

CarSharing – ein Baustein für klimaneutrale Mobilität und lebenswerte Quartiere

Klimaneutrale und klimaresiliente Quartiere 2023

Teil 1 Mobilität

26.01.2023

Michael Ziesak, Bundesverband CarSharing e.V.



Bundesverband CarSharing e.V.

Unsere Mission:

„Ziel des Verbandes und seiner Mitglieder ist es, den Autobestand und Autoverkehr zu vermindern und die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Wir fördern CarSharing als Teil einer ressourcenschonenden und klimaneutralen Mobilität in enger Zusammenarbeit mit den weiteren Akteuren des Umweltverbunds.“

Gegründet: 1998

Mitglieder: 201 (von 243 in D)

Unsere Partner:




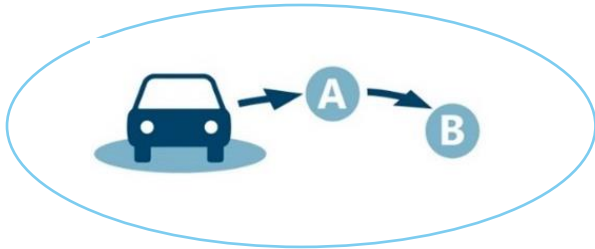

Was ist CarSharing?

CarSharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen.

- Die Dienstleistung steht **allen** offen
- Die Nutzung erfolgt auf Grundlage einer **Rahmenvereinbarung**
- Die Fahrzeuge stehen **wohntnahe** zur Verfügung
- Die Fahrzeuge können **jederzeit** gebucht und **eigenständig** von den Kund*innen abgeholt und zurückgegeben werden.
- Die Fahrzeugnutzung wird nach **Entfernung** und/oder **Zeit** berechnet.
- **Kurzzeitnutzungen** von einer Stunde sind möglich.



Welche Formen des CarSharing gibt es?

Stationsbasiert	<ul style="list-style-type: none">• Das Auto steht wohnortnah auf einem ihm zugeordneten Parkplatz und wird nach Ende der Nutzung wieder dort abgestellt.	
Free-floating	<ul style="list-style-type: none">• Das Auto steht innerhalb des Geschäftsbereiches des Anbieters und wird über eine App gefunden.• Nach der Nutzung kann das Auto an einem beliebigen Ort innerhalb des Geschäftsgebietes abgestellt werden.	
Kombiniert	<ul style="list-style-type: none">• Stationsbasierte und free-floating-Autos sind bei einem Anbieter mit einem Tarifsysteem integriert.	

Marktüberblick (Stand: 01. Januar 2022)

30.200 Fahrzeuge

3.390.000 Kund*innen

935 Städte und Gemeinden

243 Anbieter

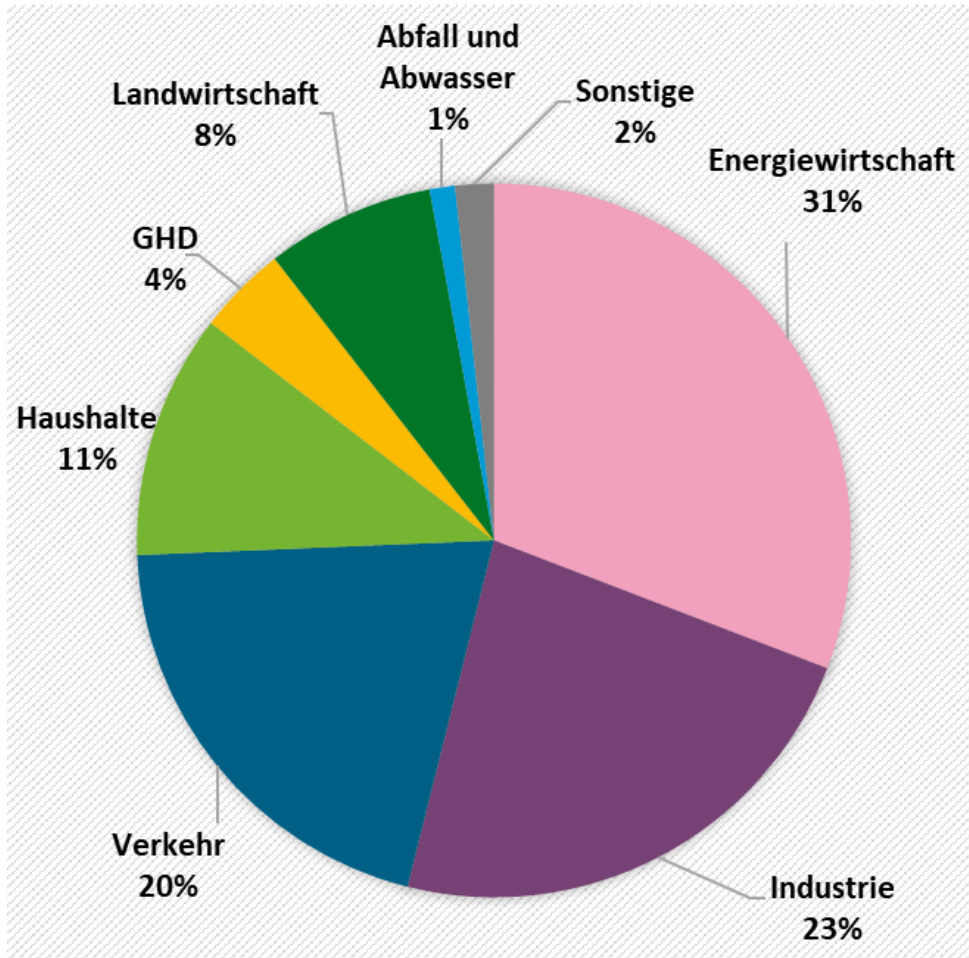
Wo gibt es CarSharing in Bayern?

Gemeindegrößenklasse	Anzahl Kommunen mit CarSharing-Angebot	Anteil an allen bayerischen Kommunen
Großstädte (> 100.000 Einwohner)	8	100 %
50.001- 100.000 Einwohner	9	100 %
20.000- 50.000 Einwohner	42	74 %
< 20.000 Einwohner	202	10 %
Gesamt	261	13 %

Alle Zahlen mit Stand 01.01.2022

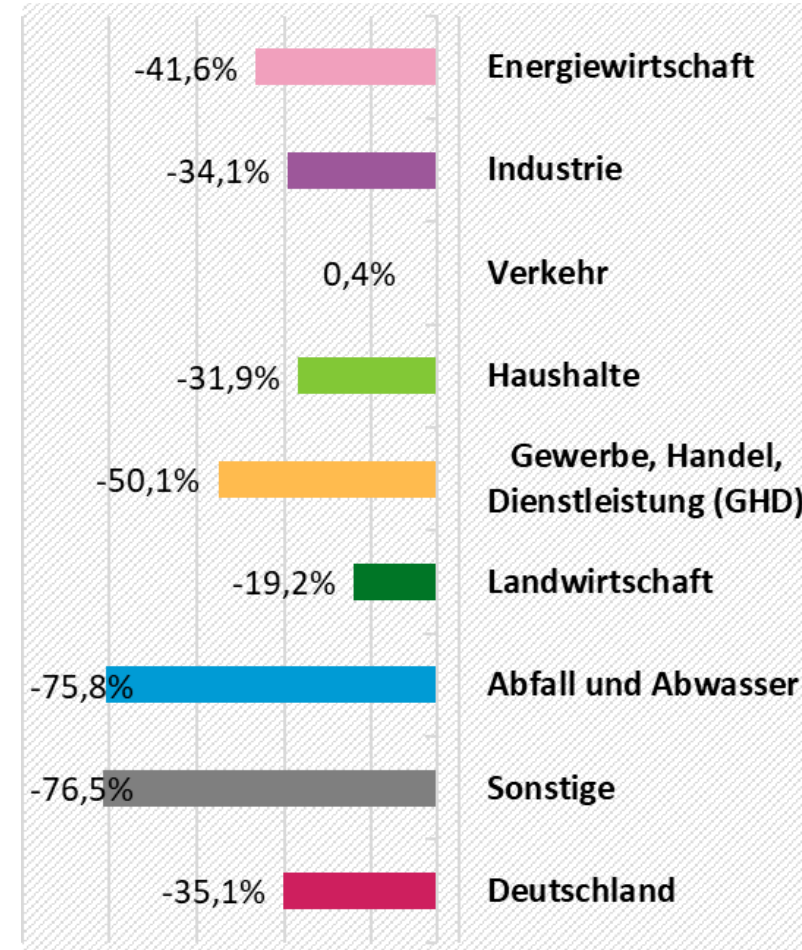
Herausforderung: Klimaschutz

Anteil der Treibhausgasemissionen nach Sektoren
2019



Anmerkung: ohne internationalen Verkehr

Entwicklung der Treibhausgasemissionen
1990-2019

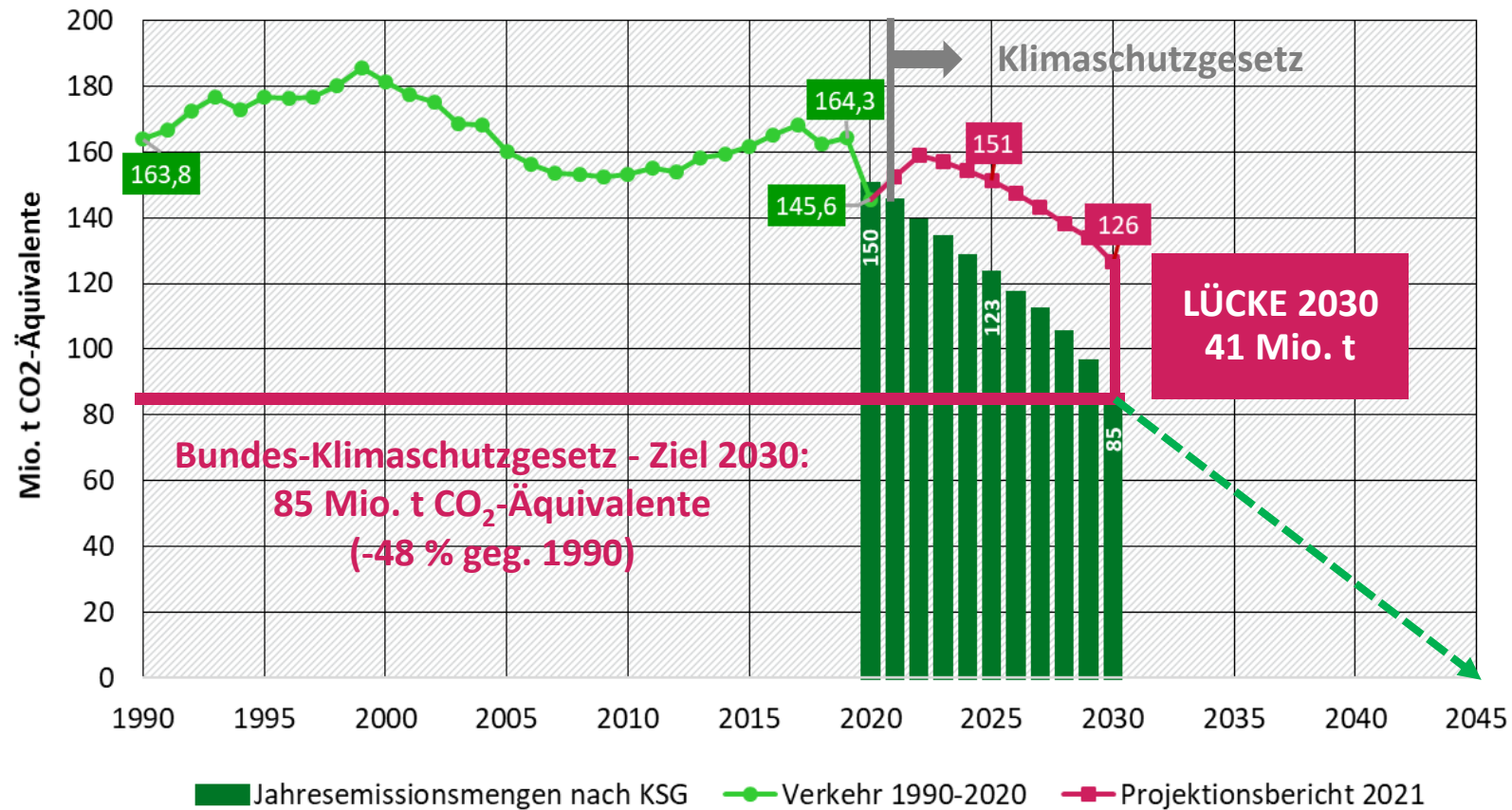


Anmerkung: ohne internationalen Verkehr

Quelle: UBA 2020.

Deutschlands Klimaziel im Verkehr

Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland 1990-2019, Vorjahresschätzung 2020 sowie Jahresemissionsmengen nach Klimaschutzgesetz



Quellen: UBA 2021 (Vorjahresschätzung), Projektionsbericht 2021; Bundes-Klimaschutzgesetz.

Klimaschutzziele im Verkehr: nur mit einer Energiewende und einer Verkehrswende

Minderung der Treibhausgasemissionen bis 2045 (Basis: 1990)



- Für anspruchsvolle Klimaschutzziele im Verkehr müssen Verkehrswende und Energiewende Hand-in-Hand gehen.
- Eine Energiewende wird umso teurer, je mehr Energie der Transportsektor benötigt.

Quellen: Darstellung des UBA.

Klima-Ziele im Pkw-Verkehr bis 2045*

ca.

46 %

der Pkw-Verkehrsleistung muss auf effizientere und klimaschonende Verkehrsmitteln (Zufußgehen, Fahrrad, Bus, Bahn) verlagert werden.

(berechnet auf Basis Pkw-Verkehrsleistung 2010)

ca.

40 %

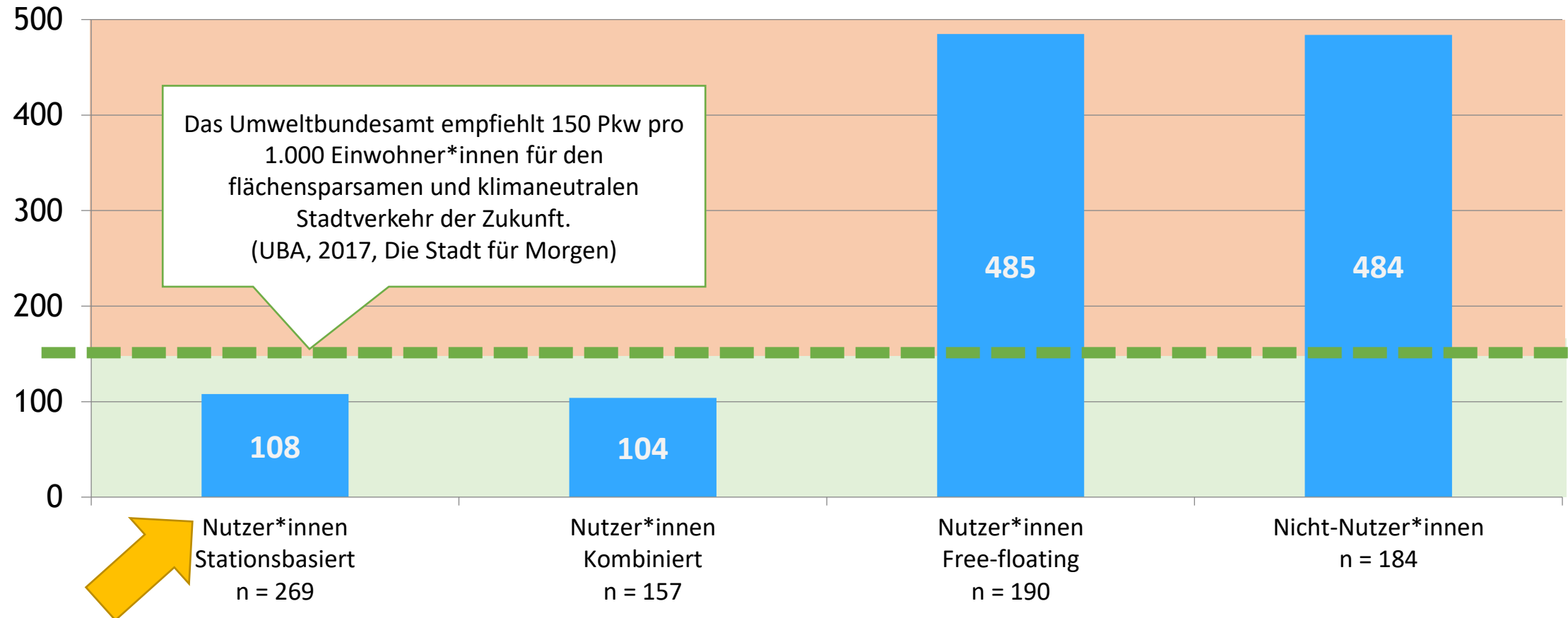
des heutigen Pkw-Bestands müssen möglichst wegfallen.

minus 19 Mio. Pkw (berechnet auf Basis Bestand 2021)

*Reduzierungsbedarf laut Szenario „Green Supreme“ des UBA, 2019

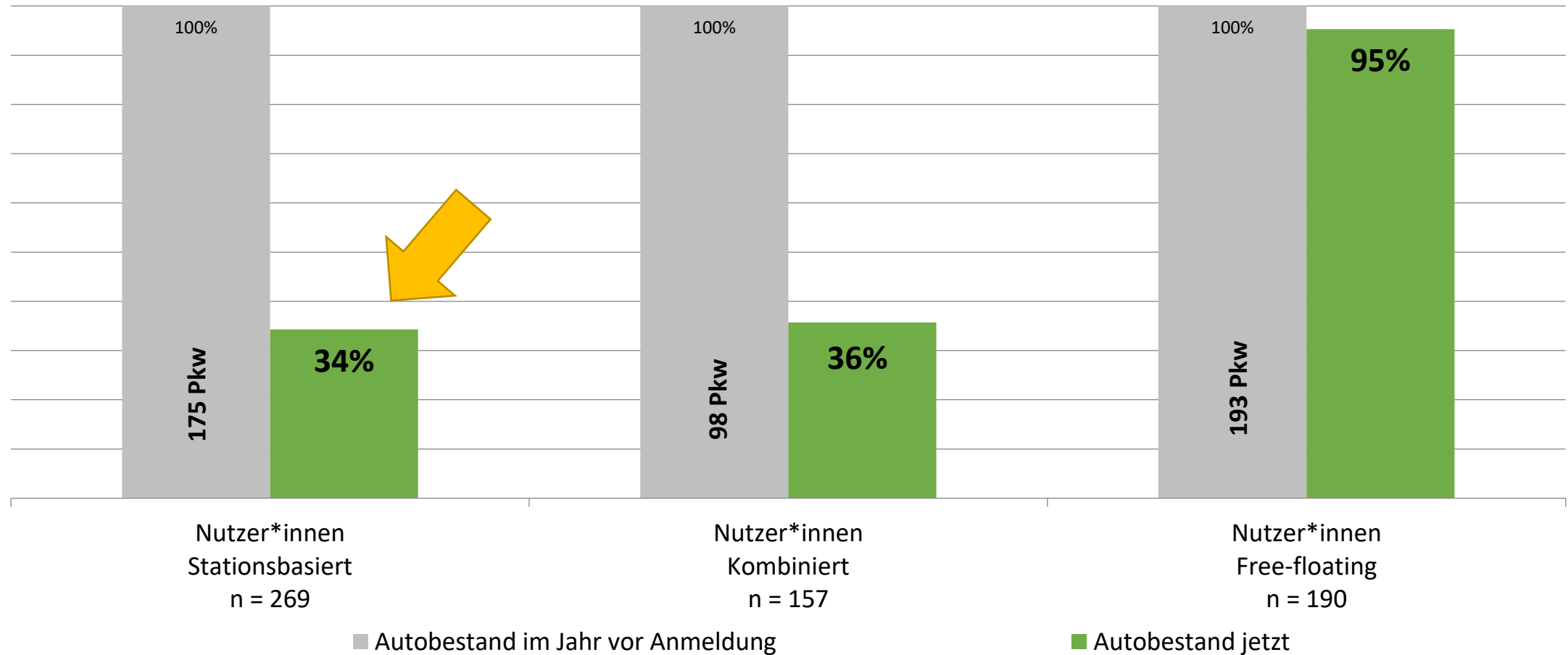
Pkw-Besitz in CarSharing-Haushalten

Private Pkw/1.000 Personen aus Befragten-Haushalten



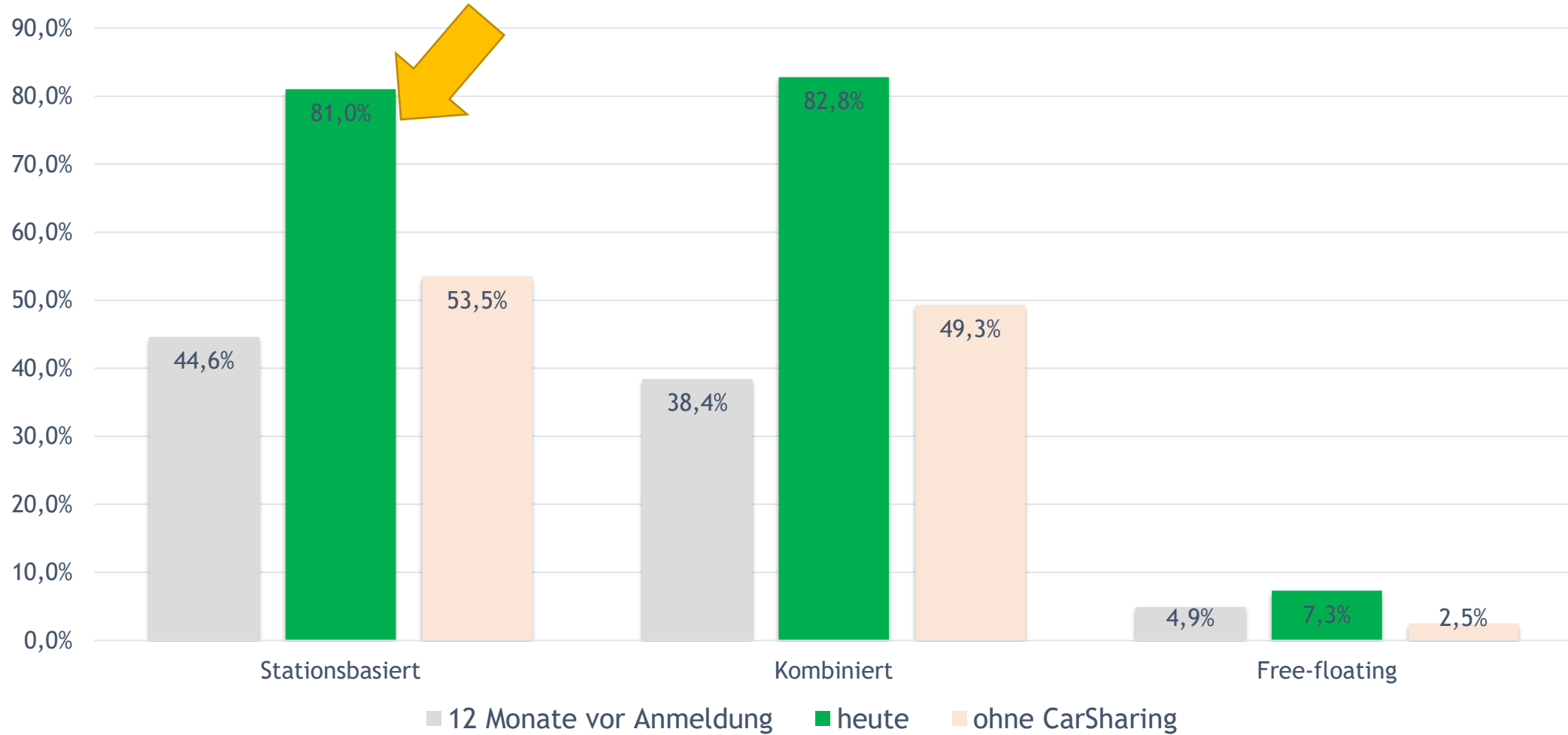
Ergebnisse für CarSharing-Kund*innen in innenstadtnahen Wohngebieten in Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M., STARS 2018

Entwicklung Autobestand



Ergebnisse für CarSharing-Kund*innen in innenstadtnahen Wohngebieten in Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M., STARS 2018

Autofreie Haushalte

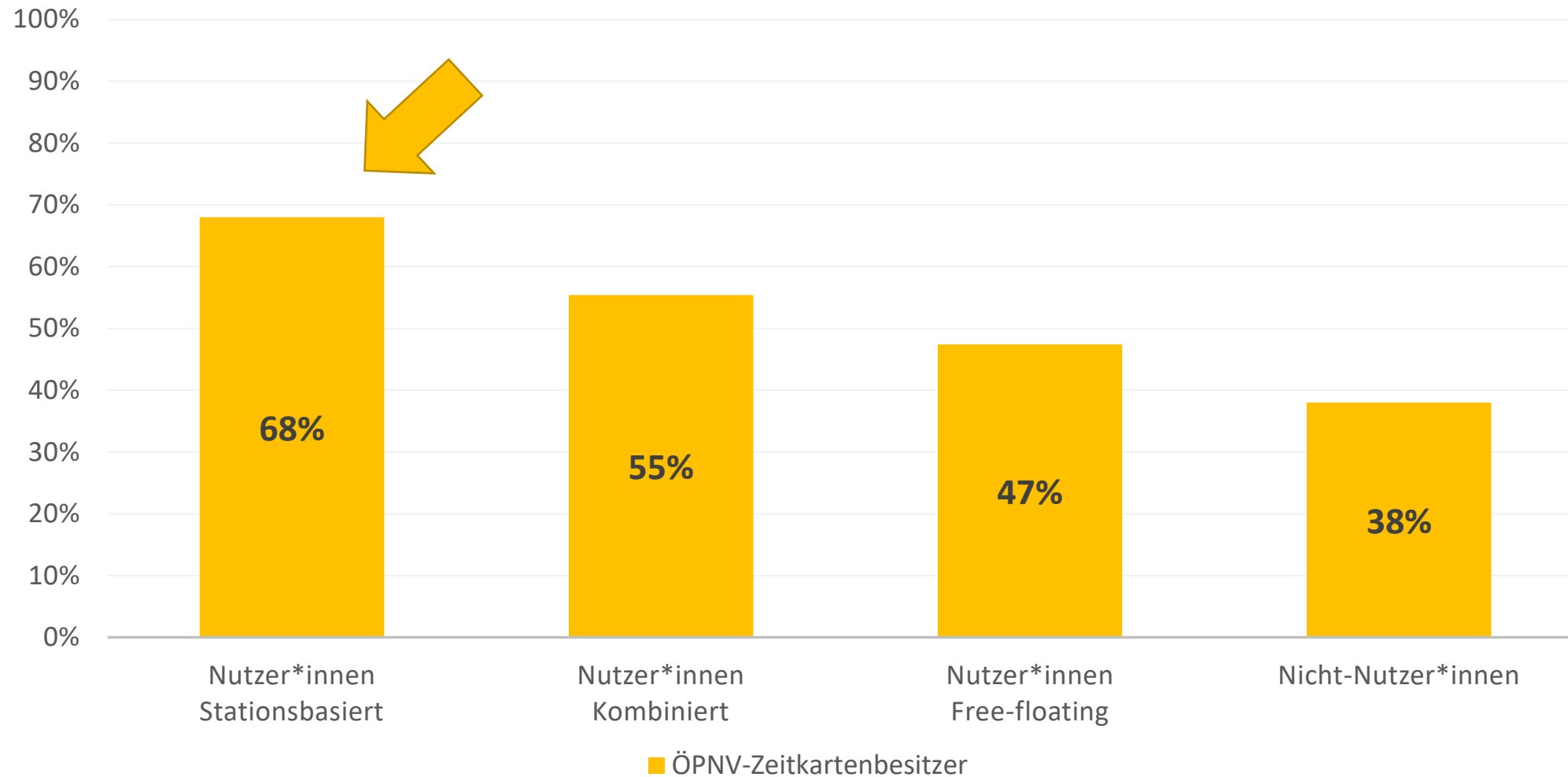


Warum ist CarSharing sinnvoll? Verkehrsentlastung



Abbildung:
Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Pkw: Gemessen für stationsbasiertes CarSharing in innenstadtnahen Wohngebieten. Ersetzt wurden in 12 Städten zwischen 8 und 20 private Pkw pro CarSharing-Fahrzeug. Quelle: bcs 2016

Besitz von ÖPNV-Zeitkarten



Ergebnisse für CarSharing-Kund*innen in innenstadtnahen Wohngebieten in Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M., STARS 2018

WARUM ist CarSharing sinnvoll? Änderung das Mobilitätsverhaltens

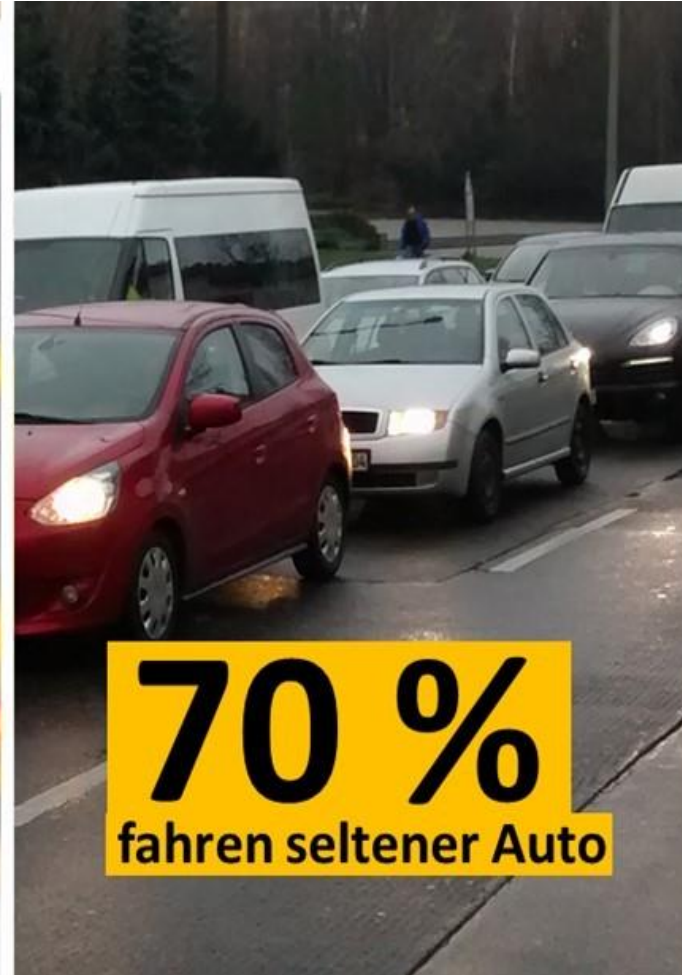


Abbildung:
Subjektiv empfundene
Veränderung des
Mobilitätsverhaltens in
Haushalten, die direkt vor
oder während der
CarSharing-Mitgliedschaft
autofrei geworden sind.
Ergebnisse für
stationsbasiertes CarSharing
in innenstadtnahen
Wohnquartieren.
Quelle: bcs 2016

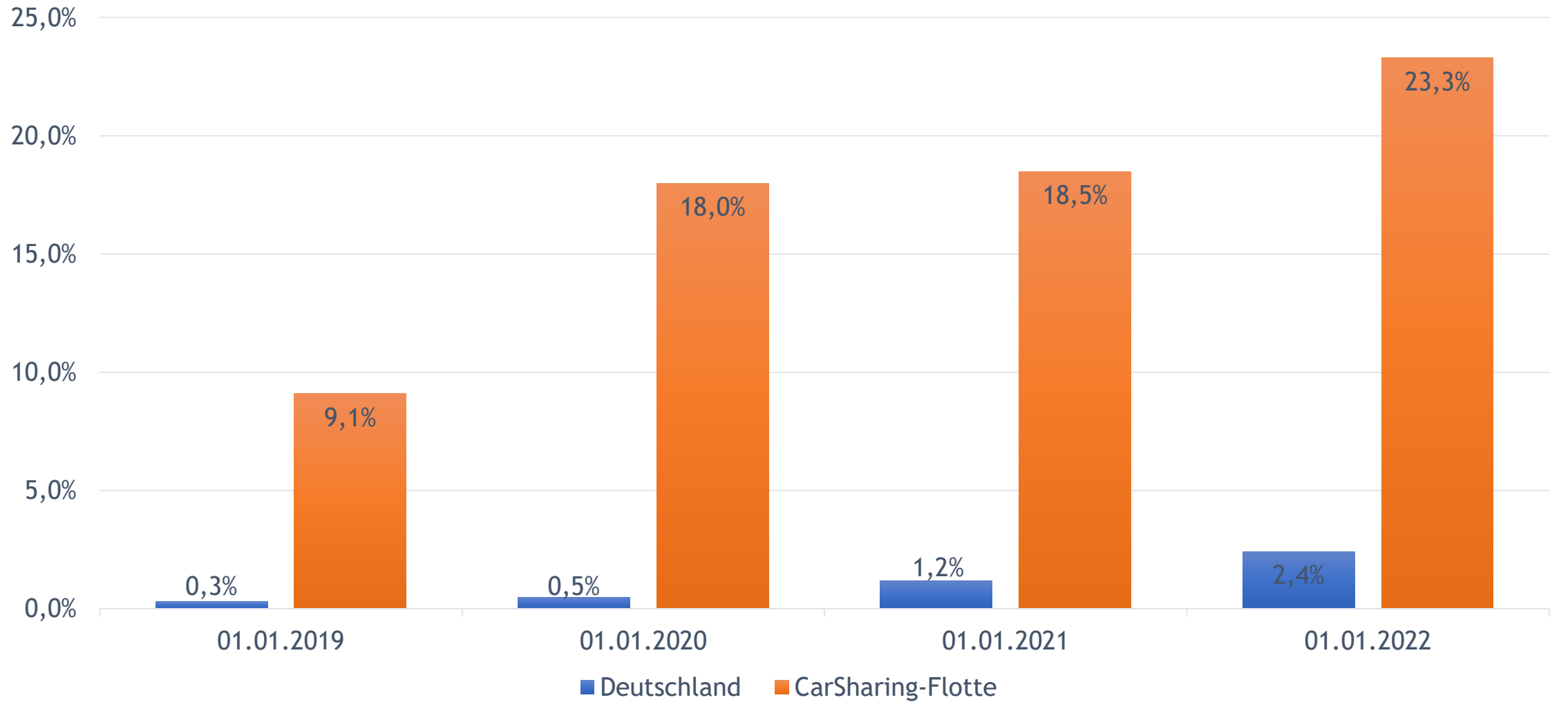
Was an THG-Emissionen durch CarSharing eingespart werden kann ...

Laut Abschätzung des Umweltbundesamtes können THG-Emissionen durch das CarSharing um bis zu **6,7 Mt CO₂e pro Jahr** vermindert werden. Die Einsparungen ergeben sich aus der Ressourceneinsparung durch eingesparte Pkw sowie durch ein verändertes Mobilitätsverhalten der CarSharing-Nutzer*innen.

- Tempolimit (120 km/h): 6,7 Mt CO₂e pro Jahr
- Ende von klimaschädlichen Subventionen: - 6 Mt CO₂e pro Jahr
- Pkw-Maut: - 5 Mt CO₂e pro Jahr
- Stärkung der Schiene: - 5 Mt CO₂e pro Jahr
- Stärkung des Umweltverbands: - 3 Mt CO₂e pro Jahr



Entwicklung E-Auto-Anteil Bestand



Quellen: bcs, KBA

Wann funktioniert CarSharing?

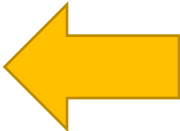
Eigentlich immer ...*

*: ... wenn sich genügend Personen/Haushalte finden, die auf längere Zeit Fahrzeuge gemeinschaftlich nutzen wollen

Was selten funktioniert!

**(CarSharing-) Autos in die Landschaft stellen
und abwarten, ob Kund*innen kommen**

Voraussetzungen für erfolgreiches CarSharing

- Attraktives ÖPNV-Angebot
 - Gute Radverkehrsinfrastruktur
 - Fußläufige Nahversorgung
- 
- Verfügbarkeit (verlässliches Angebot)
 - Wohnortnahe CarSharing-Stationen (Radius < 400 m)
 - Stationen und Fahrzeuge sichtbar im öffentlichen Raum
- Parkraum-Bewirtschaftung
 - Push & Pull- Maßnahmen



CarSharing ergänzt ...

- CarSharing-Nutzer*innen sind multimodal unterwegs
- Die meisten CarSharing-Fahrten beginnen und enden in Wohnortnähe
- Übliche **Wegezwecke** für CarSharing:
 - **Großeinkauf**, IKEA, Baumarkt, Gartencenter
 - **Besuch** von Freund*innen/Verwandten in einer anderen Stadt
 - **Wochenendausflug**
 - **Urlaub**
 - **Bring- und Holddienste** (zum Fernverkehr)
 - **Umzug/Transporte von Gütern**
 - ...
- alltägliche Mobilitätsbedürfnisse können auch ohne Besitz eines eigenen Pkw einfach und attraktiv befriedigt werden

**Weshalb gibt es noch nicht flächendeckend
CarSharing-Angebote?**

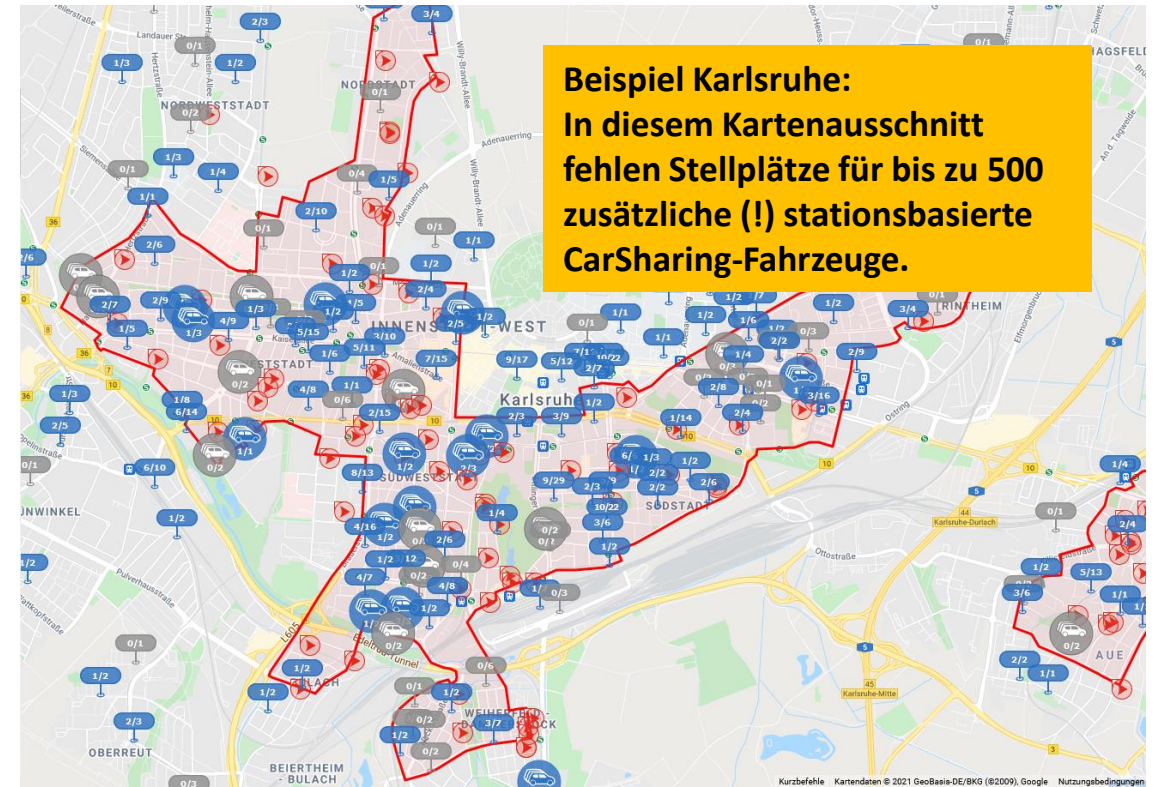
Besondere Probleme bei der Bereitstellung des stationsbasierten CarSharing

Mangelhafte Sichtbarkeit im privaten Raum



Quelle: Dr. Nicolas Leyva, Landeshauptstadt Stuttgart

Stellplatz-Knappheit im privaten Raum



Weshalb gibt es noch nicht flächendeckend CarSharing-Angebote?

Wachstum muss finanziert werden:

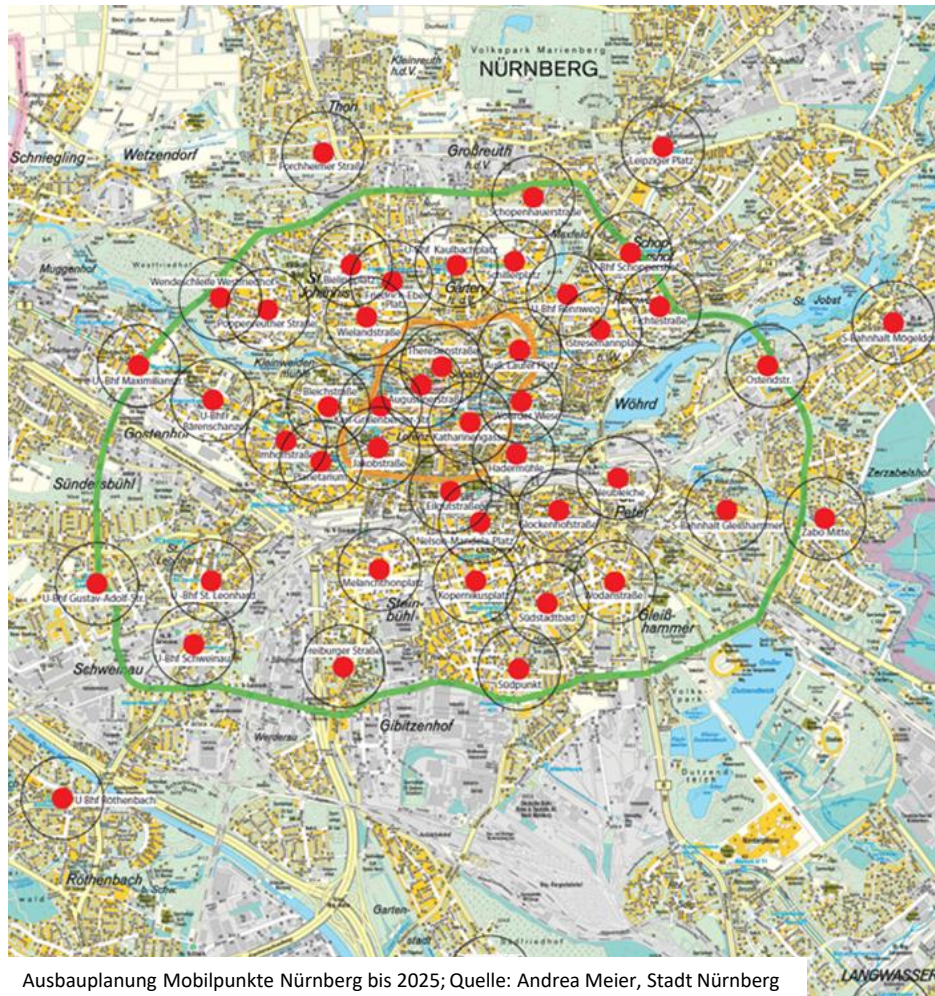
- Die Errichtung einer neuen CarSharing-Station in einer Kommune mit bestehendem Angebot bedeutet Kosten von mindestens **700-800 Euro pro Monat** und CarSharing-Fahrzeug über einen Zeitraum von bis zu drei Jahren.
- Diese Kosten müssen durch ertragreichere Stationen in hochverdichteten Gebieten gegenfinanziert werden.
- Es fehlen **sichtbare** Stellplätze im öffentlichen Raum
- Bisher: **Keine öffentliche Förderung** (außer BW, NRW)

Neue Nutzer*innen müssen gefunden werden:

- Mobilitätsroutinen sind langlebig und ändern sich nur selten
- Vorbehalte: „Steht ein Fahrzeug auch dann zur Verfügung, wenn ich es brauche?“
- Auto-Besitz verspricht mehr „Flexibilität“ und „Komfort“

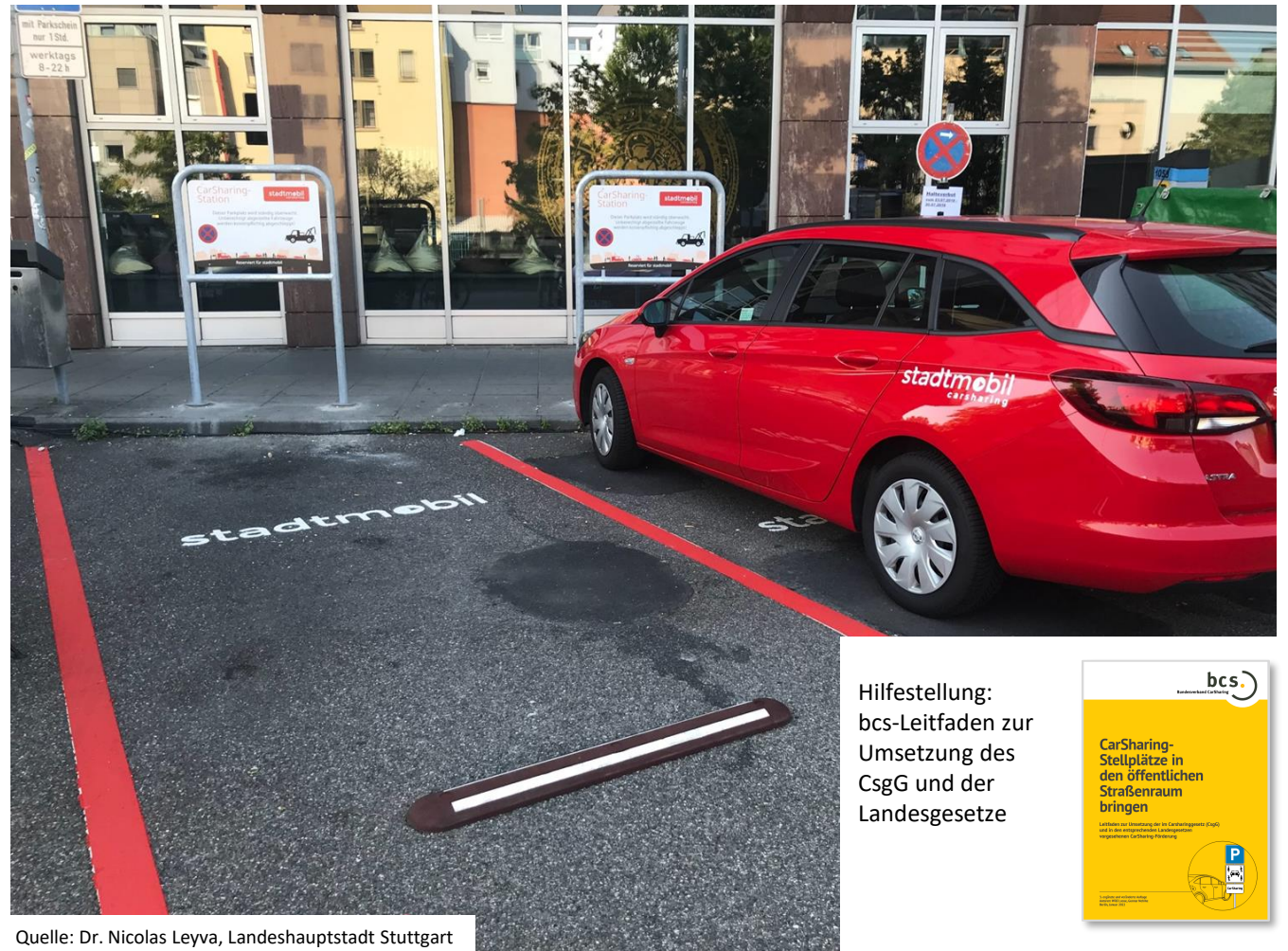
Best-Practice für die CarSharing-Expansion

Wohnortnähe (400 Meter)



Ausbauplanung Mobilpunkte Nürnberg bis 2025; Quelle: Andrea Meier, Stadt Nürnberg

In Wohnstraßen umsetzbar



Quelle: Dr. Nicolas Leyva, Landeshauptstadt Stuttgart

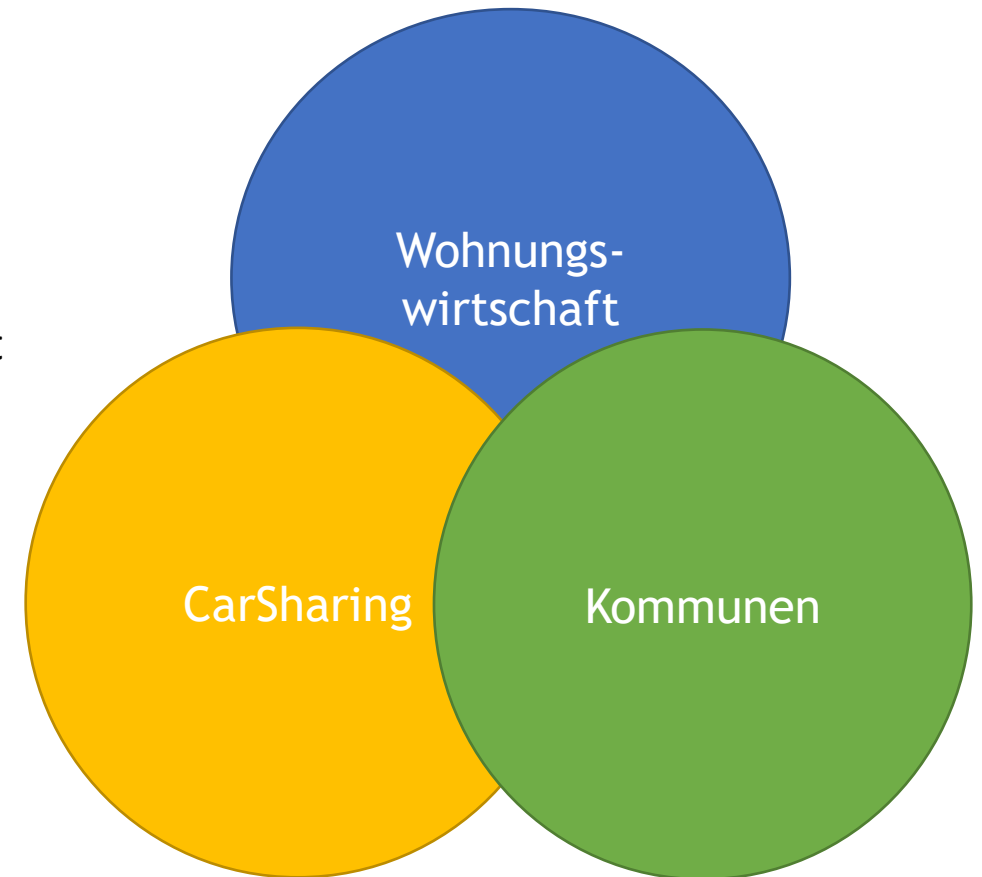
Hilfestellung:
bcs-Leitfaden zur
Umsetzung des
CsgG und der
Landesgesetze



CarSharing-Angebote in (neuen) Quartieren

Gemeinsame Interessen!

- **Wohnungswirtschaft** möchte attraktives Wohnumfeld bereitstellen, zugleich hohe Kosten für Bau/Bereitstellung von Stellplätzen vermeiden
 - **Kommunen** möchten lebenswerte Quartiere fördern und Umweltverbund stärken
 - **CarSharing-Anbieter** möchten für mehr Menschen ein flächendeckendes wohnortnahes Netz an Stationen im Öffentlichen Raum wie auch auf privaten Flächen dauerhaft anbieten
- **Ideal: Städtebauliche Vertrag** zwischen den Beteiligten beinhaltet Ausgestaltung des Mobilitätskonzeptes, Reduzierung des Stellplatzschlüssels, Klärung der Kostenverteilung



Wesentliche Instrumente: Stellplatzschlüssel und Mobilitätskonzept

- Der Bau und Betrieb neuer Pkw-Stellplätze (Parkdecks, Tiefgaragen, ggf. Ladepunkten) ist kostenintensiv
 - Immobilienunternehmen sind zumeist interessiert, hier Kosten einzusparen
 - Hohe Stellplatzschlüssel der Kommunen stehen dem zum Teil entgegen (Grund: Reduzierung der Inanspruchnahme öffentlichen Raums)
 - Durch Vorlage von Mobilitätskonzepten können Immobilienbetreiber Kosten reduzieren
- Die Einsparungen dürfen **nicht zu Lasten der Kommune sowie der Mobilitätsdienstleister** gehen!
- Die im Mobilitätskonzept vorgesehenen **Maßnahmen** müssen **langfristig** sichergestellt sein!

Good Practise-Beispiele für nachhaltige Quartiere



Vaterstetten



Oberursel



Bamberg

Siehe Backup-Folien am Ende

„Gefahren“ beim Mobilitätskonzept:

- Das CarSharing-Angebot ist **überdimensioniert** und auch langfristig nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben
 - erfahrene Mobilitätsdienstleister sollten in einer frühen Planungsphase eng eingebunden werden. Dies betrifft nicht nur die realistische Größe des Fuhrparks, sondern auch weitergehende Anforderungen an Stellplätze und Fahrzeuge (Zugänglichkeit, Sichtbarkeit, Netzempfang, Ladeinfrastruktur, ...)
- **Risiko 100 % -E-CarSharing ab erstem Betriebsjahr**
 - Hohe Kosten, keine Förderung, sowie Nutzungsvorhalte bei noch Nicht-CarSharing-Nutzer*innen und E-Fahrzeug-Fahrer*innen gefährden Umstieg auf „öffentliche Pkw“ (siehe auch Backup-Folien), auch hier frühzeitige Einbindung mit erfahrenen Mobilitätsdienstleistern
- Informationen und **Marketing** durch Investoren/Betreiber werden **vernachlässigt**
- Mobilitätsangebote werden nach wenigen Jahren **eingestellt**.
- Kommune **kontrolliert nicht** die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes
- ...

Was können Kommunen tun?

- Schaffung von **allgemeinen CarSharing-Stellplätzen** im öffentlichen Raum
- Einrichtung von **zugeordneten CarSharing-Stellplätzen** im öffentlichen Raum*
- „**Entwicklungspartnerschaften**“ zum Aufbau und Ausbau des Angebots

- Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen als Teil der Dienstwagenflotte (Ankerkunde)
- Förderung von Kooperationen mit kommunalen Unternehmen
- Förderung von Ladeinfrastrukturen an CarSharing-Stellplätzen
- Bei Neubaugebieten: Stellplatzschlüssel nutzen, um nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern (am besten über einen Städtebaulichen Vertrag)

- ...



*: wie das geht? – bcs: „Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz und in den entsprechenden Landesgesetzen vorgesehenen CarSharing-Förderung“

Informationen zum CarSharing

Fact Sheet

bcs.
Bundesverband CarSharing

CarSharing in Deutschland

In **935** Orten in Deutschland wird CarSharing angeboten.

Bundesweit werden **30.200** CarSharing Fahrzeuge von insgesamt **245** Anbietern bereitgestellt.

3,39 Millionen Fahrberechtigte* sind in Deutschland zum CarSharing angemeldet.

Marktentwicklung

* Nicht überschneidungsfrei – Fahrberechtigte, die sich bei mehreren Anbietern angemeldet haben, werden mehrfach gezählt.

CarSharing fact sheet Nr. 6
November 2018

bcs.
Bundesverband CarSharing

Wohnen mit CarSharing – umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür

Kooperationen der Wohnungsunternehmen mit CarSharing-Anbietern sorgen dafür, dass in Neubauprojekten die Bedeutung des eigenen Autos zurückgedrängt wird. Die Automobilität wird durch „gesharte“ Fahrzeuge abgedeckt. Die Fläche für eingesparte Stellplätze kann anderweitig genutzt werden, jeder nicht notwendige Stellplatz spart Baukosten ein. Aber auch in bestehenden Wohngebieten sorgt das CarSharing-Angebot dafür, dass CarSharing-Nutzer ihre eigenen Pkw abschaffen.¹

Durchschnittlich 3,1 Wege lagte jeder Mensch in Deutschland 2017 am Tag zurück (MID 2017). Der Großteil dieser Wege beginnt oder endet an der eigenen Wohnung. Die Mobilitätsangebote vor der Wohnungstür haben – neben persönlichen Präferenzen und Voraussetzungen – großen Einfluss darauf, mit welchen Verkehrsmitteln diese Wege zurückgelegt werden.

Die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen der Wohnungswirtschaft und örtlichen CarSharing-Anbietern ist eine Möglichkeit, den Autobesitz in Wohnprojekten zu senken und trotzdem alle Mobilitätschancen zu gewährleisten. Voraussetzung ist allerdings, dass die öffentlich und kollektiv verfügbaren Verkehrsmittel (Bus & Bahn, sonstige Mobilitätsdienste) mit einem ausreichend attraktiven Angebot verfügbar sind bzw. die Fahrradbindung zur Abwicklung der Alltagswege gut ist.

1. Daten: Fact sheet 10: Die eigene Wohnung und Ökologische Planung eines Beteilig in der Planungswirtschaft vom 2. 2018, veröffentlicht 2018.

Fact Sheet

bcs.
Bundesverband CarSharing

Verkehrsentlastung durch CarSharing

Die verkehrsentlastende Wirkung des CarSharing ist wissenschaftlich gut untersucht. Die Ergebnisse zeigen: CarSharing führt zur Abschaffung privater Pkw und trägt zur Reduzierung des Pkw-Bestands bei. Darüber hinaus verändert CarSharing das Mobilitätsverhalten: CarSharing-Kund*innen nutzen die Verkehrsmittel des Umweltverbands öfter und den Pkw seltener als die Vergleichsbevölkerung.

Neuere Studien zeigen, dass CarSharing-Varianten unterschiedliche verkehrsentlastende Wirkungen haben. Während die verkehrsentlastende Wirkung des stationsbasierten CarSharing ist, bleibt sie für das free-floating CarSharing umstritten. Im vorliegenden Fact Sheet erläutern wir die wichtigsten Studienergebnisse und erläutern, welche Folgerungen sich für die Kommunen und Gemeinden für kommunale Mobilitätskonzepte ableiten können.

www.carsharing.de

info@carsharing.de

[@bcs_eV](https://twitter.com/bcs_eV)

Beratung für Städte und Gemeinden

bcs.
Bundesverband CarSharing

CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen

Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) und in den entsprechenden Landesgesetzen vorgesehenen CarSharing-Förderung



3. ergänzte und veränderte Auflage
Autoren: Willi Loose, Gunnar Netwie
Berlin, Januar 2022

bcs.
Bundesverband CarSharing

Muster-Bekanntmachung für ein einfaches und rechtsicheres Auswahlverfahren für zugeordnete CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

Status dieses Dokuments / Haftungsausschluss

Dieses Dokument wird vom bcs zur freien Verwendung als Vorlage für die öffentliche Bekanntmachung eines Zuteilungsverfahrens für Stellplätze im öffentlichen Raum für stationsbasiertes CarSharing zur Verfügung gestellt. Die Zurverfügungstellung stellt keinerlei Empfehlung oder rechtliche Beratung dar. Der bcs kann und darf eine rechtliche Beratung nicht anbieten. Die Verwendung dieser Vorlage kann eine individuelle rechtliche Beratung unter keinen Umständen ersetzen. Der bcs übernimmt keinerlei Haftung für Konsequenzen, die aus der Verwendung dieser Vorlage entstehen.

Diese Vorlage ist gedacht für Zuteilungsverfahren, die sich auf Stellplätze für stationsbasiertes CarSharing im öffentlichen Raum auf Straßen in der Baulast der Kommune oder des Bundeslandes beziehen. Rechtsgrundlage ist hier die jeweilige Regelung im Landesrecht. Für die Umsetzung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum auf Basis von § 5 CsgG sind zum Teil andere Vorgaben und Vorgehensweisen notwendig.

Diese Vorlage beschreibt ein möglichst einfaches Auswahlverfahren. Andere Zuschnitte des Verfahrens sind möglich und unter bestimmten Umständen sinnvoll.

Stand dieser Vorlage: 12.09.2022

1

bcs.
Bundesverband CarSharing

Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von CarSharing“

Der bcs-Standard zur Evaluation der verkehrsentlastenden Wirkung von CarSharing-Angeboten wurde in mehreren Studien des bcs entwickelt und getestet. Er beruht zum Teil auch auf Erkenntnissen von Autoren anderer CarSharing-Studien, die in den letzten Jahren in Deutschland durchgeführt wurden. Für alle Inhalte des Standards ist der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) allein verantwortlich.




1. Umfang der Evaluation

Der vorliegende Standard stellt die Empfehlung des bcs für die Evaluation der verkehrsentlastenden Wirkung einzelner CarSharing-Angebote dar. Der hier vorgelegte Fragebogen ist für diesen Zweck optimiert.

Für die Evaluation des gesamten in einer Kommune vorhandenen CarSharing-Angebots, welches oftmals von verschiedenen Anbietern gestellt wird, müssen Anpassungen vorgenommen werden. Im Rahmen einer kommunalen Evaluation aller CarSharing-Angebote empfehlen wir außerdem, zusätzlich einen Vergleich der Verkehrsmittelnutzungen von CarSharing-Kund*innen und Nicht-Nutzer*innen vorzunehmen, um den Grad der Änderung bzw. Abweichung des Mobilitätsverhaltens der CarSharing-Kund*innen vom Mobilitätsverhalten der Gesamtbevölkerung bestimmen zu können.

2. Evaluations-Kennzahlen

- Bestand privater Pkw bei den CarSharing-Nutzer*innen bezogen auf 1.000 Personen in den Haushalten der Befragten zum Befragungszeitpunkt (Motorisierungsquote)
- Entwicklung des privaten Autobestands (inklusive ständige Verfügbarkeit eines privat nutzbaren Dienstwagens) in den Haushalten der CarSharing-Nutzer*innen, gemessen zu drei Zeitpunkten: Im Zeitraum 12 Monate vor Beginn der CarSharing-Mitgliedschaft, zum Zeitpunkt der Anmeldung zum CarSharing, zum Befragungszeitpunkt
- Unsicherlicher Einfluss der Nutzung des CarSharing-Angebots (des evaluierten Anbieters) eine erfolgte Autoabschaffung, subjektiv eingeschätzt durch die Befragten
- Durch die CarSharing-Nutzer*innen angenommener privater Autobestand in ihren Haushalten, wenn es kein CarSharing-Angebot (des evaluierten Anbieters) gäbe
- Entwicklung der Zahl autofreier Haushalte (kein privater Pkw vorhanden), gemessen zu drei Zeitpunkten: Im Zeitraum 12 Monate vor Beginn der CarSharing-Mitgliedschaft, zum Zeitpunkt der Anmeldung zum CarSharing, zum Befragungszeitpunkt
- Reale Ersetzungsquote des evaluierten CarSharing-Angebots („Ein CarSharing-Fahrer ersetzt x private Pkw“)
- Vermeidung von Neuschaffungen durch das evaluierte CarSharing-Angebot („CarSharing-Fahrer verhindert die Neuschaffung von x privaten Pkw“)

 www.carsharing.de
 info@carsharing.de
 [@bcs_eV](https://twitter.com/bcs_eV)



www.carsharing.de



info@carsharing.de

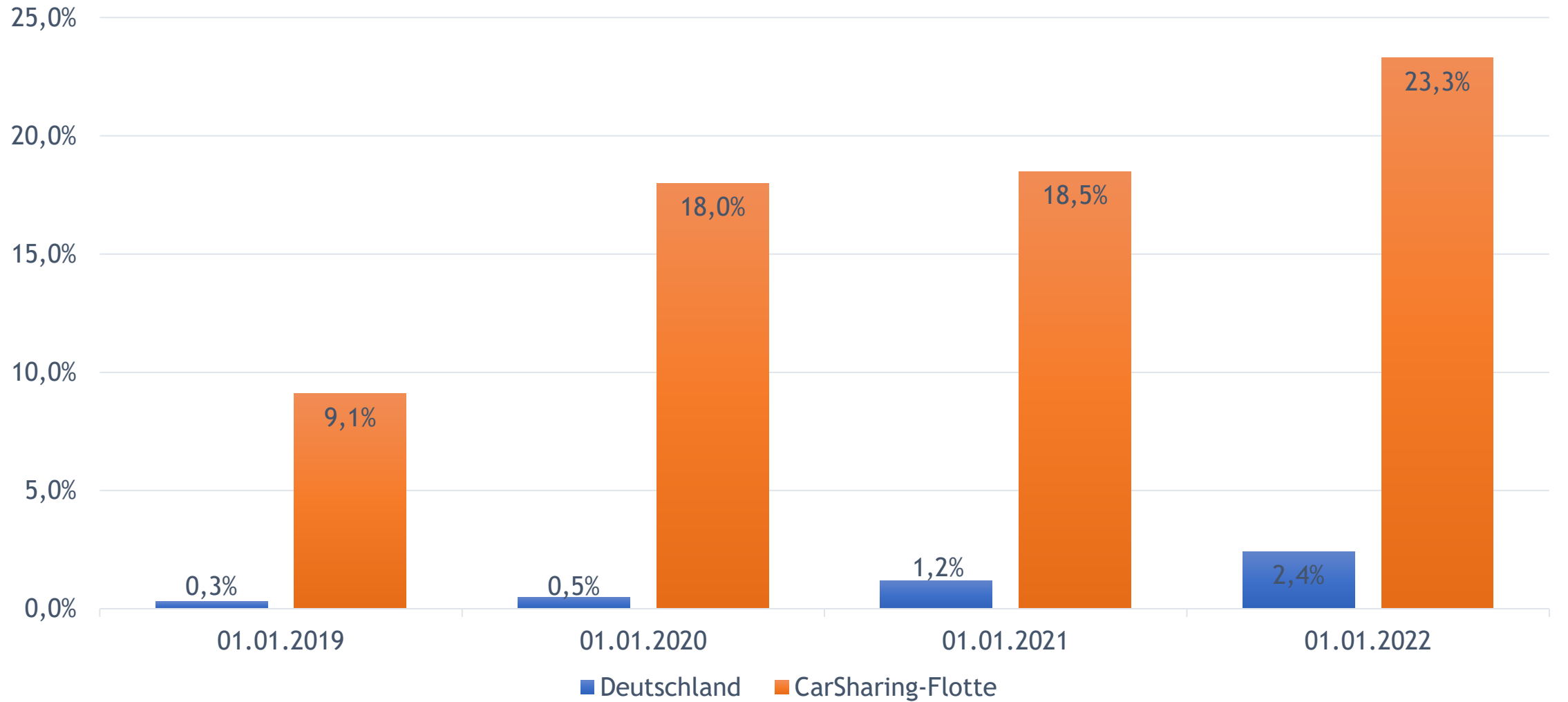


[@bcs_eV](https://twitter.com/bcs_eV)



Backup-Folien E-CarSharing

Entwicklung E-Auto-Anteil Bestand



Quellen: bcs, KBA

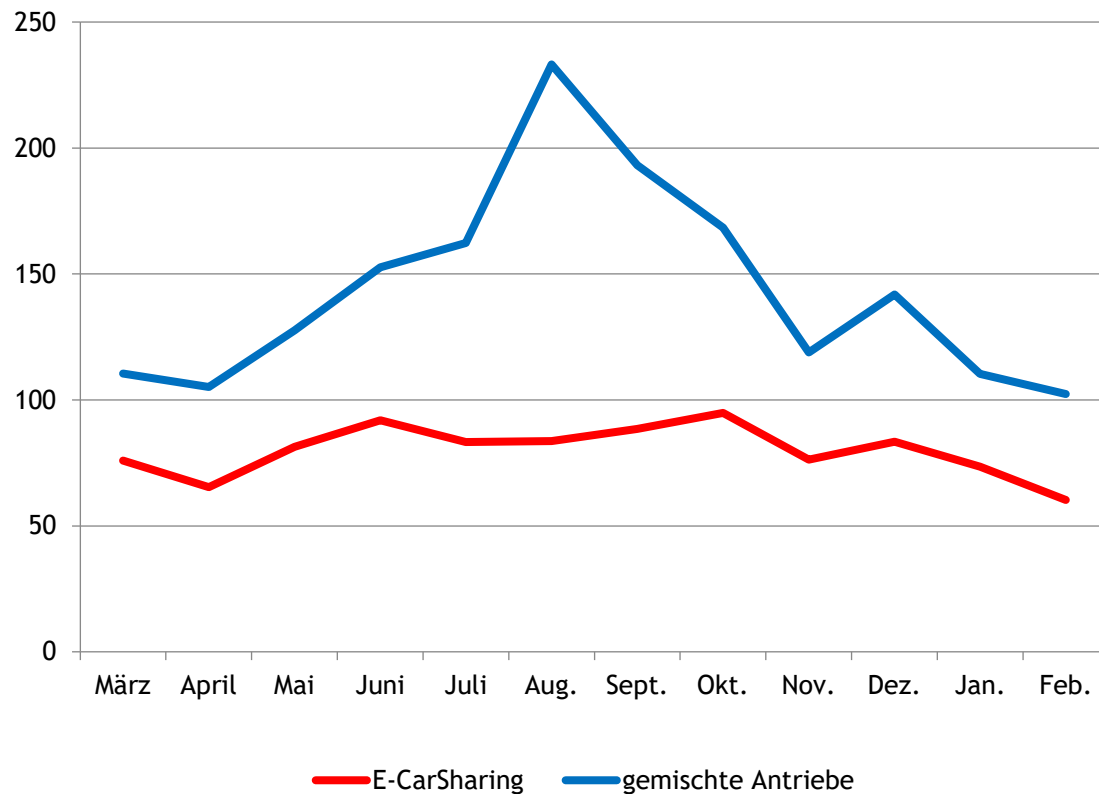
Elektrifizierung trotz Hemmnissen

- Elektrische Antrieb bei CarSharing-Nutzer*innen nicht bekannt/erprobt/erlernt/erfahren/eingeübt
 - „**gefühltes** Reichweitenproblem“ (86 % der Fahrten unter 80 km)
 - Bei längeren Fahrten: (mehrfaches) Zwischenladen möglich?
- in gemischten Flotten: einige Kund*innen meiden E-Fahrzeuge
- kürzere **Nutzungszeiten** im Vergleich zu Diesel/Benziner
- geringere **Entfernungen** im Vergleich zu Diesel/Benziner
- ➔ bisher: **geringere Auslastung** im Vergleich zu Diesel/Benziner
- Höhere Kosten Fahrzeuge (und Entfall Umweltbonus für CarSharing: 09/23)
 - Ausfallzeiten durch Ladevorgänge
 - Fehlende Ladeinfrastruktur (LIS) und fehlende LIS-Förderung

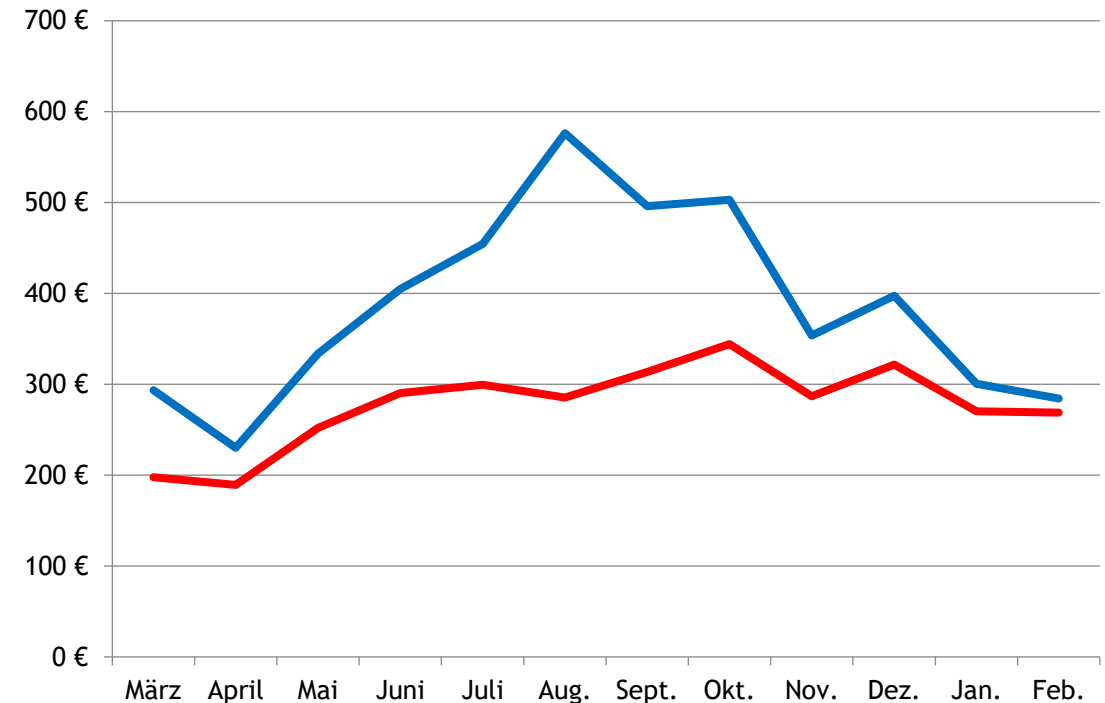


Auslastung E-CarSharing

Monatliche Buchungsstunden pro CarSharing-Fahrzeug, März 2020 bis Februar 2021



Monatliche Umsätze pro CarSharing-Fahrzeug, März 2020 bis Februar 2021



Quelle: Abschlussbericht CarSharing-Rettungsschirm Baden-Württemberg - bcs 2021

Fehlende Ladeinfrastruktur

Allgemein:

- Bestand zugelassener E-Fahrzeuge steigt schneller als Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Allgemein: Fehlende Lademöglichkeiten insbesondere in Innenstädten
→ Herausforderung auch für stations**un**gebundene CarSharing-Angebote

Für stationsbasiertes CarSharing:

- Ladepunkte an CarSharing-Stellplätzen überwiegend **auf privaten Flächen**
- Bisher: Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastrukturen in **Kooperation** mit kommunalen Unternehmen, privaten Stellplatzvermietern
- Bisher: Teilweise auch Eigenfinanzierung von Wall-Boxen



Woran hakt es?

- Förderprogramme für öffentliche Ladeinfrastruktur (LIS) sind nicht anwendbar
- aktuell keine Förderung für nicht-öffentlich-zugängliche LIS! Frühere Förderprogramme waren unzureichend
- Ladepunkte an CarSharing-Stellplätzen unwirtschaftlich für CPO, Kommunen, Netzbetreiber, ...
→ Carsharing-Anbieter müssten Ladepunkte für Zeitraum der Sondernutzungserlaubnis (max. 8 Jahre) selber bauen und betreiben: nicht wirtschaftlich darstellbar
- Fehlende Netzanschlüsse – auch für E-Mobilitätspunkte/Zero-Emission Hubs
- ...

Warum das CarSharing-Auto nicht zur (Schnell-) Ladesäule fährt?

- Schnellladenetz wird auch in den kommenden Jahren noch nicht flächendeckend vorhanden sein und genügend Kapazitäten bieten
- Zeit (Laden) >> Zeit (Tanken)
➔ Nur ein Teil der CarSharing-Nutzer*innen wird Fahrzeug während der Buchung (zwischen-) laden
- Das Abstellen des Fahrzeugs an einer Schnellladesäule im öffentlichen Raum zum Ende der Buchung ist keine Option (Blockier-Gebühren, Bußgelder)
- **Hohe Relocation-Kosten für Transferfahrten zwischen Ladesäule und CarSharing-Station**
- **Zusätzliche Autofahrten**



Quelle: Jay Skyler



Quelle: my-e-car

Backup-Folien Mobilitätskonzepte

(Backup: Beispiel Vaterstetten)

- Die Gemeinde Vaterstetten (25.000 Einwohner*innen, 27 CarSharing-Fahrzeuge) hat im Rahmen der Baugenehmigung für ein Neubaugebiet mit 500 Wohnungen zur Auflage gemacht, dass dem lokalen CarSharing-Anbieter zwei/drei Pkw überlassen werden.
- Die Gemeinde stellt die dafür notwendigen Stellplätze bereit
- Die Bewohner*innen erhalten einen vergünstigten Zugang zu den vor Ort stehenden Fahrzeugen.
- Die Fahrzeuge stehen im übrigen allen CarSharing-Mitgliedern des lokalen Anbieters ebenfalls zur Verfügung (offenes System)
- Der CarSharing-Anbieter bewirtschaftet die Fahrzeuge, gewährleistet einen dauerhaften Betrieb der CarSharing-Station im Neubaugebiet und finanziert die zusätzlich entstehenden Kosten.

(Backup: Beispiel Oberursel)

- Die Stadt Oberursel (46.000 Einwohner*innen) hat einen umfassenden Ansatz zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels erarbeitet
- Durch Vorlage eines verbindlichen Mobilitätskonzeptes (Teil der Baugenehmigung) können bis zu 30 % der Stellplätze eingespart werden
- Das Mobilitätskonzept muss mindestens drei Maßnahmen aus einem Katalog umfassen:
 - (E-) CarSharing
 - Mieterticket ÖV
 - Lastenradverleih
 - E-Roller-/E-Bike-/Pedelec-Verleih
 - **Information und Marketing**
- Bei Antragstellung für Baugenehmigung müssen vorliegen: Betriebskonzept für Maßnahmen, Finanzierungskonzept & Kostenkalkulation sowie ein Vertragsangebot/Absichtserklärung mit Mobilitäts-Anbieter
- Nachweise können von der Kommune jederzeit eingefordert werden
- Pro ersetzten Stellplatz müssen Kosten von mindestens 12.500 Euro nachgewiesen werden

(Backup: Beispiel Bamberg)

- Die Stadt Bamberg (78.000 Einwohner*innen) hat für Konversionsflächen ein neues Konzept entwickelt:
- Die **Stellplatzverpflichtung** der Investoren wird an die **Stadtwerke** übertragen. Die Stadtwerke erstellen Pkw-Stellplätze auf städtischem Grund (inklusive Sharing-Angeboten)
- Die Investoren zahlen pro nachzuweisenden Stellplatz **19.040 Euro** als Mobilitätzuschuss/Nutzungsentgelt. Daraus finanzieren die Stadtwerke Bau und Betrieb der Stellplätze sowie Mobilitätsdienstleistungen. Des weiteren werden 14 Euro pro Monat als Betriebsentgelt fällig.
- Der Investor entscheidet, auf wie viele Stellplätze verzichtet werden soll. Maximal 80 % der Stellplätze dürfen errichtet werden, mindestens 20 % gehen in die Mobilitätskarte.
- Die Bewohner*innen erhalten eine **Mobilitätskarte**. Diese beinhaltet eine ÖPNV-Zeitkarte, 10 Stunden monatlich CarSharing-Nutzung (exklusive Kraftstoffkosten), aber inklusive Zugang zur Ladeinfrastruktur, 10 Stunden Bikesharing.
- Laufzeit: 20 Jahre