach § 12 StVO), jedoch ohne Relevanz für CarS.

Weiter sind im StVG und dem neuen EmoG auch die Grundlagen für die Erhebung bzw. Befreiung von Gebühren geschaffen.

§ 6A GEBÜHREN (StVG)

(6) Für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen können in Ortsdurchfahrten die Gemeinden, im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In diesen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.

§ 3 BEVORRECHTIGUNGEN (EmoG)

* für E-Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG); hier ist als Bevorrechtigungen z. B. eine Reduzierung oder Befreiung möglich

(4) Bevorrechtigungen sind möglich*

[...]

im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

Bauordnungs/-planungsrecht

Nach §§ 123 ff BauGB obliegt Gemeinden die Aufgabe der Erschließung. (Erschließung: §§ 123–126 BauGB, Allgemeine Vorschriften und §§ 127–135 BauGB, Erschließungsbeitrag) Sie sind damit unmittelbar mit dem Bau und der Erhaltung von Verkehrsanlagen (Straßen) in ihrem entsprechenden Gemeindegebiet beauftragt.

§ 123 ERSCHLIESSUNGSLAST (BauGB)

(1) Die Erschließung ist Aufgabe der Gemeinde, soweit sie nicht nach anderen gesetzlichen Vorschriften oder öffentlichrechtlichen Verpflichtungen einem anderen obliegt. [...]

Durch die grundrechtlich abgesicherte Selbstverwaltungsgarantie (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG) können Gemeinden Satzungen aufstellen („Satzungsbefugnis“), beispielsweise Bebauungspläne.

§ 1 AUFGABE, BEGRIFF UND GRUNDSÄTZE DER BAULEITPLANUNG (BauGB)

[...]

(3) Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Auf die Aufstellung von Bauleitplänen und städtebaulichen Satzungen besteht kein Anspruch; ein Anspruch kann auch nicht durch Vertrag begründet werden. [...]

§ 10 BESCHLUSS, GENEHMIGUNG UND INKRAFTTRETEN DES BEBAUUNGSPLANS (BauGB)

(1) Die Gemeinde beschließt den Bebauungsplan als Satzung.

In Bebauungsplänen können Aussagen zur Anlage von Flächen für das Parken von Fahrzeugen getroffen werden.

§ 9 INHALT DES BEBAUUNGSPLANS (BauGB)

(1) Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden:

- 1. die Art und das Maß der baulichen Nutzung;*
- 2. die Bauweise, die überbaubaren und die nicht überbaubaren Grundstücksflächen sowie die Stellung der baulichen Anlagen; [...]*

4. die Flächen für Nebenanlagen, die auf Grund anderer Vorschriften für die Nutzung von Grundstücken erforderlich sind, wie Spiel-, Freizeit- und Erholungsflächen sowie die Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten;

11. die Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen; die Flächen können auch als öffentliche oder private Flächen festgesetzt werden; [...]

22. die Flächen für Gemeinschaftsanlagen für bestimmte räumliche Bereiche wie Kinderspielflächen, Freizeiteinrichtungen, Stellplätze und Garagen;

Des Weiteren können die Gemeinden nach § 11 BauGB städtebauliche Verträge schließen, in denen u.a. die abschnittsweise Untersagung oder Einschränkung der Herstellung privater Stellplätze erfolgt.

§ 11 STÄDTEBAULICHER VERTRAG (BauGB)

(1) Die Gemeinde kann städtebauliche Verträge schließen. Gegenstände eines städtebaulichen Vertrages können insbesondere sein:

1. die Vorbereitung oder Durchführung städtebaulicher Maßnahmen durch den Vertragspartner auf eigene Kosten; dazu gehören auch [...] die Ausarbeitung der städtebaulichen Planungen [...];

2. die Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele, insbesondere die Grundstücksnutzung, [...];

3. die Übernahme von Kosten oder sonstigen Aufwendungen, die der Gemeinde für städtebauliche Maßnahmen entstehen oder entstanden sind und die Voraussetzung oder Folge des geplanten Vorhabens sind; dazu gehört auch die Bereitstellung von Grundstücken; [...]

Vorhaben- und Erschließungspläne (§ 12 BauGB) können auf die Bedürfnisse von Vorhabenträgern differenzierter eingehen, bieten aber auch der Kommune hinsichtlich Carsharing Spielraum:

§ 12 VORHABEN- UND ERSCHLIESSUNGSPLAN (BauGB)

(1) Die Gemeinde kann durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen, wenn der Vorhabenträger auf der Grundlage eines mit der Gemeinde abgestimmten Plans zur Durchführung der Vorhaben und der Erschließungsmaßnahmen (Vorhaben- und Erschließungsplan) bereit und in der Lage ist und sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise vor dem Beschluss nach § 10 Abs. 1 verpflichtet (Durchführungsvertrag). [...]

(3) Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans ist die Gemeinde bei der Bestimmung der Zulässigkeit der Vorhaben nicht an die Festsetzungen nach § 9 und nach der auf Grund von § 9a erlassenen Verordnung gebunden; [...]

Landesrecht Hessen

Bauordnungsrecht Hessen

Die Hessische Bauordnung (HBO) gilt auch für „Parkräume für Kraftfahrzeuge“:

§ 2 BEGRIFFE (HBO)

(1) *¹Bauliche Anlagen sind mit dem Erdboden verbundene, aus Bauprodukten hergestellte Anlagen.[...] ³Als bauliche Anlagen gelten [...]*

4. Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder, [...]

Die HBO verpflichtet die Gemeinden in § 44 dafür Sorge zu tragen, dass Stellplätze bei der Errichtung oder bei Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen eingerichtet werden müssen. Wenn dies nicht möglich ist, regelt § 44 Abs.2 Satz 1 HBO das Weitere.

Damit ist eine Förderung von Carsharing zum einen aufgrund der Stellplatzsatzungen möglich, welche die Gemeinden nach § 44 Abs. 1 Nr.4 erlassen können. Dadurch kann ein Verzicht bestimmt werden, da Carsharing zu den besonderen Maßnahmen gehört, durch die der notwendige Bedarf an Stellplätzen verringert werden kann (sog. Reduzierungstatbestand). Auch für die in § 44 Abs. 1 Nr. 5 genannten Fälle (Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen) kann Carsharing z. B. als Ersatz für die in der Satzung bestimmte Ablöse dienen.

Zum anderen kann die Gemeinde durch den in einer Ablösesatzung festgelegten Geldbetrag unterschiedliche Maßnahmen zur Sicherung und zum Ausbau des kommunalen Verkehrs (§ 44 Abs.2 Satz 1 HBO) fördern. Die Förderung von Carsharing ist hiermit möglich, denn nach den Handlungsempfehlungen zur HBO (HE-HBO) gilt: "Eine Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen zugunsten des Gemeindegebietes (Abs. 2 Satz 1 Nr. 1) ist gegeben, wenn die Stellplätze der Entlastung des innerhalb der Gemeinde insgesamt anfallenden ruhenden Verkehrs dienen. (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, S.43)

§ 44 GARAGEN, STELLPLÄTZE FÜR KRAFTFAHRZEUGE, ABSTELLPLÄTZE FÜR FAHRRÄDER (HBO)

(1) *¹Die Gemeinden legen unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse fest, ob und in welchem Umfang bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen oder sonstigen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen (notwendige Garagen, Stellplätze und Abstellplätze). ²Sie können insoweit durch Satzung regeln*

- 1. die Herstellungspflicht bei Errichtung der Anlagen,*
- 2. die Herstellungspflicht des Mehrbedarfs bei Änderungen oder Nutzungsänderungen der Anlagen,*
- 3. die Beschränkung der Herstellungspflicht auf genau begrenzte Teile des Gemeindegebietes oder auf best. Fälle,*
- 4. den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung von notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit der Stellplatzbedarf*
 - a) durch besondere Maßnahmen verringert wird oder*
 - b) durch nachträglichen Ausbau von Dach- und Kellergeschossen entsteht,*

5. die Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von notwendigen oder nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern,

6. die Verbindlichkeit bestimmter Konstruktionen von notwendigen oder nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen,

7. die Ablösung der Herstellungspflicht in den Fällen der Nr. 1 bis 3 durch Zahlung eines in der Satzung festzulegenden Geldbetrages an die Gemeinde.

³Macht eine Gemeinde von der Satzungsermächtigung nach Satz 2 Nr. 1 bis 3 Gebrauch, hat sie in der Satzung Standort sowie Größe, Zahl und Beschaffenheit der notwendigen Garagen, Stellplätze und Abstellplätze unter Berücksichtigung von Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Fahrzeuge der Personen zu bestimmen, die die Anlagen ständig benutzen oder sie besuchen. ⁴Die Gemeinde kann, wenn eine Satzung nach Satz 2 Nr. 1 bis 3 nicht besteht, im Einzelfall die Herstellung von Stellplätzen, Garagen oder Abstellplätzen verlangen, wenn dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. ⁵In einer Satzung nach Satz 2 Nr. 7 kann die Gemeinde die Voraussetzungen der Ablösung näher bestimmen.

(2) ¹Der Geldbetrag nach Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 ist zu verwenden für

- 1. die Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen zugunsten des Gemeindegebietes,*
- 2. die Unterhaltung bestehender Parkeinrichtungen,*
- 3. investive Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs oder*
- 4. investive Maßnahmen des Fahrradverkehrs. [...]*

Der Hessische Städtetag und der Hessische Städte- und Gemeindebund haben eine gemeinsame Mustersatzung einschließlich einer Richtzahltablette erarbeitet; maßgeblich ist allein die Satzung der jeweiligen Gemeinde.

Erläuterungen, Ergänzungen und Alternativen zum Satzungsmuster:

- ^a Auf Grund der Satzungsbefugnis des § 44 Abs. 1 Ziff. 3 bis 6 HBO können wahlweise und je nach örtlichen Besonderheiten folgende weitere Regelungen getroffen werden. Dies setzt die vorherige Prüfung voraus, ob Gründe des Verkehrs und / oder städtebauliche Gründe die jeweilige Sonderregelung erfordern.
- (3) Bei bestehenden Anlagen wird die Herstellung notwendiger Garagen, Stellplätze und Abstellplätze nachträglich verlangt werden, weil Gründe des Verkehrs und / oder städtebauliche Gründe dies erfordern.
- (4) Die Herstellungspflicht
- wird auf das Gebiet (genaue Gebietsbeschreibung) _____ beschränkt.
 - zur Errichtung von Garagen und / oder Stellplätzen und / oder Abstellplätzen wird auf das Gebiet (genaue Gebietsbeschreibung) _____ beschränkt.
 - wird auf folgende Fälle beschränkt:
_____ (z.B. Wohngebäude, nach Ziff. xy der Anlage)
 - wird für das Gebiet (genaue Gebietsbeschreibung) _____ auf folgende Fälle beschränkt:

- (Macht eine Gemeinde von einer dieser Alternativen Gebrauch, so hat sie die Möglichkeit, die Zahl der notwendigen Garagen, Stellplätze und Abstellplätze abweichend von der Anlage zu bestimmen. Denkbar ist hier z.B. die Regelung eines geringeren prozentualen Anteils.)
- (5) Auf die Herstellung von notwendigen Garagen oder Stellplätzen wird verzichtet, soweit der Stellplatzbedarf
- a) durch besondere Maßnahmen (z.B. Schaffung öffentlicher Parkflächen, städtebaulicher Vertrag etc.) verringert wird.
 - b) durch nachträglichen Ausbau von Dach- und Kellergeschossen entsteht.
- (In der Satzung müssen die konkreten Fälle des Verzichts geregelt werden. Der Verzicht hat im Gegensatz zur Einschränkung oder Untersagung (vgl. Abs. 6) zur Folge, dass eine Ablösung in diesem Falle nicht verlangt werden kann.)
- (6) Die Herstellung von Garagen oder Stellplätzen wird in folgenden Gebieten (Gebietsbeschreibung _____) eingeschränkt / und / oder vollständig untersagt, weil Gründe des Verkehrs und / oder städtebauliche Gründe dies

Abb. 5 Auszug aus dem Anhang der Mustersatzung für Hessen mit Nennung der Verzichtsmöglichkeit z. B. bei städtebaulichen Verträgen. Quelle: Hessischer Städtetag

Die HE-HBO geben weitere Hinweise zu den Gründen des Verkehrs und den städtebaulichen Gründen, § 44 Abs.1 Satz 2 Nr.5 HBO werden hier differenziert erläutert.

44.1.2.5 (HE-HBO)

„Gründe des Verkehrs“ i.S. des § 44 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 können z. B. vorliegen, wenn die Herstellung von Fußgängerzonen, von verkehrsberuhigten Straßen oder Plätzen, von Wohn- oder Spielstraßen gesichert werden soll. Grund kann auch sein, den mit weiteren Stellplätzen oder Garagen verbundenen Quell- oder Zielverkehr zu verhindern, wenn dessen Zunahme die Sicherheit oder Leichtigkeit oder Ordnung des Verkehrs ernsthaft gefährden würde oder ein weiterer Ausbau des Straßennetzes nicht mehr von dem kommunalen Verkehrskonzept getragen wird.

„Städtebauliche Gründe“ i.S. der Nr. 5 liegen vor, wenn mit der Satzung bestimmte städtebauliche Entwicklungsvorstellungen verfolgt werden sollen. Diese können sich z. B. auf die Berücksichtigung des Belangs der Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes (§ 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 4 BauGB) und der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (§ 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 5 BauGB) stützen.

Straßenverkehrsrecht Hessen

Das Hessische Straßengesetz (HStrG) sieht vor, dass Straßen dem Gemeingebrauch dienen.

§ 14 GEMEINGEBRAUCH (HStrG)

Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet (Gemeingebrauch). Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Rechtsanspruch.

Die Gemeinden können jedoch (Teile einer) öffentlichen Straße einziehen; diese wird damit Privateigentum der Kommune und kann z. B. an CSO vermietet werden.

§ 6 EINZIEHUNG

(1) Eine öffentliche Straße kann eingezogen werden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder das Wohl der Allgemeinheit es erfordert. Für die Einziehung von Gemeindestraßen ist die Gemeinde, von Landes- und Kreisstraßen die oberste Straßenbaubehörde, im Übrigen die Straßenaufsichtsbehörde zuständig.

Die Straßenbaubehörden können eine Sondernutzung auf Zeit oder auf Widerruf erteilen.

§ 16 SONDERNUTZUNG

(1) Der Gebrauch der öffentlichen Straßen über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. Die Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden.

(2) Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden. Bedingungen und Auflagen sind zulässig. Eine auf Zeit erteilte Erlaubnis kann widerrufen werden, wenn es das Wohl der Allgemeinheit erfordert.

...

(4) Bei der Errichtung und bei dem Betrieb der Sondernutzungsanlage hat der Erlaubnisnehmer die anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde.

Bei der Sondernutzung könnten somit Parkplätze z. B. durch Pfosten oder Poller abgesperrt werden oder /und mit Schildern des /der CSO gekennzeichnet werden.

Landesrecht Rheinland-Pfalz

Bauordnungsrecht Rheinland-Pfalz

Die Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBO) verpflichtet in § 47 dazu, Stellplätze bei der Errichtung oder bei Nutzungsänderungen von Gebäuden auf dem Grundstück einzurichten. Wenn dies nicht möglich oder aufgrund einer Satzung nach § 88 Abs. 3 untersagt oder eingeschränkt ist, regelt § 47 Abs. 4 LBO das Weitere.

§ 47 STELLPLÄTZE UND GARAGEN (LBauO)

(1) Bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, bei denen ein Zugangs- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze). Ihre Zahl und Größe richtet sich nach Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Benutzerinnen und Benutzer sowie der Besucherinnen und Besucher der Anlagen; dabei ist die Möglichkeit der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel zu berücksichtigen. [...]

(4) Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich oder ist sie aufgrund *einer Satzung nach § 88 Abs. 3 untersagt oder eingeschränkt*, so kann die Bauherrin oder der Bauherr, wenn die Gemeinde zustimmt, die Verpflichtungen nach den Absätzen 1, 2 und 3 auch durch *Zahlung eines Geldbetrags an die Gemeinde erfüllen*. Der Geldbetrag darf 60 v.H. der durchschnittlichen Herstellungskosten der Parkeinrichtungen einschließlich der Kosten des Grunderwerbs nicht übersteigen. Die Höhe des Geldbetrags je Stellplatz oder Garage ist durch Satzung festzulegen.

(5) Der Geldbetrag nach Absatz 4 ist in jeweils angemessenem Verhältnis und angemessener Reihenfolge zu verwenden:

1. zur Herstellung, Instandhaltung und Modernisierung von Parkeinrichtungen,
2. für investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs oder des Fahrradverkehrs,
3. für sonstige Maßnahmen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern.

Eine Förderung von Carsharing ist auch aufgrund der Stellplatzsatzungen möglich, welche die Gemeinden nach § 88 Abs. 3 LBauO oder § 24 GemO erlassen können.

Auch mit dem in der Stellplatzsatzung festgelegten Geldbetrag kann die Gemeinde Carsharing (-Stationen) nach § 47 Absatz 5 LBauO fördern, da diese Beträge zur Herstellung ... von Parkeinrichtungen oder für sonstige Maßnahmen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern, verwendet werden dürfen.

§ 88 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN (LBauO)

(1) Die Gemeinden können durch Satzung Vorschriften erlassen über

8. die Zahl der notwendigen Stellplätze nach § 47. [...]

(3) Die Gemeinden können ferner für abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets oder *für bestimmte Fälle durch Satzung*

1. die Herstellung notwendiger Stellplätze für bestehende bauliche Anlagen verlangen, soweit Bedürfnisse des Verkehrs oder die Behebung städtebaulicher Missstände dies erfordern,
2. auf die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise verzichten, soweit Bedürfnisse des Verkehrs nicht entgegenstehen oder *ein Bedarf an Stellplätzen nicht besteht, insbesondere weil die Benutzerinnen und Benutzer der baulichen Anlagen öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch nehmen können*,
3. die Herstellung von Stellplätzen untersagen oder einschränken, soweit Bedürfnisse des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern, [...]

4. die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder verlangen, wenn Bedürfnisse des Verkehrs dies erfordern; die erforderliche Größe, die Lage, die Ausstattung und die Anzahl der unterzubringenden Fahrräder können in der Satzung festgelegt werden.

Carsharing wird hier zwar nicht explizit genannt, fällt aber dennoch unter die in § 88 (3 Nr. 2) genannten Verzichtsmöglichkeiten, da die Aufzählung nicht abschließend ist und Carsharing den notwendigen Bedarf an Stellplätzen tatsächlich verringert (sog. Reduzierungstatbestand). Auch für die in § 88 (3 Nr. 3) genannten Fälle kann Carsharing z.B. als Ersatz für die genannte Ablöse dienen.

Straßenverkehrsrecht Rheinland-Pfalz

Das Landesstraßengesetz (LStrG) sieht vor, dass Straßen dem Gemeingebrauch dienen.

§ 34 GEMEINGEBRAUCH (LStrG)

(1) Der Gebrauch der Straße ist jedermann im Rahmen der Widmung und der Verkehrsvorschriften gestattet (Gemeingebrauch). Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Rechtsanspruch. [...]

Eine Einziehung von Straßen ist möglich. Damit wird die Straße/der Straßenteil Privateigentum der Kommune und kann z. B. an CSO vermietet werden.

§ 37 EINZIEHUNG

*(1) Besteht für eine Straße kein öffentliches Verkehrsbedürfnis oder **liegen überwiegende Gründe des Gemeinwohls vor**, so ist die Straße mit Zustimmung der Straßenaufsichtsbehörde durch Verfügung des nach § 36 Abs. 1 für die Widmung zuständigen Trägers der Straßenbaulast einzuziehen. [...]*

Die Straßenbaubehörden können eine Sondernutzung auf Zeit oder auf Widerruf erteilen, wodurch z. B. eine Kennzeichnung von Carsharing-Stellplätzen durch Pfosten und/oder Schilder der CSO möglich wird.

§ 41 SONDERNUTZUNG

(1) Der Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. Sie entscheidet darüber im Benehmen mit dem Träger der Straßenbaulast.

(2) Die Erlaubnis wird nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt. Für die Erlaubnis können Bedingungen und Auflagen festgesetzt werden. Die Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn

...

(4) Der Erlaubnisnehmer hat die in Ausübung der Sondernutzung herzustellenden Anlagen so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den gesetzlichen Vorschriften, den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde.

Kommunale Anwendungen der StVO und Landesbauordnungen

Die Kommunen wenden Bundes- und Landesrecht an und setzen es um. Kommunen sind damit auch direkt mit der Ausweisung von Parkraum und Stellplätzen betraut.

- Es bestehen Möglichkeiten der Einziehung öffentlichen Raumes je nach Landesstraßengesetz.
- Es kann eine Erlaubnis auf Sondernutzung auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden.

Durch Ermächtigung in den Landesbauordnungen können Kommunen Stellplatzsatzungen beziehungsweise Stellplatz- und Ablösesatzungen erlassen.

- Es kann ein Verzicht auf notwendige Stellplätze bestimmt werden, da Carsharing zu den Maßnahmen gehört, durch die der Bedarf an notwendigen Stellplätzen verringert werden kann (sog. Reduzierungstatbestand).
- Carsharing kann z. B. als Ersatz für die in der Satzung bestimmte Ablöse bei einer Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen dienen.
- Der Ablösebetrag kann zur Förderung von Carsharing verwendet werden, da z. B. das Anlegen von Stellplätzen (für Carsharing) in Hessen und Rheinland-Pfalz ("für sonstige Maßnahmen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern") möglich ist.
 - vgl. oben

Beispielhaft sind diese Möglichkeiten in der Musterstellplatzsatzung für Hessen aufgeführt, welche der Hessische Städtetag und der Hessische Städte- und Gemeindebund als gemeinsame Mustersatzung einschließlich einer Richtzahltablette erarbeitet haben.



Abb. 6 Berliner Lösung: Teileinziehung mit Halteverbot und Ausnahmeregelung für CSO

Fazit – Ausweisung von Flächen für Carsharing-Fahrzeuge

Bislang gibt es noch keine bundesgesetzliche Regelung, die für Carsharing-Fahrzeuge eine ähnliche Bevorrechtigung wie für Bewohner oder schwerbehinderte Menschen vorsieht. Jedoch wurde im Sommer 2016 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Entwurf für ein „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)“ veröffentlicht.

Eine Verabschiedung durch den Deutschen Bundestag soll im Frühjahr 2017 erfolgen.

Mit dem CsgG soll die Bevorrechtigung für das Parken von Carsharing-Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen und Wegen (an Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten) vereinfacht und verbessert werden. www.carsharing.de > Politik und ÖPNV

Für kommunale, Kreis- und Landesstraßen bieten die landesspezifischen Regelungen in beiden Bundesländern bereits heute schon unterschiedlich weit gehende Gestaltungsspielräume zur Förderung von Carsharing bzw. zur Ausweisung von gesonderten Flächen für Carsharing-Fahrzeuge.

- Im Rahmen der Bauleitplanung sowie durch städtebauliche oder privatrechtliche Verträge kann im Einzelfall die Ausweisung oder Festsetzung von Flächen erfolgen.
- Über Einziehung (zu i.d.R. Privateigentum der Kommune/Straßenbaulastträger) und anschließende Vermietung/Verpachtung können ebenfalls Flächen geschaffen werden.
- Nach der Einziehung kann auch die Übergabe in privates Eigentum von CSO erfolgen – damit ist dieser öffentliche Raum jedoch i.d.R. unwiederbringlich verloren.
- In einigen Bundesländern ist auch eine Teileinziehung möglich, dann bleiben die Flächen als öffentlicher Raum erhalten, die Nutzung kann jedoch zugunsten bestimmter Gruppen eingeschränkt/zweckbestimmt werden.
- Der Erlass von entsprechend ausgestalteten Stellplatzsatzungen bietet Möglichkeiten bei
 - den Verzichtsmöglichkeiten auf notwendige Stellplätze,
 - der Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen,
 - den Ablösebeträgen bzw. der Nutzung der Ablösebeträge.

Ergänzend können natürlich durch Kooperationen auch Stellflächen im nichtöffentlichen Bereich zur Verfügung gestellt werden, z. B. auf Grundstücken der Kommune oder kommunaler Eigenbetriebe.

CARSHARING-PRAXIS HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN BEI HOHEM PARKDRUCK

Handlungsebenen und Verfahrensschritte

Kommunale Handlungsspielräume in der Praxis

Praxisbeispiele





Handlungsebenen und Verfahrensschritte

Besonders in Großstädten bzw. generell in Kommunen mit hohem Parkdruck haben CSO oftmals große Schwierigkeiten, Flächen für ihre Fahrzeuge zu finden. Hintergrund ist die knappe Ausstattung mit freien zur Verfügung stehenden Flächen, die für Carsharing-Fahrzeuge geeignet sind. Ziel ist es aber, solche in unmittelbarer Nähe zu Wohnung, Ladengeschäften und Arbeitsplätzen sichtbar im öffentlichen Raum anzubieten, um dadurch das Angebot so attraktiv wie möglich darzustellen. Sichtbarkeit ist ein wesentlicher Faktor für den Erfolg von Carsharing.

Aus diesem Grund treten CSO oftmals an die Kommunen heran. Diese können, sofern sie das Carsharing-Angebot (weiter) ausbauen wollen, die Anbieter bei der Stellplatzfindung unterstützen. So kann gemeinsam nach unterschiedlichen Lösungsansätzen gesucht werden:

- Verkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan
- (Bauleit-)Planung
- Bauordnungsrecht
- Verkehrsrecht
- Ausweisung reservierter Flächen aufgrund der Regelungen des geplanten Carsharinggesetzes (CsgG) und/oder des EmoG (nur für E-Carsharing-Fahrzeuge)
- Überlassung kommunaler Flächen, die nicht öffentlich gewidmet sind oder von Flächen kommunaler Unternehmen
- Unterstützung der CS-Anbieter bei der Suche nach privaten Flächen oder bei Verhandlungen mit Eigentümern privater Flächen

Ebenen	Bundesrecht	Landesrecht	Kommunales Recht	
Planung	BauGB § 9 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4, 11, 22, §§ 11, 12, 124	(HBO, LBauO RP) ÖPNVG H NVG RP	Bebauungsplan (Satzung)	
			Vorhaben- und Erschließungsplan	
			Nahverkehrsplan (Masterplan Verkehr)	
Bauordnung	BauGB §§ 123 ff §§ 11, 12, 124	LBauO § 44 HBO §§ 47, 88 LBauO RP	Stellplatzsatzung	
			Ablösesatzung	
			öffentl.- rechtl. Verträge mit Bauträgern (Vorhaben- und Erschließungsplan)	
Verkehrs- (ordnungs)recht	StVG § 6 ABS. 6 (geplantes CsgG)	LStrG (VO/Änderung LStrG aufgr. gepl. CsgG)	(Teil-)Entwurmung / (Teil-)Einziehung	
	STVO § 13 EmoG § 3, 39 *1		Sondernutzung	
	STVO § 41 (Bewohnerparken)		Bewirtschaftung und Gebühren	
	StVO § 41 Park- oder Halteverbot § zu Z 286, 283, 314		Bewohnerparkausweise Anordnung Z 286/283 ... ► Schild*2 <i>weitere Möglichkeit: Abstellen der Fahrzeuge auf städtischen oder privat bewirtschafteten Flächen bzw. Flächen kommun. Eigenbetriebe</i>	

	Ergebnis/Vorteile	Bsp. im Steckbrief
.....▶	1. Festsetzung von Flächen für CarS-Fahrzeuge. Festsetzung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) Rad-/Fußwege z. B. für autofreie/autoarme Wohngebiete Zuteilung der Stellplätze an einen oder mehrere Anbieter (ggf. über Vergabeverfahren) (Bsp. Freiburg)	A1
.....▶	2. Verträge mit Investor zu Entwicklung eines Gebietes (§§ 11, 12, 124 BauGB)	A2
.....▶	3. Aufnahme von CarS als ergänzendes ÖPNV-Angebot oder Kooperations-Angebot, Mobilitätsdienstleistungen, ...	B3 B5
.....▶	4. Verpflichtung, Verbot oder Reduzierung Stellplatz(zahl) Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG; vgl. § 47 Abs. 4 LBauO RP i.v.m. § 88 LBauO RP / § 44 Abs. 1 Nr. 4, 5 HBO; vgl. Kap. 4.3 und 4.4 Schlussbericht	
.....▶	5. Ablösesumme für Nichterstellung notwendiger Stellplätze vgl. § 47 Abs. 4 LBauO RP i.v.m. § 88 Abs. 3 Nr. 2 LBauO RP / § 44 Abs. 1 Nr. 4 HBO /; vgl. Kap. 4	
.....▶	6. Reduzierung der geforderten Stellplatzzahl möglich, wenn z. B. Carsharing-Nutzung vereinbart wird	
.....▶	Teil-Einziehung: Fläche bleibt öffentlich, wird aber auf best. Nutzergruppen beschränkt (Bsp.: BerlStrG) Einziehung: Fläche wird privates Eigentum der Kommune, oder...	
.....▶	Kommune kann Fläche an städtische Betriebe bzw. direkt an CSO vermieten (Bsp. Freiburg, Saarbrücken, Tübingen) Kommune übereignet CSO die Fläche(n) (un-)entgeltlich. CSO wird Eigentümer (Bsp. Hannover, Braunschweig)	A1 A3
.....▶	Sondernutzung vereinbaren (je nach LStrG) vgl. § 41 Abs. 2 LStrG RP / § 16 Abs. 2 HStrG (Bsp. Bremen, Aachen, Saarbrücken) Sondernutzung f. Bundesstr. in Ortsdurchfahrten (gepl. CsgG)	A2
.....▶	Vergabe (Verpachtung/Vermietung) kann an Bedingungen oder Kriterien geknüpft werden (z. B. blauer Engel); das geplante CsgG sieht Durchführung eines formellen Vergabeverfahren vor Kennzeichnung und Abpollerung der Flächen möglich/wird praktiziert* ²	noch keine

*¹ nur für E-Carsharing-Fahrzeuge

*² rechtliche Grauzone; Beschilderung ist (noch) nicht in der StVO verankert; bisher keine Klage bekannt.

RP: Rheinland-Pfalz

H: Hessen

CSO: Carsharing-Organisation

BauGB: Baugesetzbuch

(CsgG: geplantes Carsharinggesetz)

EmoG: Elektromobilitätsgesetz

LBauO: Landesbauordnung

HBO: Hessische Bauordnung

ÖPNVG: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

NVG: Nahverkehrsgesetz

LStrG: Landesstraßengesetz

HStrG: Hessisches Straßengesetz

StVO: Straßenverkehrsordnung

Kommunale Handlungsspielräume in der Praxis

Ordnungsrechtliche Möglichkeiten

Bislang fehlen bundesweit noch Regelungen, die eine rechtlich sichere Ausweisung von Flächen für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum ermöglichen.

Abhilfe soll das geplante Carsharinggesetz schaffen, das voraussichtlich nur für Stellplätze entlang von Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten gelten wird, jedoch eine Ermächtigungsgrundlage für die Straßen mit untergeordneter Straßenbaulast (Land, Kreise, Kommunen) enthalten wird. Damit können (bzw. sollten) die Länder in den Straßen- und Wegegesetzen entsprechende Sondernutzungsmöglichkeiten schaffen – soweit diese nicht ohnehin bereits, wie z. B. in Hessen oder Rheinland-Pfalz, vorhanden sind ► vgl. Kap. 4.

Das CsgG würde jedoch die Rechtssicherheit in diesem Punkt stärken.

Doch auch ohne das CsgG bieten die rechtlichen Vorgaben unterschiedlich weitgehende Gestaltungsspielräume zur Förderung von Carsharing bzw. zur Ausweisung von gesonderten Flächen für Carsharing-Fahrzeuge.

Bauordnungsrecht – Stellplatz- und Ablösesatzungen

Kommunen sind gemäß Bauordnung dafür verantwortlich, ob und in welchem Umfang Garagen und Stellplätze errichtet werden müssen. Explizit wird in den einzelnen Landesbauordnungen auch die Möglichkeit der Aufstellung von Satzungen (Stellplatzsatzungen) genannt. Die in den jeweiligen Stellplatz- und Ablösesatzungen festgelegten Ablösesummen können in beiden Bundesländern (auch) für den Ausbau von Flächen für Carsharing oder Stationen (ggf. zusammen mit ÖPNV-Infrastruktur) eingesetzt werden.

Die durch eine Stellplatzsatzung mögliche Reduzierung der notwendigen Stellplätze bietet Chancen, da kommunalseitig Einfluss auf das Verkehrsverhalten und die Parkplatznachfrage möglich ist und baurägerseitig sowohl Flächen als auch Baukosten für private Stellplätze gespart werden können.

Die HBO ermöglicht mit § 44 Abs. 1 Nr. 5 den Gemeinden, „den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung von notwendigen Garagen oder Stellplätzen“ durch Satzung zu regeln, „soweit der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen verringert wird (...)“ – beispielsweise die Errichtung von Carsharing- oder Mobilitäts-Stationen.

(Teil) Einziehung und Sondernutzungsgenehmigungen

Gemeinden haben als Träger der Straßenbaulast von Gemeindestraßen unterschiedliche Rechte und Pflichten inne. Da Straßen in der Regel dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, können einzelne Teile nicht ohne weiteres für Carsharing-Flächen zur Verfügung gestellt werden.

Dennoch gibt es zur Ausweisung von Stellplätzen mehrere Möglichkeiten, die derzeit auch praktiziert werden (detaillierte Ausführungen dazu siehe 5.3, „Praxisbeispiele“):

1. Sondernutzungsgenehmigung zugunsten einer CSO, zeitlich begrenzt oder auf Widerruf; damit können CSO „ihre“ Fläche beschildern und/oder mit Pfosten absperren (Bsp. Bremen, Saarbrücken, Aachen)
2. Teileinziehung des öffentlichen Straßenraumes zugunsten bestimmter Benutzungsarten, -zwecke oder -gruppen (Bsp. Berlin, NRW)

3. Entwidmung oder Einziehung öffentlichen Straßenraumes, der dadurch i.d.R. in städtischen (privaten) Besitz übergeht und
 - a. an den/die Anbieter (un)entgeltlich verpachtet werden kann (Bsp. Freiburg, Saarbrücken)
 - b. an den/die Anbieter übertragen werden kann und damit in Privateigentum des/der Anbieter übergeht (Bsp. Braunschweig, Hannover)

§ 4

Einziehung, Teileinziehung

(1) Wird eine öffentliche Straße für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt, so kann sie eingezogen werden. Parkhäuser können auch zum Zwecke der privaten Bewirtschaftung eingezogen werden, soweit der überwiegende Teil des betroffenen Parkraums für die Allgemeinheit zugänglich bleibt. Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen.

www.stadtentwicklung.berlin.de

Auszug § 4 – „Teileinziehung“ aus dem Berliner Straßengesetz Abb. 8

§ 7

Einziehung, Teileinziehung

(1) Einziehung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine gewidmete Straße die Eigenschaft einer öffentlichen Straße verliert. Teileinziehung ist die Allgemeinverfügung, durch die die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird. Einziehung und Teileinziehung sind von der Straßenbaubehörde mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekanntzumachen und werden im Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung wirksam.

www.recht.nrw.de

Auszug § 7 „Teileinziehung“ aus dem StrWG des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) Abb. 9

Sondernutzungsgenehmigungen sind eine häufig praktizierte Form und werden seit einiger Zeit u.a. in Aachen, Bremen, Köln und Saarbrücken erprobt bzw. haben sich bewährt.

www.aachen.de/carsharing

Einziehungen wurden bislang erfolgreich in Freiburg, Hannover und Braunschweig sowie Saarbrücken durchgeführt – in Freiburg und Saarbrücken verblieben die Flächen in städtischer Hand, in Hannover und Braunschweig wurden die Flächen an die vor Ort aktive CSO übereignet.

Zu beachten ist jedoch, dass bei dieser letztgenannten Form der Übereignung zu Privateigentum der CSO der öffentliche Raum i. d. R. unwiederbringlich verloren geht.

Die (Teil)Einziehung wird explizit z. B. im Berliner Straßengesetz (BerlStrG) und dem Straßen- und Weggesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWGNRW) angeboten und dort auch umgesetzt; in Berlin ist die Nutzung des/der Stellplätze „CSO“ vorbehalten; welche CSO welchen Stellplatz erhält, regeln die CSO unter sich.

www.hannover.stadtmobil.de



Abb. 10 Berliner Lösung – Teileinziehung von Straßenland und anschließender Beschilderung mit Z 286 und Zusatzschild „CSO frei“, hier am Stellplatz „Fontanepromenade“

Der Stellplatz war bei Rückgabe des Fahrzeuges vermutlich belegt, daher wurde das Carsharing-Fahrzeug (siehe Pfeil) gegenüber dem eigentlichen Stellplatz abgestellt. Da der Stellplatz bei dieser Lösung nur durch das Zusatzschild ausgewiesen wird, ist er im Straßenraum (hier: vor der Litfaßsäule) nur schwer zu erkennen.

Beschilderung

Eine Beschilderung im öffentlichen Raum ist, wie erwähnt, rechtlich noch nicht definiert (siehe Baustein 4). Es gibt dennoch (kleinere) Kommunen, die – ohne formale Teileinziehung oder Sondernutzungsrechte – mit Hilfe von Z 286 StVO mit Zusatzschild („Fahrzeug CSO frei“ oder „Carsharing-Fahrzeuge mit besonderem Aufkleber frei“) Flächen reservieren. Möglich sind in diesem Fall jedoch Klagen von Bürgern gegen eine solche Regelung, da das Zusatzschild nicht StVO-konform ist.

Parkgebühren ("Flatrate")

Einige der Anbieter stationsungebundener Carsharing-Modelle bieten ortsungebundene Parkausweisen, beispielsweise für ganze Kernstädte oder Innenstadtgebiete oder rechnen über elektronische Systeme ab. Dabei sind die Fahrzeuge mit Plaketten ausgestattet und können so auf jedem öffentlichen Parkplatz im jeweiligen Verkehrsgebiet abgestellt werden.

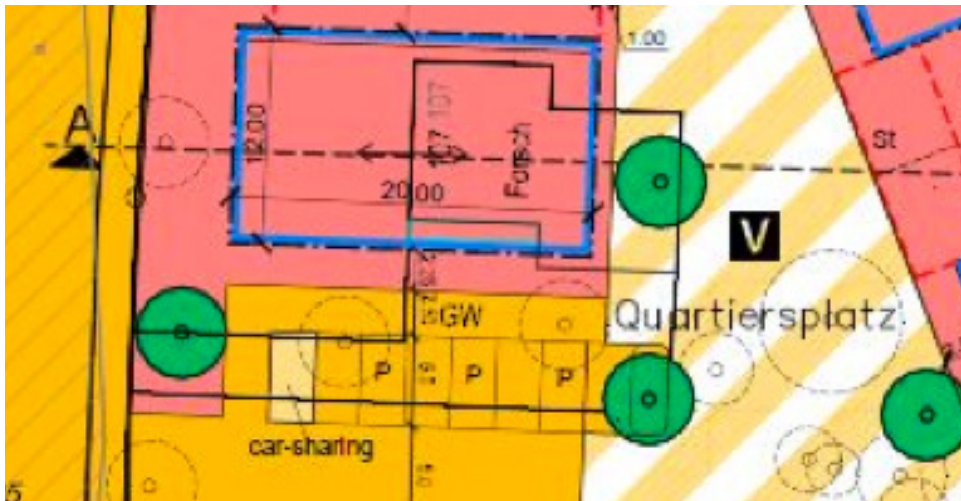
Bewohnerparkvorrechte auch für Carsharing möglich

In Gebieten mit hohem Parkdruck und/oder Parkraumbewirtschaftung ist es möglich, Carsharing nutzenden Bewohnern einen Bewohner-Parkausweis für das entsprechende Gebiet auszustellen. So kann der Ausweis auf den Namen der Carsharing-Firma ausgestellt sein, mehrere Kennzeichen im Parkausweis oder „wechselnde Fahrzeuge“ eingetragen werden. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann für ein von außen deutlich erkennbares Carsharing-Fahrzeug. (Anwendung z. B. in Berlin, ► vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin oder in Köln)

Planerische Maßnahmen

Festsetzungen im Bebauungsplan

§ 9 (1) Nr. 11 ermöglicht die Festsetzung von sogenannten „Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen; die Flächen können auch als öffentliche oder private Flächen festgesetzt werden“.



www.stadtplan.freiburg.de

Festsetzung von Flächen für Carsharing in einem Freiburger Bebauungsplan

Abb. 11

In diesem Zusammenhang gibt es somit die Möglichkeit, Flächen für Carsharing-Fahrzeuge (mit einer städtebaulichen Begründung) festzusetzen, z. B. im Umfeld wichtiger ÖPNV-Haltestellen oder am Rande autoarmer Siedlungen. Freiburg erprobt dieses Verfahren stadtweit. ► vgl. Kap. 7, Steckbrief A1

Festsetzungen im Vorhaben- und Erschließungsplan sowie städtebauliche Verträge

Vorhaben- und Erschließungspläne sowie städtebauliche Verträge geben mehr Spielräume. So können städtebauliche Zielsetzungen im Vorhaben- und Erschließungsplan, besser sogar noch im Durchführungsvertrag geregelt werden, z. B. zu Maßnahmen wie Mobilitätsmanagement oder Carsharing. Unter Umständen folgt dem städtebaulichen Vertrag noch ein weiterer privatrechtlicher Vertrag des Investors mit der/den lokalen CSO. ► vgl. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS). Solche Verträge existieren derzeit bereits in vielen Großstädten, aber auch kleinere Städte oder Kommunen können dies verwirklichen; derzeit sind sie in der Stadt Fellbach auf dem Wege der Realisierung. ► vgl. Kap. 7

Privatrechtliche Verträge

Zum Mietvertrag gehörende Verzichtserklärungen auf eigene Kraftfahrzeuge können in Verbindung mit Carsharing sinnvoll und möglich sein, ebenso bieten sich Regelungen bei Wohnformen mit Vereins- oder Genossenschaftscharakter an.

Infrastrukturelle und bauliche Maßnahmen

Erstrebenswert ist die Verknüpfung von Flächen für Carsharing mit den Knotenpunkten anderer öffentlicher Verkehre. So bieten sich Anlage oder Ausbau von Carsharing-Flächen im unmittelbaren Umfeld von ÖPNV-Haltestellen oder als gemeinsame bauliche Anlage an.

Bei hohem Parkdruck wäre hier die Nutzung auf Flächen der Kommune selbst (z. B. am Rathaus) (Mainz, Tübingen, Kaiserslautern), der Verkehrsbetriebe, anderer kommunaler Eigenbetriebe oder vergleichbarer Institutionen denkbar.



Abb. 12 Auf dem Gelände des ÖV-Unternehmens liegender, jedoch öffentlich zugänglicher CarS-Standort am Betriebshofsgelände der rnv in Mannheim



Abb. 13 Gelungene Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing – reservierte Stellplätze an einem öffentlichen Parkplatz (Stadtbahn- und Bushalt Landwehrplatz Saarbrücken)

Praxisbeispiele

Einige Regionen und Kommunen unterstützen aktiv Carsharing auf verschiedene Weise. Die folgenden Praxisbeispiele stehen stellvertretend für viele weitere Kommunen oder Initiativen, die Carsharing fördern. In Baustein 7 (Steckbriefe) sind die genannten Beispiele z.T. detaillierter ausgeführt.

Bremen: Modellprojekt „mobil.punkte“

Die Stadt Bremen mit mehr als einer halben Mio. Einwohnern ist einer der Vorreiter beim Carsharing und hatte 2003 mit den „mobil.punkten“ ein Modellprojekt gestartet, das erfolgreich expandiert. Mehr als 11.000 Carsharing-Kunden haben bislang fast 4.000 private Fahrzeuge eingespart und entlasten damit die Parkplatznachfrage in der Innenstadt erheblich. Jedes Carsharing-Auto hat etwa neun private Autos ersetzt. Dieser Entlastungseffekt mit Hoch- oder Tiefgaragen hätte Investitionen von 65 bis 90 Millionen Euro erfordert.

Aufgrund der positiven Erfahrungen wurde 2009 ein "Carsharing-Aktionsplan" mit dem Ziel beschlossen, bis 2020 mindestens 20.000 Carsharing-Nutzer zu aktivieren und eine Entlastung der innerstädtischen Wohngebiete um mindestens 6.000 Pkw zu erreichen. Zentrale Elemente dieses Plans sind ein Netzwerk von oberirdischen Carsharing-Stationen in der Innenstadt ("mobil.punkt"), Info-Kampagnen und die Integration von Carsharing in die Stadtentwicklung, den öffentlichen Verkehr und das Flottenmanagement.

Der Bau der mobil.punkte und die Öffentlichkeitskampagnen werden als Teil des CARE-North-Projektes im Interreg-Programm für den Nordseeraum als „Leuchtturmprojekt“ im Bereich Klimaschutz und Verkehr gefördert.



www.senatspressestelle.bremen.de

www.mobilpunkt-bremen.de

Homepage Modellprojekt „mobil.punkte“ Abb. 14

Die mobil.punkte sind Carsharing-Stationen an attraktiven Standorten im öffentlichen Straßenraum in der Nähe von ÖPNV-Stationen, zusätzlich mit Fahrradständern ausgestattet und mit der 3,50 m hohen mobil.punkt-Stele gut sichtbar.

Berlin: Carsharing-Stationen und -Stellplätze

In Berlin wurde seit 2006 in einem Pilotvorhaben die Teileinziehung nach dem Berliner Straßengesetz probeweise umgesetzt. Vorgehensweise in Berlin ist:

- der Anbieter meldet bei den Bezirken seinen Bedarf an
- der Bezirk entscheidet, welche Flächen in den gewünschten Straßenzügen oder Quartieren in Frage kommen und stimmt dies mit dem Carsharing-Unternehmen ab
- die Kosten der Carsharing-Station übernimmt die CSO, während die Flächen selbst kostenlos zur Verfügung gestellt werden
- Realisierungsdauer ca. sechs bis neun Monate

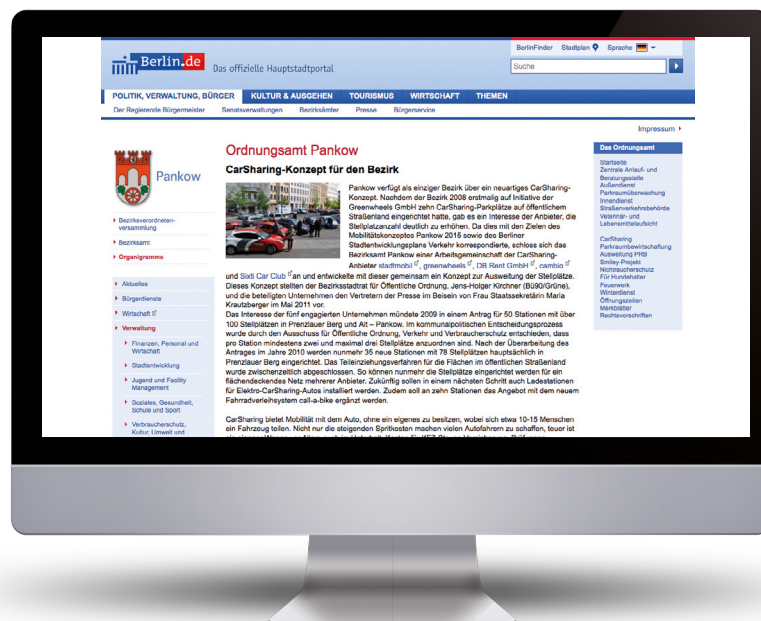
► vgl. Lawinczak, Jana;
Heinrichs, Eckhart,

www.carsharing.de

www.berlin.de

Der Bezirk Pankow führte das Vorhaben weiter und entwickelte – korrespondierend zum Mobilitätskonzept Pankow 2015 sowie des Berliner Stadtentwicklungsplans Verkehr – mit einer AG der CSO ein Konzept zur Ausweitung der Flächen für Carsharing-Fahrzeuge. Mittels Teileinziehungsverfahren wurden 35 neue Stationen mit 78 Parkflächen eingerichtet. Folgen sollen Ladestationen für Elektro-Carsharing-Autos und an zehn Stationen das Fahrradverleihsystem call-a-bike.

Insgesamt sind im Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr unter PO 1 Nr. 4. "die Ausweitung des Carsharings durch 4.1 (neu) Bereitstellung von ca. 1.000 Parkplätzen für Carsharing-Autos sowie von Anlagen für öffentliche Räder im öffentlichen Straßenraum" und unter 4.2 die "Entwicklung eines Leitfadens für Carsharing-Standorte in den Bezirken" enthalten.



www.berlin.de

Abb. 15 Konzept Carsharing-Stationen durch Teileinziehung nach dem Berliner Straßengesetz

Köln: Carsharing- Stellplätze im öffentlichen Straßenland

www.stadt-koeln.de

Die Stadt Köln bietet aufgrund eines Beschlusses des Verkehrsausschusses aus dem Jahr 2010 drei Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen an. Grundlage hierfür ist eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW, das eine Teileinziehung erlaubt. Dieses Angebot ist an folgenden Kriterienkatalog gebunden:

- „Für Car-Sharing werden an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV insgesamt maximal fünf Stellplätze pro Standort unabhängig von der Anzahl der Anbieter im Umkreis von 300 m im öffentlichen Straßenland zur Verfügung gestellt.
- Die Gesamtanzahl der Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland der Stadt Köln darf 10 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge eines Car-Sharing-Unternehmens nicht überschreiten. Der überwiegende Anteil der Fahrzeuge des Car-Sharing-Unternehmens muss auf privaten Flächen untergebracht werden. Für den Mangel an ausreichend privaten Abstellmöglichkeiten ist ein entsprechender Nachweis vom Antragsteller zu führen.
- Der Anbieter ist ein registriertes Unternehmen oder ein eingetragener Verein.
- Der Car-Sharing-Anbieter weist das Umweltzeichen „Blauer Engel“ nach.
- Kunden des Car-Sharing-Anbieters schließen über die Miet- und Nutzungsdauer von Fahrzeugen hinaus dauerhafte Verträge mit dem Car-Sharing-Anbieter (sogenannte Mitgliedsverträge) ab. Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpark des Car-Sharing-Anbieters werden nicht über Einzelverträge an Nicht-Mitglieder weitergegeben.“

Hannover und Mainz – Mobildpakete und Stellplätze

Bereits seit 2007 gibt es HANNOVERmobil als Regelangebot des Verkehrsverbundes. Es integriert das Jahresabonnement im Großraum-Verkehr Hannover (GVH) mit dem Carsharing-Zugang sowie weiteren Vergünstigungen. Mit der HANNOVERmobil-Karte bekommen die Kunden u.a. Zugang zu über 100 Carsharing-Fahrzeugen an rund 70 Stationen in sieben Städten der Region – und weitere Mobilitätsdienstleistungen „im Paket“. Im üstra KundenCenter in Hannover erfolgen auch die Beratung von Carsharing-Interessenten und die Aufnahme neuer Carsharing-Kunden der CSO stadtmobil und teil-Auto. Darüber hinaus bietet die Kooperation Stadtmobil / üstra den CSO auch die Möglichkeit, Stellplätze auf dem Gelände der üstra zu generieren.

Öffentliche Flächen wurden in mehreren dicht besiedelten Stadtteilen zu 6 privaten Stellplätzen umgewidmet und an stadtmobil als Eigentümer übertragen. Weitere Umwidmungen sind angedacht, da die Anzahl der Flächen für Carsharing-Fahrzeuge im Vergleich zu allen verfügbaren Parkmöglichkeiten sehr niedrig ist. Protest gab es gegen die Umwidmung kaum, die Stadt und der Bezirksrat Vahrenwald-List haben das Projekt unterstützt, da die Einsparungen bei den Stellplätzen offensichtlich sind.

Wichtig für Erfolg ist auch die bessere Sichtbarkeit der Carsharing-Fahrzeuge in der Öffentlichkeit / im Straßenraum, da sie die positiven Effekte verstärkt. An den Standorten ist ein Schild angebracht, auf dem u. a. zu lesen ist: „Das Carsharing-Fahrzeug ersetzt fünf bis sieben private Pkw.“

Eine ähnliche Kooperation findet sich in Mainz zwischen dem Carsharing-Anbieter book-n-drive und der MVG unter dem Slogan Mainzartig Mobil. ► vgl. S. 65 Neben einer gemeinsamen Servicezentrale gibt es Carsharing Rabatt für Nutzer von ÖPNV Jahres- oder Jobtickets. Neue Carsharing-Stellplätze werden vornehmlich in der Nähe von Bus- und Bahnhaltstellen eingerichtet. Das Carsharing-Angebot wird außerdem mit Werbung, beispielsweise auf Bussen unterstützt.



Abb. 16 Homepage von HANNOVERmobil



Freiburg im Breisgau

Die Stadt Freiburg hat zunächst in einzelnen neuen Bebauungsplänen (B-Plänen), u. a. für das „Wohngebiet östlich Wiehrebahnhof“ oder das Baugebiet „Schauinsland Süd“ von Anfang an Stellplätze festgesetzt und an Carsharing-Organisationen vermietet sowie in der Innenstadt mehrere öffentliche Flächen formell entwidmet und an CSO verpachtet.

Da jedoch Carsharing insgesamt stärker gefördert werden sollte und fehlende Stellplätze das hauptsächliche Hindernis für eine weitere Verbesserung des Car-Sharing-Angebots waren, wurde in den vergangenen Jahren durch die Stadtverwaltung das "Car-Sharing-Stellplatzkonzept" erstellt, um feste Stellplätze im Straßenraum für Car-Sharing-Fahrzeuge zu reservieren.

Da das erwartete CsgG ▶ vgl. Kap. 4 doch noch nicht in Kraft war, wurde stattdessen ein (aufgrund der Stadtgröße zwar aufwändiges, aber) rechtssicheres und letztendlich auch prak-

tikables und erfolgreiches B-Plan-Verfahren durchgeführt. Als "gesamstädtischer Carsharing-B-Plan" hat der Gemeinderat der Stadt Freiburg im März 2015 den Bebauungsplan zur Satzung beschlossen.

Die bisherigen Erfahrungen sind gut, da die Standorte intensiv mit den CSO abgestimmt werden und die Vergabe der Plätze einvernehmlich geregelt werden konnte; Anwohner-Proteste gab es nur einmalig.

So konnte im Juli 2015 die erste Freiburger Car-Sharing-Station eröffnet werden (4 Fahrzeuge durch die beiden Anbieter stadtmobil Südbaden und Grüne Flotte).

Insgesamt wurden bis Mitte 2016 im Stadtgebiet von Freiburg 86 Car-Sharing-Stationen mit 190 Fahrzeugen eingerichtet. Damit erhalten große Teile des inneren Stadtgebiets eine sehr gute, fußläufige Abdeckung – ein Qualitätssprung für das Car-Sharing-Angebot. Bei weiterer Steigerung der Nachfrage können im Laufe der nächsten Jahre weitere Car-Sharing-Stationen in Betrieb genommen werden.

Seit Dezember 2016 sind auch insgesamt sieben my-e-car-Stationen mit je einem Elektro-Auto in Betrieb, ein Ausbau für 2017 ist geplant.

www.freiburg.de/pb/Lde/502977.html

Als Alternative zum noch nicht in Kraft getretenen CsgG und den erst dadurch rechtssicher möglichen Sondernutzungen kann das B-Plan-Verfahren (insbesondere in mittleren oder kleinen Kommunen) durchaus genutzt werden, da ggf. in kurzer Zeit deutliche Verbesserungen beim Carsharing-Angebot möglich sind. Dies gilt umso mehr, wenn CSO "mit im Boot" sind und die Stellplätze umgehend mit Fahrzeugen versorgen.

Ergänzend ist das Angebot FREI.MOBIL der Freiburger Verkehrs AG (VAG), die unter dieser Marke verschiedene Verkehrsträger zusammenführt. Für Inhaber der Abo-RegioKarten oder JobTickets/SemesterTickets gibt es Rabatte bei den Kooperationspartnern wie Car-Sharing, Fahrradverleih etc.

www.freimobil.com

Offenburg und Umgebung – Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen

Die Stadt Offenburg setzt im Rahmen des Mobilitätsmanagements den Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in den Wohngebieten, Gewerbegebieten und an zentralen Stellen im Stadtgebiet mit großer verkehrlicher Bedeutung um. An diesen Mobilitätsstationen werden verschiedene Verkehrsmittel – in engem Zusammenhang mit ÖPNV-Haltestellen/-punkten – zur Verfügung gestellt. Dazu gehören Kraftfahrzeuge (auch mit neuen Antriebssystemen), Pedelecs, konventionelle Fahrräder und teilweise Lastenräder als öffentliches Verleih-System.

Ergänzend werden sichere Abstellmöglichkeiten für das eigene Rad angeboten.

Die ersten vier Stationen "Bahnhof-ZOB", "Messe", "Kulturforum" und "Technisches Rathaus" sind als Pilotprojekt in einer ersten Ausbaustufe seit Juni/Oktobre 2015 in Betrieb. In der Testphase 2016 – 2017 werden die vier Mobilitätsstationen hinsichtlich Nutzung und Nutzergruppen evaluiert.

www.offenburg.de/html/mobilitaetsstationen.html

CARSHARING-PRAXIS: STRATEGIEN ZU EINFÜHRUNG UND UMSETZUNG

Mehrwert für Kommunen durch Carsharing

Hemmende Faktoren

Erfolgsfaktoren und Indikatoren

Kommunale Fördermöglichkeiten und Verfahrensschritte zur Realisierung von Carsharing



Dieser Baustein liefert Anstöße und Ideen zur Realisierung von Carsharing vor Ort. Besonders abgestimmt auf die Bedürfnisse von kleinen und mittleren Kommunen sowie kleinen Großstädten mit möglichem und entwicklungsfähigem Marktpotenzial werden die einzelnen Verfahrensschritte sowie Fördermöglichkeiten ausführlich erläutert und grafisch dargestellt.

Mehrwert für Kommunen durch Carsharing

Carsharing kommt dem Wohle der Allgemeinheit zugute

Carsharing trägt zur Verkehrs- und Umweltentlastung und damit zum Wohl der Allgemeinheit bei.

www.carsharing.de/bcs-studie

bcs-Studie "Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet"

Carsharing ändert das Mobilitätsverhalten

Viele Carsharing-Kunden entledigen sich des eigenen Autos oder verzichten auf den geplanten Kauf eines Autos (oder Zweitautos) und nutzen zunehmend Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

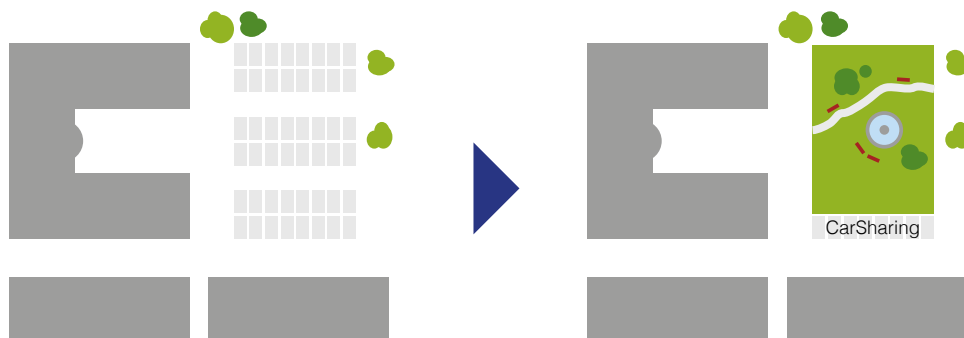
Anstieg der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel steigt, besonders in den Nebenverkehrszeiten, an. Dies gilt auch im Umland von Städten, die über ein entsprechendes ÖPNV-Angebot verfügen.

Reduzierung des Parkdrucks bzw. der notwendigen Flächen zum Parken

Als Durchschnittswert gilt, dass ein Carsharing-Fahrzeug im statistischen Durchschnitt mindestens vier, in innenstadtnahen Wohnquartieren zwischen 8 und 20 private Pkw ersetzt, im Mittel 15 private Fahrzeuge. Bis zu 19 Parkplätze werden so pro Carsharing-Fahrzeug frei. Umgerechnet auf den Flächenbedarf bewirkt jedes Carsharing-Fahrzeug eine freiwerdenden Fläche zwischen 84 und 228 qm öffentlichen Straßenraumes. Das entspricht einem Straßenabschnitt von 36 bis 99 Metern Länge – für Parkgaragen oder auf privaten Flächen mit eigener Zufahrt verdoppelt sich dieser Wert (zuzüglich der Flächen, an denen die Fahrzeuge ebenfalls abgestellt werden).

1 Carsharing-Fahrzeug ersetzt im Mittel 15 Fahrzeuge



Einsparpotenziale und Flächengewinne durch Carsharing Abb. 17

Bessere Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung

Carsharing kann Potenziale für bessere Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung schaffen, wenn diese neuen Nutzungen zugeführt werden, z. B. als Rad- und Fußverkehrs-, Grün- oder Platzflächen.

Bei Neubaumaßnahmen kann der Flächenverbrauch direkt reduziert werden.

Reduzierung der CO₂-Belastungen

Bei den jährlichen Einsparungen pro aktivem Nutzer wurden Werte zwischen 142 kg und 290 kg CO₂-Äquivalente ermittelt. Auch haben Carsharing-Fahrzeuge einen niedrigeren CO₂-Ausstoß als der Durchschnitt aller zugelassenen Kfz.

Stationen im öffentlichen Straßenraum sind gut fürs Image

Standorte im öffentlichen Straßenraum haben den Vorteil, dass die für alle sichtbaren Carsharing-Fahrzeuge den Bekanntheitsgrad des Carsharing steigern und einen Aha-Effekt auslösen: "Hier gibt es ja (auch) Carsharing". Dadurch steigen die Kundenzahl und damit die positiven Effekte.

Hemmende Faktoren

Die Wachstumshemmnisse für Carsharing sind vielschichtig. Einige davon können durch die Kommunen aktiv beeinflusst und so zu Erfolgsfaktoren werden.

Zu den politisch bedingten Hemmnissen gehört die fehlende nationale Gesetzgebung zur Ausweisung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum, die derzeit in Einzelfällen bereits durch landesgesetzliche Regelungen bzw. die Nutzung der Anwendungsmöglichkeiten des BauGB und der Landesbauordnungen ermöglicht wird.

Weitere Faktoren sind verdeckte Subventionen und externe Kosten des Autoverkehrs, steuerliche Anreize für Firmenwagen sowie wirtschaftliche Hemmnisse für die Carsharing-Anbieter.

Persönlich bedingte Hemmnisse liegen z. B. im unzureichenden Kenntnisstand über Carsharing (Funktionsweise wie auch lokales Angebot), in der emotionalen Verbundenheit mit dem eigenen Auto oder auch der unzureichenden oder unzutreffenden Kenntnis über die Kosten eines Privatwagens.

Erfolgsfaktoren und Indikatoren

Erfolgs- oder "Push-and-Pull-Faktoren" für Carsharing wurden in mehreren Forschungsarbeiten ermittelt bzw. für diese Handreichung in mehreren Interviews erfragt. Die wichtigsten Erfolgsfaktoren in (Bezug auf Handlungsmöglichkeiten der) Kommunen sind:

- hoher Parkdruck und Sichtbarkeit der Stationen im öffentlichen Raum
- Mobilpakete als bestes gemeinsames Angebot des Umweltverbundes
- Kooperationen mit den Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs
- Unterstützung durch Verwaltungsverfahren und Flächenreservierungen

- Aktivitäten der Kommune zur Steigerung des Bekanntheitsgrades von Carsharing
- Zusammenarbeit mit Betrieben und Verwaltungen im Rahmen des Business-Carsharing
- Engagement lokaler Akteure aus Politik, Verbänden und Bürgerschaft – insbesondere außerhalb der Kernstädte
- Zusammenarbeit auf regionaler/interkommunaler Ebene (z. B. RMV, ivm, ...)

Die hier genannten Erfolgsfaktoren können im Rahmen kommunaler Fördermöglichkeiten unterstützt werden.

Kommunale Fördermöglichkeiten und Verfahrensschritte zur Realisierung von Carsharing

Die Verfahrensschritte und Fördermöglichkeiten sind in die 4 Themenfelder Förderung durch Verwaltungs- oder Planungsverfahren, Mobilpakete/Mobilitätsstationen/Kooperationen, Anschub- und Umsetzungsstrategien und Buchungssoftware und Plattformen gegliedert. Diese Zuordnung findet sich auch in den detaillierten Best-Practice-Steckbriefen.

Themenfeld A: Förderung durch Verwaltungs- oder Planungsverfahren

Die detaillierte Übersicht zu Verwaltungs- oder Planungsverfahren sowie den rechtlichen Möglichkeiten ist in Abbildung 7, Seite 48/49 im Großformat zu finden.

Nahverkehrspläne | Verkehrsentwicklungspläne | Carsharing-Pläne

In den verbindlichen Nahverkehrsplänen wie auch in den ÖPNV-Ausschreibungen bzw. Verträgen lassen sich neben originären ÖPNV-Angeboten auch Carsharing-Maßnahmen oder (Leih)Radverkehrssysteme sowie Mobilitätsknoten und Mobilitätsmanagementmaßnahmen als Leistung vereinbaren. (Z. B. gemäß § 14 (4) ÖPNVG-Hessen: "Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern" oder § 8 (2) 2. NVG RLP "dem Netz des ÖPNV einschließlich seiner Verknüpfungspunkte sowie der Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr).

Diese lassen sich auch in Verkehrsentwicklungsplänen verankern, ggf. um konkrete Maßnahmen ergänzt im Rahmen von (eher für Großstädte geeigneten) Carsharing-Plänen. So beinhaltet der Stadtentwicklungsplan Verkehr und das Mobilitätsprogramm 2016 Berlin konkrete Vorgaben und Ziele bzgl. Parkraum für Carsharing, viele VEP Aussagen zum Carsharing. In Bremen und Freiburg gibt es eigene Carsharing-Aktionspläne, für Hannover ist ein Masterplan Carsharing in Erarbeitung.

Bauleitplanung | städtebauliche Verträge | Bauordnungsrecht

Im Rahmen der Bauleitplanung und in der Anwendung des Bauordnungsrechts bieten sich zahlreiche Chancen, gute Voraussetzungen für Carsharing zu schaffen. Denn die gute Erreichbarkeit der Carsharing-Stationen ist sehr wichtig, Fußwege unter 500m oder ÖPNV-Halte erhöhen die Akzeptanz.

Insbesondere können

- im Bebauungsplan (B-Plan) Stellplätze für Carsharing festgesetzt werden;
- im Bebauungsplan Flächen für eine gemeinsame Station von ÖPNV, Carsharing und ggf. weitere Einrichtungen des Umweltverbundes festgesetzt werden;
- im Rahmen städtebaulicher und/oder privatrechtlicher Verträge Vereinbarungen zur Schaffung von Stellplätzen getroffen werden;
- durch Stellplatz- und Ablösesatzungen die Herstellung notwendiger Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren versagt oder verringert und so Anreize für Bauträger zur Carsharing-Nutzung geschaffen werden;
- die Beträge aus der Ablöse für Maßnahmen zugunsten Carsharing verwendet werden, wie z. B. die Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen (Hessen) oder, in Rheinland-Pfalz "zur Herstellung, Instandhaltung und Modernisierung von Parkeinrichtungen, ... oder für sonstige Maßnahmen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern."

Straßenverkehrsrecht

- Die (Teil)Einziehung von öffentlichen Parkständen zu (teil)öffentlichen Stellplätzen zugunsten CSO ist möglich, jedoch vom Landesrecht abhängig.
- Die Erweiterung von Bewohnerparkvorrechten auf von Bewohnern genutzte Carsharing-Fahrzeuge ist ebenfalls ein erprobtes Mittel der kommunalen Förderung.
- Auch die Sondernutzungserlaubnis hat sich in mehreren Städten bewährt, das geplante CsgG soll diese rechtssicher ermöglichen.

Themenfeld B: Mobilpakete/Mobilitätsstationen/Kooperationen

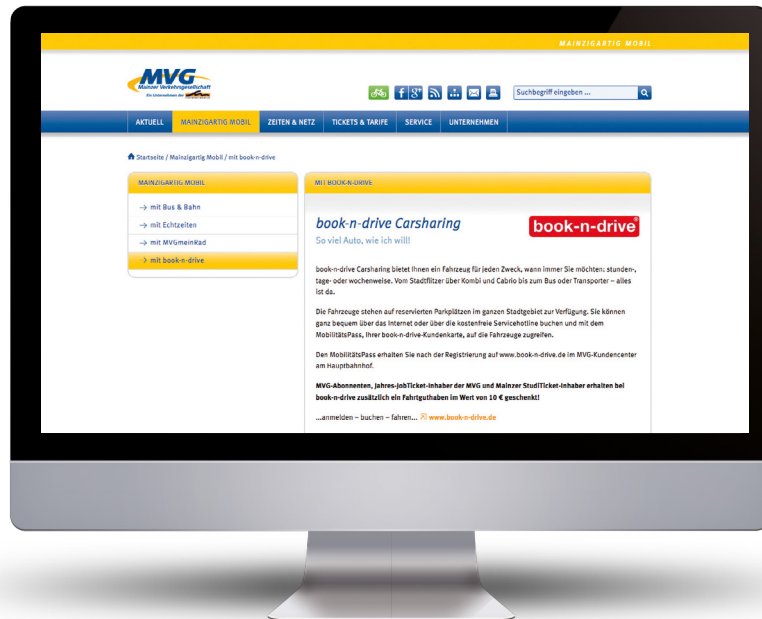
Immer mehr ÖPNV-Unternehmen verstehen sich als vollständiger Mobilitätsanbieter bzw. –dienstleister. Da Carsharing nachweislich zu einem Anstieg der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führt, schließen sich öffentliche Verkehrsbetriebe mit Carsharing-Betreibern zusammen und nutzen Synergieeffekte:

- Beteiligung des Verkehrsunternehmens am Carsharing-Anbieter
- Mobilpakete, die über die ÖPNV-Karte hinaus kombinierte Abonnements, Rabatte und die Nutzung weiterer Verkehrsmittel oder Leistungen bieten
- Mobilitätsstationen mit Carsharing u.a. in der nahen Umgebung von ÖPNV-Stationen
- Über den Vertriebsweg des ÖPNV können potenzielle Kunden angesprochen werden
- Nutzung gemeinsamer Abbuchungssysteme
- Flächen für Carsharing-Fahrzeuge auf den Betriebsflächen des ÖPNV-Anbieters
- Ergänzung/ Teilersatz des Fuhrparks mit der Carsharing-Flotte innerhalb des ÖPNV-Anbieters

Beispiele für eine solche maximale Integration in den ÖPNV sind die mobil.punkte in Bremen, die Mobilpakete in Hannover und in Freiburg oder der niederländische unternehmensorientierte Carsharing-Betreiber Mobility Mixx (NL); die MVG in Mainz oder traffiQ haben sich ebenfalls in diese Richtung erfolgreich entwickelt.

Es existieren auch „Vorstufen“ in Form der Kooperation mit gemeinsamem Vertrieb oder Marketingaktivitäten oder einer gemeinsamen (Tochter-)Gesellschaft, die das Carsharing-Angebot organisiert.

Nahezu alle Carsharing-Anbieter und lokalen ÖPNV-Unternehmen kooperieren mittlerweile miteinander.



Unter der Marke „Mainzigartig Mobil“ wird Carsharing durch die Mainzer Verkehrsgesellschaft angeboten Abb. 18

Unternehmensbeteiligung oder Kooperation mit Versorgern oder Wohnungsunternehmen

Ebenfalls Win-Win-Situationen ergeben sich aus Kooperationen mit lokalen Versorgern oder Wohnungsunternehmen. Stärkste Form ist auch hier die Beteiligung des Wohnungsunternehmens an einer CSO. Dabei können CSO von den Kunden der Unternehmen profitieren. Durch die Bereitstellung von Flächen für Carsharing-Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe zu oftmals vorhandenen Großsiedlungen können CSO neue Kundenstämme erschließen. Umgekehrt können Wohnungsunternehmen ein weiteres Serviceangebot (vergünstigt) bereitstellen sowie Flächen attraktiver nutzen. www.abgnova.de >Aktuelles >Pressemitteilungen

So bietet die „ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH“ eine Ermäßigung auf den jährlichen Grundpreis bzw. auf den einmaligen Startpreis der CSO.

Die Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte bietet für ihre Mieter Carsharing mit stadtmobil an. Positiver Effekt solcher Kooperationen kann bei Neubauvorhaben die Reduzierung notwendiger Stellplätze sein, da durch die gute Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen potenziell weniger Kfz gehalten werden und damit auch ein geringerer Stellplatzbedarf besteht.

Im Rahmen von Sanierungsvorhaben bei Wohnanlagen bietet sich die Chance, auch Carsharing in die Planungen einzubeziehen und ein Angebot für die Mieter zu schaffen.

Kooperationen im Rahmen von kommunalem oder betrieblichem Mobilitätsmanagement

Betriebe oder Verwaltungen (Kommunen, Kreise, ...) können durch Kooperation mit Carsharing-Anbietern den eigenen Fuhrpark ergänzen, um Bedarfsspitzen auszugleichen, Geringauslastungen zu vermeiden oder den Fuhrpark durch Carsharing-Fahrzeuge zu ersetzen. Die meisten CSO bieten hier individuelle Lösungen an. Über eine reine Mitgliedschaft hinaus kooperieren viele Kommunen, Verwaltungen oder Betriebe bereits erfolgreich mit Carsharing-Anbietern, z.B. durch Anbieten/Einbringen eigener Stellplätze oder die Einspeisung eigener Fahrzeuge in die Carsharing-Flotte.

So nutzen in Darmstadt sowohl die Technische Universität Darmstadt als auch das Studentenwerk und der AstA Carsharing für ihre betriebliche Mobilität, ebenso das statistische Bundesamt in Wiesbaden und zahlreiche weitere Firmen und Dienstleister der Region Frankfurt RheinMain. In Mainz können seit Mitte 2015 die städtischen Ämter die gesamte book-n-drive Infrastruktur – 25 Stationen mit insgesamt rund 80 Fahrzeugen – nutzen. Ein Teil der eigenen Fahrzeugflotte wurde aufgegeben.

Die ivm als regionale Koordinierungsstelle für betriebliches Mobilitätsmanagement in der Region Frankfurt RheinMain unterstützt gemeinsam mit Partnern seit 2011 mit „südhessen effizient mobil“ Arbeitgeber bei der Erstellung und Umsetzung eines eigenen Mobilitätsmanagementkonzepts. Dabei fungiert Carsharing als wichtiger Baustein bei der Gestaltung eines effizienten Fuhrparks und bei der Erledigung dienstlicher Wege. Dazu werden maßgeschneiderte Instrumente und Informationsmaterialien zur Verfügung gestellt.



Abb. 19 Maßnahmenportfolio des Betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Kooperationen mit Verbänden, Fahrdiensten, Kirchen u.ä.

In ländlichen Räumen oder kleineren Kommunen bietet auch die Kooperation mit Verbänden, Fahrdiensten oder Kirchen die Möglichkeit, einen Carsharing-Standort zu eröffnen oder zu erweitern. Dies bietet für Bürger wie für soziale Dienste Vorteile: Die oft dezentral wohnenden und arbeitenden Mitarbeiter können (unnötige) Fahrten zum Dienstort und erst dann zu den Patienten vermeiden, da sie direkt vom Wohnort aus oder in der Nähe starten können. Dieses Prinzip wird sehr erfolgreich in Hessen und im Rhein-Neckar-Raum praktiziert: Der Caritas Verband für die Diözese Mainz e.V. stellt z. B. in einer Kooperation mit der CSO einen Stellplatz zur Verfügung und nutzt gleichzeitig das Angebot für die eigenen Mitarbeiter.

www.caritas.de >Pressemitteilungen

Gemeinsam mit der Nieder-Ramstädter Diakonie eröffnet book-n-drive eine Carsharing-Station mit zwei Fahrzeugen im Mühlthal (südöstl. v. Darmstadt). Im Rhein-Neckar-Raum sind mehrere Sozialdienste (u.a. Träger der Kinder- und Jugendhilfe Postillion e.V.) bereits seit Jahren Carsharing-Kunden und die CSO kann so auch in kleinen Orten präsent sein. Auch in Alsfeld sind neben der Stadt zwei kirchliche Verwaltungen (ev. und kath. Dekanat) als Kunden von Anfang an aktiv am Projekt beteiligt. Neben dem Aspekt einen meinungsbildenden Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leisten zu wollen, war beiden Einrichtungen auch der praktische Nutzen für den eigenen Fuhrpark wichtig.

Themenfeld C: Anschub- und Umsetzungsstrategien

Mobilitätszentralen | Mobilitätsberatung | Kommunikations- und Marketingmöglichkeiten | Netzbildung

In vielen hessischen und einigen rheinland-pfälzischen Kommunen gibt es bereits Mobilitätszentralen in den Räumlichkeiten oder in der Nähe von öffentlichen Einrichtungen (z.B. traffiQ Mobilitätszentrale). Diese werden in vielen Fällen vom ÖPNV Anbieter, z.B. dem RMV, betrieben. Sie arbeiten häufig eng mit den Kommunen zusammen und übernehmen in deren Auftrag die Mobilitätsberatung der Kommune.



www.offenbach.de

Städtische Homepage von Offenbach mit Informationen zum Verkehr – auch zu Carsharing

Abb. 20

Eine weitere Chance liegt im Angebot von Informationsveranstaltungen vor Ort, welche die Kommune, ggf. zusammen mit weiteren Partnern wie dem Verkehrsclub Deutschland VCD, der VHS, der örtlichen CSO, ... organisieren oder anbieten kann.

In Alsfeld (Vogelsbergkreis, 17.000 Einwohner) war der Initiator der Kreisverband des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der zweieinhalb Jahre intensiv Öffentlichkeitsarbeit betrieben und den Kontakt zu möglichen Interessenten hergestellt hat. Mit dem Anbieter stadtmobil rhein-main konnte eine Vereinbarung getroffen werden, die den Projekt-Start mit einem Mindestumsatz für das Fahrzeug verknüpft hat – d.h. alle Nutzer zahlen einen monatlichen Mindestumsatz. Seit 2015 nutzen nun Stadt, zwei kirchliche Verwaltungen und private Nutzer das Fahrzeug mit sehr gut über den Tag verteilten Nutzungsstrukturen. Nach zwei Jahren wollen die Initiatoren und der Anbieter entscheiden, ob das Carsharing in Alsfeld dauerhaft aufrechterhalten werden kann (vgl. auch oben "Kooperationen").

www.vcd.org/wetterau



Kommunikation und Ansprache einzelner Zielgruppen (Betriebe, Fahrschulen, ...)

Die Ansprache der Zielgruppe „Betriebe“ im Rahmen eines Mobilitätsmanagements oder losgelöst davon wird zunehmend als "Erfolgsfaktor" benannt und entsprechend umgesetzt. Betriebe oder Kommunen ergänzen das Portfolio der CSO und erhöhen – gerade außerhalb der Kernstädte – die Chancen auf ein Carsharing-Angebot – und sind gut fürs Image der nachhaltig handelnden Kommune.

Die direkte Ansprache von Fahrschulen bzw. deren Fahrschülern/Fahranfängern ist einer der weichen Erfolgsfaktoren.



Downloadmöglichkeiten wie z.B.
Mustervertrag privates Autoteilen unter
www.vcd.org

Abb. 22 Webseite des VCD zum Carsharing mit Mustervertrag und Broschüren. Verkehrsclub Deutschland VCD e.V.

Finanzielle Beteiligung/Win-Win-Situation

Die Kommune kann sich an Carsharing als Kunde mit und ohne eine Deckungsgarantie beteiligen und so auch in finanzieller Hinsicht unterstützen und gleichzeitig den kommunalen Haushalt entlasten und/oder Stellplätze (un)entgeltlich zur Verfügung stellen.

Der eigene städtische Fuhrpark der kommunalen Verwaltung oder der Eigenbetriebe kann effizienter ausgelastet werden, und die so geschaffenen zusätzlichen Carsharing-Angebote kommen (nicht nur außerhalb der städtischen Arbeitszeiten) allen Carsharing-Nutzern zugute.

Besteller kann die Kommune selbst sein, kommunale Eigenunternehmen oder Unternehmen der öffentlichen Hand wie Verkehrsunternehmen oder Energieversorger, eine Wohnungsgesellschaft oder auch jedes andere Unternehmen.

In einer südhessischen Kommune bietet stadtmobil Rhein-Neckar erstmals "Bestelltes Carsharing" an. Das wirtschaftliche Risiko liegt dabei beim Besteller. Die gesamte Abwicklung des Carsharing-Betriebs übernimmt stadtmobil. Der Besteller bietet die Möglichkeit zum Vertragsabschluss in seinen Räumen an, hat für seine Kunden besondere Tarifkonditionen und führt auch Marketingaktionen durch.

In Alsfeld ist die Stadt Mitglied der CSO, nutzt das Auto als Dienstwagen für die Beschäftigten der Stadtverwaltung und hat einen Stellplatz kostenlos zur Verfügung gestellt.

In Flensburg haben – als Anschubmaßnahme – Stadtverwaltung, Aktiv Bus Flensburg (ÖPNV) und die Stadtwerke zusammen mit anderen Unternehmen eine Umsatzgarantie abgegeben.

Themenfeld D: Buchungssoftware und Plattformen

Gerade für private Autoteiler oder kleine lokale CSO ist das Hemmnis Buchungsaufwand durch passende Software zu überwinden, wie die Best-Practice-Beispiele in den Steckbriefen „D“ zeigen. Die Bereitstellung einer zentralen Buchungsplattform für die Region Frankfurt Rhein-Main fehlt derzeit, könnte durch eine Bündelung und Verknüpfung mit dem ÖPNV-Angebot über die Mobilitätskarte jedoch den Nutzerzugang deutlich vereinfachen.



Auch die Frage zur Nutzung von Stellplätzen in Bereichen mit einer Parkraumbewirtschaftung, wie dies z.B. häufig durch flexible Angebote im Car2go erforderlich ist, lässt sich mit Hilfe zentraler, technischer Lösungen, wie z.B. dem Mobilfunkparken / Handyparken lösen. Hierdurch wird eine zeitgenaue Abrechnung der tatsächlichen Parkgebühren für jedes Car-sharingfahrzeug ermöglicht.

BEST-PRACTICE-STECKBRIEFE

Methodik und Inhalte; Übertragbarkeit Region
Frankfurt RheinMain

Themenfeld A:
Förderung durch Verwaltungs- oder Planungsverfahren

Themenfeld B:
Mobilpakete/Mobilitätsstationen/Kooperationen

Themenfeld C:
Anschub- u. Umsetzungsstrategien
(bei entwicklungsfähigem Marktpotenzial, z. B. in ländlichen
Räumen, kleinen und mittleren Kommunen oder Randlagen
von Ballungsräumen)

Themenfeld D:
Buchungssoftware und -plattformen

Methodik und Inhalte; Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Die Steckbriefe sind insgesamt vier Themenfeldern zugeordnet, z.T. sind Beispiele auch in zwei Themenfeldern zu finden:

- | | |
|----------|---|
| A | Förderung durch Verwaltungs- oder Planungsverfahren |
| <hr/> | |
| B | Mobilpakete / Mobilpunkte / Kooperationen |
| <hr/> | |
| C | Anschub- u. Umsetzungsstrategien
(bei entwicklungsfähigem Marktpotenzial z.B. in ländlichen Räumen, in kleinen und mittleren Kommunen oder Randlagen von Ballungsräumen) |
| <hr/> | |
| D | Buchungssoftware und -plattformen |

Die Steckbriefe im Themenfeld A haben aus inhaltlichen Gründen eine andere Struktur als die der Themenfelder B – D.

Während in den letztgenannten eher Anbieter bzw. Modelle oder Umsetzungsprozesse, Förder-, Kommunikations- und Marketingstrategien beschrieben werden, stehen in Themenfeld A öffentlich-rechtliche Verfahren und planerische Maßnahmen im Vordergrund.

Auswahlkriterien für eine Aufnahme in die Steckbriefe waren das Vorhandensein möglichst vollständiger inhaltlicher Aussagen, vorhandene Erfolgsindikatoren (wie die positive Entwicklung der Kundenanzahl, Entwicklung der Fahrzeug-Anzahl am Standort oder die geplante Erschließung weiterer Standorte) sowie nicht zuletzt die Übertragbarkeit auf die Region Frankfurt RheinMain.

Insgesamt sind 21 Steckbriefe mit detaillierten Informationen verfügbar.

Legende Steckbriefe

REGIONSGRUNTYP 1: AGGLOMERATIONSRAÜME

- Kreistyp 1:** Kernstädte
Kreisfreie Städte über 100.000 Einwohner
- Kreistyp 2:** Hochverdichtete Kreise
Kreise mit einer Dichte über 300 Einwohner/km²
- Kreistyp 3:** Verdichtete Kreise
Kreise mit einer Dichte über 150 Einwohner/km²
- Kreistyp 4:** Ländliche Kreise
Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km²

REGIONSGRUNTYP 3: LÄNDLICHE RÄUME

- Kreistyp 8:** Ländliche Kreise höherer Dichte
Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte über 100 Einwohner/km²
- Kreistyp 9:** Ländliche Kreise geringerer Dichte
Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 100 Einwohner/km²

REGIONSGRUNTYP 2: VERSTÄDTERTE RÄUME

- Kreistyp 5:** Kernstädte
Kreisfreie Städte über 100.000 Einwohner
- Kreistyp 6:** Verdichtete Kreise
Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte über 150 Einwohner/km²
- Kreistyp 7:** Ländliche Kreise
Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km²

Themenfeld A

A1 Förderung durch Verwaltungs- oder Planungsverfahren

Basisdaten	Ort:	Freiburg im Breisgau	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
Akteure:		Tiefbauamt Stadtplanungsamt	Rechts-/Ordnungsamt Sonstige: weitere Ämter
	Link:	www.freiburg.de (mehrere Seiten; s.u.)	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	224.191	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km² HE 287 RLP 202</i>	1.450	1 (R1): Kernstädte
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./ Verkehrsfl. HE 1858 RLP 1422</i>	4.550	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/ 1.000 EW</i>	< 460	3 (R1): Verdichtete Kreise
		461–500	4 (R1): Ländliche Kreise
		501–540	5 (R2): Kernstädte
		541–580	6 (R2): Verdichtete Kreise
		> 580	7 (R2): Ländliche Kreise
		Gemeindewert	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte
		Landkreiswert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof	0
		Oberzentrum	0
		Mittelzentrum	0

Planerische Maßnahmen (ohne Rechtswirkung)

- Der Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP) der Stadt Freiburg im Breisgau sieht vor:
- Ausweisung von Stellplätzen für Carsharing bei größeren Wohnbauvorhaben
 - Bereitstellung städtischer Stellplätze auf Parkplätzen und in Parkhäusern für Carsharing
 - entsprechend der Entwicklung der Gesetzgebung zukünftig die Reservierung von Parkständen im öffentlichen Raum für Carsharing
 - Ausbau der Kooperation von ÖPNV und Carsharing (RegioMobil-Card)
 - Einbeziehung von Carsharing in städtische Kampagnen für umweltbewusstes Mobilitätsverhalten
 - VEP ist Rahmenplan, Ziele und Maßnahmen werden vom Gemeinderat rechtskräftig beschlossen
 - Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilitäts-Punkten
 - CarSharing-Aktionsplan mit 12 Handlungsfeldern: www.freiburg.de >Leben in Freiburg >Mobil in Freiburg >... mit Car-Sharing >Car-Sharing-Aktionsplan

- rechtswirksame Umsetzung in den Bebauungsplänen und dem Flächennutzungsplan möglich, z. B. durch Festsetzung von Flächen für Carsharing-Fahrzeuge im Bebauungsplan: z. B. Bebauungsplan Freiburg-Gutleutmatten: www.freiburg.de >Planen, Bauen und Verkehr >Aktuelle Projekte >Baugebiet Gutleutmatten
- Entwidmung von öffentlichen Flächen zu städtischen Flächen, die an CarS-Anbieter verpachtet werden, ist an mehreren Standorten erfolgt (aber sehr aufwendige Vorgehensweise), daher
- Aufstellung des B-Plans
„Car-Sharing-Stellplatzkonzept“, um nach einem festgelegten Schlüssel eine bestimmte Anzahl von Stellplätzen in den verschiedenen Quartieren der Innenstadt/Stadtteilen für CarS zu reservieren.
Das Verfahren ist abgeschlossen. 2015 wurde mit der Belegung der Stellplätze begonnen.
www.freiburg.de >Planen, Bauen und Verkehr >Bebauungspläne >Beschlussvorlage BA-13/018

Rechtliche Maßnahmen und formelle Planung

-
- Festsetzung im Bebauungsplan ist in jeder Kommune möglich
 - Entwidmung von öffentlichen Flächen zu städtischen Flächen zur Verpachtung an CarS-Anbieter bietet sich bei hohem Parkdruck an
-

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

VEP 2020:
www.freiburg.de >Planen, Bauen und Verkehr >Mobilität und Verkehr >Verkehrskonzeption >Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020

Planung allgemein:
www.freiburg.de >Planen, Bauen und Verkehr >Bebauungspläne

Autoreduzierter Stadtteil/Quartier Vauban:
www.freiburg.de >Planen, Bauen und Verkehr >Stadtplanung >Vauban

B-Plan-Verfahren:
www.freiburg.de >Planen, Bauen und Verkehr >Bebauungspläne >Beschlussvorlage BA-13/018

Quellen/Material/ weitere Informationen

A2 Förderung durch Verwaltungs- oder Planungsverfahren

Basisdaten	Ort:	Bremen
		Frankfurt RheinMain Deutschland
		Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
Akteure:	Tiefbauamt	Rechts-/Ordnungsamt
	Stadtplanungsamt	Sonstige: Umwelt & Energ.
Link:	www.mobilpunkt-bremen.de	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	547.340	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km² HE 287 RLP 202</i>	1.683	1 (R1): Kernstädte
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsfll. HE 1858 RLP 1422</i>	2.895	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460	3 (R1): Verdichtete Kreise
		461–500	4 (R1): Ländliche Kreise
		501–540	5 (R2): Kernstädte
		541–580	6 (R2): Verdichtete Kreise
		> 580	7 (R2): Ländliche Kreise
		Gemeindewert	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte
		Landkreiswert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte
Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof	6	
	Oberzentrum	0	
	Mittelzentrum	0	

Planerische Maßnahmen (ohne Rechtswirkung)

Aktionsplan Carsharing der Stadt Bremen:

- für 2020 werden mindestens 20.000 Nutzerinnen und Nutzer von Carsharing angestrebt, eine Vervierfachung gegenüber der derzeitigen Zahl von etwa 5.100
- Vorstellung des Projektes auf der Expo 2010 in Shanghai
- Mit dem inzwischen abgeschlossenen und durch Bremen koordinierten europäischen Projekt „momo Car-Sharing“ („more options for energy efficient mobility through Car-Sharing“) bestand ein weiterer guter Rahmen zur Umsetzung von Begleitaktionen in Bremen
- Gründe für den Aktionsplan: Parkraumentlastung, Umweltschutz, enger Verbund mit dem ÖPNV
- Elemente der Carsharing Förderung in Bremen: Integration in den ÖPNV, Aktionen und Kampagnen, Einbindung des CS in Neubauvorhaben, Einrichtung von CarSStellplätzen im öffentlichen Straßenraum („mobil.Punkte“), Informationen im Schulunterricht
- Carsharing-Angebote gezielt für Unternehmen und öffentliche Einrichtungen

- Novellierung der Landesbauordnung (BremLBO), Kommunalisierung der Stellplatz-Pflicht und Möglichkeit der Verringerung des Pflicht-Parkraumes bei Nachweis CarS
- Einrichtung von "mobil.Punkten" (= Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, oft nahe an ÖPNV Haltestellen)
- In seiner Sitzung am 03.04.2009 hat der Bundesrat einen Entschließungsantrag der Bundesländer Bremen und Sachsen angenommen, der die Bundesregierung auffordert, die Änderung von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung hinsichtlich der Möglichkeit zur Ausweisung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum zügig auf den Weg zu bringen
- Einführung von Carsharing für Behörden, Gesellschaften und öffentliche Einrichtungen, z. B. nutzt das Ressort/der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr die Carsharing-Flotte für Dienstfahrten: www.bauumwelt.bremen.de >Suche „Umwelterklärung 2011 pdf“

Rechtliche Maßnahmen und formelle Planung

Die Erarbeitung und Verabschiedung eines Aktionsplans Carsharing ist denkbar auf kommunaler Ebene oder u. U. auch für die ivm

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

CarS in Bremen:

www.mobilpunkt-bremen.de

VEP Bremen (in Aufstellung):

www.bauumwelt.bremen.de >Verkehr >Verkehrsentwicklungsplan >Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Quellen/Material/ weitere Informationen

A3 Förderung durch Verwaltungs- oder Planungsverfahren

Basisdaten	Ort:	Hannover (und Braunschweig)	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
Akteure:		Tiefbauamt Stadtplanungsamt	Rechts-/Ordnungsamt Ratsgremien
	Link:	www.hannover.de >Leben in der Region Hannover >Mobilität >Kraftfahrzeug & Straße >Carsharing	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	522.686	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km² HE 287 RLP 202</i>	2.552	1 (R1): Kernstädte
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./ Verkehrsfl. HE 1858 RLP 1422</i>	3.753	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/ 1.000 EW</i>	< 460	3 (R1): Verdichtete Kreise
		461–500	4 (R1): Ländliche Kreise
		501–540	5 (R2): Kernstädte
		541–580	6 (R2): Verdichtete Kreise
		> 580	7 (R2): Ländliche Kreise
		Gemeindewert	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte
		Landkreiswert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof	4
		Oberzentrum	0
		Mittelzentrum	0

Planerische Maßnahmen (ohne Rechtswirkung)

- Umwandlung weiterer öffentlicher Stellplätze, wenn Bedarf, in Planung
- Schild an neuen Standorten angebracht mit der Aufschrift: "Das Carsharing Fahrzeug ersetzt fünf bis sieben private PKW", um für weitere Akzeptanz zu werben

Rechtliche Maßnahmen und formelle Planung

- Umwidmung von 6 öffentlichen Stellplätzen durch die Stadt Hannover im November 2011
- neue Stellflächen inmitten belebter Stadtteile; sind besonders wirksam zur Erweckung von Aufmerksamkeit für Carsharing
- Umwidmung in einem langdauernden Verfahren, dem auch die Ratsgremien zustimmen mussten
- Verfahren bzw. Umwidmung hatte keine Proteste durch Bürger zur Folge
- stadtmobil wurde Eigentümer der Stellplätze
(bewirkt u. a. Recht, Fahrzeuge abschleppen zu lassen)
- ähnlicher, aber schnellerer Prozess in Braunschweig
- 2 Stellplätze wurden umgewidmet, Prozess dauerte hier nur ein halbes Jahr

Die o.g. Umwidmung ist, solange noch keine StVO-Änderung erfolgt ist, ein Modell für Quartiere mit hohem Parkdruck

**Übertragbarkeit Region
Frankfurt RheinMain**

www.hannover.stadtmobil.de >Aktuelles >Presse >Pressespiegel >09.11.2011, Öffentliche Stellplätze für Stadtmobil (HAZ, Hannover)

**Quellen/Material/
weitere Informationen**

www.haz.de >Hannover >Aus den Stadtteilen >Ost >Car-Sharing entspannt Parksituation

A4 Förderung durch Verwaltungs- oder Planungsverfahren

Basisdaten	Ort:	Fellbach
		Frankfurt RheinMain Deutschland
		Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	Tiefbauamt Rechts-/Ordnungsamt Stadtplanungsamt
	Link:	www.stadtmobil-ev.de (weitere Informationen zum Anbieter auf Steckbrief C4)

Daten Raumstruktur	Einwohner:	44.665	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	1.612	1 (R1): Kernstädte
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./ Verkehrsfl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	4.635	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460 461–500 501–540 541–580 > 580	3 (R1): Verdichtete Kreise 4 (R1): Ländliche Kreise 5 (R2): Kernstädte 6 (R2): Verdichtete Kreise 7 (R2): Ländliche Kreise 8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte 9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte
		Gemeindewert	
		Landkreiswert	
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof Oberzentrum Mittelzentrum	18 18 12

Planerische Maßnahmen (ohne Rechtswirkung)

Im Zuge der Verhandlungen mit Investoren wird bei Bauprojekten über den städtebaulichen Vertrag die Herstellung (bislang) eines Carsharing-Stellplatzes in Ergänzung der notwendigen Stellplätze oder statt eines/mehrerer Stellplätze nach Stellplatzschlüssel festgelegt. Eine Vereinbarung zwischen dem Investor als Vorhabenträger und dem Carsharing-Anbieter stadtmobil soll als Anlage Bestandteil des städtebaulichen Vertrages werden.

Bisher sind zwei Projekte mit diesem Ansatz projektiert, das jeweilige Fahrzeug soll in der Tiefgarage bzw. oberirdisch auf dem Privatgelände stehen.

Voraussichtlich werden diese Fahrzeuge nur den Bewohnern zur Verfügung stehen.

Rechtliche Maßnahmen und formelle Planung

Dem lokalen Carsharing-Anbieter wurden Stellplätze an mehreren Standorten reserviert; dazu erfolgte durch die Kommune eine Ausweisung der Standorte mit Z 286 und mit (von der Kommune entworfenen) Zusatzzeichen "stadtmobilfahrzeug frei".

Die Möglichkeiten des städtebaulichen Vertrages sind übertragbar und anwendbar; die Ausweisung der Standorte mit Z 286 und mit dem Zusatzzeichen "stadtmobilfahrzeug frei" ist durch die StVo (noch) nicht gedeckt.

**Übertragbarkeit Region
Frankfurt RheinMain**

Stadt Fellbach, stadtmobil

**Quellen/Material/
weitere Informationen**

Themenfeld B:

B1 Mobilpakete/Mobilitätsstationen/Kooperationen

Basisdaten	Ort:	deutschlandweit	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
Akteure:	CarS ÖV Wohnungsunternehmen > Kooperation		
Angebot:	lokal überregional regional		
Zielgruppen:	privat kleine & mittlere Unternehmen Kommune große Firmen oder Gewerbe Kreisverwaltung andere öffentl. Einrichtung Sonstige: Wohnungsunternehmen		
Carsharing-Anbieter:	Verschiedene, je nach Kommune wechselnd		
Link:	Links zu beispielhaften Projekten: siehe S. 83 "Kommunikation/Marketing"		

Daten Raumstruktur	Einwohner:	-	Siedlungsstruktureller Kreistyp:	
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	-	1 (R1): Kernstädte	
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./ Verkehrsfl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	-	2 (R1): Hochverdichtete Kreise	
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	-	3 (R1): Verdichtete Kreise	
		< 460	4 (R1): Ländliche Kreise	
		461–500	5 (R2): Kernstädte	
		501–540	6 (R2): Verdichtete Kreise	
		541–580	7 (R2): Ländliche Kreise	
		> 580	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte	
		Gemeindewert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte	
		Landkreiswert		
Erreichbarkeit nächster/s:	<i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof	-	
		Oberzentrum	-	
		Mittelzentrum	-	

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5	<25	<100
		<10	<50	>100
Kundenanzahl:		<10	<50	>100
		<20	<100	
Startzeitpunkt:		-		
Kundenanzahl:		<1	<5	>10
<i>Jahre</i>		<3	<10	

- Kooperationen zwischen örtlichen Carsharing Anbietern und den Bauträgern/Eigentümern größerer Wohnanlagen
- bestimmte Anzahl Fahrzeuge stehen exklusiv den Bewohnern des Wohnkomplexes zur Verfügung oder
- Fahrzeugstandort(e) direkt bei den Wohnungen
- günstigere Konditionen für die Bewohner (z. B. Erlass der Aufnahmegebühr, günstigere Mietkonditionen etc.)
- je nach Vertragswerk (mit der Kommune) bei Neubau auch Reduzierung der notwendigen Stellplätze/Stellplatzablässe

Umsetzungsprozess

Die Kooperationen nutzen alle Medien zur Kommunikation. Beispiele für Kooperationen zwischen CarSharing und Wohnungsunternehmen:

Kommunikation / Marketing

+ Hamburg – Wichernhof: www.wichernbau.de >Projekte >Der Wichernhof Innovatives Wohnkonzept

www.cambio-carsharing.de

+ Frankfurt – ABGnova GmbH : www.abgnova.de >Presse >Pressemitteilungen >19.11.2011 Mainova AG und ABG Frankfurt Holding beteiligen sich am Carsharing-Unternehmen book-n-drive

Kooperationen zwischen örtlichen Carsharing-Anbietern und den Bauträgern/Eigentümern von Wohnanlagen finden zunehmend Verbreitung, da sich für beide eine Win-Win-Situation ergibt, sowohl in wirtschaftlicher Hinsicht als auch hinsichtlich des Marketings und der Außenwirkung. Die genannten Kooperationen sind auch auf mittlere Kommunen oder kleine Großstädte übertragbar.

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/geplante Erweiterungen

Frankfurt ist eines der o.g. Beispiele; für den RheinMain-Raum sind weitere Kooperationen denkbar und durch den/die CarS-Anbieter beabsichtigt.

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung Kundenanzahl:	ABGnova, Frankfurt: ca. 50.000 Haushalte Wichernhof: 111 Haushalte Lincolnviertel, Münster: 350 Haushalte
Entwicklung Fahrzeug-Anzahl am Standort:	ABGnova, Frankfurt: bietet an seinen Wohnstandorten im Raum Frankfurt ca. 80 Fahrzeuge Wichernhof, Hamburg: 2 Fahrzeuge exklusiv für die Bewohner Lincolnviertel, Münster: 2 Fahrzeuge exklusiv für die Bewohner
Erschließung weiterer Standorte:	Die Wohnungsunternehmen bauen die Kooperationen mit den CarS-Anbieter verstärkt aus; Carsharing ist auch Miet-/Kaufargument

Erfolgsindikatoren

B2 Mobilpakete/Mobilitätsstationen/Kooperationen

Basisdaten	Ort:	Osnabrück
		Frankfurt RheinMain Deutschland
		Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	aus Verein wird GmbH > gewerblich mit Stadtwerken > Kooperation
	Angebot:	lokal regional
		überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung
		kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:	
	Carsharing-Anbieter:	StadtTeilAuto
	Link:	www.stadtteilauto.info

Daten Raumstruktur	Einwohner:	163.000	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	1.365	1 (R1): Kernstädte
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./ Verkehrsfl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	2.775	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460 461–500 501–540 541–580 > 580	3 (R1): Verdichtete Kreise
		Gemeindewert Landkreiswert	4 (R1): Ländliche Kreise
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit</i> <i>in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof Oberzentrum Mittelzentrum	5 (R2): Kernstädte 6 (R2): Verdichtete Kreise 7 (R2): Ländliche Kreise 8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte 9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
	Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
	Startzeitpunkt:	1992, Kooperation 2009		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- Gründung Stattverkehr e.V. 1992, Beginn Projekt "StadtTeilAuto" 1994, Gründung Stadtteilauto GmbH 2011
- Erstes gemeinsames Marketing mit SWO 2000, Start Kooperationsprojekt Stattverkehr und SWO 2009
- Gemeinsame Aktivitäten seit der Kooperation: Stellplatzaufwertung, Haltestelleninfos, gemeinsames Marketing und Öffentlichkeitsarbeit durch die SWO, Wartung und Pflege der Fahrzeuge durch die SWO, Erweiterung der Fahrzeugflotte um 2 Erdgasfahrzeuge
- nun wird die GmbH gemeinsam betrieben

Umsetzungsprozess

- Marketingoffensive auf Bussen und an Haltestellen der SWO
- enge Verknüpfung zum Marketing ÖPNV
- gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit
- Zusammenarbeit Stadt Osnabrück – u. a. Verbesserung der Stellplatzsituation

Kommunikation / Marketing

- Aufbau von Businesspartnerschaften
- Förderung der Carsharingnachfrage durch Einsatz Elektromobilität
- Anbindung Carsharing in (Elektro-) Mobilitätsforschungsprojekte (Stadtwerke 2020, smartlab)
- Integration weiterer Partner in Mobilitätsverbund

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

Für eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit/gemeinsamer Marketing mit dem ÖV und dem Aufbau von Businesspartnerschaften kann in der Region Frankfurt RheinMain noch Potenzial genutzt werden.

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Broschüre „CarSharing für gewerbliche Kunden“: www.carsharing.de > Themen > Carsharing für Unternehmen > CarSharing für gewerbliche Kunden

Entwicklung Kundenanzahl:	Zweistellige Zuwachsraten Kunden seit 2006 März 2010: ca. 180 Nutzer Januar 2011: ca. 270 Nutzer
Entwicklung Fahrzeug-Anzahl am Standort:	2009: 8 Fahrzeuge 2011: 17 Fahrzeuge
Erschließung weiterer Standorte:	Ausweitung des Angebotes auf weitere Stadtteile und Umland in Planung bzw. Umsetzung

Erfolgsindikatoren

B3 Mobilpakete/Mobilitätsstationen/Kooperationen

Basisdaten	Ort:	Bielefeld	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	ÖPNV, Cambio, weitere > Kooperation	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:		
	Carsharing-Anbieter:	moBiel	
	Link:	www.mobiel.de	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	323.270	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	1.253	1 (R1): Kernstädte
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsfll.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	3.013	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460 461–500 501–540 541–580 > 580	3 (R1): Verdichtete Kreise
		Gemeindewert Landkreiswert	4 (R1): Ländliche Kreise
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit</i> <i>in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof Oberzentrum Mittelzentrum	5 (R2): Kernstädte 6 (R2): Verdichtete Kreise 7 (R2): Ländliche Kreise 8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte 9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
	Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
	Startzeitpunkt:	August 2000		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

Kooperation von MoBiel mit dem Carsharing Anbieter Cambio:

- Anmeldung zum Carsharing für Kunden bei cambio und moBiel möglich
- Einbindung von cambio-Stellplätzen in Haltestellenplanungen
- Erweiterung von bestehenden cambio-Plätzen bei Bedarf
- gemeinsames Auftreten, z. B. bei Stadtfesten

Umsetzungsprozess

moBiel ist Bielefelds Mobilitätsdienstleister und bietet die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel an:

- StadtBahn, StadtBus, NachtBus, CarSharing und Fahrrad
- Werbung an Haltestellen, auf und in Bussen
- Gemeinsame Infostände und –veranstaltungen auf Stadtfesten, Infotagen etc.
- komplettes Mobilitätsmanagement für Unternehmen: Großkudentickets, Dienstwagenmanagement, Dienstreisen, Betriebsausflüge

Kommunikation / Marketing

–

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/geplante Erweiterungen

Mobilitätsmanagement kann für Unternehmen im Rahmen des Beratungsprogrammes "süd Hessen effizient mobil" forciert werden.

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung
Kundenanzahl:

stetig steigend

Entwicklung Fahrzeug-
Anzahl am Standort:

aktuell 70 Fahrzeuge

Erschließung weiterer
Standorte:

–

Erfolgsindikatoren

B4 Mobilpakete/Mobilitätsstationen/Kooperationen

Basisdaten	Ort:	Hannover	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	> gewerblich GVH/üstra, Stud.Werk > Kooperation	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung Sonstige: Vereine	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Carsharing-Anbieter:	stadtmobil bzw. GVH Großraum-Verkehr Hannover/üstra	
	Link:	www.hannover.stadtmobil.de www.üstra.de www.gvh.de	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	522.686	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km² HE 287 RLP 202</i>	2.552	1 (R1): Kernstädte
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsfl. HE 1858 RLP 1422</i>	3.753	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460 461–500 501–540 541–580 > 580 Gemeindewert Landkreiswert	3 (R1): Verdichtete Kreise
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof Oberzentrum Mittelzentrum	4 0 0

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
	Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
	Startzeitpunkt:	1992		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- Ökostadt/teilAuto, der ursprüngliche Gründungsverein von stadtmobil Hannover, wurde 1992 gegründet
 - "Sharing"-Ansatz bezog sich neben Autos auch auf Boot, Motorrad, Solaranlagen, Kanus
 - 2005 wurde teilAuto so groß, dass die Gemeinnützigkeit des Vereins gefährdet war, daher wurden die Projekte teilAuto und teilMotorrad in die stadtmobil Hannover GmbH ausgegründet
 - Insgesamt 13 Männer und Frauen sind aktuell bei stadtmobil Hannover beschäftigt
 - Kooperation mit üstra: Angebot eines Mobilpakets "HANNOVERmobil" (Kombination BahnCard, Carsharing und Rabatt auf Taxifahrten)
- www.gvh.de >Mobilitätsshop >Hannovermobil

Umsetzungsprozess

- Mobilpaket "HANNOVERmobil" wird offensiv beworben und verzeichnet Zuwächse
- Kooperation mit Studentenwerk Hannover, günstige Angebote für Studierende
- "Klimamobil" – ein Toyota Prius mit Hybridantrieb gehört seit 2007 zur Fahrzeugflotte, unterstützt durch Toyota, üstra und der Klimaschutzagentur

Kommunikation / Marketing

- Zusammenarbeit mit üstra – Carsharing-Stellplätze auf Flächen des Verkehrsunternehmens
- Erschließung neuer Standorte und Kundengruppen, auch bei Wohnungsunternehmen

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

Kooperation in Frankfurt Carsharing-Anbieter mit Wohnungsunternehmen ABG bereits vorhanden; Mobilpaket als Angebot marktfähig, könnte auch in Frankfurt u.a. Kommunen Anwendung finden. Ähnliches Angebot findet sich bei traffiQ/RMV.

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung Kundenanzahl: 2012: über 3.500 Kunden

Erfolgsindikatoren

Entwicklung Fahrzeug-Anzahl am Standort: 1992: 1 Fahrzeug in Hannover
...
2012: 140 Fahrzeuge in 8 Orten

Erschließung weiterer Standorte: geplant

B5 Mobilpakete/Mobilitätsstationen/Kooperationen

Basisdaten	Ort:	Region Frankfurt RheinMain	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	> gewerblich Mainova AG, ABG > Kooperation	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:		
	Carsharing-Anbieter:	book-n-drive	
	Link:	www.book-n-drive.de www.abgnova.de www.mainova.de	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	-	Siedlungsstruktureller Kreistyp:	
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km² HE 287 RLP 202</i>	-	1 (R1): Kernstädte	
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./ Verkehrsfl. HE 1858 RLP 1422</i>	-	2 (R1): Hochverdichtete Kreise	
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	-	3 (R1): Verdichtete Kreise	
		< 460	4 (R1): Ländliche Kreise	
		461-500	5 (R2): Kernstädte	
		501-540	6 (R2): Verdichtete Kreise	
		541-580	7 (R2): Ländliche Kreise	
		> 580	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte	
		Gemeindewert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte	
		Landkreiswert		
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof - Oberzentrum - Mittelzentrum -		

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
	Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
	Startzeitpunkt:	2000		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- Die book-n-drive mobilitätssysteme GmbH wurde im Jahr 2000 als Carsharing-Unternehmen für die Region RheinMain gegründet
- Kooperation: der Energiedienstleister Mainova AG und die Wohnungsbaugesellschaft ABG Frankfurt Holding GmbH beteiligen sich im Dezember 2011 mit jeweils 33% an book-n-drive
- innerhalb der Kooperation mit der ABG Frankfurt Holding GmbH gibt es bereits seit 2008 Vergünstigungen für deren Mieter
- Zusammenarbeit mit örtlichen ÖPNV Anbietern

Mehr dazu z. B. auf www.abgnova.de >Presse >Pressemitteilungen >Suche „19.12.2011 Mainova AG und ABG Frankfurt Holding....“

Umsetzungsprozess

- Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt, mehreren örtlichen ÖPNV-Anbietern und Wohnungs(bau)gesellschaften
- Die ABG FRANKFURT HOLDING beschreibt auch im Internet Carsharing für ihre Mieterinnen und Mieter: www.abg-fh.com >Aktuelles >Suche „News Carsharing, 15.06.2008“
- Carsharing wird auf Schreiben und in Informationen des Energiedienstleisters Mainova AG an seine Kunden und Kundinnen offensiv beworben

Kommunikation / Marketing

- book-n-drive erwartet ein jährliches Umsatzwachstum von knapp 18 Prozent
- Entsprechend soll die Zahl der book-n-drive-Fahrzeuge in der Region Frankfurt RheinMain mittelfristig auf 800 Pkw steigen
- Carsharing soll sich zu einem "Mainstream-Produkt" in der Region Frankfurt RheinMain entwickeln
- Für die Mainova soll das Konzept des Carsharings langfristig mit dem Thema Elektromobilität verbunden werden

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/geplante Erweiterungen

Beispiel ist in der Region Frankfurt RheinMain verankert

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung Kundenanzahl:	Derzeit bereits über 8.300 bei hohem Marktpotenzial. Der Umsatz von book-n-drive ist zwischen 2007 und 2011 von 1,3 Millionen auf voraussichtlich zwei Millionen Euro gestiegen.
Entwicklung Fahrzeug-Anzahl am Standort:	derzeit rund 270, Zuwachs in Vorbereitung
Erschließung weiterer Standorte:	weitere Standorte und Fahrzeuge sind Teil des Entwicklungsplanes

Erfolgsindikatoren

Themenfeld C

C1 Anschub- u. Umsetzungsstrategien (Randlage)

Basisdaten	Ort:	Vaterstetten	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
Akteure:	Ehrenamtlich > Verein STATTAUTO München > Kooperation		
Angebot:	lokal regional überregional		
Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung Sonstige: CarSharing-Gründer		
Carsharing-Anbieter:	Vaterstettener Auto-Teiler e.V.		
Link:	www.carsharing-vaterstetten.de		

Daten Raumstruktur	Einwohner:	22.070	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km² HE 287 RLP 202</i>	646	1 (R1): Kernstädte 2 (R1): Hochverdichtete Kreise
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./ Verkehrsfl. HE 1858 RLP 1422</i>	2.662,1	3 (R1): Verdichtete Kreise 4 (R1): Ländliche Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460 461-500 501-540 541-580 > 580	5 (R2): Kernstädte 6 (R2): Verdichtete Kreise 7 (R2): Ländliche Kreise 8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte 9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte
		Gemeindewert Landkreiswert	
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof Oberzentrum Mittelzentrum	19 24 19

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
	Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
	Startzeitpunkt:	Juli 1992		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- 1992 Start mit 7 Mitgliedern und einem Auto
- Vereinsgründung und -eintragung Ende 1993
- 2002 Start eines von einem Mitglied entwickelten Internetbuchungssystems
- 2002 Kooperation mit STATTAUTO München, Mitglieder können nun auch deren Autos buchen
- Gründung Carsharing Fach-Forum (CSFF), Internetplattform für Carsharing-Betreiber und Gründer
- 2005 Elektronischer Fahrzeugzugang für die Fahrzeuge

Umsetzungsprozess

- Zusammenarbeit mit anderen Carsharing-Unternehmen, u.a. STATTAUTO München, dessen Fahrzeuge von Mitgliedern ebenfalls gebucht werden können
- Werbeaktionen, z. B. "Tag der offenen Autotür" 2009
- Mitglieder-Wiki zur Kommunikation und Ideensammlung unter den Vereinsmitgliedern
- Veranstaltung von Themenabenden
- Gemeinschaftliche Nutzung von Zeitkarten des Münchener ÖPNV-Anbieters MVV
- "Presseseite" auf der Homepage: www.carsharing-vaterstetten.de >Presse

Kommunikation / Marketing

-

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

Gute Übertragbarkeit gegeben, da in der Region Frankfurt RheinMain sehr viele Gebietskörperschaften ebenfalls als „Hochverdichtete Kreise“ (R1, Kreistyp 2) eingestuft sind

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung
Kundenanzahl:

1992: 5
1998: 25
2004: 50
2011: 180

Entwicklung Fahrzeug-
Anzahl am Standort:

1992: 1 Fahrzeug
2000: 3 Fahrzeuge
2007: 5 Fahrzeuge
2011: 15 Fahrzeuge

Erschließung weiterer
Standorte:

-

Erfolgsindikatoren

C2 Anschub- u. Umsetzungsstrategien (Randlage)

Basisdaten	Ort:	Tonndorf	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	Gemeinnützig > Verein	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
		Sonstige: Lebensgemeinschaft	
	Carsharing-Anbieter:	Schlosskarschering Teilauto-Tonndorf e.V.	
	Link:	www.schloss-tonndorf.de >Aktivitäten >Schlosskarschering	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	671	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	66	1 (R1): Kernstädte
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./ Verkehrsfl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	-	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460 461-500 501-540 541-580 > 580	3 (R1): Verdichtete Kreise
		Gemeindewert Landkreiswert	4 (R1): Ländliche Kreise
	Erreichbarkeit nächster/s:	IC/EC/ICE-Bahnhof 22 Oberzentrum 21 Mittelzentrum 19	5 (R2): Kernstädte
			6 (R2): Verdichtete Kreise
			7 (R2): Ländliche Kreise
			8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte
			9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
	Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
	Startzeitpunkt:	2008		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- Lebensgemeinschaft auf Schloss Tonndorf, zunächst privat untereinander Autos geteilt
- Vereinsgründung 2008, Angebot an Nicht-Mitglieder der Lebensgemeinschaft
- Mitgliedschaft im Bundesverband Carsharing, Buchungsmöglichkeit für Mitglieder anderer dem Bundesverband Carsharing zugehöriger Carsharing-Verbände

Umsetzungsprozess

- Internetpräsenz, Verlinkung auch auf www.carsharing.de
- Kurzmitgliedschaft möglich, die nach 3 Monaten automatisch endet

Kommunikation / Marketing

-

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

Geeignet für die ländlichen Kreise in Hessen und Rheinland-Pfalz

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung
Kundenanzahl:

-

Entwicklung Fahrzeug-
Anzahl am Standort:

Seit Gründung Erhöhung der Fzg-Zahl auf derzeit 8 Fahrzeuge für unterschiedliche Zwecke , u.a. einen Kleinbus mit 9 Sitzplätzen für den Schulbetrieb

Erschließung weiterer
Standorte:

-

Erfolgsindikatoren

C3 Anschub- u. Umsetzungsstrategien (Randlage)

Basisdaten	Ort:	Mitteldeutschland	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	u.a. DB Carsharing > Kooperation	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:		
	Carsharing-Anbieter:	teilAuto e.V.	
	Link:	www.teilauto.net	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	-	Siedlungsstruktureller Kreistyp:	
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	-	1 (R1): Kernstädte	
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./ Verkehrsfl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	-	2 (R1): Hochverdichtete Kreise	
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	-	3 (R1): Verdichtete Kreise	
		< 460	4 (R1): Ländliche Kreise	
		461–500	5 (R2): Kernstädte	
		501–540	6 (R2): Verdichtete Kreise	
		541–580	7 (R2): Ländliche Kreise	
		> 580	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte	
		Gemeindewert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte	
		Landkreiswert		
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit</i> <i>in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof -		
		Oberzentrum -		
		Mittelzentrum -		

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5	<25	<100
		<10	<50	>100
	Kundenanzahl:	<10	<50	>100
		<20	<100	
	Startzeitpunkt:	1993		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1	<5	>10
		<3	<10	

- 1993: 10 Personen teilen aus ökonomischen Gründen einen PKW in Halle
- kurz später: Vereinsgründung "teilAuto e.V."
- 2000: Expansion nach Leipzig und Erfurt
- 2002: Kooperation mit DB Carsharing
- weitere Standorte: Dresden (2006), Jena (2009), Magdeburg (2011)
- Heute: Rund 13.000 Privat- und Geschäftskunden nutzen 370 Fahrzeuge an 230 Stationen in 15 Städten, 15 feste Mitarbeiter

Umsetzungsprozess

- Kooperation mit DB CarSharing, Kunden können dadurch auch deutschlandweit die Fahrzeuge der DB nutzen
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verkehrsbetrieben
- Mitgliedschaft im Bundesverband Carsharing
- Zusammenarbeit mit dem Studierendenwerk Leipzig – Sonderkonditionen für Studierende

Kommunikation / Marketing

–

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/geplante Erweiterungen

Beispiel insbesondere für die Regionsgrundtypen 2 und 3: Verstädterte Räume und ländliche Räume, da durch Zusammenschluss bessere Marktchancen

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung
Kundenanzahl:

1993: 10
...
2012: 13.000

Entwicklung Fahrzeug-
Anzahl am Standort:

1993: 1
...
2012: 370

Erschließung weiterer
Standorte:

–

Erfolgsindikatoren

C4 Anschub- u. Umsetzungsstrategien (Randlage)

Basisdaten	Ort:	Raum Stuttgart	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	Ehrenamtlich > Verein Stadtauto Stuttgart > Kooperation	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:		
	Carsharing-Anbieter:	stadtmobil e.V.	
	Link:	www.stadtmobil-ev.de	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	–	Siedlungsstruktureller Kreistyp:	
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	484 (LK Rems-Murr) – 802 (LK Esslingen)	1 (R1): Kernstädte 2 (R1): Hochverdichtete Kreise 3 (R1): Verdichtete Kreise	
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	2.732 (LK Böblingen) – 3.279 (LK Esslingen)	4 (R1): Ländliche Kreise 5 (R2): Kernstädte 6 (R2): Verdichtete Kreise 7 (R2): Ländliche Kreise 8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte 9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte	
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460 461–500 501–540 541–580 > 580 Gemeindewert Landkreiswert		
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit</i> <i>in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof – Oberzentrum – Mittelzentrum –		

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
	Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
	Startzeitpunkt:	1991		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- Gründung als Verein 1991
- Vereinsziel neben dem Bereitstellen von Carsharing-Fahrzeugen vor allem das Informieren der Bürger
- Tätigkeitskreis: Stuttgarter Umland, kleine und mittlere Städte in den Landkreisen Rems-Murr, Esslingen, Böblingen, Ludwigsburg

Umsetzungsprozess

- enge Kooperation mit Stadtmobil Stuttgart
- Informationsveranstaltungen und Themenabende
- kein rein "elektronisches" Carsharing, viele Filialen mit Ansprechpartnern

Kommunikation / Marketing

- 4 weitere Filialen und die Anschaffung weiterer Fahrzeuge sind in Planung/Umsetzung

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

Gute Übertragbarkeit gegeben, da in der Region Frankfurt RheinMain sehr viele Gebietskörperschaften ebenfalls als „Hochverdichtete Kreise“ (R1, Kreistyp 2) eingestuft sind. Gute Übertragbarkeit auch für die anderen Regionsgrundtypen: Beispielhaft ist die Zusammenarbeit von Ehrenamtlichen im Verein und dem Anbieter Stadtmobil Stuttgart, die eine Erweiterung auch auf Standorte mit entwicklungsfähigem Marktpotenzial unterstützt.

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung
Kundenanzahl: steigend

Erfolgsindikatoren

Entwicklung Fahrzeug-
Anzahl am Standort: steigend

Erschließung weiterer
Standorte: weitere Filialen in Bietigheim-Bissingen, Ditzingen, Heilbronn, Korntal in Planung oder bereits in Umsetzung

C5 Anschub- u. Umsetzungsstrategien (Randlage)

Basisdaten	Ort:	Hübenthal
		Frankfurt RheinMain Deutschland
		Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	Dorfbewohner > Privat
	Angebot:	lokal regional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung
		kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:	
	Carsharing-Anbieter:	Dorfauto Hübenthal
	Link:	www.kirschenland.de

Daten Raumstruktur	Einwohner:	100	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km² HE 287 RLP 202</i>	121 (Witzenhausen)	1 (R1): Kernstädte 2 (R1): Hochverdichtete Kreise 3 (R1): Verdichtete Kreise
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsl. HE 1858 RLP 1422</i>	1.155 (Witzenhausen)	4 (R1): Ländliche Kreise 5 (R2): Kernstädte 6 (R2): Verdichtete Kreise
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460 461–500 501–540 541–580 > 580 Gemeindewert Landkreiswert	7 (R2): Ländliche Kreise 8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte 9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof Oberzentrum Mittelzentrum	25 25 0

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
	Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
	Startzeitpunkt:	April 2006		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- auf Betreiben von drei Ortsbewohnerinnen wurde in Hübenthal ein Carsharing-System initiiert, das gegenwärtig von 31 Mitfahrern genutzt wird
- Kosten werden auf privater Ebene bestritten, 30 Cent pro km werden monatlich eingesammelt
- Wartungskosten werden durch eine örtliche Werkstatt sehr preisgünstig übernommen
- www.menschenunderfolge.de >Wettbewerb 2012 >Beiträge >„6 Jahre Carsharing Hübenthal“

Umsetzungsprozess

- bei 100 Einwohnern ausschließlich mündliche Werbung

Kommunikation / Marketing

- langfristig ist eine Umstellung auf umweltfreundlichere Fahrzeuge geplant
- Erweiterung auf Nachbardorf ist in Planung

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

Beispielhaft für kleine Gemeinden in ländlichen Räumen oder geringer Siedlungsdichte, z. B. in den Landkreisen Main-Kinzig, Wetterau, Rheingau-Taunus; gut als Folgemodell eines erfolgreichen privaten Autoteilens denkbar

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung Kundenanzahl:	31 Mitglieder (d.h. etwa ein Drittel der Dorfbewohner)
Entwicklung Fahrzeug-Anzahl am Standort:	2006: 1 Fahrzeug 2012: 3 Fahrzeuge
Erschließung weiterer Standorte:	Erweiterung auf Nachbardorf in Planung

Erfolgsindikatoren

C6 Anschub- u. Umsetzungsstrategien (Randlage)

Basisdaten	Ort:	Breisgau Südbaden	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	> gewerblich Carsharing Anbieter > Kooperation	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:		
	Carsharing-Anbieter:	Carsharing Verband Südbaden (CVS)	
	Link:	www.car-sharing-freiburg.de	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	-	Siedlungsstruktureller Kreistyp:	
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	182 (LK Breisgau-Hochschw.)	1 (R1): Kernstädte 2 (R1): Hochverdichtete Kreise 3 (R1): Verdichtete Kreise	
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	1.770 (LK Breisgau-Hochschw.)	4 (R1): Ländliche Kreise 5 (R2): Kernstädte 6 (R2): Verdichtete Kreise	
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460 461-500 501-540 541-580 > 580 Gemeindewert Landkreiswert	7 (R2): Ländliche Kreise 8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte 9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte	
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof Oberzentrum Mittelzentrum	25 27 10	

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
	Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
	Startzeitpunkt:	1991		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- Zusammenschluss mehrerer Carsharing-Vereine und -Verbände in der Region Südbaden zum "Carsharing Verband Südbaden (CVS)"
- insgesamt 35 Orte und über 160 Fahrzeuge

Umsetzungsprozess

- gemeinsames Marketing der teilnehmenden Carsharing-Anbieter
- Internetpräsenz des Verbandes

Kommunikation / Marketing

-

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

Für Randlagen oder kleine und mittlere Kommunen guter Einstieg durch Kooperation mit anderen Anbietern

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung Kundenanzahl: bisher 35 Orte und über 160 Fahrzeuge

Erfolgsindikatoren

Entwicklung Fahrzeug-Anzahl am Standort: -

Erschließung weiterer Standorte: -

C7 Anschub- u. Umsetzungsstrategien (Randlage)

Basisdaten	Ort:	Neustadt/Weinstr.	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	> gewerblich stadtmobil > Kooperation	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:		
	Carsharing-Anbieter:	stadtmobil Rhein-Neckar	
	Link:	www.rhein-neckar.stadtmobil.de	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	52.855	Siedlungsstruktureller Kreistyp:	
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km² HE 287 RLP 202</i>	457	1 (R1): Kernstädte	
			2 (R1): Hochverdichtete Kreise	
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsl. HE 1858 RLP 1422</i>	2.330	3 (R1): Verdichtete Kreise	
			4 (R1): Ländliche Kreise	
			5 (R2): Kernstädte	
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460	6 (R2): Verdichtete Kreise	
		461–500	7 (R2): Ländliche Kreise	
		501–540	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte	
		541–580	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte	
		> 580		
		Gemeindewert		
		Landkreiswert		
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof	25	
		Oberzentrum	27	
		Mittelzentrum	10	

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5	<25	<100
		<10	<50	>100
	Kundenanzahl:	<10	<50	>100
		<20	<100	
	Startzeitpunkt:	1996		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1	<5	>10
		<3	<10	

- Informationsveranstaltung des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) mit Stadtmobil Rhein-Neckar in der Volkshochschule Neustadt/Weinstr. im Jahr 1996
- hohes Interesse bei den Anwesenden führte umgehend zur Einrichtung eines ersten Standortes /ersten Fahrzeuges durch "stadtmobil Rhein Neckar"
- mittlerweile ist das Angebot auf 4 Stationen ausgeweitet

Umsetzungsprozess

- durch stadtmobil, unter anderem auf deren Homepage
- vor Ort in Neustadt/Weinstr. durch positive Berichte der Nutzer

Kommunikation / Marketing

-

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

Gutes Beispiel für den Erfolgsfaktor "Information", insbesondere in Kommunen, die noch ohne Carsharing sind. Die Durchführung von Informationsveranstaltungen ist mit wenig Aufwand möglich, kann aber recht schnell zu einer erfolgreichen Einführung von CarS vor Ort führen.

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung
Kundenanzahl: steigend

Entwicklung Fahrzeug-
Anzahl am Standort: 1996: 1
...
2012: 4

Erschließung weiterer
Standorte: -

Erfolgsindikatoren

C8 Anschub- u. Umsetzungsstrategien (Randlage)

Basisdaten	Ort:	Beispiel-Dorf	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	Nachbarn Dorfbewohner > privat gemeinnützig > Verein	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung Sonstige: Bewohner, örtl. Vereine
	Carsharing-Anbieter:	nachbarschaftliches Autoteilen/privates Autoteilen/...	
	Link:	-	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	-	Siedlungsstruktureller Kreistyp:	
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	-	1 (R1): Kernstädte	
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	-	2 (R1): Hochverdichtete Kreise	
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	-	3 (R1): Verdichtete Kreise	
		< 460	4 (R1): Ländliche Kreise	
		461-500	5 (R2): Kernstädte	
		501-540	6 (R2): Verdichtete Kreise	
		541-580	7 (R2): Ländliche Kreise	
		> 580	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte	
		Gemeindewert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte	
		Landkreiswert		
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit</i> <i>in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof	-	
		Oberzentrum	-	
		Mittelzentrum	-	

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5	<25	<100
		<10	<50	>100
	Kundenanzahl:	<10	<50	>100
		<20	<100	
	Startzeitpunkt:	-		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1	<5	>10
		<3	<10	

- privates Teilen von Autos
- Basis sind Verträge zwischen Privatpersonen/Nachbarn/Dorfbewohnern/...
- z. B. teilen sich Nachbarfamilien als Zweitwagen 2 Fahrzeuge (Kombi und Van)
- z. B. teilt sich die Dorfgemeinschaft mit örtlichen Vereinen einen Kleinbus
- Informationen und Beispielverträge bietet u.a. der VCD für Mitglieder unter www.vcd.org

Umsetzungsprozess

- Info-Veranstaltungen von ivm oder durch Teilnehmer privaten Autoteilens
- Kontaktbörse für potenzielle Nutzer herstellen
- nach Einführung eher Mund-zu-Mund-Werbung im Ort

Kommunikation / Marketing

- priv. Autoteilen ist bereits in vielen Kommunen vorhanden
- Werbung durch Veranstaltungen erschließt weitere Potenziale

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/geplante Erweiterungen

Besonders geeignet für die eher ländlich geprägten Kreise in Hessen und Rheinland-Pfalz.

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung
Kundenanzahl: –

Erfolgsindikatoren

Entwicklung Fahrzeug-
Anzahl am Standort: –

Erschließung weiterer
Standorte: –

Themenfeld D

D1 Buchungssoftware und -plattformen

Basisdaten	Ort:	bundesweit	
		Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	> gewerblich	
	Angebot:	lokal regional	überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:		
	Carsharing-Anbieter:	Verschiedene gewerbliche Vermittlungsplattformen für privates Autoteilen	
	Link:	u.a. www.autonetzer.de , www.nachbarschaftsauto.de , www.rent-n-roll.de , www.tamya.de	

Daten Raumstruktur	Einwohner:	–	Siedlungsstruktureller Kreistyp:	
	Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	–	1 (R1): Kernstädte	
	Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsfl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	–	2 (R1): Hochverdichtete Kreise	
	Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz / 1.000 EW</i>	–	3 (R1): Verdichtete Kreise	
		< 460	4 (R1): Ländliche Kreise	
		461–500	5 (R2): Kernstädte	
		501–540	6 (R2): Verdichtete Kreise	
		541–580	7 (R2): Ländliche Kreise	
		> 580	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte	
		Gemeindewert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte	
		Landkreiswert		
	Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof –		
		Oberzentrum –		
		Mittelzentrum –		

Daten Carsharing-Anbieter	Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5	<25	<100
		<10	<50	>100
	Kundenanzahl:	<10	<50	>100
		<20	<100	
	Startzeitpunkt:	–		
	Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1	<5	>10
		<3	<10	

- Die Vermittlungs-/Buchungsplattformen sind aus der Idee heraus entstanden, private Autoteiler einfach, schnell und ggf. über die Nachbarschaft hinaus miteinander zusammenzubringen.
- Private Autobesitzer können nach Anmeldung auf dem Internetportal ihr Auto zum Teilen anbieten; die Konditionen dafür legen sie selbst fest; im Gegensatz zum klass. CarS können Anfragen auch abgelehnt werden.
- Versicherungs-/Haftungsfragen u.ä. sind über den Seitenbetreiber gewährleistet; hierzu gibt es unterschiedliche Lösungen.
- Musterverträge stehen zur Verfügung.

Umsetzungsprozess

- Die verfügbaren Internetportale und -communitys werden in allen Medien (auch z. B. Verbrauchermagazinen) in redaktionellen Artikeln vorgestellt und werden von den Anbietern auch klassisch zielgruppenbezogen beworben

Kommunikation / Marketing

- Mittlerweile findet sich die Idee einer Vermittlungs-/Buchungsplattform mehrfach bei verschiedenen Betreibern.
- Die Kunden sind über ganz Deutschland/Ausland verteilt mit Konzentration in den (Groß-) Städten.
- Die Zahl der Kunden (Anbieter wie Mieter) ist i.d.R. wachsend.
- Einige Betreiber bieten weitere Kooperationen an oder planen diese.

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

Vermittlungs-/Buchungsplattformen werden auch in der Region Frankfurt RheinMain bereits genutzt und bieten Potenziale.

Der mögliche Kundenkreis ist offen.

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung Kundenanzahl:	steigend bei den Anbietern keine konkreten Zahlen verfügbar, da täglich wechselnd
Entwicklung Fahrzeug-Anzahl am Standort:	steigend bei den Anbietern keine konkreten Zahlen verfügbar, da täglich wechselnd
Erschließung weiterer Standorte:	jeder Neukunde bildet einen neuen Standort

Erfolgsindikatoren

D2 Buchungssoftware und -plattformen

Basisdaten	Ort:	bundesweit
		Frankfurt RheinMain Rheinland-Pfalz/Hessen Deutschland Österreich/Schweiz
	Akteure:	Ehrenamtlich > Verein STATTAUTO München > Kooperation
	Angebot:	lokal überregional regional
	Zielgruppen:	privat kleine & mittlere Unternehmen Kommune große Firmen oder Gewerbe Kreisverwaltung andere öffentl. Einrichtung Sonstige: CarSharing-Gründer
	Carsharing-Anbieter:	Vaterstettener Auto-Teiler e.V. (weitere Infos zum Anbieter auf Steckbrief C1)
	Link:	www.carsharing-vaterstetten.de >Auto buchen

Daten Raumstruktur

Einwohner:	22.070	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	646	1 (R1): Kernstädte
Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	2.662,1	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	< 460	3 (R1): Verdichtete Kreise
	461–500	4 (R1): Ländliche Kreise
	501–540	5 (R2): Kernstädte
	541–580	6 (R2): Verdichtete Kreise
	> 580	7 (R2): Ländliche Kreise
	Gemeindewert	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte
	Landkreiswert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte
Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof 19	
	Oberzentrum 24	
	Mittelzentrum 19	

Daten Carsharing-Anbieter

Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <25 <100 <10 <50 >100
Kundenanzahl:	<10 <50 >100 <20 <100
Startzeitpunkt:	Juli 1992
Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <5 >10 <3 <10

- Online Buchungssystem seit 1992, von einem Mitglied entwickelt
- Zugang zum Buchungssystem ist passwortgeschützt und nur für Mitglieder zugänglich
- Buchung, Verlängerung und Stornierung sind ausschließlich online über das Buchungssystem möglich
- Tutorial-Video zur Nutzung des Buchungssystems auf der Homepage online

Umsetzungsprozess

- Grundsätzliche Informationen zum Carsharing-Anbieter auf Steckbrief C1

Kommunikation / Marketing

- Grundsätzliche Informationen zum Carsharing-Anbieter auf Steckbrief C1

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

- Buchungssystem kann von Interessenten getestet/genutzt/gemietet werden.

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung Kundenanzahl:	1992: 5 1998: 25 2004: 50 2011: 180
Entwicklung Fahrzeug-Anzahl am Standort:	1992: 1 Fahrzeug 2000: 3 Fahrzeuge 2007: 5 Autos 2011: 15 Autos
Erschließung weiterer Standorte:	-

Erfolgsindikatoren

D3 Buchungssoftware und -plattformen

Basisdaten

Ort:	Dornbirn	
	Frankfurt RheinMain Deutschland	Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
Akteure:	> privat	
Angebot:	lokal regional	überregional
Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung	kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
	Sonstige:	
Carsharing-Anbieter:	Caruso	
Link:	www.carusocarsharing.com	

Daten Raumstruktur

Einwohner:	-	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	-	1 (R1): Kernstädte
Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrsl.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	-	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	-	3 (R1): Verdichtete Kreise
	< 460	4 (R1): Ländliche Kreise
	461–500	5 (R2): Kernstädte
	501–540	6 (R2): Verdichtete Kreise
	541–580	7 (R2): Ländliche Kreise
	> 580	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte
	Gemeindewert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte
	Landkreiswert	
Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit</i> <i>in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof -	
	Oberzentrum -	
	Mittelzentrum -	

Daten Carsharing-Anbieter

Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
Startzeitpunkt:	2010		
Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- aus Eigeninteresse an Carsharing im Wohnblock entstanden, zunächst Zusammenarbeit mit kommerziellem Anbieter geplant, aber nicht rentabel
- Entwicklung einer Smartphone-App zur Buchung und Abrechnung von privatem Carsharing
- finanziert aus öffentlichen Fördergeldern, Mitgliederbeiträgen und Eigenkapital – derzeit alleinige Finanzierung aus Beiträgen noch nicht möglich
- von den derzeit 23 Testgruppen nutzen 4 ein Elektroauto

Umsetzungsprozess

- Online Marktplatz zur Bildung von privaten Carsharing-Gruppen

Kommunikation / Marketing

- Zukünftig soll versucht werden, Elektromobilität weiter erfolgreich in Carsharing zu integrieren
- Suche nach deckenden Finanzierungen für das Projekt

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

- gutes Beispiel für den Erfolg einer privaten AT-Initiative
- App kann genutzt werden

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung
Kundenanzahl:

steigend

Entwicklung Fahrzeug-
Anzahl am Standort:

wechselnd, da privates AT

Erschließung weiterer
Standorte:

wechselnd, da privates AT

Erfolgsindikatoren

D4 Buchungssoftware und -plattformen

Basisdaten	Ort:	-
		Frankfurt RheinMain Deutschland
		Rheinland-Pfalz/Hessen Österreich/Schweiz
	Akteure:	> gewerblich
	Angebot:	lokal regional
		überregional
	Zielgruppen:	privat Kommune Kreisverwaltung
		kleine & mittlere Unternehmen große Firmen oder Gewerbe andere öffentl. Einrichtung
		Sonstige: Carsharing-Anbieter
	Carsharing-Anbieter:	cantamen GmbH (Anbieter Software/IT-Lösungen)
	Link:	www.cantamen.de >EBuS

Daten Raumstruktur

Einwohner:	-	Siedlungsstruktureller Kreistyp:
Bevölkerungsdichte: <i>Einw./km²</i> <i>HE 287 RLP 202</i>	-	1 (R1): Kernstädte
Siedlungsdichte: <i>Einw./km² Siedl./Verkehrslf.</i> <i>HE 1858 RLP 1422</i>	-	2 (R1): Hochverdichtete Kreise
Motorisierungsgrad: <i>Pkw-Besitz/1.000 EW</i>	-	3 (R1): Verdichtete Kreise
	< 460	4 (R1): Ländliche Kreise
	461–500	5 (R2): Kernstädte
	501–540	6 (R2): Verdichtete Kreise
	541–580	7 (R2): Ländliche Kreise
	> 580	8 (R3): Ländliche Kreise höherer Dichte
	Gemeindewert	9 (R3): Ländliche Kreise geringerer Dichte
	Landkreiswert	
Erreichbarkeit nächster/s: <i>Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit</i> <i>in Min</i>	IC/EC/ICE-Bahnhof -	
	Oberzentrum -	
	Mittelzentrum -	

Daten Carsharing-Anbieter

Fahrzeug-Anzahl am Standort:	<5 <10	<25 <50	<100 >100
Kundenanzahl:	<10 <20	<50 <100	>100
Startzeitpunkt:	1998		
Kundenanzahl: <i>Jahre</i>	<1 <3	<5 <10	>10

- seit 1998 erstellt die Softwareentwicklungsfirma "cantamen" Softwarelösungen für Carsharing-Anbieter, unter anderem die Buchungssoftware für stadtmobil Hannover
- Weboberfläche "EBuS" für Nutzer von Carsharing-Angeboten:
 - > Fahrer wählt Kriterien für das Fahrzeug, EBuS findet das optimale Fahrzeug und bestätigt die Reservierung am Bildschirm, per E-Mail oder SMS
 - > Ist das optimale Fahrzeug schon belegt, schlägt die Softwarelösung Alternativen vor, nach vom Kunden hinterlegten Regeln
 - > Auswahl der Fahrzeuge erfolgt georeferenziert, den Fahrern werden zuerst die nächstgelegenen Standorte der Fahrzeuge für die Reservierung vorgeschlagen

Umsetzungsprozess

- Mitglied im Bundesverband Carsharing
- europaweit tätig

Kommunikation / Marketing

Softwarelösungen werden auch anderen Anbietern angeboten

Zukünftige Marktfähigkeit/ Potenziale/ geplante Erweiterungen

IT-Lösungen können genutzt werden

- App kann genutzt werden

Übertragbarkeit Region Frankfurt RheinMain

Entwicklung Kundenanzahl:	entf.
Entwicklung Fahrzeug-Anzahl am Standort:	entf.
Erschließung weiterer Standorte:	entf.

Erfolgsindikatoren

EXKURS: ELEKTROFAHRZEUGE IM CARSHARING



Verkehrs-/ordnungs- und steuerrechtlicher Rahmen

Zur möglichen (verkehrs-/ordnungsrechtlichen) Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen wurde, anders als beim Carsharing¹, bereits ein Rechtsrahmen² geschaffen. So wird Kommunen durch das 2015 verabschiedete Elektromobilitätsgesetz (EmoG) und der Änderung der StVO die Möglichkeit gegeben, Privilegien für Elektrofahrzeuge zu schaffen. Diese Regelungen gelten allgemein für Elektrofahrzeuge und können dadurch auch E-Carsharing-Fahrzeugen zugutekommen. Neben der Freigabe von Sonderspuren (z.B. Busspuren) und Fußgängerbereichen – beide Privilegien wurden kommunal bislang so gut wie nicht umgesetzt – geht es um das privilegierte Parken bzw. Laden. Durch das Zusatzzeichen „elektrisch betriebene Fahrzeuge“ nach §39 Abs.3 StVO können diese u. a. bzgl. der Parkerlaubnis bevorzugt, von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt, vom Halte- oder Parkverbot bzw. von Verkehrsverboten (Zeichen 250, 251, 253, 255, 260) ausgenommen oder auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen werden.

¹ das geplante Carsharinggesetz (CsgG) befindet sich derzeit in der Anhörung (Stand 16.12.2016). Vgl. dazu Kap. 4

² <http://www.gesetze-im-internet.de/emog/>
[https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_§45_Abs._1\(g\),_§46_1a](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_§45_Abs._1(g),_§46_1a)



Sinnbild beim Zusatzzeichen „elektrisch betriebene Fahrzeuge“ nach §39 Abs. 3 StVO

Abb. 23



Geplantes Verkehrsschild "Carsharing-Parkflächen" (BMVI)

Abb. 24

Dem vom Deutschen Bundestag am 22. September 2016 verabschiedeten „Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität“ hat der Bundesrat am 14. Oktober 2016 zugestimmt. Damit wird zum einen die fünfjährige Kfz-Steuerbefreiung rückwirkend zum 1. Januar 2016 auf zehn Jahre verlängert, zum anderen wird ab 2017 u.a. das elektrische Aufladen eines privaten E- oder Hybrid-E-Fahrzeugs beim Arbeitgeber steuerbefreit.

Förderkulisse

Für E-Carsharing können seitens der Kommunen verschiedene Förderprogramme des Bundes genutzt werden (Stand Dezember 2016). Änderungen und Aktualisierungen der Förderprogramme sind auf der Webseite der NOW (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) sowie bei der Projektleitstelle Elektromobilität für die Region Frankfurt RheinMain abrufbar³.

³ www.modelregion-rhein-main.de
www.now-gmbh.de

1. Das **Bundesförderprogramm Ladeinfrastruktur** umfasst den Aufbau öffentlich zugänglicher Schnellladeinfrastruktur (S-LIS) in Metropolen und entlang der Bundesfernstraßen, ca. 5.000 Ladestationen, Fördersumme 200 Millionen Euro sowie den Aufbau öffentlich zugänglicher Normalladeinfrastruktur (N-LIS), ca. 10.000 Ladestationen, Fördersumme 100 Millionen Euro. Bei den möglichen Standorten sind u.a. auch Carsharing-Stationen sowie Bahnhöfe explizit genannt. Unterstützt werden sowohl private Investoren als auch Städte und Gemeinden ab 2017.
2. Mit der bis 2019 laufenden **Förderrichtlinie Elektromobilität vor Ort** unterstützt das BMVI gezielt die kommunalen Akteure beim Aufbau der Elektromobilität vor Ort. Über die Förderung der Beschaffung von Elektrofahrzeugen im kommunalen Kontext hinaus werden die Kommunen bei der Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Verbindung mit Fahrzeugbeschaffungen unterstützt. Auch die Erarbeitung umsetzungsorientierter kommunaler Elektromobilitätskonzepte wird gefördert ("Starterset Elektromobilität") (BMVI 3).
3. Im Rahmen der Kommunalrichtlinie können sich Kommunen mit einem kommunalen Klimaschutzkonzept investive Maßnahmen im Bereich nachhaltiger Mobilität fördern lassen. U.a. wird explizit die „Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen und Fördermöglichkeit für Carsharingstellplätze“ genannt⁴.
4. Hessische Kommunen haben die Möglichkeit, sich verschiedene abzustimmende Maßnahmen im Bereich Elektromobilität durch die **Grundsätze zur Förderung der Elektromobilität in Hessen** fördern zu lassen. Mögliche Fördergegenstände werden nicht explizit genannt und müssen mit dem Projektträger, Landesinitiative strom bewegt, abgestimmt werden. Anträge sind jederzeit möglich.
www.wirtschaft.hessen.de >Verkehr >Elektromobilität >Förderung der Elektromobilität

⁴ www.klimaschutz.de/de/zielgruppen/kommunen/foerderung/erweiterte-foerdermoeglichkeiten-der-kommunalrichtlinie

und für investive Maßnahmen:
www.klimaschutz.de/sites/default/files/page/downloads/merkblatt_investive_klimaschutzmassnahmen_3.pdf

Technische, wirtschaftliche und umweltwirksame Aspekte

Bezüglich der Einbindung von Elektrofahrzeugen ins Carsharing ergeben die Erkenntnisse und Positionen der Betreiber nach wie vor ein uneinheitliches Bild, wenngleich erste große bzw. bundesweite Forschungsprojekte und Studien eine positive Bilanz ziehen bzw. noch laufen (s.u.).

Der Bundesverband Carsharing (vgl. Bundesverband CarSharing e. V. (bcs1)) hat bereits 2012 sein ‚Positionspapier Elektromobilität und CarSharing‘ veröffentlicht, das als Kernaussagen enthält: „Elektrofahrzeuge passen vom Image gut in CarSharing-Flotten, wenn sie mit zusätzlich erzeugtem Ökostrom betrieben werden. Aber unter derzeitigen Kostenstrukturen sind sie außerhalb von staatlich subventionierten Förderprogrammen nicht wirtschaftlich zu betreiben.“ Dies gilt auch zum heutigen Zeitpunkt, insbesondere für die im Bundesverband Carsharing vertretenen CSO. Demgegenüber ist die Ausgangslage für Unternehmen, die bundesweit in einem Unternehmensverbund operieren oder zu einem Autohersteller gehören, völlig anders, da diese die E-Fahrzeuge (auch) als Test- und Erprobungsfahrzeuge nutzen. So werden z. B. in Kopenhagen, Amsterdam, Stuttgart und Madrid Flotten mit rein elektrischen Fahrzeugen betrieben, meist überwiegen in den Flotten jedoch (noch) Verbrennungsmotoren.

Im klassischen stationsbasierten Carsharing können Elektrofahrzeuge, selbst mit Projektförderung entweder nur an wenigen Stationen und mit wenigen Fahrzeugen oder innerhalb größerer Flotten angeboten werden. In der Regel lassen sich diese Angebote betriebswirtschaftlich nicht decken. Pilotprojekte finden sich z. B. bei cambio oder stadtmobil oder – in der Region Frankfurt RheinMain – in Offenbach und Frankfurt am Main (vgl. Bundesverband CarSharing e. V. (bcs2)).

BeMobility 2.0

Im Rahmen des 2013 abgeschlossenen, ebenfalls vom (damaligen BMVBS) BMVI geförderten "BeMobility 2.0" wurde gezeigt, wie e-Carsharing mit und ohne Stationsbindung in größeren Umfängen betrieben werden kann. Zum damaligen Zeitpunkt waren "e-Carsharing-Angebote kurz- bis mittelfristig wirtschaftlich nicht tragfähig". Doch konnte ein deutliches Nutzungspotenzial aufgezeigt werden, nicht nur auf Carsharing bezogen, sondern auch in Verbindung mit dem Umweltverbund/einer Mobilitätskarte. Free-flow e-Carsharing wurde „grundsätzlich als eine der geeignetsten Maßnahmen identifiziert, um breite Bevölkerungsschichten mit der Thematik Elektromobilität in Berührung zu bringen und die Grundakzeptanz in den relevanten Akteursgruppen (Nutzer, Unternehmen, lokale Stakeholder) zu erhöhen.“ (vgl. DB FuhrparkService/DB Rent).

WiMobil und share

In den vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderten Projekten 'WiMobil – Wirkung von E-Car-Sharing-Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen' und 'share – Elektromobilität im Carsharing' stehen Nutzerverhalten und Umweltwirkungen im Vordergrund. WiMobil untersuchte von 2012 bis 2015 für die Städte Berlin und München im Vergleich zweier Anbieter die notwendigen Rahmenbedingungen für E-Fahrzeuge sowie die Wirkung von E-Car-Sharing-Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen. Ähnlich den Erkenntnissen aus anderen Studien fördert Carsharing autolose Haushalte bzw. eine Autoabschaffung und ÖPNV-Affinität. Speziell auf E-Fahrzeuge bezogen wurde festgestellt, dass E-Fahrzeuge im Carsharing Treiber für Elektromobilität sind. Akzeptanz und Fahrgefühl werden als positiv, Ladevorgänge sehr unterschiedlich bewertet. (vgl. Knie, A. et. al.).

Aus WiMobil ist 'Carsharing und Elektromobilität ein Praxisleitfaden für Kommunen' entstanden, der sich insbesondere mit den Themen Parken, Laden, Kommunikation und kommunale Strategien befasst und die Vorgehensweisen in München und Berlin beschreibt sowie Musterverträge und Kooperationsvereinbarungen enthält.

Die Studie share untersucht die Umwelteffekte und läuft noch bis 2017 (vgl. Öko-Institut Berlin und Institut für sozial-ökologische Forschung).

Begleitforschungen „Elektromobilität im Carsharing“

Auch die aktuellen, vom BMVI geförderten Begleitforschungen „Elektromobilität im Carsharing: Status quo, Potenziale und Erfolgsfaktoren“ und „E-mobile Sharing-Angebote: wer nutzt sie und wie werden sie bewertet?“ belegen, dass mit 65% der überwiegende Teil der Anbieter keine E-Fahrzeuge hat. Nur bei 35 von 101 Anbietern überhaupt können E-Fahrzeuge gebucht werden, die Spannweite reicht dabei von einem bis fünf E-Fahrzeugen (21 Anbieter) bis hin zu mehr als 100 E-Fahrzeugen (5 Anbieter) (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI 2)).

Die Begleitforschungen zeigen aber auch Wege und Potenziale auf, E-Fahrzeuge im Carsharing zu etablieren – im städtischen Umfeld wie auch im ländlichen Raum. Dazu gehören insbesondere die Aufwertung des Wohnumfeldes, die Fuhrparksubstitution, die Kombination aus lokaler/regionaler Energiegewinnung- und Nutzung sowie die Verbindung von (E-)Carsharing und Bürgerbus (BMVI 2).

Zu den für die Kommunen relevanten Aspekten für E-Carsharing gehören vor allem die Unterbringung von Ladeinfrastruktur und die dazu notwendige Bereitstellung der Flächen. Diese können, müssen aber nicht im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Auch eine Bereitstellung auf halböffentlichen oder privaten Flächen (der Kommunen oder Dritter) ist möglich und wird praktiziert. So eignen sich Stellplätze auf Parkflächen des Einzelhandels oder in Hoch- oder Tiefgaragen sowie bei Arbeitgebern zur Errichtung von eCarsharingplätzen. Zu beachten sind jedoch die differierenden Anforderungen aus großer Sichtbarkeit und leichtem Zugang (spricht eher für den öffentlichen Straßenraum) und dem stadtverträglichen Abstellen von Fahrzeugen (was wiederum eher für Garagen spricht). Bei der Verortung von ePKW in Gebäuden müssen etwaige zusätzliche Anlagen mit großem Platzbedarf der Stromversorgung (z. B. Trafos) und brandschutzrechtliche Auflagen berücksichtigt werden.

Aus der Begleitforschung Modellregionen Elektromobilität ist der Handlungsleitfaden 'Elektromobilität in Kommunen' (BMVI 4) entstanden, der den Kommunen umfassende Informationen zur E-Mobilität generell mit seinen Handlungsfeldern E-Carsharing, E-ÖPNV u.a. sowie Praxisbeispielen bietet. Mit dem Excel-basierten [Programm SIMONE](#) wird ergänzend ein kostenfreies Planungsinstrument für öffentliche Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt. SIMONE basiert auf meist vorhandenen Strukturdaten einer Kommune und kann für eine grobe Abschätzung des Bedarfs und die geografische Verteilung an Ladeinfrastruktur eingesetzt werden. (BMVI 3). Sinnvoll ist die Förderung von E-Mobilität insbesondere zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit und die Bereitstellung von LIS auf Quartiersebene bzw. durch Wohnungsunternehmen. Beispielhaft wurde dies u.a. in den Modellregionen Hamburg und RheinMain oder in den Projekten BodenseEmobil und INMOD getestet(vgl. BMVI 4):

- Hamburg ist die Stadt mit dem vielfältigsten E-Carsharing-Angebot. Ende 2016 gibt es 5 Anbieter, die stations(un)gebundenes E-Carsharing betreiben, ergänzend können über Hamburg Tourismus E-Bikes, E-Lastenräder, E-Roller sowie Twizys (zweisitzige Elektroflitzer) ausgeliehen werden. Im e-Quartier Hamburg wurden verschiedene Mobilitätsangebote mit Elektrofahrzeugen bei der Erschließung neuer Wohnquartiere und im Bestand erprobt; Mieter der SAGA GWG können direkt in ihrem Quartier E-Carsharing nutzen. Eine öffentliche E-Ladesäule wurde im April 2016 in Osdorf in Betrieb genommen.
- E-WALD wurde in der Modellregion bayerischer Wald gestartet. Es sollte erprobt werden, ob Elektromobilität im ländlichen Raum erfolgreich integriert werden kann. Dazu wurde ein Carsharing-Angebot mit ca. 150 Elektrofahrzeugen und ca. 200 Ladestationen in 6 Landkreisen geschaffen, unter ausschließlicher Verwendung regional und regenerativ erzeugten Stroms. Mittlerweile ist E-WALD bundesweit aktiv und bietet innovative, effiziente, individuelle Mobilitätskonzepte, auch eCarsharing-Modelle, einschließlich Ladeinfrastruktur und Elektrofahrzeugen.

Elektromobilität und E-Carsharing in der Region Frankfurt RheinMain

In der Region Frankfurt RheinMain gibt es Carsharing mit ePKW in den folgenden Städten:

- **Frankfurt am Main:** Flinkster (DB rent). Darüber hinaus erfolgte in Frankfurt mit „Leben im Westen“ eine Implementierung nachhaltiger Elektromobilität in randstädtischen Wohngebieten. Nicht nur 22 Elektro-Autos, sondern auch Transporträder mit elektrischem Zusatzantrieb stehen zur Verfügung <https://www.flinkster.de/> und <http://ebakfiets.de/>. Außerdem ist seit 2015 eine unternehmensbezogene E-Fahrzeug-Carsharingflotte im Umfeld des Flughafens Frankfurt unterwegs ► vgl. Kap. 2 "mobileeee"

- **Offenbach am Main:** Die e-Mobil-Station am Marktplatz mit dem Verleih von ePKW und Pedelecs wird sukzessive um weitere fünf Stationen und insgesamt sechs ePKW sowie 20 Pedelecs erweitert. Angeboten werden auch oneway-Mieten. Die Informationen zum Angebot sind in die Verbindungsauskunft des RMV eingebunden.
www.emobil-rheinmain.de
- **Bad Homburg:** Der regionale Carsharinganbieter book-n-drive bietet neben anderen Städten in der Region einige ePKW im Carsharing an ausgewählten Stationen an.
- In der **Wissenschaftsstadt Darmstadt** wird ein bewohnerbezogenes Carsharing in der Lincolnsiedlung, einer Konversionsfläche am Südrand der Stadt angeboten. Bewohnern ausgewählter Mehrfamilienhäuser stehen zurzeit (2016) zwei ePKW bevorrechtigt zur Verfügung. Im Rahmen ihres Mietvertrags sind je Wohnung und Woche 4 Stunden Nutzung des eCarsharings bereits inbegriffen.
Lincolnsiedlung: www.lincoln-siedlung.de
Flyer zum Carsharing „Mein Lincoln mobil“: www.lincoln-siedlung.de >Mobilität
>Lincoln Mobil >Downloads

FAZIT UND AUSBLICK



Deutschlandweit erlebt Carsharing eine dynamische Entwicklung – ein Ende ist noch nicht abzusehen. Zukünftig wird es in den größeren Städten der Region Frankfurt RheinMain eine weitere Diversifizierung des Marktes und auch zu einer Konkurrenz der Systeme kommen. Neben free-floating-Modellen werden die stellplatz- bzw. stationsgebundenen Systeme, auch außerhalb der Kernstädte, immer weiter variieren und expandieren. Gewerbliche Internetvermittlungsplattformen für Privatwagen ergänzen die Angebote. Außerdem ist erkennbar, dass sich im Carsharing neben Automobilfirmen auch immer mehr Energieunternehmen, Wohnbaugesellschaften, stadtnahe Gesellschaften und ÖPNV-Unternehmen engagieren.

Während für das stellplatz- oder stationsbasierte Carsharing die umwelt- und verkehrspolitischen Vorteile für die Kommunen und die Allgemeinheit mehrfach belegt sind, gibt es zu den neuen free-floating-Angeboten bislang noch ungeklärte Fragen zu den damit einhergehenden Effekten. Nach derzeitigem Kenntnisstand ziehen diese Angebote jedoch Anteile vom ÖPNV und dem Radverkehr ab.

Die Einführung und Umsetzung von Carsharing ist eine kommunale Querschnittsaufgabe und somit Teil eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Im Idealfall wird es in lokalen oder regionalen Mobilitätsplänen, Luftreinhalteplänen oder Klimaschutzplänen als Teil des Umweltverbundes verankert. In der praktischen Ausführung wird die eigene Fahrzeugflotte eines Betriebes oder der Verwaltung einer Kommune in ein professionelles Carsharingmodell überführt. Damit bietet das klassische Carsharing die Möglichkeiten, durch Flächeneinsparungen Stadtquartiere aufzuwerten und attraktiver zu gestalten sowie CO₂- und Lärmemissionen zu mindern. Carsharing und andere Mobilitätsdienste (z. B. öffentliche Fahrrad- bzw. Pedelec-Verleihsysteme) ergänzen den lokalen ÖPNV und vervollständigen den multimodalen Ansatz.

Carsharing eröffnet den Kommunen in der Region Frankfurt RheinMain vielfältige Chancen – weniger Fahrzeuge, weniger Fahrten und die stärkere Nutzung des Umweltverbundes. Carsharing bietet Potenziale für neue Flächennutzungen aufgrund des geringeren Parkdrucks, innovative Wohnmodelle sowie attraktive städtische Räume.

Auf regionaler Ebene können flankierende Angebote zur Information und Kommunikation geschaffen werden. Durch konkrete Beratungs- und Unterstützungsleistungen können regionale Institutionen wie die ivm, der Regionalverband und die Verkehrsverbände Kommunen und Aufgabenträger aktiv bei der Einführung und Umsetzung von Carsharingangeboten und der Formulierung kommunaler Strategien unterstützen.

Wie kann die ivm ihre Gesellschafter zum Thema Carsharing unterstützen?

- Sie kann zu einzelnen der angesprochenen Themenfelder beraten;
- Die ivm kann einen Kontaktpool, ein Netzwerk oder eine (geschützte) Webplattform mit Verbänden, Vereinen, Betreibern, zuständigen Ansprechpartnern in Kommunen und Unternehmen aufbauen;
- Die ivm kann Prozesse initiieren, um Synergieeffekte zwischen Kommunen, CSO und möglichen Kooperationspartnern wie Wohnungsunternehmen, Investoren oder Versorgern zu generieren;
- Die ivm kann Multiplikatoren-Schulungen vor allem im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements vorantreiben und das Thema „Flottenmanagement“ in den Fokus stellen;
- Sie kann spezielle Fragestellungen prüfen, z. B. zu juristischen, planerischen oder strategischen Aspekten, z. B. bei Themen der Bauleitplanung und Integration von Carsharing-Angeboten bei neuen Stadtentwicklungsgebieten;
- Denkbar ist auch die Erarbeitung eines regionalen Masterplans Carsharing, der u.a. genauere Potenzialabschätzungen, Zugangsmodelle, eine gemeinsame regionale Vermarktung sowie juristisch geprüfte Handlungsoptionen zum Inhalt haben könnte.

VERZEICHNISSE

Kontakte und Adressen

Literaturverzeichnis und Weblinks

Statistische Datengrundlagen und Raumbeobachtung

Abbildungsverzeichnis

Kontakte und Adressen

Übersicht Verbände

Bundesverband Carsharing e.V.

Kurfürstendamm 52, 10707 Berlin

Tel.: +49 (0) 30.92 123353

Email: info@carsharing.de

www.carsharing.de

Übersicht Anbieter (bundesweit; regional, lokal (ivm))

book-n-drive mobilitätssysteme GmbH

Mühlhohle 10, 65205 Wiesbaden

Tel.: +49 (0) 611.778 7777

Email: info@book-n-drive.de

www.book-n-drive.de

car2go Deutschland GmbH

Fasanenweg 15 -17, 70771 Leinfelden-Echterdingen

Tel.: +49 (0) 30.233 40 110

Email: kundenservice@car2go.com

www.car2go.com

Drive-CarSharing

Schorberger Str. 66, 42699 Solingen

Tel.: +49 (0) 212.645 8408-0

Email: info@drive-carsharing.com

www.drive-carsharing.de

DriveNow GmbH & Co. KG

Seidlstraße 26, 80335 München

Tel.: +49 (0) 180.6 29 29 29

www.drive-now.com

Flinkster – Mein Carsharing/DB Rent GmbH

Mainzer Landstraße 169, 60327 Frankfurt am Main

Tel.: +49 (0) 69.265-40 500

Email: info@flinkster.de

www.flinkster.de

Ford Carsharing/Ford-Werke GmbH

Postfach 71 02 65, 50742 Köln

www.ford-carsharing.de

mobileeee GmbH & Co. KG

HOLM – House of Logistics & Mobility

Bessie-Coleman-Straße 7, 60549 Frankfurt am Main

Tel.: +49 (0) 69.401 50 70 66

www.mobileeee.de

multicity carsharing
CITROËN DEUTSCHLAND GmbH
Edmund-Rumpler-Str. 4, 51149 Köln
www.multicity-carsharing.de

scouter carsharing/Sharegroup GmbH
Weidenhäuser Str. 2, 35037 Marburg
Tel.: +49 (0)6421.12600
www.scouter.de

Stadtmobil Rhein Main
Am Hauptbahnhof 10, 60329 Frankfurt am Main
Tel.: +49 (0)69.95 11 79 90
Email: rhein-main@stadtmobil.de
www.rhein-main.stadtmobil.de

Stadtmobil Rhein-Neckar
M 1, 2, 68161 Mannheim
Tel.: +49 (0)621.12855585
Email: rhein-neckar@stadtmobil.de
www.rhein-neckar.stadtmobil.de

einfach mobil
Am Grün 32, 35037 Marburg

Koblenzer Umweltbüro KUbA
Dreikönigenhaus, Kornpfortstraße 15, 56068 Koblenz
Tel.: +49 (0)261.914 44 38
www.oekostadt-koblenz.de

STATTAUTO Kassel
Steinweg 21, 34117 Kassel
Tel.: +49 (0)561.739 11 63
Email: info@stattauto.net
www.stattauto.net

Ansprechpartner Steckbriefe Best-Practice-Beispiele

A1: Stadt Freiburg
Basler Straße 2, 79100 Freiburg
Tel.: +49 (0)761.201-0
www.freiburg.de

A2: Stadt Bremen ASV – Amt für Straßen und Verkehr
Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen
Tel.: +49 (0)421.361 97 80
Email: office@asv.bremen.de
www.bremen.de

A2: Cambio CarSharing cambio Bremen

Humboldtstr. 131-137, 28203 Bremen
Tel.: +49 (0) 421. 79 27 00
Email: bremen@cambio-CarSharing.de
www.cambio-carsharing.de

A3/B4: Stadtmobil Hannover

Karmarschstr. 30-32, 30159 Hannover
Ansprechpartnerin: Frau Siano
Tel.: +49 (0) 511. 270 42 40
Email: hannover@stadtmobil.de
www.hannover.stadtmobil.de

B1: Wichern Baugesellschaft mbH

Winterhuder Weg 29, 22085 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40. 639 01 20
Email: info@wichernbau.de
www.wichernbau.de

B1: ABG Nova

Ginnheimer Straße 48, 60487 Frankfurt am Main
Ansprechpartnerin: Frau Rabanus
Tel.: +49 (0) 69. 21 38 41 05
Email: irabanus@abgnova.de
www.abgnova.de

B2: StadtTeilAuto, Osnabrück

Sandbachstraße 9, 49074 Osnabrück
Tel.: +49 (0) 541. 685 44 58
Email: info@stadtteilauto.info
www.stadtteilauto.info

B3: moBiel Bielefeld

moBiel GmbH, Postfach 21 90 46, 33697 Bielefeld
Tel.: +49 (0) 521. 51 90
www.mobiel.de

B4: Großraum Verkehr Hannover/üstra

Karmarschstr. 30-32, 30159 Hannover
Tel.: +49 (0) 511. 590 90 00
Email: info@gvh.de
www.gvh.de

C1/D2: Vaterstettener Auto-Teiler e.V.

Zugspitzstr. 73a, 85591 Vaterstetten
Tel.: +49 (0) 8106. 235 25 11
Email: info@carsharing-vaterstetten.de
www.carsharing-vaterstetten.de

C2: Schlosskarschering Teilauto-Tonndorf e.V.

Schloss 156, 99438 Tonndorf

Ansprechpartner: Herr Storbeck

Tel.: +49 (0)36450.44 88 39

www.schloss-tonndorf.de >Aktivitäten >Schlosskarschering

C3: teilAuto Mitteldeutschland e.V.

Scharrenstraße 9, 06108 Halle

Tel.: +49 (0)345.445 00 15

Email: halle@teilAuto.net

www.teilauto.net

C4: Stadtmobil e.V.

Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

Tel.: +49 (0)711.94 54 36 31

Email: info@stadtmobil-ev.de

www.stadtmobil-ev.de

C5: Dorfauto Hübenthal

Frau Siekmann, Ortsvorsteherin Hübenthal

Email: siekmann-hue@gmx.de

C6: CarSharing Verband Süd-baden (CVS)

Stadtmobil Südbaden AG und Car-Sharing Südbaden – Freiburg e.V.

Wentzingerstraße 15, 79106 Freiburg

Tel.: +49 (0)761.230 20

www.car-sharing-freiburg.de

C8: Privates Autoteilen Informationen und Unterstützung z. B. über Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Rudi-Dutschke-Straße 9, 10969 Berlin

Tel.: +49 (0)30.28 03 51 -0

www.vcd.org

oder www.carsharing.de

D1: Vermittlungsplattformen für privates Autoteilen

www.autonetzer.de

www.nachbarschaftsauto.de

www.rent-n-roll.de

www.tamycade

D2/C1: Vaterstettener Auto-Teiler e.V.

Zugspitzstr. 73a, 85591 Vaterstetten

Tel.: +49 (0)8106.235 25 11

Email: info@carsharing-vaterstetten.de

www.carsharing-vaterstetten.de

D3: Caruso

Metzgerbildstraße 8, 6900 Bregenz

Ansprechpartner: Christian Steger-Vonmetz

Tel.: +43 676.414 11 82

Email: info@carusocarsharing.com

www.carusocarsharing.com

D4: cantamen GmbH

Odeonstraße 3, 30159 Hannover

Tel.: +49 (0) 511. 27 04 24 20

Email: info@cantamen.de

www.cantamen.de

Literaturverzeichnis und Weblinks

Automotive Institute for Management (AIM) EBS Business School (Oestrich-Winkel, 2012)

AIM Carsharing-Barometer, Vol. II, Kurzversion (.pdf)

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Bonn, 2016)

Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt

www.plan-werkstadt.de/PDF-Dateien/BBSR_Sonderpublikation_Neue_Mobilitaetsformen_final.pdf

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016)

BMVI unterstützt Carsharing

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/carsharing-gesetz.html>; Abruf am 23.10.2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016)

Elektromobilität im Carsharing: Status quo, Potenziale und Erfolgsfaktoren

https://www.now-gmbh.de/content/5-service/4-publikationen/1-begleitforschung/now_handbuch_e-carsharing_web_2.ueberarb.-aufl.pdf

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016)

Verbesserte Förderung von Elektrofahrzeugen

<https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Infodienst/2016/05/2016-05-18-elektromobilitaet1/2016-05-18-elektromobilitaet.html>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016)

Handlungsleitfaden Elektromobilität in Kommunen

https://www.now-gmbh.de/content/5-service/4-publikationen/1-begleitforschung/elektromobilitaet_in_kommunen_-_handlungsleitfaden.pdf

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (Hrsg.) (2010)

momo Car-Sharing – Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa. (EU-Projekt) Endbericht D 2.4 AP 2 (WP2 Bericht deutsch).

www.carsharing.de > Aktuelle Informationen

Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) (2012)

Positionspapier Elektromobilität und CarSharing

www.carsharing.de/arbeitschwerpunkte/elektromobilitaet/positionspapier-elektromobilitaet-und-carsharing

Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) (2013)

Wie viele Elektrofahrzeuge sind wirtschaftlich in einer CarSharing-Flotte? Artikel und Vorträge auf dem CarSharing Symposium am 17.09.2013 auf der IAA in Frankfurt

www.carsharing.de/arbeitschwerpunkte/elektromobilitaet/viele-elektrofahrzeuge-sind-wirtschaftlich-carsharing-flotte

www.carsharing.de/blog/carsharing-elektromobilitaet-kommentar

Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) (2016)

Mehr Platz zum Leben - wie CarSharing Städte entlastet (Studie)

www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/mehr-platz-zum-leben-carsharing-staedte-entlastet
und <http://www.carsharing.de/arbeitschwerpunkte/veranstaltungen/wirken-sich-verschiedene-carsharing-varianten-auf-verkehr>

Bremen; Senat – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr:

Bremen macht mobil – Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplans Drei neue mobil.punkte entlasten Innen-stadtquartiere.

www.senatspressestelle.bremen.de/detail.php?id=32775

DB FuhrparkService/ DB Rent

Berlin elektromobil 2.0 („BeMobility 2.0“). Bilanz BeMobility 2.0 - Rückblick und Kurzfassung der Projektergebnisse

https://www.bemobility.de/bemobility-de/start/service/meldungen/7875172/meldung_bemob20_bilanz.html

Guber, T.; Scherer, U. (Auftraggeber: Bundesverband Carsharing) (München, 2013)

Gutachterliche Stellungnahme: zu den Möglichkeiten der öffentlichen Hand zur Ausweisung von zuordnungsfähigen und gegebenenfalls gegen Fremdparker zu schützenden Parkplätzen, insbesondere auch zu Gunsten von stationsbasierten CarSharing und zu Angeboten im Rahmen des geltenden Rechts sowie zu Gestaltungsmöglichkeiten des Bundes –und Landesgesetzgebers zur Schaffung solcher Angebote im Rahmen von neuen gesetzlichen Regelungen

www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/politik/pdf/rechtsgutachten_guber_scherer_endversion_18.11.2013.pdf

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2011)

Handlungsempfehlungen zum Vollzug der HBO 2002 (HE-HBO)

online als „Handlungsempfehlungen zur HBO“

www.hessen.de > Suche nach „HE-HBO“

Huwer, Ulrike , Kaiserslautern (2003):

Kombinierte Mobilität gestalten: Die Schnittstelle ÖPNV – CarSharing.

(Grüne Reihe 55 des Fachgebiets Verkehrswesen (heute: imove) der Universität Kaiserslautern)

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) gGmbH (Dortmund, 2009)

Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung. Abschlussbericht zum FOPS-Projekt FE 70.794

Knie, Andreas et. al. (2016)

WiMobil (Wirkung von E-Car Sharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen). Schlussbericht.

<https://www.innoz.de/de/wimobil>

Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat sowie Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

WiMobil - Carsharing und Elektromobilität. Ein Praxisleitfaden für Kommunen

www.erneuerbar-mobil.de/sites/default/files/publications/wimobil-carsharing-und-elektromobilitaet--ein-praxisleitfaden-fuer-kommunen_1.pdf

Lawinczak, Jana; Heinrichs, Eckhart, Berlin (2008):

Carsharing im öffentlichen Straßenraum. Ergebnisbericht AP 4 F&E-Vorhaben „ParkenBerlin“.
www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/parkenberlin_ap_4_car_sharing.pdf

Loose, Willi; Glotz-Richter, Michael (Hrsg.), Köln (2012)

Car-Sharing und ÖPNV – Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote

momo Car-Sharing – Supported by IEE – Intelligent Energy Europe IEE/07/696/SI2.499387

Fact Sheets unter www.momo-cs.eu Downloads > Fact sheets (EN/DE)

Müller, S.; Rau, A.; Vogel, J. (Dortmund, 2014)

Carsharing – neue Herausforderungen für Kommunen und Landkreise. in: RaumPlanung (IfR), Heft 2-2014, S. 42-48

www.ifr-ev.de/raumplanung

Öko-Institut Berlin und Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE)

share – Elektromobilität im Carsharing

<https://www.oeko.de/forschung-beratung/themen/nachhaltiger-verkehr/anders-mobil-sein-welche-zukunft-hat-das-carsharing/>

oder

www.isoe.de/projekte/aktuelle-projekte/mobilitaet-und-urbane-raeume/share-elektromobilitaet-im-carsharing/

Umweltbundesamt (Berlin, 2015)

Nutzen statt Besitzen: Neue Ansätze für eine Collaborative Economy

www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/uiib_03_2015_nutzenstattbesitzen_0.pdf

Verkehrsclub Deutschland VCD e.V.; Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv)

Für wen lohnt sich Car-Sharing und welche Alternativen gibt es? Broschüre und VCD-Nachbarschafts-auto-Vertrag Artikel-Nr. 2002

Weber, Sarah (2012)

Carsharing in ländlichen Räumen – Möglichkeiten und Potenziale

Bachelor-Arbeit am Institut für Mobilität & Verkehr (imove), TU Kaiserslautern

Zukunftsnetz Mobilität NRW/ ehemals: Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen (2014)

Handbuch Carsharing NRW

http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/handbuch_carsharing_nrw_webversion_niedrigaufgeloeset.pdf

Statistische Datengrundlagen und Raumbeobachtung

Statistisches Bundesamt

DESTATIS unter www.destatis.de

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Raumbeobachtung und INKAR 2011

www.bbsr.bund.de sowie www.raumbeobachtung.de > Raumabgrenzungen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Übersicht Carsharing-Modelle (Tabelle in Anlehnung an: Weber, S. 2011). Häufigste Form in der Region Frankfurt RheinMain: GmbH	14
Abb. 2	Übersicht Carsharing-Modelle (Tabelle in Anlehnung an: Weber, S. 2011). Häufigste Form in der Region Frankfurt RheinMain: GmbH	15
Abb. 3	Status-quo: Übersicht der Kommunen mit Carsharing in Hessen und Rheinland-Pfalz	27
Abb. 4	Status-quo: tabellarische Übersicht der Kommunen mit Carsharing in der Region Frankfurt RheinMain bzw. Hessen und Rheinland-Pfalz	29
Abb. 5	Auszug aus dem Anhang der Mustersatzung für Hessen mit Nennung der Verzichtsmöglichkeit z. B. bei städtebaulichen Verträgen	40
Abb. 6	Berliner Lösung: Teileinziehung mit Halteverbot und Ausnahmeregelung für CSO	44
Abb. 7	Rechtliche Möglichkeiten und Verfahrensschritte zur Förderung von Carsharing	49
Abb. 8	Auszug § 4 „Teileinziehung“ aus dem Berliner Straßengesetz	51
Abb. 9	Auszug § 7 „Teileinziehung“ aus dem StrWG des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW)	51
Abb. 10	Berliner Lösung – Teileinziehung von Straßenland und anschließender Beschilderung mit Z 286 und Zusatzschild „CSO frei“, hier am Stellplatz „Fontanepromenade“	52
Abb. 11	Festsetzung von Flächen für Carsharing in einem Freiburger Bebauungsplan	53
Abb. 12	Auf dem Gelände des ÖV-Unternehmens liegender, jedoch öffentlich zugänglicher CarS-Standort am Betriebshofsgelände der rnv in Mannheim	54
Abb. 13	Gelungene Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing – reservierte Stellplätze an einem öffentlichen Parkplatz (Stadtbahn- und Bushalt Landwehrplatz Saarbrücken)	54
Abb. 14	Homepage Modellprojekt „mobil.punkte“	55
Abb. 15	Konzept Carsharing-Stationen durch Teileinziehung nach dem Berliner Straßengesetz	56
Abb. 16	Homepage von HANNOVERmobil	58
Abb. 17	Einsparpotenziale und Flächengewinne durch Carsharing	61
Abb. 18	Unter der Marke „Mainzigartig Mobil“ wird Carsharing durch die Mainzer Verkehrsgesellschaft angeboten	65
Abb. 19	Maßnahmenportfolio des Betrieblichen Mobilitätsmanagements.	66
Abb. 20	Städtische Homepage von Offenbach mit Informationen zum Verkehr – auch zu Carsharing	67
Abb. 21	Quelle: Rau Guth; erstellt für: Handbuch Carsharing NRW (Zukunftsnetz Mobilität NRW/ehemals: Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen)	69
Abb. 22	Webseite des VCD zum Carsharing mit Mustervertrag und Broschüren	70
Abb. 23	Sinnbild beim Zusatzzeichen „elektrisch betriebene Fahrzeuge“ nach § 39 Abs. 3 StVO	117
Abb. 24	Geplantes Verkehrsschild "Carsharing-Parkflächen" (BMVI)	117

Bildquellen: imove/Rau, Andrea/Hahn, Oliver, falls im Text nicht anders angeben.

Impressum

ivm GmbH
Bessie-Coleman-Straße 7
60549 Frankfurt am Main
Tel. +49 (0) 69 – 660 759 0
Fax. +49 (0) 69 – 660 759 90
www.ivm-rheinmain.de

Geschäftsführerin:
Dipl.-Ing. Heike Mühlhans

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
Landrat Ulrich Krebs

Idee & Projektleitung:
Dipl.-Ing. Sascha Müller
Dipl.-Ing. Jens Vogel

Aktualisierung 2016:
Dipl.-Ing. Andrea Rau
Andrea Rau | AR Mobilitätsplanung
Schorlenberger Str. 27
67677 Enkenbach-Alsenborn
Tel: 06303 /9995196
ar-mobilitaetsplanung@posteo.de
www.ar-mobilitaetsplanung.de

Inhalt & Text:
Fachgebiet Mobilität & Verkehr (imove)
Technische Universität Kaiserslautern
Paul-Ehrlich-Straße, Gebäude 14
67663 Kaiserslautern
Tel: +49 (0) 631 – 205 36 85
www.imove-kl.de

Leitung:
Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Andrea Rau
Dipl.-Ing. Sascha Baron

Mitarbeit:
Raphael Domin
Raphael Pierzina
Sebastian Schoenwiese
Sarah Weber

Gestaltung & Konzept:
Tina Clemenz *Design
www.tinaclemenz.de

Bildnachweis
© IstockPhoto images, © Stadt Frankfurt, © KVG Offenbach
imove/Rau, Andrea/Hahn, Oliver, falls im Text nicht anders angegeben.

Alle Inhalte dieses Handbuches einschließlich der Texte, Lichtbilder und Grafiken sind urheberrechtlich geschützt. Die Verwertung einschließlich der Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der vorherigen, schriftlichen Zustimmung des Urhebers, der ivm GmbH, Bessie-Coleman-Straße 7, 60549 Frankfurt am Main

ISBN 978-3-9816181-2-9 (PDF)
ISBN 978-3-9816181-3-6 (Druck)



Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain



**Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain**

ISBN 978-3-9816181-2-9 (PDF)
ISBN 978-3-9816181-3-6 (Druck)