Handbuch

Carsharing Nordrhein-Westfalen

- Status quo
- Mehrwert und Vielfalt
- Rechtliche Verfahrensschritte
- Anschubstrategien
- Best-Practice

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen

VRS ...verbindet! Verkehrsverbund Rhein-Sieg

innove Institut für Mobilität & Verkehr

Handbuch
Carsharing Nordrhein-Westfalen

Erarbeitung:
Fachgebiet Mobilität & Verkehr (imove)
Technische Universität Kaiserslautern
Paul-Ehrlich-Straße, Gebäude 14
D-67663 Kaiserslautern
Tel: +49 631 205-3685
www.imove-kl.de

imove
Institut für Mobilität & Verkehr

Leitung:
Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Andrea Rau

Mitarbeit:
Carole Brack
Julia Fasshauer
Christine Guth
Sebastian Schoenwiese
Sarah Weber

Satz:
Sarah Weber

Auftraggeber:
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39, 50667 Köln
Tel: +49 (0)221 20808-736

VRS ...verbindet!
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Redaktion:
Christoph Overs, M.Sc.

Für das
Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen

Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen

Mit Unterstützung des
Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Bestandserhebung für die Kurzporträts der Anbieter: Ende 2013
Bestandserhebung NRW: März 2014, ohne Anspruch auf Vollständigkeit
Redaktionsschluss: Juni 2014

Erstveröffentlichung „Handreichung Carsharing“:
Veröffentlichungsrechte bei der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain).
www.ivm-rheinmain.de

Nutzung der Daten aus Raumbeobachtung.de und INKAR zur Darstellung des Status quo mit freundlicher Genehmigung des BBSR.

Vorwort

Die Grundlagen für eine neue Mobilitätskultur sind längst gelegt: Die Bürgerinnen und Bürger, aber auch Unternehmen und öffentliche Einrichtungen, beginnen ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Immer öfter werden Wege nicht mit dem eigenen Pkw von Garage zu Garage zurückgelegt. Der Besitz eines Pkw verliert – gerade in Ballungsräumen – an Bedeutung. Der Pkw wird häufiger für bestimmte Wegezwecke ausgeliehen. „Nutzen statt Besitzen!“ ist das Schlagwort. Zudem werden unterschiedliche Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf miteinander kombiniert: Mit dem Rad geht es zum S-Bahnhof, mit der Bahn ins Zentrum, dann weiter mit dem Bus oder dem Carsharing-Pkw. Dabei entstehen gerade im Carsharing immer ausgefeiltere und flexiblere Formen. Dies gilt sowohl für den städtischen als auch für den ländlichen Raum.

Dieses Handbuch möchte eine praxisnahe Hilfestellung für die Kommunen in NRW geben, sich einen Überblick über den „Carsharing-Markt“ zu verschaffen und die Potenziale von Carsharing sowie mögliche Anschub- und Umsetzungsstrategien aufzeigen.

Die Mobilitätspolitik muss sich den aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen stellen und sie mit gestalten. Die Kommunen haben hier eine Schlüsselrolle, wenn es um die Planung, Realisierung und Vernetzung von modernen Mobilitätsleistungsangeboten geht.

Sie haben die Chance, kommunale Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die innovative Antworten auf die Mobilitätsbedürfnisse und -bedingungen von morgen geben. Ein kommunales Mobilitätsmanagement hilft hier, möglichst optimale Bedingungen für durchgängige Mobilitätsketten zu schaffen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote zu entwickeln und zu vermarkten. Die Bürger erhalten so Mobilitätsangebote, die eine flexible, bezahlbare und ressourcenschonende Verkehrsmittelwahl ermöglichen.

Das Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen unterstützt die Kommunen in der Ausgestaltung ihrer lokalen Verkehrssicherheitsarbeit mit dem Ziel, eine sichere und eigenständige Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zu ermöglichen. Es geht um die bedarfsgerechte, intelligente Nutzung von Verkehrsmitteln, die sowohl den Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der Menschen Rechnung trägt als auch zur Lebensqualität in den Städten und den ländlichen Räumen beiträgt. Die Ausweitung von Carsharing-Angeboten kann dazu einen wertvollen Beitrag leisten.

Einführung

Carsharing[1] wächst dynamisch: Standorte und Stationen, Fahrzeugtypen, Kunden, Fahrleistung und die Systemvielfalt mit ihren Betreibern.

Neben dem klassischen Carsharing (CarS) existieren mittlerweile auch Internetplattformen zur Vermittlung privater Kfz und neuer herstellerbetriebener Systeme; allen gemeinsam ist, dass sie (auch) die neuen Medien und Technologien nutzen, um den Fuhrpark zu betreiben und die Grenzen zwischen den einzelnen Systemen fließend werden.

Es ist eine beeindruckende Entwicklung, die in Deutschland in den 1980er Jahren aus dem zunächst privaten Autoteilen[2] entstanden ist und sich dann durch den Zusammenschluss zu Gruppen oder Vereinen bis hin zu professionellen Carsharing-Organisationen (CSO) weiterentwickelt hat. Carsharing verzeichnet Zuwächse, und das nicht nur in Großstädten, sondern auch in kleineren oder ländlichen Gemeinden. Mittlerweile ist Carsharing auch bei Autoherstellern als Geschäftsmodell etabliert.

Der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) zählte Anfang 2014 über 380 Städte und Gemeinden mit einem Carsharing-Angebot und rund 757.000 Carsharing-Kunden in Deutschland.

In Nordrhein-Westfalen ist eine Vielzahl an gewerblichen bzw. vereinsorganisierten CSO aktiv, in über 50 Kommunen können Carsharing-Angebote genutzt werden.

Der wachsende Carsharing-Markt ist zwar ein Erfolgsmodell – aber er fordert von Kommunalverwaltungen, Verkehrsunternehmen und Politik Reaktionen ein: sei es durch anbieterseitige Anfragen an die Gebietskörperschaften wegen Kooperationen, neuer Standorte und Abstellflächen oder Parkgebührenmodellen und Genehmigungen für free-floating. Daher ist auch die Frage zu beantworten: Soll die öffentliche Hand Carsharing (überhaupt) fördern?

Dieses Handbuch möchte daher allen Beteiligten in den Kommunen und Verkehrsunternehmen eine praxisnahe Hilfestellung zur Beantwortung ihrer Fragen und zur Nutzung der Potenziale von Carsharing an die Hand geben.

Da sich Fragestellungen und die Handlungsmöglichkeiten bzw. Handlungserfordernisse zwischen ländlichen Räumen und (Innen-)Städten mit hohem Parkdruck grundlegend unterscheiden, wurde das Handbuch modular aufgebaut. So kann es schnelle Antworten auf die jeweils relevante Fragestellung geben.

Die beiden ersten 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.

Modul 3 beleuchtet das Spektrum in Nordrhein-Westfalen näher und gibt einen Überblick zum Status quo aller Kommunen mit Carsharing-Angeboten mit den zugehörigen Anbietern.

Modul 4 befasst sich mit der rechtlichen Basis vom Bundes- bis zum Kommunalrecht und stellt zusätzlich das Landesrecht Nordrhein-Westfalen 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 Modul 7 sind gute Vorgehensweisen und erfolgreiche Beispiele detailliert beschrieben, die Angabe von daten erleichert 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 eröffnet den Kommunen vielfältige Chancen: Weniger Fahrzeuge, weniger Fahrten und die stärkere Nutzung des Umweltverbundes bieten Potenziale für

- neue Flächennutzungen,
- innovative Wohnmodelle sowie
- attraktive städtische Räume und gestärkte ländliche Zentren.

1 Im Handbuch wird mit Ausnahme von Zitaten und Eigennamen, in denen die Originalschreibweise übernommen wird, die Schreibweise „Carsharing“ verwendet.

2 Carsharing (CarS) ist (überwiegend bis vollständig) gewerblich oder professionell orientiert, Autoteilen eher nachbarschaftlich/privat.

Inhalt

VORWORT V

EINFÜHRUNG VII

1. MEHRWERT DURCH CARSHARING

1.1 Mehrwert für Kommunen – warum Carsharing fördern? 1

1.1.1 Effekte des klassischen Carsharing 1

1.1.2 Effekte der free-floating-Systeme 3

1.1.3 Zusammenfassung 3

1.2 Qualitätskriterien für Carsharing 4

2. CARSHARING-VIELFALT – ENTWICKLUNG UND SYSTEME

2.1 Definitionen – Unterschiede und Gemeinsamkeiten 5

2.1.1 Mietwagen / Autovermietung 5

2.1.2 Fließende Grenzen Mietwagen – Carsharing 5

2.2 Carsharing-Systeme und Carsharing-Angebote 5

2.3 Entwicklung in Deutschland und Nordrhein-Westfalen (Großstädte) 9

2.3.1 Entwicklung in Deutschland 9

2.3.2 Großstädte in Nordrhein-Westfalen im deutschlandweiten Vergleich der Großstädte über 200.000 Einwohner 10

2.4 ÖPNV-Kooperationen – Carsharing im Umweltverbund 11

2.4.1 Gemeinsames Unternehmen / Joint Venture 11

2.4.2 Mobilitätspakete 11

2.4.3 Mobilitätszentralen / gemeinsamer Vertrieb und / oder gegenseitige Vergünstigungen 12

2.4.4 Vorzugskonditionen 13

2.4.5 Gemeinsame Marketingaktivitäten 14

2.4.6 Gemeinsame Infrastruktur und Fahrzeuge 14

3. DIE CARSHARING-LANDSCHAFT IN NRW:

3.1 Status quo und Marktübersicht Nordrhein-Westfalen 15

3.2 Kurz-Porträts der Anbieter 20

4. Rechtliche Basis

4.1 Bundesrecht 29
4.1.1 Straßenverkehrsrecht 29
4.1.2 Bauordnungs- und Planungsrecht 30
4.2 Landesrecht Nordrhein-Westfalen 31
4.2.1 Bauordnungsrecht Nordrhein-Westfalen 31
4.2.2 Straßen- und Wegerecht NRW 32
4.2.2.1 Teileinziehung, Einziehung 32
4.2.2.2 Sondernutzung 33
4.3 Änderungsbedarf in StVG und StVO 33
4.4 Kommunale Anwendungen der StVO und LBO`en 34
4.5 Fazit – Ausweisung von Flächen für Carsharing-Fahrzeuge 34

5. Praxis – Handlungsmöglichkeiten innerhalb des Rechtsrahmens

5.1 Handlungsebenen und Verfahrensschritte 35
5.2 Kommunale Handlungsspielräume in der Praxis 35
5.2.1 Bauordnungsrecht – Stellplatz- und Ablösesatzungen 35
5.2.2 (Teil-)Einziehung und Sondernutzungsgenehmigungen 35
5.2.3 Beschilderung 37
5.2.4 Parkgebühren („Flatrate“) 37
5.2.5 Bewohnerparkvorrechte auch für Carsharing zulässig 38
5.2.6 Festsetzungen im Bebauungsplan 38
5.2.7 Festsetzungen im Vorhaben- und Erschließungsplan sowie städtebauliche Verträge 38
5.2.8 Privatrechtliche Verträge 38

6. Praxis – Einführungs- & Umsetzungsstrategien

6.1 Formelle und informelle Verfahrensschritte 40
6.1.1 Formelle Verwaltungs- oder Planungsverfahren 40
6.1.1.1 Bauleitplanung – städtebauliche Verträge – Bauordnungsrecht 40
6.1.1.2 Nahverkehrspläne 40
6.1.2 Informelle Planung 40
6.2 Mobilitätsstationen 41
6.2.1 Bremen: Modellprojekt „mobil.punkte“ 41
6.2.2 Offenburg: Mobilitätsstationsnetz 42
6.2.3 Berlin: Carsharing-Stationen und -Stellplätze 42
6.2.4 Köln: Carsharing – Stellplätze im öffentlichen Straßenland 43
6.2.5 Sichtbarkeit Carsharing – Stellplätze im öffentlichen Straßenraum 43
6.3 ÖV-Unternehmen und Carsharing 43

6.4 Kooperationen Carsharing mit Wirtschaftsunternehmen 43
6.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement 44
6.5.1 „effizient mobil“ 44
6.5.2 „Mobil.Pro.Fit.“ der IHK Dortmund 44
6.5.3 Bundesprojekt „Mobil.Pro.Fit“ 44
6.6 Anschub- und Einführungsstrategien außerhalb der Ballungsräume 44
6.6.1 Netzwerkbildung und Nachfrage-Bündelung 45
6.6.2 Beteiligung von Kommunen durch Mitgliedschaft / Deckungsgarantie 46
6.6.3 Kooperationen mit Verbänden, Fahrdiensten, Kirchen u.Ä; Dorfgemeinschaften 46
6.6.4 Informationsveranstaltungen / Marketing 48

7. BEST-PRACTICE-STECKBRIEFE

7.1 Einführung Steckbriefe 49
7.2 A Förderung durch Verwaltungshandeln 50
A1 Bremen 50
A2 Freiburg 51
A3 Hannover 52
A4 Köln 53
7.3 B Förderung durch Kooperationen 54
B1 Frankfurt (Main) 54
B2 Bielefeld 56
B3 Leverkusen 58
B4 Osnabrück 60
B5 Verschiedene Orte / Beispiele 62
7.4 C Anschub- u. Umsetzungsstrategien 64
C1 Gnötzheim 64
C2 Hübenthal 66
C3 Neustadt / Weinstr. 68
C4 Tonndorf 70
C5 Oldenburg (und Flensburg) 72
C6 Beispiel-Dorf 74
7.5 D Erfolgreiche Entwicklungen: vom Verein zur professionellen CSO 76
D1 Umland Stuttgart 76
D2 Südbaden 78
D3 Osnabrück 80
D4 Oldenburg 82
D5 Vaterstetten 84

7.6 E Umsetzungshilfen und Buchungssysteme 86
E1 catamen GmbH 86
E2 Caruso Carsharing 88
E3 Vaterstettener Auto-Teiler e.V. 90
E4 cambio Mobilitätsservice GmbH & Co KG 92

8. Fazit und Ausblick

9. Akteure, Quellen und Verzeichnisse

9.1 Anbieter-Übersicht (bundesweit bzw. NRW-weit regional, lokal) 97
9.1.1 Dachverbände 97
9.1.2 Betreiber / CSO 97
9.1.3 Web-Plattformen (gewerbliche Plattform zur Vermittlung privater Fahrzeuge) 99
9.2 Ansprechpartner 99
9.2.1 Ansprechpartner Best-Practice-Steckbrief 99
9.2.2 Weitere Ansprechpartner (Mitgliedschaften Kommune / Vereine, Nutzungs-/Deckungsgarantie) 100
9.3 Verzeichnisse 101
9.3.1 Fachliteratur und Webseiten 101
9.3.2 Allgemeine Literatur, Tagespresse, Webseiten 103
9.3.3 Statistische Datengrundlagen und Raumbeobachtung 104
9.3.4 Abbildungsverzeichnis 104
9.3.5 Tabellenverzeichnis 106
9.3.6 Abkürzungsverzeichnis 107

Anhang 109

1. Mehrwert durch Carsharing

1.1 Mehrwert für Kommunen – warum Carsharing fördern?

Der Carsharing-Boom stellt die Fachbereiche der Kommunalverwaltungen, Verkehrsunternehmen und -verbünde sowie die Politik vor die Frage: Sollen wir Carsharing (überhaupt) fördern?

Diese Frage wird zu Recht gestellt und ist nicht eindeutig oder pauschal zu beantworten. Denn nur das eine Carsharing-Modell gibt es wegen der Systemvielfalt nicht (mehr).

1.1.1 Effekte des klassischen Carsharing

Das klassische Carsharing ist stationsbasiert, bietet in der Regel mehrere Fahrzeugtypen an und basiert auf entfernungs- und zeitbezogener Abrechnung sowie Reservierung.

Für das klassische Carsharing sind viele positive Effekte für die Allgemeinheit durch verschiedene Untersuchungen[3] belegt. Die Effekte weisen je nach Region bzw. Stadtraum eine gewisse Bandbreite auf, zeigen aber in ihrem Grundtenor deutliche Mehrwerte für die Kommunen.

Carsharing trägt – übergreifend betrachtet – zur Verkehrs- und Umweltentlastung und damit zum Wohl der Allgemeinheit bei, da es bei den Mobilitätskennziffern und Umweltfaktoren zu deutlichen Veränderungen, meist Verminderungen, kommt.

Einer der wesentlichsten Effekte ist sicher die Änderung des Mobilitätsdenkens bzw. Verkehrsverhaltens: Viele Carsharing-Kunden brauchen kein eigenes Auto mehr oder verzichten auf den geplanten Kauf eines (Zweit-) Autos und nutzen zunehmend den Umweltverbund. Dieser

Zu Definitionen und Unterschieden im Carsharing siehe Modul 2.2

Effekt verstärkt sich sogar über die Jahre hinweg. Auch erhöht sich die Nahmobilität, d.h. die Nutzung der lokalen Angebote verstärkt sich und führt zu Mehreinnahmen für das lokale Gewerbe und den Handel.

Damit ist Carsharing vor allem im Zusammenhang mit der Nutzung der anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) ein sinnvoller Baustein stadt- und umweltverträglicher Mobilität.

Aus städtebaulicher und verkehrsplanerischer Sicht besonders relevant ist die Reduzierung der notwendigen Flächen zum Parken.

Als Durchschnittswert gilt, dass ein Carsharing-Fahrzeug im statistischen Durchschnitt ca. vier bis acht Privatwagen ersetzt, manchmal sogar noch mehr. Umgerechnet auf den Flächenbedarf bewirkt jedes Carsharing-Fahrzeug eine freiwerdende Fläche von mindestens 40 bis 80 m² öffentlichen Straßenraumes bzw. von mindestens 80 bis 160 m² Fläche in Parkgaragen oder auf privaten Flächen mit eigener Zufahrt (zuzüglich der Flächen, an denen die Fahrzeuge ebenfalls abgestellt werden).[4] Bei Neubaumaßnahmen ist sogar eine direkte Einsparung möglich.

Ebenfalls deutlich ist die Reduzierung der CO_2-Belastungen pro aktivem Nutzer. Auch haben Carsharing-Fahrzeuge einen niedrigeren CO_2-Ausstoß als der Durchschnitt aller zugelassenen Kfz.

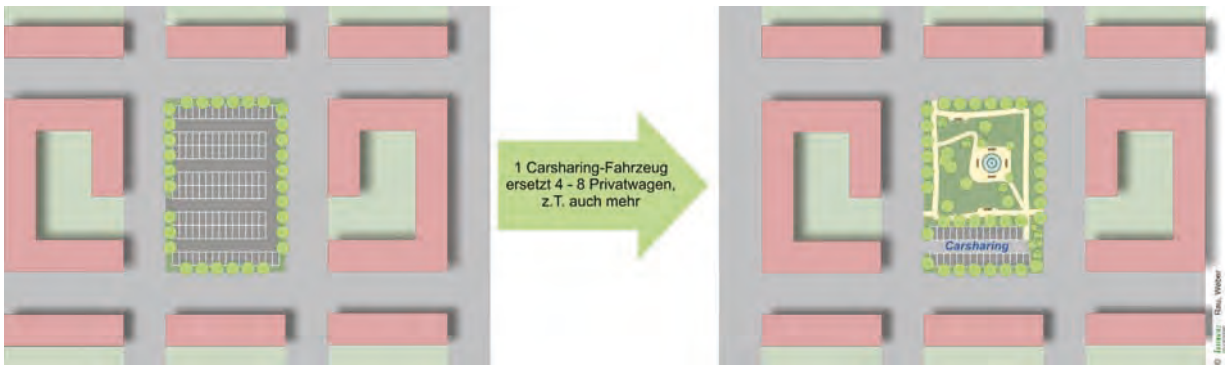


Abb. 1: Einsparpotentiale und Flächengewinne durch Carsharing

3 Z.B. ‚momo Car-Sharing' (EU-Projekt); Huwer; Loose, Glotz-Richter; Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH MVV; Stadt Bremen; Umweltbundesamt

4 momo Car-Sharing (EU-Projekt)

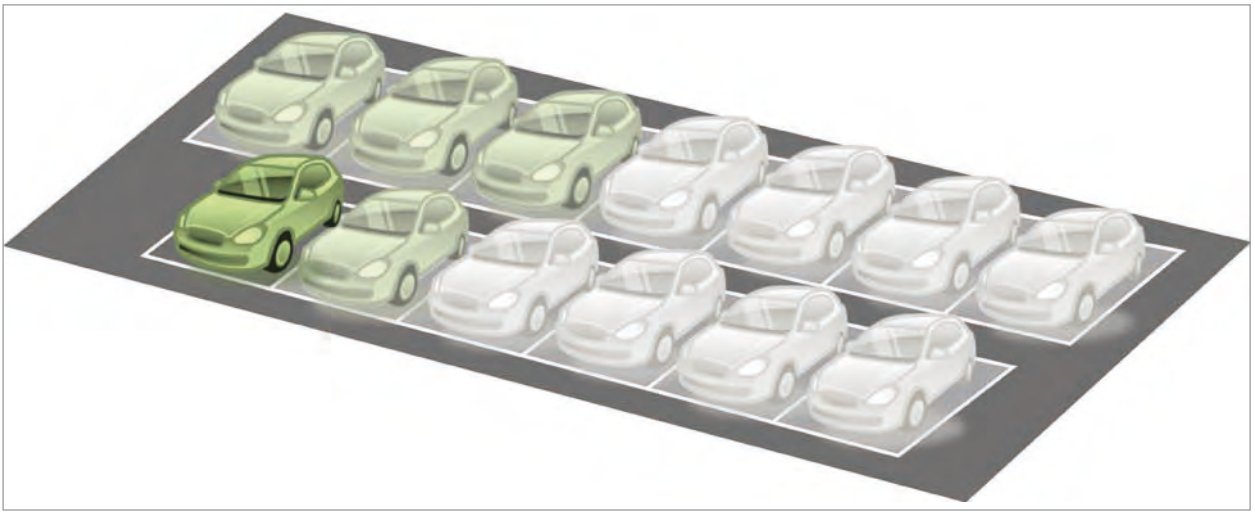


Abb. 2: Carsharing-Effekt Einsparung: 1 Carsharing-Fahrzeug ersetzt ca. 4 - 8 Privatwagen, z.T. auch mehr
Quelle: Rau/Weber in: Müller; Rau; Vogel

Bei den Effekten ergeben sich je nach Region bzw. Stadtraum Unterschiede. Die wesentlichen Erkenntnisse relevanter Untersuchungen sind im Folgenden kurz zusammengefasst:

Für die Kunden von vier bzw. fünf Anbietern in Großbritannien wurden 2008 Einspareffekte ermittelt: bei den Neukunden wurden neun, bei den Bestandskunden sogar 14 Privatfahrzeuge pro Carsharing-Fahrzeug eingespart.

„In Bremen haben die Car-Sharing Nutzerinnen und Nutzer bislang dafür gesorgt, dass mehr als 2.000 Autos nicht mehr die Straßen und Gehwege verstopfen! Des Weiteren müssten 30 – 50 Mio. € investiert werden, um diesen Entlastungseffekt durch Tiefgaragen zu erreichen. Das heißt also, dass Car-Sharing der Kommune, Unternehmen und dem Steuerzahler Geld spart!“ Nach einer zweijährigen Laufzeit der Bremer „mobil.punkte“ wurde ein Einspareffekt von mehr als neun Privatfahrzeugen pro Carsharing-Fahrzeug ermittelt.[5]

Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) erhob detaillierte Daten zur Wechselwirkung Carsharing / ÖPNV und zu den Effekten des Carsharing für die Verkehrsmittelwahl. 1996, 2002 und 2011 wurden Mitglieder der im Stadtgebiet aktiven CSO befragt, hinzu kamen 2012 auch die Mitglieder sieben regionaler CSO in den MVV-Landkreisen. Wesentliche Erkenntnisse:

- „Car-Sharing plus ÖPNV trägt – ohne Einbußen bei der persönlichen Mobilität – zu einer umwelt- bzw. klimaverträglichen Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei: weniger MIV / mehr Umweltverbund.“
- „Gewinner“ der Mobilitätsumstellung der Car-Sharing-Teilnehmer ist tendenziell der Nahbereich; der eigene Stadt-/Gemeindeteil wird durch die erfolgte Mobilitätsumstellung in der Tendenz aufgewertet.“
- Die Pkw-Fahrleistung wird im Vergleich vor und nach Beitritt zur CSO um mehr als 60 Prozent reduziert.
- Mehr als jeder Vierte der Befragten, die über keinen Pkw mehr verfügen, hat diesen aufgrund der Teilnahme am Carsharing abgeschafft, und mehr als vierzig Prozent dieser Gruppe hat deshalb auf die Anschaffung eines Pkw verzichtet.
- In den Landkreisen wird Pkw-Fahrleistung reduziert von rund 9.600 km vor Beitritt auf rund 3.600 km nach Beitritt (ca. - 62,5%). Für die Stadt München 2011: rund 6.600 km vor Beitritt auf rund 2.700 km nach Beitritt (ca. - 60%).[6]

Ähnliche Effekte wurden für die Region Brüssel ermittelt; demnach haben dort 21% der befragten Kunden ihr Privatfahrzeug abgeschafft, nutzen stärker den ÖPNV und seltener das Auto.[7]

5 Stadt Bremen und Loose, Glotz-Richter, S. 43.

6 Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH.

7 Loose, Glotz-Richter, S. 69.

Abb. 3: Potenziale für attraktive Quartiere: ehemalige Parkplätze werden zu Treffpunkten

1.1.2 Effekte der free-floating-Systeme

Free-floating-Systeme[8] werden überwiegend von den Autoherstellern betrieben und bieten meist nur einen Fahrzeugtyp ohne feste Standorte, erlauben Einwegfahrten und existieren nur in wenigen Großstädten.

Für die free-floating-Systeme gibt es bislang nur wenige Untersuchungen, die sich mit den Effekten beschäftigen. Für Amsterdam gibt es bereits aus dem Jahr 2013 eine Zwischenevaluation, ebenso für Paris. Die bisherigen Erkenntnisse sind zwar vorläufig, zeigen jedoch Tendenzen dahingehend, dass free-floating-Systeme dem ÖPNV und wohl auch dem Rad Nutzeranteile entziehen.

Für mehrere deutsche Städte (u.a. Berlin, München, Köln, Stuttgart) laufen derzeit verschiedene Forschungsprojekte, deren Abschluss noch aussteht. Ein erstes Zwischenfazit wurde auf der Halbzeitkonferenz zur Nutzung von E-Carsharing-Systemen vorgestellt; demnach kann derzeit noch nicht beurteilt werden, ob free-floating-Systeme den Ausstieg oder den Einstieg in den Pkw-Besitz bedeuten und inwieweit es zu (langfristig wirksamen) Veränderungen der Verkehrsmittelwahl kommt.[9]

Das AIM Carsharing-Barometer 2013 kommt nach einer Befragung von 1.200 Carsharing-Kunden zu dem Schluss, dass „Free-Floating-Angebote deutlich seltener zur Bestandsreduzierung bei Kunden führen".[10]

Für das über drei Jahre angesetzte und seit Anfang 2012 laufende Pilotprojekt in Düsseldorf ist ein Zwischenbericht zur Evaluation verfügbar, der sich auf die 550 free-floating-Carsharing-Fahrzeuge zweier Anbieter bezieht.

Die von den Unternehmen durchzuführende Kundenbefragung zum Nutzerverhalten zeigt nach 18 Monaten Betrieb bislang wesentliche Erkenntnisse: „Die Nutzer sind zu 80% männlich und zwischen 25 und 64 Jahre alt. Ca. 50% der Kunden sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte und ca. 40% können jederzeit über einen privaten Pkw verfügen. Die Systeme werden für sämtliche Fahrtzwecke (Arbeiten, Ausbildung, Einkaufen, Freizeit etc.) genutzt. Aus den Rückläufen von 759 Mitgliedern antworteten 6% der Befragten, dass seit der Mitgliedschaft ein privates Fahrzeug bewusst abgeschafft wurde, bei 16% der Befragten wurde in den letzten 12 Monaten bewusst kein neues privates Fahrzeug angeschafft. Auf die Frage, welches Verkehrsmittel genutzt worden wäre, wenn es free-floating-Carsharing in Düsseldorf nicht geben würde, wurde zu 51% ÖPNV, 25% Taxi und 12% anderes Leihauto genannt."

Ende 2014 wird die Stadtverwaltung Düsseldorf einen abschließenden Evaluationsbericht zum dreijährigen Pilotversuch vorlegen, um über die Fortführung des free-floating-Carsharing in Düsseldorf zu entscheiden.[11]

Noch nicht geklärt ist die Frage, wie die „Werbewirkung" dieser herstellerbetriebenen Systeme, die mit mehreren hundert Fahrzeugen im öffentlichen Raum deutlich werbewirksam präsent sind, zu bewerten ist.

Zu Definitionen und Unterschieden im Carsharing siehe Modul 2.2

1.1.3 Zusammenfassung

Carsharing-Förderung bringt mehr als nur einen Mehrwert für die Kommune:

- (klassisches) Carsharing kommt dem Wohle der Allgemeinheit zugute
- (klassisches) Carsharing ändert das Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltverbundes
- Anstieg der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel
- Reduzierung des Parkdrucks bzw. der notwendigen Flächen zum Parken
- bessere Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung
- Reduzierung der CO_2-Belastungen
- Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum sind gut fürs Image.

8 Der für free-floating-Systeme synonym genutzte Begriff „flexibel" wird hier vermieden, da auch die klassischen Carsharing-Angebote in mehreren ihrer Merkmale flexibel sind: bei ihrer Ausdehnung in den Raum, ihrem Kundenspektrum, den Kooperationen (z. B. untereinander, mit dem ÖPNV oder Wohnungsbaugesellschaften) und den verfügbaren Fahrzeugtypen, die auch Transporte oder Gruppenfahrten ermöglichen (vgl. Müller; Rau; Vogel).

9 Öko-Institut und ISOE.

10 Automotive Institute for Management (AIM).

11 Vgl. Stadt Düsseldorf.

Doch damit die Effekte wirklich Gewinn bringen, sind auf Politik- und Planungsebene vorausschauende Strategien notwendig. Dann können die frei werdenden Flächen zugunsten einer attraktiven Quartiersentwicklung genutzt werden:

- für eine bessere Aufenthaltsqualität
- zugunsten der Stadtgestaltung oder
- für mehr Rad- und Fußverkehrsflächen.

Sichtbare Stationen im öffentlichen Straßenraum sind gut fürs Image: sie steigern den Bekanntheitsgrad und lösen einen Aha-Effekt aus: „Hier gibt es ja (auch) Carsharing".

1.2 Qualitätskriterien für Carsharing

Der o.g. Mehrwert bzw. die Qualität des Angebots kann auch durch Gütesiegel belegt werden, worauf in der Folge z.B. eine Vergabe von Stellplätzen oder Ausweisen an CSO begründet werden kann. Das Umweltzeichen „Der Blaue Engel" können auch CSO erhalten. Bereits 15 stationsgebundene Angebote mit 3.496 Fahrzeugen, das entspricht 54,4 % der Fahrzeuge von stationsgebundenen Angeboten, erfüllen die Vergabevoraussetzung für das Zeichen RAL-UZ 100 (Ausgabe Juli 2010) und dürfen somit den Blauen Engel mit dem Schwerpunktthema „Schützt das Klima" für sich beanspruchen. Carsharing gilt als eine Mobilitätsdienstleistung des Umweltverbundes und muss diverse Anforderungen im Bereich der Dienstleistung selbst sowie in der technischen Ausstattung der Carsharing-Flotte erfüllen. Bei der Vergabeprüfung werden alle Fahrzeuge der Flotte mit einbezogen und es gilt ein durchschnittlicher Flottengrenzwert von 130 g CO_2/km.

Die Anforderungen an die Dienstleistung umfassen u.a. die Themen Buchungsmodalitäten, Tarifregelungen, Pflege und Wartung der Flottenfahrzeuge und Kundeninformation.[12]

Die Städte Bremen und Köln[13] haben den Blauen Engel als Voraussetzung für die Anmietung von öffentlichen Stellplätzen bzw. öffentlichem Straßenland durch CSO beschlossen.

Blauer Engel Car-Sharing: Freiwillige Um - weltverpflichtung umfasst 54 Prozent der stationsbasierten CarSharing-Fahrzeuge

Seit einigen Jahren vergibt das Umweltbundesamt und das Deutsche Institut für Gütezeichen und Kennzeichnung e. V. (RAL) den Blauen Engel Car-Sharing (RAL-UZ 100) für Anbieter, die besondere Sorgfalt auf die verbrauchsarme und emissionsreduzierte Zusammenstellung ihrer CarSharing-Flotten legen. Anfang 2013 sind 14 CarSharing-Anbieter Zeichennehmer des Umweltzeichens. Sie stellen 54,4 Prozent der CarSharing-Fahrzeuge im stationsbasierten CarSharing.

Darüber hinaus sind einige deutsche CarSharing-Anbieter inzwischen auch Partner des europaweiten Projekts „Cleaner Car Contract". Sie verpflichten sich mit ihrer Unterschrift zum Projekt, dass sie zukünftig strenge CO_2-Emissionswerte beim Kauf von Neufahrzeugen für ihre CarSharing-Flotten einhalten.

Abb. 4: Umweltzeichen „Der Blaue Engel" für Carsharing-Anbieter
Quelle: bcs Jahresbericht 2012/2013

12 http://www.blauer-engel.de/_downloads/vergabegrundlagen_de/UZ-100.zip

13 http://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=15242

2. Carsharing-Vielfalt – Entwicklung und Systeme

2.1 Definitionen – Unterschiede und Gemeinsamkeiten

Zwischen den Charakteristiken von Carsharing und Autovermietung gibt es einige Unterschiede, obwohl in beiden Fällen ein Fahrzeug genutzt und für die Nutzung ein Entgelt geleistet werden muss. Die nachgenannten Kriterien weichen jedoch zunehmend auf, die Angebote nähern sich einander an.

2.1.1 Mietwagen / Autovermietung

Mietwagen werden eher für „einmalige“ oder „seltene“ Nutzungen gebucht. Von Gewerbebetrieben werden Mietwagen ggf. auch regelmäßig und / oder ganz- oder mehrtägig genutzt. Die Erreichbarkeit des Standorts spielt eine eher untergeordnete Rolle. Beispiele für eine Mietwagen-Nutzung sind Geschäftsreise, Messebesuch, Lieferung oder Umzug.

Kennzeichen der Mietwagen-Nutzung:

- ohne Mitgliedschaft
- Abschluss eines neuen Vertrags und Vorlage des Führerscheins für den Nutzungszeitraum; Ausnahmeregelungen für Dauerkunden möglich
- Pauschalpreis für den Nutzungszeitraum und i.d.R. inklusiv Kilometern
- Kraftstoff i.d.R. nicht im Preis enthalten
- je nach Angebot auch für Einwegfahrten (one-way) über große Entfernungen

Weitere Kennzeichen:

- ein Standort (selten mehrere) mit Öffnungszeiten in der jeweiligen Stadt, da i.d.R. Personal für den Abschluss des Mietvertrages notwendig ist.

2.1.2 Fließende Grenzen Mietwagen – Carsharing

Zwischenzeitlich gibt es immer häufiger Geschäftsmodelle, die eine Unterscheidung von Carsharing-Anbietern und Autovermietungen erschweren:

- So expandieren Autovermietungen innerhalb der Stadtgrenzen und bieten ihren (regelmäßigen) Kunden nach Registrierung eine Rund-um-die-Uhr-Nutzung an, bei der kein Personal mehr für die Fahrzeug-Übergabe benötigt wird. Auch gibt es mittlerweile Mietwagen, die für weniger als einen Tag gebucht werden können.

Zu Definitionen und Unterschieden im Carsharing siehe Modul 2.2

- Umgekehrt können große Carsharing-Unternehmen mit vielen Fahrzeugen auch Wagen anbieten, die für längere Zeiten (tageweise, für Urlaubsfahrten) gebucht werden können.
- Ein free-floating-Anbieter bietet Fahrzeuge für Langstrecken an, welche dann auch in anderen teilnehmenden Städten zurückgegeben werden können (One-Way-Nutzung).
- Auch verzichten einige Carsharing-Unternehmen für bestimmte Kundengruppen auf eine Anmelde- oder Grundgebühr.

Einige Autovermietungen bieten – unter ihrer Dachmarke oder in Kooperation mit anderen Anbietern – nun auch Carsharing an. Dass Carsharing eine ernst zu nehmende Konkurrenz für Autovermieter ist, zeigt eine Klage des Bundesverbandes der Autovermieter (BAV) gegen den Marktführer der privaten Carsharing-Plattformen. Der BAV fordert, dass Privatpersonen, die ihr Fahrzeug teilen, die gleichen Auflagen erfüllen müssen wie gewerbliche Autovermieter.[14]

2.2 Carsharing-Systeme und Carsharing-Angebote

Carsharing wird hauptsächlich für kürzere Alltagsstrecken genutzt, wie zum Beispiel für einen Einkauf, für Freizeitangebote, bei fehlender ÖPNV-Erreichbarkeit o.Ä. Die klassische Nutzungsdauer von Carsharing-Fahrzeugen beläuft sich eher auf Minuten oder Stunden, seltener einen oder mehrere Tage, wenngleich mittlerweile z.B. auch Urlaubsfahrten möglich sind.

Kennzeichen von Carsharing sind insbesondere:

- Mitgliedschaft / (dauerhafter) Kundenvertrag und i.d.R. monatliche Grundgebühr, unabhängig von einer Nutzung des Angebots
- bei Nutzung entstehen weitere Kosten für den entsprechenden Nutzungszeitraum (Zeittarif) und

14 http://www.carsharing-experten.de/blog/2013/10/07/autovermieter-greifen-carsharing-anbieter-bav-gegen-autonetzer.html

die gefahrenen Kilometer (Streckentarif) – beim free-floating gilt ein Zeittarif

- Carsharing-Stationen oder Stellplätze sind dezentral im Stadtgebiet verteilt (in Kleinstädten ggf. auch nur eine zentrale Station)
- für Reservierung und Nutzung wird kein Personal (im direkten Kundenkontakt) benötigt
- Rückgabe findet an der Entleihstation statt (klassisches Carsharing), bzw. dem Ausleihstandort (bei gewerblichen Carsharing-Plattformen für Privatwagen) oder innerhalb eines Radius (meist Innenstadt mit Peripherie) beim free-floating-Carsharing

Die Angebote reichen von privat bis professionell: Um einen schnellen Überblick zu ermöglichen, sind in der nachstehenden Tabelle die Systeme und Angebote, innerhalb derer Carsharing entwickelt und betrieben werden kann, nach Kriterien wie Rechtsform, Mitgliederstärke, Wirtschaftlichkeit eingeordnet. Die erstgenannten Eigenschaften (farbig unterlegt) sind dabei aus kommunaler Sicht besonders relevant.

Derzeit können vier grundsätzliche Systeme oder Anbieterformen unterschieden werden, deren Angebote sich jedoch zunehmend annähern bzw. die Vorteile des jeweils anderen Systems mitnutzen (Anbieter alphabetisch sortiert, kursiv: in NRW aktiv):

1. Das klassische stations- /stellplatzgebundene Carsharing, ist (in Vereins- oder gewerblicher Form) durch eigene Station oder beim Autohändler, unterschiedliche Fahrzeugtypen, entfernungs- und zeitbezogene Abrechnung sowie Reservierung und z.T. Anbietervernetzung gekennzeichnet und wird nicht nur in den Großstädten / Kernstädten angeboten. (Beispiele: *BSC Business Service Center,* book-n-drive*, BW Carsharing, cambio, DRIVEme Autovermietung und Carsharing,* Einfach Mobil*, E-WALD, Flexicar, Flinkster, Ford Carsharing, Greenwheels, Hertz 24/7, Krause Verwaltungs GmbH, Public car Mülheim,* Quicar, *Ruhrauto-E, stadtmobil Rhein-Ruhr, Stadtteilauto CarSharing Münster, Stadtwerke Rheine, Stattauto Bonn, Statt-Auto Herdecke,* TeilAuto*, thürneMobil, Willmobil*).
2. Sogenannte „Patenmodelle“ oder „Hostmodelle“ sind an das klassische, stellplatzgebundene Carsharing angelehnt. Sie werden gewerblich betrieben. Die Kunden stellen z.T. die Stellplätze zur Verfügung und kümmern sich um die Fahrzeuge. Bislang gibt es das Angebot nur in einigen Großstädten / Kernstädten (CiteeCar in Berlin, Hamburg, Frankfurt).
3. „free-floating“ oder „stationsunabhängige“ Carsharing-Systeme werden vor allem durch Pkw-Hersteller betriebene und sind stadtgebunden. Diese bieten eine hohe Fahrzeugzahl (mind. 250, oft bis zu 1.000), aber meist nur einen Fahrzeugtyp. Sie erlauben Einwegfahrten und „freies“ Abstellen innerhalb eines Gebietes, basieren auf einem zeitabhängigen Tarif und sind nur in sehr großen Städten zu finden (in NRW nur in Köln und Düsseldorf) (*car2go, DriveNow,* Multicity u.a.).[15] Einige klassische CSO bieten mittlerweile testweise ebenfalls free-floating an (z.B. in Frankfurt, Hannover, Heidelberg und Mannheim).
4. Gewerbliche Internetplattformen zur Vermittlung privater Kfz zur Nutzung durch Dritte (*Autonetzer, Nachbarschaftsauto, carzapp, Rent` n Roll, tamyca,* usw.).

Der Begriff ‚flexibel‘ für die Angebote der Autohersteller wird bewusst vermieden, da „free-floating“ diese Eigenschaften nur bezüglich Abstellort und Zeit erfüllt. Demgegenüber ist klassisches Carsharing in mehreren Aspekten sogar ‚flexibler‘ – bezogen z.B. auf Ausdehnung in den Raum außerhalb der Kernstädte, das Kundenspektrum, verschiedene Kooperationen oder die verfügbaren Fahrzeugtypen (z. B. auch für Transporte, mehrere Personen wie Familien / Gruppen, usw.).

15 Vgl. Müller; Rau; Vogel und welt.de.

Tabelle 1: Carsharing-Systeme im Vergleich[16]

Eigenschaften *die für Kommunen besonders relevanten Kriterien sind farblich hervorgehoben*	✓ zutreffend (✓) zutreffend in Ausnahmefällen * theoretisch möglich, aber nicht gängig	**Betreiber**				
		Privat-personen	**gewerbl. Plattform (Web) (f. private Kfz)**	**Vereine**	**Unternehmen**	
					stellplatz-gebunden	**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				✓	✓
Kommerzielles Interesse	ja		✓		✓	✓
	nein	✓		✓		
Standortbezug	stationsgebunden	✓	✓	✓	✓	
	free-floating				(✓)	✓
Nutzungsradius	klein					✓
	groß	✓	✓	✓	✓	
Kooperationen	verschiedene Mobilitätsanbieter		(✓)	✓	✓	✓
Besitzer der Fahrzeuge	private Fahrzeuge	✓	✓	✓		
	Flottenfahrzeuge			✓	✓	✓
	Flottenfahrzeuge mit Pate			*	✓	
Buchungszeitraum / Spontanität / Planungsaufwand	spontane / kurzfristige Reservierung			*	*	✓
	Reservierung notwendig	✓	✓	✓	✓	
	Mindestbuchungszeitraum	✓	✓	✓	✓	
	Nutzungsdauer offen					✓
Fahrzeugtypenauswahl	keine					✓
	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	✓		✓		

16 in Müller; Rau; Vogel, Darstellung ergänzt bzw. angepasst.

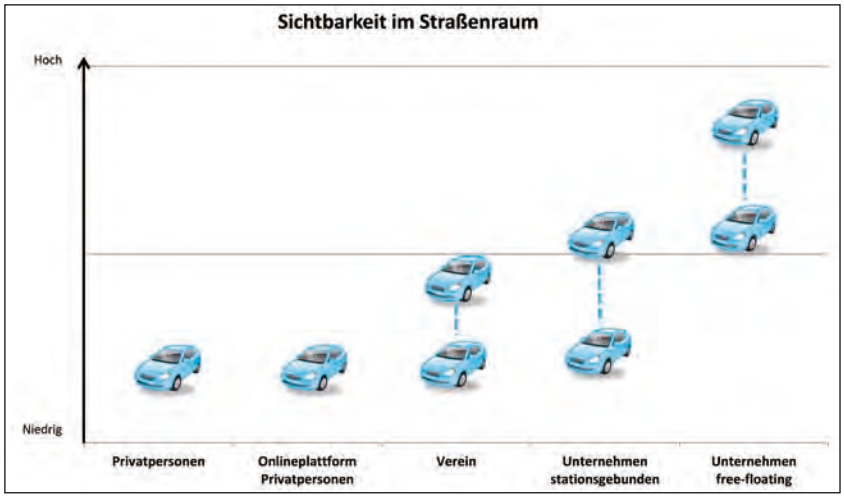


Abb. 5: Sichtbarkeit der Carsharing-Fahrzeuge im Straßenraum

Wie oben bereits erwähnt, ergänzen die Anbieter der einzelnen Systeme ihre Angebote zunehmend mit den Vorteilen des jeweils anderen, wenn z.B. zwar herstellerbetrieben angeboten wird, jedoch als stationsbasiertes System mit vielen Fahrzeugen oder umgekehrt klassische Anbieter auch free-floating anbieten.

Für Quartiere mit hohem Parkdruck kann gelten: Not macht erfinderisch – so ist das Einwerben privater Stellplätze statt der Schaffung und Nutzung rarer Stellflächen im öffentlichen Raum als „Patenmodell" eine neue Variante des klassischen Carsharings.

Auch eine „Rundumversorgung" mit weiteren, komplementären Mobilitätsangeboten durch die Verkehrsunternehmen bzw. -verbünde mit Mobilitätskarten oder -stationen im öffentlichen Raum ist ein Modell zum Betrieb von Carsharing (vgl. dazu auch Modul 2.4).

In Deutschland sind nahezu alle überregionalen oder großen gewerblichen Anbieter bzw. CSO als GmbH organisiert.

Demgegenüber sind kleinere Anbieter auf lokaler oder regionaler Ebene meist eher als eingetragener Verein (e.V.) oder Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) organisiert. Oder sie nutzen Mischformen, bei denen die Fahrzeuge einer gewerblichen CSO gehören, die Mitgliederbetreuung vor Ort aber ehrenamtlich / durch einen Verein erfolgt. Wird der Verein zu groß, kann, wie in den Best-Practice-Steckbriefen (vgl. Modul. 7.4) beschrieben, eine Umwandlung in eine andere Rechtsform, z.B. eine eG oder GmbH stattfinden.

Kommunale Strategien für Carsharing siehe Modul 5 und Modul 6

Fazit:

Inzwischen gibt es das eine (klassische) Carsharing also nicht mehr. Vielmehr spielen mehrere spezifische Standortfaktoren (u.a. Größe, Lage, Einwohnerdichte und weitere Faktoren) eine Rolle, welche(s) System(e) in welcher Situation erfolgversprechend ist / sind. Darum gilt es auch, den Erfolg differenziert zu betrachten: Bei den klassischen CSO sind es – neben den umweltpolitischen Zielen wie Verkehrsvermeidung bzw. -verlagerung zum Umweltverbund – die ‚schwarzen Zahlen' im Geschäftsergebnis.

Bei den von den Automobilherstellern betriebenen (free-floating oder stationsgebundenen) Systemen, bei denen mehrere hundert Fahrzeuge in den Kernstädten zur Verfügung gestellt werden, spielen zudem längerfristig wirksame Faktoren eine Rolle. So ist die massive Positionierung der jeweiligen Automarke im Stadtbild seitens der Hersteller eine neue Vertriebsstrategie, die auf die Gewinnung von Neukunden für die Automobilindustrie abzielt.[17] Daher werden diese Systeme meistens (noch) ohne Kostendeckung betrieben, da der Gewinn an anderer Stelle und ggf. zeitversetzt durch den Verkauf von Neuwagen erzielt wird. Carsharing dient hier für Schnupperfahrten und als „Einstiegsdroge" zum Autokauf einer meist gut verdienenden Klientel.[18]

Carsharing ist ein Baustein innerhalb umfassender Mobilitätskonzepte, die als Geschäftsfelder sowohl von der Autoindustrie als auch von den Verkehrsunternehmen erschlossen werden.

Wie Kommunen und Kreise das Carsharing aktiv als Baustein eines nachhaltigen Mobilitätsystems voranbringen können oder auf welche Entwicklungen sie reagieren müssen, hängt von ihren Standortfaktoren ab.

17 vgl. Müller; Rau; Vogel.

18 vgl. Artikel aus sueddeutsche.de (2); focus.de; zeit.de und welt.de.

2.3 Entwicklung in Deutschland und Nordrhein-Westfalen (Großstädte)

2.3.1 Entwicklung in Deutschland

Carsharing wächst seit vielen Jahren, in den letzten Jahren jedoch sehr dynamisch. Die Zahl der Standorte, Stationen und Fahrzeugtypen steigt stark; gleichzeitig ist eine Vielfalt an Systemen entstanden, die mit gänzlich neuen Modellen und immer wieder neuen Facetten weitere Kundenkreise erschließt. Damit ist Carsharing über die ursprüngliche „Öko-Szene" hinausgewachsen und (auch) zum Geschäftsmodell geworden.

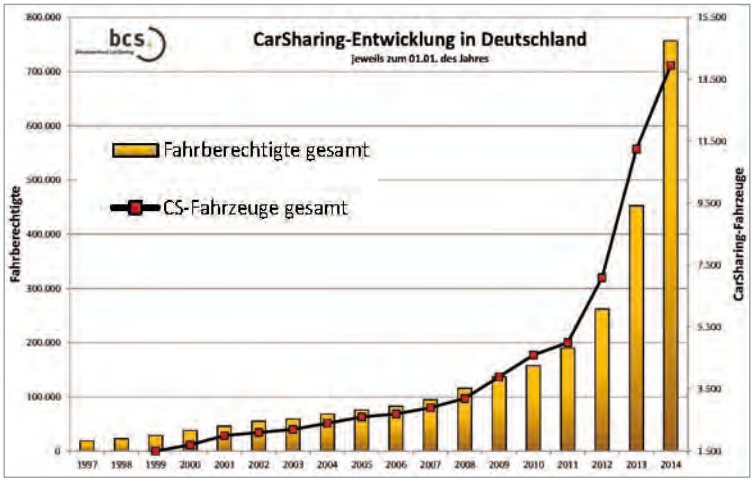


Abb. 6: Entwicklung des Carsharing (Gesamtentwicklung) von 1997 bis 2014
Quelle: http://www.carsharing.de/

Abb. 7: Entwicklung des Carsharing(nach Angebotsformen / -modellen) von 1997 bis 2014
Quelle: http://www.vcd.org/carsharing.html

Der Ursprungsgedanke des Carsharing ist heute ein Trend, der auch in vielen anderen Bereichen der Gesellschaft sichtbar ist: „Nutzen statt besitzen", „Teilen ist das neue Haben" oder „Sharing Economy". Es funktioniert bei Lebensmitteln, Fahrzeugen, Garagenplätzen, Gebrauchsgegenständen und Büchern ebenso wie bei Wohnungen und vielen weiteren Angeboten, unterstützt von neuen Apps für Smartphones.

Mittlerweile (Stand 01.01.2014) gibt es in Deutschland 150 Carsharing-Anbieter mit 757.000 Fahrberechtigungen für 13.950 Carsharing-Fahrzeuge. Im Vergleich zum Stand vom 01.01.2013 bedeutet dies einen Zuwachs bei den Fahrberechtigungen von 67,1% und bei den Fahrzeugen ein Zuwachs von 24,0%. Betrachtet man die beiden „grundsätzlichen" Angebotsformen (oder Systeme) ‚stationsbasiert' und ‚free-floating' / stationsunabhängig genauer, so fällt vor allem der enorme Zuwachs von Fahrberechtigungen bei den stationsunabhängigen Angeboten auf.

Aktuell gibt es 437.000 Fahrberechtigungen für ‚free-floating.[19] Diese Zahl ist jedoch unter dem Gesichtspunkt zu betrachten, dass die Anmeldung kostenfrei ist und Fahrberechtigung nicht unbedingt gleichbedeutend mit (regelmäßiger) Kunde ist.

Bei den stationsbasierten Angeboten dagegen ist i.d.R. eine Anmeldegebühr / Grundbeitrag zu zahlen, d.h. die Fahrtberechtigungen entsprechen eher den wirklichen Nutzerzahlen.

Der Zuwachs an Fahrberechtigungen innerhalb 2013 beläuft sich auf 18,5% (50.000), was Anfang 2014 zu einer Gesamtanzahl von 320.000 Berechtigungen bei den stationsbasierten Angeboten führt.[20]

Die Verbreitung der free-floating-Angebote beläuft sich deutschlandweit auf nur 14 (Groß-) Städte, wohingegen 380 Städte und Gemeinden über mindestens ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot verfügen. Auch die mögliche Zielgruppe in einer Stadt ist beim stationsbasierten Carsharing vergleichsweise größer als beim stationsunabhängigen Carsharing. Alleine im Jahr 2013 war ein Zuwachs an Carsharing-Stationen von 20% zu verzeichnen. Deutschlandweit gab es Anfang 2014 bereits 3.900 Stationen.[21]

19 bcs 2014 (Jahresbericht 2013/2014).

20 bcs 2014 (Jahresbericht 2013/2014).

21 bcs 2014: Datenblatt CarSharing in Deutschland Stand: 01.01.2014.

2.3.2 Großstädte in Nordrhein-Westfalen im deutschlandweiten Vergleich der Großstädte über 200.000 Einwohner

Der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) hat im Juni 2012 einen Städtevergleich der Carsharing-Angebote durchgeführt, in die viele neue Angebote in den Großstädten mit einbezogen wurden. Berücksichtigt wurden Städte mit einer Einwohnerzahl über 200.000. Wertungsmaßstab ist das Angebot an Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner.

Die Auswertung des bcs-Städterankings 2012/2013 zeigte folgende Ergebnisse:

Von den 15 nordrhein-westfälischen Großstädten mit mehr als 200.000 Einwohnern[22] haben alle ein Carsharing-Angebot; das inzwischen verfügbare Angebot in Mönchengladbach wurde vom bcs noch nicht erfasst.

Alle Angebotsformen

Werden die Angebotsformen zusammengefasst, liegt Köln mit 1,17 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner [EW] auf Rang 3 und Düsseldorf mit 1,00 auf Rang 5 im Vergleich mit 38 deutschen Großstädten (>200.000 Einwohner).

Free-floating

Bei den free-floating-Angeboten liegt Düsseldorf mit 0,84 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 EW sogar auf Rang 1 und Köln mit 0,69 Carsharing-Fahrzeugen auf Rang 3 von möglichen 9 Rängen.

Stationsbasierte Angebote

Im Städteranking der stationsbasierten Angebote schaffen vier nordrhein-westfälische Kommunen den Sprung in die „Top Twenty“: Münster liegt mit 0,50 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 EW auf Rang 6, dicht gefolgt von Köln mit einer Dichte von 0,48 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 EW auf Rang 8. Düsseldorf liegt mit 0,16 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf Rang 23 von 38 möglichen Rängen. Den letzten Rang belegt Krefeld mit 0,01.[23]

Rang	Stadt	Anzahl CarS-Autos	CarS-Autos / 1.000 EW
6.	Münster	146	0,50
8.	Köln	493	0,48
10.	Aachen	107	0,41
16.	Bielefeld	82	0,25
21.	Bonn	63	0,19
23.	Düsseldorf	95	0,16
25.	Essen	74	0,13
28.	Wuppertal	31	0,09
30.	Dortmund	39	0,07
31.	Bochum	24	0,06
33.	Duisburg	18	0,04
35.	Oberhausen	5	0,02
37.	Gelsenkirchen	5	0,02
38.	Krefeld	2	0,01
** Mönchengladbach hatte im Juni 2012 noch kein Angebot*			

Tabelle 2: Rangverteilung der Städte in NRW nach dem deutschlandweiten Großstadtvergleich des bcs (nur stationsbasierte Angebote)[24]

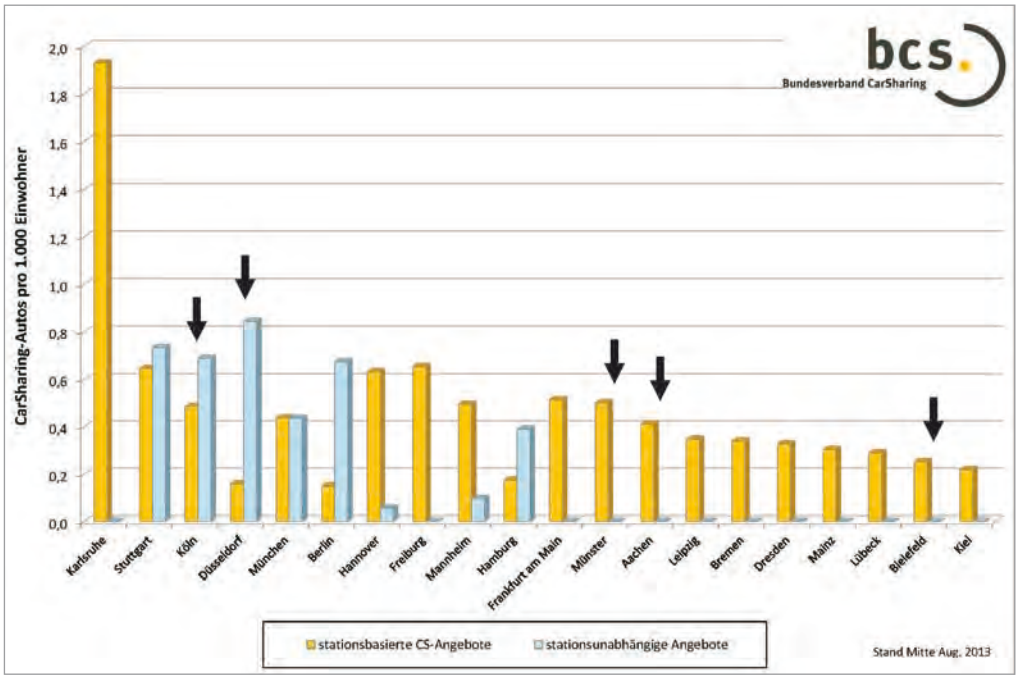


Abb. 8: Städteranking Carsharing – die Top Twenty; ergänzt um die Kennzeichnung der nordrhein-westfälischen Städte (mit Pfeil markiert); Quelle: http://www.carsharing.de/

22 Stand Ende 2012; Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW.

23 bcs 2013: bcs-Städtevergleich: CarSharing-Angebote in deutschen Großstädten über 200.000 Einwohner. Erhebungsstand 2012.

24 bcs 2013: Städtevergleich 2013; http://carsharing.de/sites/default/files/uploads/presse/pdf/grafik_bcs-staedteranking_2013_korr.pdf.

2.4 ÖPNV-Kooperationen – Carsharing im Umweltverbund

Für die Zusammenarbeit und die Nutzung von Synergieeffekten von ÖPNV und Carsharing gibt es zahlreiche Untersuchungen und Praxisbeispiele.

Die Effekte von Carsharing auf den Umweltverbund bzw. den ÖPNV sind bereits in Modul 1.1 dargelegt.

Daher ist die Nutzung von Synergieeffekten für ÖPNV und Carsharing sinnvoll und in vielen verschiedenen Unternehmens- und Betriebsform realisierbar. Der bcs hat dazu eine Übersicht im Internet bereitgestellt[25], die für dieses Handbuch ergänzt und bearbeitet wurde.

Die Möglichkeiten reichen dabei von gemeinsamen Marketingaktivitäten bis hin zu einem gemeinsamen Unternehmen, der stärksten Form der Zusammenarbeit.[26]

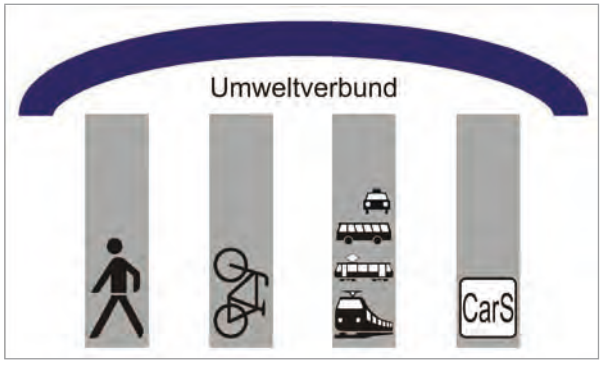


Abb. 9: Carsharing als 4. Säule des Umweltverbundes / Schnittstelle ÖPNV / Carsharing
Quelle: Huwer, U.

2.4.1 Gemeinsames Unternehmen / Joint Venture

Bei einem Joint Venture gründen ein oder mehrere Unternehmen ein Gemeinschaftsunternehmen, z.B. das kommunale ÖV-Unternehmen und der lokale CarS-Anbieter oder CarS-Verein.

Umsetzung:
Derzeit einziges Beispiel in Deutschland ist **Osnabrück**, wo der Carsharing-Anbieter Stattverkehr Osnabrück und die Stadtwerke Osnabrück AG Mitte 2011 unter dem Namen ‚StadtTeilAuto OS GmbH' eine Carsharing-GmbH mit je 50% Anteilseignerschaft gegründet haben.

Damit wird im Sinne eines ‚Mobilitätspaketes' (s.u.) auch eine Mobilkarte angeboten, die eine kostenpflichtige ÖPNV-Karte, kostenpflichtige Carsharing-Nutzung und freie Nutzung der Radstation und kostenlose Mitnahme eines Rades in den Bussen der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) ermöglicht.

2.4.2 Mobilitätspakete

Bei einem Mobilitätspaket wird dem Bedürfnis des multimodalen Kunden und dem Ansatz „alles für die Mobilität aus einer Hand" Rechnung getragen – der Kunde erhält mehrere Angebote auf einer Karte.

Im Idealfall bietet der lokale / regionale ÖV-Leistungserbringer oder der Verkehrsverbund weitere Leistungen als Mobilitätspaket über eine Mobilitätskarte an. In der Regel ist dies eine Chipkarte, welche die Nutzung verschiedener Angebote ermöglicht. Mit der Grundausstattung als Monats- oder Jahresticket für den Nahverkehr kann sie / ist sie auch Zugangs- oder Rabattkarte zu (optional) Carsharing, Radvermietung, Mietwagen, Taxi, BahnCard in unterschiedlichen Ausprägungen.

Sehr komplex sind Mobilitätspakete aus Betreibersicht, insbesondere wenn mehrere Anbieter der gleichen Sparte (z.B. Radvermietung, Carsharing, …) in diesem Paket zusammenarbeiten; auch der Austausch von Kundendaten muss geregelt werden.

Umsetzung:
Hannover: HANNOVERmobil ist ein Angebot der Großraum-Verkehr Hannover GmbH GVH, als kostenpflichtige Zusatzoption zum ÖPNV-Abonnement: Aufnahmegebühr und Kaution für das Carsharing entfallen; bargeldlose Taxinutzung mit 20% Rabatt; Gutschein für eine BahnCard 25; Rabatte bei der Nutzung einer Mietwagenfirma, kostenlose Gepäckaufbewahrung und Fahrplanbücher; bargeldlose Zahlung via Rechnung.

Abb. 10: HANNOVERmobil (Homepage) als Beispiel für Mobilitätspakete

25 vgl. dazu http://www.carsharing.de/arbeitsschwerpunkte/umweltverbund/wie-verkehrsunternehmen-und-carsharing-anbieter-zusammenarbeiten

26 Datenquellen: Umfrage unter den Verkehrsverbünden und -unternehmen in NRW sowie Homepages, Flyer etc. der genannten Unternehmen.

Bielefeld: *moBiel als* Unternehmen der Stadtwerke Bielefeld bietet Mobilitätsberatung und Kombi-Angebote Rad mit Bus & Bahn, Radstation, Carsharing, Taxiruf, Reiseservice und andere Serviceleistungen an:

- Carsharing: Inhaber eines Sechser-Abos, Semestertickets, Sechser-Abos für Großkunden, Firmen-Abos oder eines Abos 60plus erhalten besonders günstige Konditionen bei cambio; für 30 Standorte und 83 Fahrzeuge in Bielefeld und Werther
- Taxi: Taxibestellung auf Wunsch bei Einstieg in Bus oder Bahn durch Fahrpersonal
- Mobilitätsgarantie für alle Fahrgäste bei Verspätungen, Plusgarantie für Sechser-Abo-Kunden
- FahrradTickets, zum Teil kostenlose Fahrradmitnahme für Sechser-Abo-Kunden
- Miete von Fahrradboxen etc.
- Radstation moBiel (Fahrradparkhaus): 300 überdachte Abstellplätze am Hauptbahnhof für Fahrräder (Reservierung von Plätzen möglich), abschließbare Fahrradboxen an sechs Stellen im Stadtgebiet (Monats- oder Jahresmiete), Reparaturdienst, breite Palette an Leihrädern u.a.
- Elektromobilität: 14 E-Bikes stehen zum Verleih in der Radstation MoBiel und weitere an der Green-Station, Angebote zum Radwandern mit dem E-Bike
- Privatauto: P+R Parkplätze mit Anbindung an einen Zehn-Minuten-Takt von Bus und Bahn in die Stadt, Pendlerportal

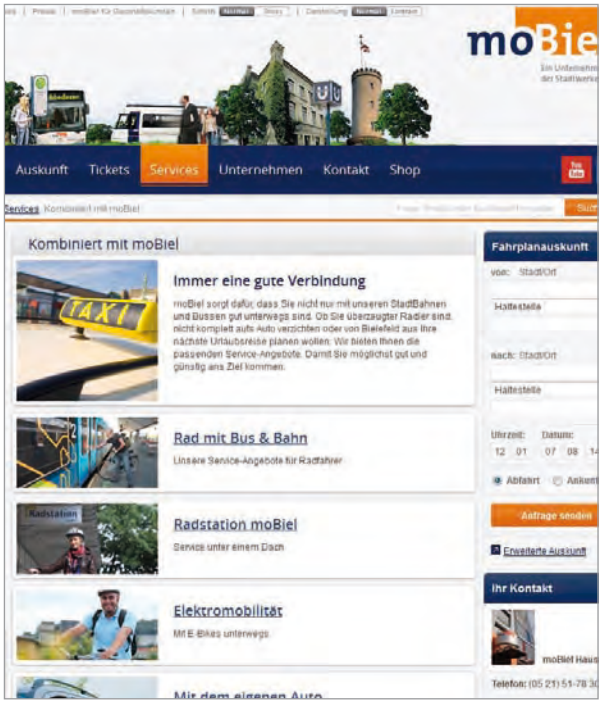


Abb. 11: moBiel (Homepage) als Beispiele für Mobilitätspakete

Düsseldorf: Nutzung von Bus und Bahn, nicht stationsbasiertem Carsharing sowie Mietfahrrad mit einer Zugangskarte:

- das Monatsticket „Mobil in Düsseldorf" gilt für Bus, Bahn, car2go (90 Minuten Nutzung / Monat) und nextbike (240 Minuten Nutzung/Monat)
- Mobilitätsgarantie
- car2go Sparpaket für Rheinbahnkunden mit dem der Abonnent 43% spart
- weitere Vergünstigungen bei anderen CarS-Anbietern für Rheinbahnkunden: DriveNow, Greenwheels und Drive-Carsharing, stadtmobil Rhein-Ruhr (keine Monatspreis für Abonnenten der Rheinbahn, Anmeldung bei stadtmobil im Rheinbahn Kundencenter möglich)

Aachen: Die Stadt Aachen bietet für Neubürgerinnen und Neubürger ein ‚Mobilitätspaket' (Gutscheine für ÖPNV, Carsharing, Fahrradstadtplan, Neubürgertour mit dem Rad usw.).

2.4.3 Mobilitätszentralen / gemeinsamer Vertrieb und / oder gegenseitige Vergünstigungen

Jeder Anbieter (ÖPNV, Carsharing) hat eigene Zugangs-/ Kundenkarten, diese werden jedoch auch beim / über den jeweils anderen Vertriebspartner ausgegeben bzw. auf die Kundenkarte kann ein weiteres Angebot aufgebucht werden (Vorstufe zum Mobilitätspaket).

In den Kundencentern der ÖV-Unternehmen oder Verbünde sind auch Informationen zu Carsharing erhältlich bzw. können auch Verträge für Carsharing abgeschlossen werden.

Umsetzung:
Bielefeld: *moBiel als* Unternehmen der Stadtwerke Bielefeld bietet Mobilitätsberatung und Kombi-Angebote Rad mit Bus & Bahn, Radstation, Carsharing, Taxiruf Reiseservice und andere Serviceleistungen an (siehe auch Modul 2.4.2).

ServiceCenter moBiel: z.B. Fahrplanauskünfte bundesweit, ausführliche Beratung zu Tickets und Tarifen, Verkauf von Tickets (Tarifgebiet „Der Sechser", NRW-Tarif und „Schönes-Wochenende-Ticket"), Ausflugtipps in die Region, Verkauf von Rad- und Wanderkarten, Annahme von Anregungen und Beschwerden für moBiel und der WestfalenBahn, Ticketberatung für große und kleine Unternehmen, Führungen und Veranstaltungen zu Themen rund um die Mobilität, Verkauf von Werbe- und Fan-Artikeln, Beratung zu Werbung auf und in Bussen und StadtBahnen, Veranstaltungsreihe moBiel Forum.

Münster: Im Kundenzentrum der Stadtwerke Münster hat auch Stadtteilauto einen Schalter.

Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH: Unterstützung des Carsharing-Vereins durch personelle Ressourcen in Schwachlastzeiten des Verkehrsunternehmens im Verbundbüro Biberach.

Halle und Leipzig: Abo-Kunden des MDV erhalten bei der Nutzung von ÖPNV und Carsharing (teilauto Halle und Leipzig) einen deutlichen Rabatt auf den Abopreis. Der Monatsgrundpreis bei teilauto ist ebenfalls reduziert. Des Weiteren entfällt der Startpreis und die Kaution für teilauto wird halbiert.

Leverkusen: Wupsimobil für Abonnements der wupsi. Flexicar-Kunden erhalten bei der wupsi einen dreimonatiges Schnupperabo. Für Wupsi-Abonnementen entfällt die Aufnahmegebühr beim Carsharing und die Kaution halbiert sich. Die monatliche Gebühr ist ebenfalls reduziert.

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH VRS / Köln: Das VRS-e-Ticket kann in allen Kundencentern als Zugangskarte zu Flinkster erweitert werden. Bei der Grundgebühr im Lokaltarif können so über 50 % gespart werden.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr VRR / Essen EVAG: Abo-Chipkarte für den VRR kann als „Autoschlüssel“ für das Carsharing mit stadtmobil freigeschaltet werden bzw. EVAG-Abo-Kunden mit e-Ticket-Tarif können die Fahrzeuge ganz flexibel nutzen, ohne einen Monatsbeitrag zu zahlen.Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH VRN / Rhein-Neckar: VRN-Abo-Kunden können sich auch in den Kundencentern in Heidelberg, Mannheim oder Ludwigshafen anmelden und sparen bei der Anmeldung 50%.

Aachen: Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV) und cambio gewähren sich gegenseitige Vergünstigungen.

2.4.4 Vorzugskonditionen

Entweder bietet ein Verkehrsunternehmen Vorzugskonditionen für Carsharing-Nutzer an oder umgekehrt gewährt ein Carsharing-Anbieter den ÖV-Dauerkunden Rabatte.

Umsetzung:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH VRN / Rhein-Neckar:

1. Carsharing-Kunden können ein Jobticket beziehen, bei dem die CSO stadtmobil als fiktiver Arbeitgeber fungiert und den Arbeitgeberanteil für das Jobticket an die rnv zahlt. Der Stadtmobilkunde zahlt den Arbeitnehmeranteil direkt an die rnv.
2. VRN-Abo-Kunden erhalten bei der Anmeldung zum Carsharing 50% Rabatt bzw. erhalten bei einer Vermittlungsplattform einen Willkommengutschein in Höhe von 10 € für die erste Fahrt.

↳ CSO als fiktiver Arbeitgeber, damit CSO-Kunden in den Genuss eines Jobtickets kommen können.

Aachen: Jeder cambio-Kunde erhält für das erste Abo bei der ASEAG vorab einen Monat kostenlose Fahrten im gesamten AVV-Gebiet sowie eine kostenlose Schnupperwoche.

Aschaffenburg: Ermäßigte Anmeldegebühr und reduzierte Kaution sowie die Möglichkeit auf ein dreimonatiges Schnupperangebot beim Carsharing-Anbieter.

Kiel: Inhaber einer SH-Card erhalten 25% Rabatt auf die Aufnahmegebühr bei der CSO.

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH VRS: VRS-e-Ticket-Inhaber können bei der Grundgebühr im Lokaltarif über 50 % sparen.

Köln: Abonnenten eines Monats-, Formel9-, Aktiv60-, Starter-, Jobtickets („Stammkunden“) der Kölner Verkehrs-Betriebe AG KVB erhalten neben der kostenlosen

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

Anmeldung 30 Freiminuten als Willkommensgeschenk bei car2go und DriveNow.

Im Rahmen des AboPlus-Programms und bei Vorlage des KVB-e-Tickets bietet cambio allen Abonnenten eines Monats-, Formel9-, Aktiv60- oder StarterTickets den attraktiven KVB-Abo-Tarif, der u.a. die kostenlose Anmeldung ohne Vertragsbindung, kostenfreie cambioCard, einen festen Stellplatz, inklusive Benzin und geringe monatliche Grundgebühr beinhaltet.

Abb. 13: Beispiel für gemeinsame Marketingaktivitäten: Auf der Homepage der KVB wird auch Carsharing als perfekte Ergänzung zu Bus & Bahn beworben

Wuppertal: Inhaber eines Jahresabos Ticket1000 bzw. Ticket2000 der Wuppertaler Stadtwerke WSW zahlen nur die halbe Anmeldegebühr bei cambio.

2.4.5 Gemeinsame Marketingaktivitäten

Auf der Homepage sowie in Kundenbriefen, Newslettern, Fahrplänen, Werbeflächen an Haltestellen / auf Fahrzeugen können Hinweise auf lokale CarS-Anbieter gegeben werden. Auch sollten Umgebungspläne an Haltestellen die nächsten CarS-Stationen zeigen. CSO verweisen umgekehrt auf die Haltestellen zur Erreichbarkeit ihrer Stationen.

Umsetzung:
Der ***Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd*** (ZWS) und der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter arbeiten mit gewerblichen Carsharing-Anbietern (CSO) oder Carsharing-Vereinen zusammen.

Aachen: Plakataktion zur kombinierten Nutzung von cambio- und Busangebot der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG ASEAG für die Zielgruppe ‚Multimodale Menschen'.

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH VRS / Köln: Plakat-, Internet- und Flyeraktion zur gemeinsamen Vermarktung des Angebots von VRS und Flinkster.

2.4.6 Gemeinsame Infrastruktur und Fahrzeuge

Stellplatzmangel ist oft ein Hindernis für die CSO; stellt der ÖPNV-Anbieter Teile seiner Betriebsflächen für Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung, können zumindest in einigen Quartieren neue Angebote etabliert werden.

Auch ist möglich, Teile des Fuhrparks des ÖV-Unternehmens in die Carsharing-Flotte zu integrieren oder bei Dienstfahrten auf Carsharing zurückzugreifen.

3. Die Carsharing-Landschaft in NRW: Anbieter und Kommunen mit Carsharing

Dieses Modul zeigt die Carsharing-Landschaft in Nordrhein-Westfalen mit Grafiken und Tabellen. Der detaillierte Überblick mit Stand März 2014 bietet eine Marktübersicht, welche und wie viele Organisationen und Kommunen Carsharing-Angebote haben. Die Kurz-Porträts der Anbieter vervollständigen die Bestandsaufnahme.

3.1 Status quo und Marktübersicht Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen sind zu Beginn des Jahres 2014 bereits 23 gewerbliche bzw. vereinsorganisierte CSO aktiv, damit gibt es in 27 der 30 größten nordrhein-westfälischen Städte Carsharing.

In 22 kreisfreien Städten und 32 kreisangehörigen Kommunen, insgesamt also 54 Kommunen, können die Bürgerinnen und Bürger ein (oder sogar mehrere) Carsharing-Angebot(e) nutzen. In kleineren Städten ist es oft das eines lokalen oder regionalen Anbieters; in zwei Großstädten (Köln und Düsseldorf) auch das eines free-floating-Anbieters.

Die höchsten Werte an (stationären) CarS-Fahrzeugen/1.000 EW haben mit 0,53 Münster sowie Köln mit 0,45. Diese Werte weichen von denen des bcs-Städtevergleichs leicht ab, da der Erhebungszeitpunkt dafür Mitte Juni 2012, also zwei Jahre früher, lag. Der Wert des deutschen Spitzenreiters Karlsruhe des bcs-Städtevergleichs aus dem Jahr 2012 kann dennoch vergleichsweise herangezogen werden: Er lag damals bereits bei 1,9.

Bei den kreisangehörigen Kommunen liegen die höchsten Wert an CarS-Fahrzeugen/1.000 EW bei 0,15 bis 0,18; den höchsten Wert verzeichnet Troisdorf mit 0,18, danach folgen Herdecke 0,17 und Siegburg mit 0,15.

Alle Kommunen bzw. Kreise, die über ein Carsharing-Angebot verfügen, sind in einer Tabelle zusammengeführt und durch raumstrukturelle Kenndaten (wie siedlungsstruktureller Kreistyp, Bevölkerungsdichte bzw. der aussagekräftigeren Siedlungsdichte, Motorisierungsgrad, …) charakterisiert. So sind für die eigene Kommune Vergleiche und Potenzialabschätzungen bezüglich der Chancen für den Auf- oder Ausbau von Carsharing möglich.

In den Best-Practice-Steckbriefen (Modul 7) wurden diese Kenndaten deshalb nach Möglichkeit auch für die dort genannten Beispiele ermittelt und eingetragen.

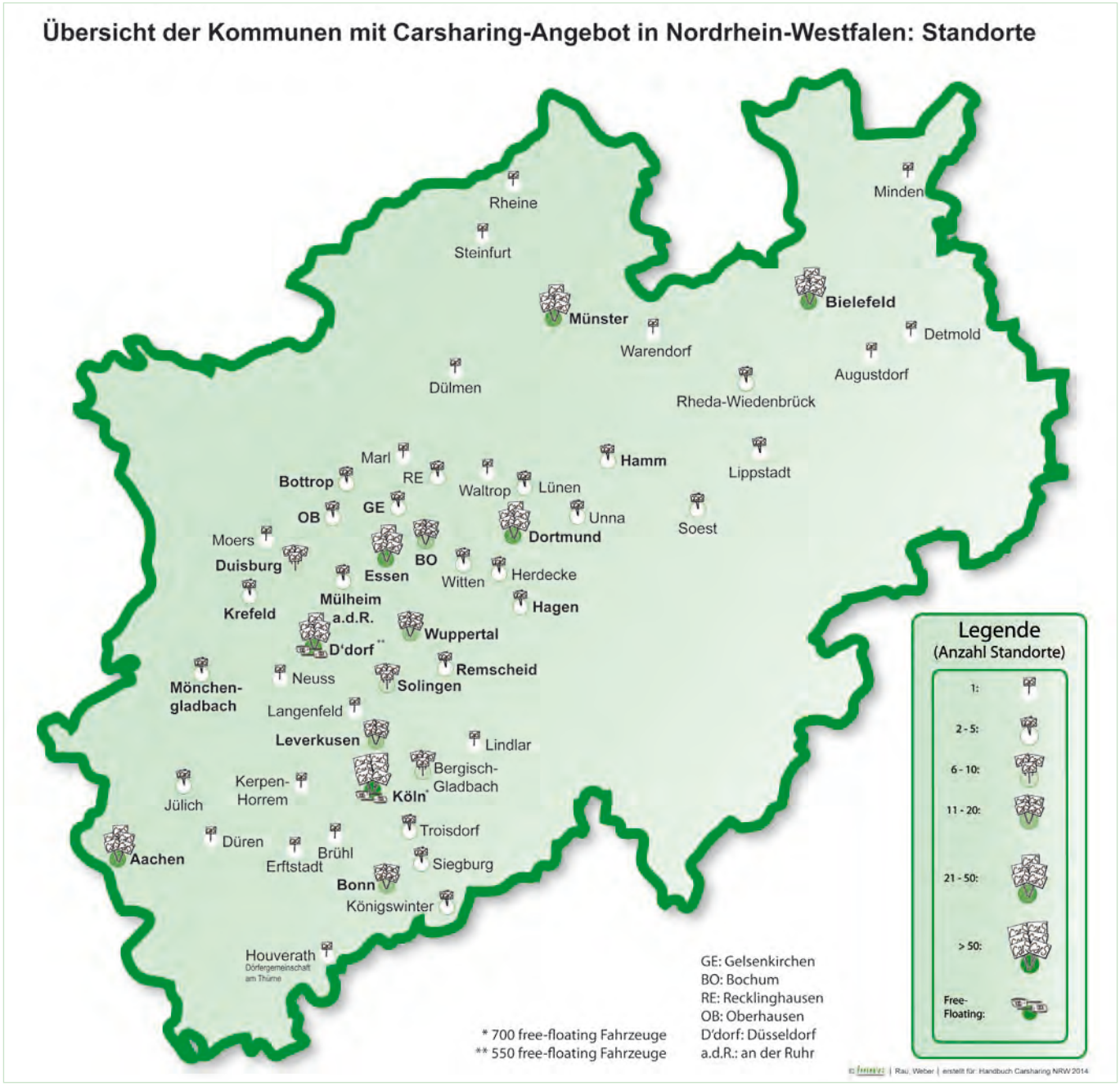


Abb. 14: Status quo Standorte: Übersicht der Kommunen mit Carsharing in Nordrhein-Westfalen

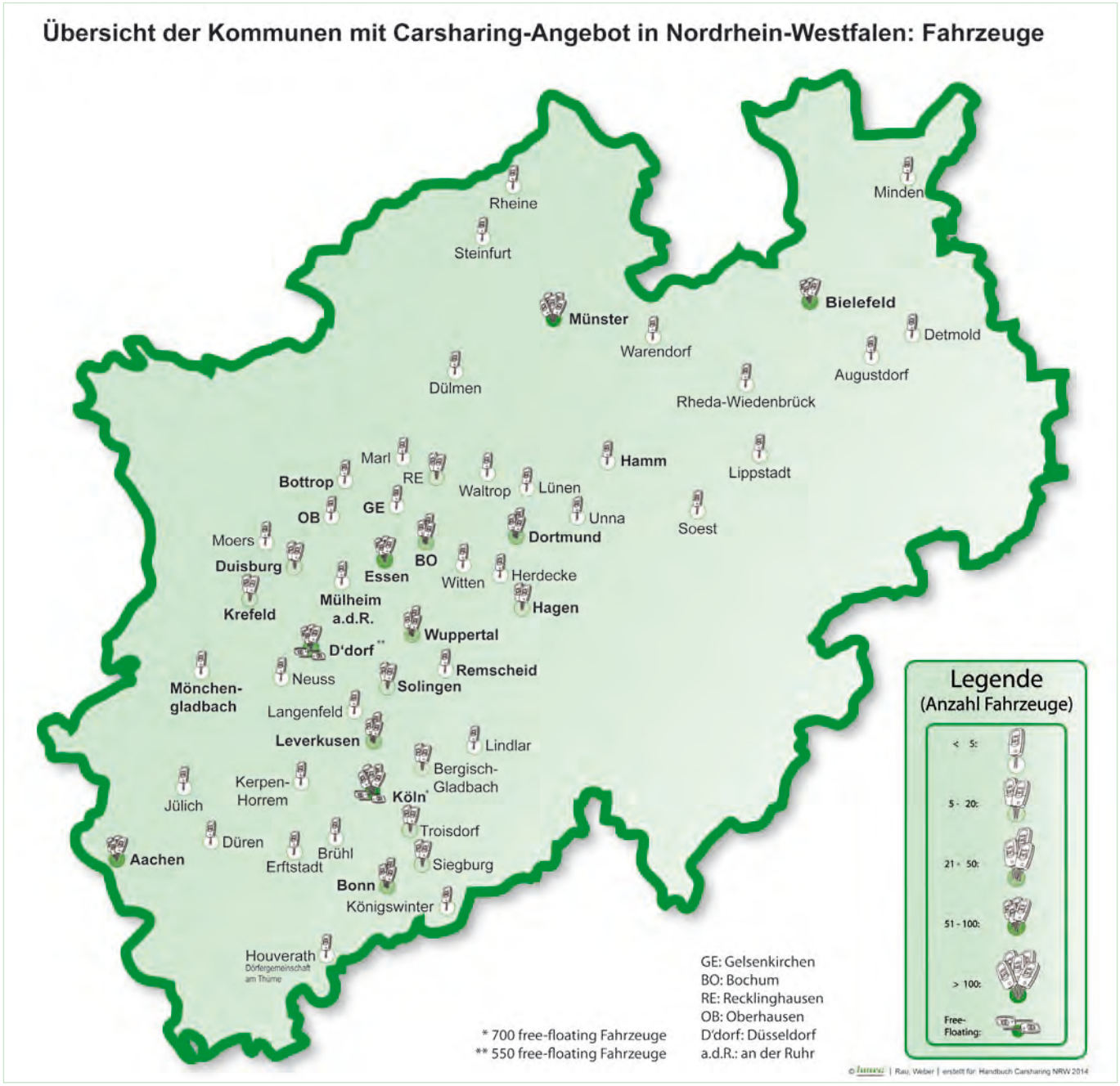


Abb. 15: Status quo Fahrzeuganzahl: Übersicht der Kommunen mit Carsharing in Nordrhein-Westfalen

Tabelle 3: Kommunen mit gewerblichen / vereinsbasierten Carsharing-Angeboten in Nordrhein-Westfalen und deren Anbieter

Ort	Einwohner	Carsharing-Anbieter
Aachen	240.086	BW Carsharing, cambio, Flinkster
Augustdorf	9.533	BW Carsharing, Flinkster
Bergisch-Gladbach	109.138	Flexicar, Ford Carsharing, Flinkster
Bielefeld	328.314	cambio, Flinkster
Bochum	362.213	Greenwheels, Hertz 24/7, RUHRAUTOe, stadtmobil, Flinkster
Bonn	309.869	BW Carsharing, cambio, Hertz 24/7, Stattauto Bonn, Flinkster
Bottrop	116.498	RUHRAUTOe
Brühl	43.875	Stattauto Bonn
Detmold	73.602	Stattauto Bonn
Dortmund	572.087	Drive-Carsharing Electric Car, Greenwheels, Hertz 24/7, RUHRAUTOe, Willmobil, Flinkster
Duisburg	486.816	Greenwheels, RUHRAUTOe, stadtmobil, Flinkster
Dülmen	46.071	Stadtteilauto
Düsseldorf	593.682	car2Go, Drive, Drive-Carsharing Electric Car, Drivenow, Greenwheels, stadtmobil, Flinkster
Erftstadt	49.164	Drive, Flinkster
Essen	566.862	Drive, Greenwheels, Hertz 24/7, RUHRAUTOe, stadtmobil, Flinkster
Gelsenkirchen	257.607	Drive, Hertz 24/7, RUHRAUTOe, finkster
Hagen	186.243	DRIVEme, Greenwheels, Flinkster
Hamm	176.440	Stadtteilauto, Flinkster
Herdecke	22.754	Statt-Auto Herdecke
Hiltrup	25.534	Stadtteilauto
Houverath	1.913	E-ifel mobil
Kerpen-Horrem	63.650	Drive, Flinkster
Köln	1.024.373	cambio, car2go, Drive Electric- Car, DriveNow, Ford Carsharing, Hertz 24/7, Flinkster
Königswinter	39.908	Flinkster, E-WALD
Krefeld	222.026	Hertz 24/7, Krause, stadtmobil, Flinkster
Langenfeld	56.993	Drive, Flinkster
Leverkusen	159.926	Flexicar
Lindlar	21.071	Flinkster, E-WALD
Lippstadt	66.100	Drive, Flinkster, BSC Business Service Center UG
Lünen	84.798	Drive, Drive Electric- Car, Flinkster
Marl	84.055	Hertz 24/7
Meerbusch	54.592	Drive-Carsharing Electric Car
Minden	79.853	Krause, Flinkster
Moers	103.504	stadtmobil
Mönchengladbach	255.087	Hertz 24/7, Krause, Flinkster
Mülheim/Ruhr	166.654	Drive, Ford Carsharing, Public car, RUHRAUTOe, Flinkster
Münster	296.599	Stadtteilauto, Flinkster
Neuss	151.486	Drive, Krause, Flinkster
Oberhausen	210.005	Drive, RUHRAUTOe, Flinkster
Recklinghausen	115.385	Greenwheels
Remscheid	109.352	Drive, Drive-Carsharing Electric Car, Flinkster
Rheda-Wiedenbrück	46.858	Ford Carsharing
Rheine	73.285	Stadtwerke Rheine
Siegburg	39.103	BW Carsharing, Stattauto Bonn, Flinkster
Soest	46.685	Stadtteilauto
Solingen	155.316	Drive, stadtmobil, Flinkster
Steinfurt	33.327	Stadtteilauto
Troisdorf	72.784	BW Carsharing, Ford Carsharing, Flinkster
Unna	59.015	Greenwheels
Viersen	74.952	Krause
Waltrop	28.926	Flinkster
Warendorf	37.006	Stadtteilauto
Witten	96.136	Flinkster
Wuppertal	342.885	cambio, Flinkster
		Gesamt: 54

Tabelle 4: Status quo: Übersicht der Kommunen mit Carsharing in Nordrhein-Westfalen mit Kennzahlen

	Kreisfreie Städte																					SR	
Kreise																						Städteregion Aachen	
Städte und Gemeinden	Bielefeld	Bochum	Bonn	Bottrop	Dortmund	Duisburg	Düsseldorf	Essen	Gelsenkirchen	Hagen	Hamm	Köln	Krefeld	Leverkusen	Mönchengladbach	Mülheim/Ruhr	Münster	Oberhausen	Remscheid	Solingen	Wuppertal		Aachen
EW-Zahl [1.000] (31.12.2012)	328	362	310	116	572	487	594	567	258	186	176	1024	222	160	255	167	297	210	109	155	343	543	240
Studierendenanteil [%] (2011)	8,9	12,5	9,1	0,2	6,7	3,8	5,5	6	2,1	39,8	0,6	8	2,3	0,2	2,6	0,4	16,6	0	0	0	4,8	7,8	
Siedlungsstruktureller Kreistyp [1]																							
Kreisfreie Großstädte	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
Städtische Kreise																						x	
Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen																							
Dünn besiedelte ländliche Kreise																							
Stadt- und Gemeindetyp																							
Großstädte	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Mittelstädte																							
größere Kleinstädte																							
kleinere Kleinstädte																							
Landgemeinden																							
Siedlungsdichte [2] (2011)																							
<2000																							
2000-2250																							
2250-2500											x												
2500-2750				x																			
2750-3000	x																x					x	
3000-3250													x		x								
3250-3500						x			x	x				x		x			x				
3500-3750		x			x													x		x			
3750-4000																							
4000-4500								x				x									x		x
>4500			x				x																
Motorisierungsgrad [3] (2012)																							
<400																							
400-450					x	x			x			x	x				x				x		
450-500	x		x				x	x		x	x			x	x			x		x		x	
500-550		x		x												x			x				
550-600																							
600-650																							
650-700																							
Erreichbarkeit des nächstgelegenen... [4]																							
Oberzentrum	0	0	0	22	0	0	0	0	23	0	42	0	0	22	0	16	0	16	24	23	0	17	0
Mittelzentrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
ICE Bahnhof	4	0	1	12	0	0	5	0	11	3	0	6	23	17	30	0	6	0	24	13	0	18	2
Haushaltseinkommen [5] (2011)																							
1250 - 1500 €				x	x	x			x		x							x				x	
1500 - 1750 €	x	x	x					x		x		x	x	x	x						x		
1750 - 2000 €							x									x	x		x	x			
2000 - 2250 €																							
>2250 €																							
Anbieter																							
Anbieter Carsharing klassisch	CA DB	GW HE RE SM DC DE	BW CA HE SAB	RE	HE DE GW RE WM DC	GW RE SM DB HE	DC SM GW DE DB	DC GW HE RE SM DB	HE RE	DM GW	STA DB	CA FO HE DB	HE KV SM DB	FL	HE KV DB	DC PC RE DB	STA DB	DC RE DB	DC DE	DC SM	CA DB		BW CA DB HE
Anzahl Standorte	31	19	20	2	29	6	44	35	2	3	2	137	4	16	2	4	38	3	2	9	17	0	31
Anzahl Fahrzeuge	87	25	44	1	40	15	78	66	4	5	3	463	10	28	3	3	158	4	2	10	32	0	95
Anbieter Carsharing flexibel							C2G DN					C2G DN											
Anzahl Fahrzeuge							550					700											
Fahrzeuge Gesamt	87	25	44	1	40	15	628	66	4	5	3	1163	10	28	3	3	156	4	2	10	32	0	95
Ranking „klassisches CarS"																							
CS-Fahrzeug / 1.000 EW	0,27	0,07	0,14	0,01	0,07	0,03	0,13	0,12	0,02	0,03	0,02	0,45	0,05	0,18	0,01	0,02	0,53	0,02	0,02	0,06	0,09	0,00	0,40

	Kreise																								
Kreise	Coesfeld		Düren			Ennepe-Ruhr Kreis			Gütersloh		Lippe			Mettmann		Minden-Lübbecke		Oberbergischer Kreis		Recklinghausen				Rhein-Erft Kreis	
Städte und Gemeinden		Dülmen		Düren	Jülich		Herdecke	Witten		Rheda-Wiedenbrück		Augustdorf	Detmold		Langenfeld		Minden		Lindlar		Marl	Recklinghausen	Waltrop		Brühl
EW-Zahl [1.000] (31.12.2012)	215	46	259	89	32	324	23	96	352	47	346	10	74	477	57	310	80	271	21	616	84	115	29	455	44
Studierendenanteil [%] (2011)	0,6		1,2			0,4			0		1,7			0,1		0,3		1,2		0,4				0,3	
Siedlungsstruktureller Kreistyp [1]																									
Kreisfreie Großstädte																									
Städtische Kreise	x		x			x			x		x			x		x		x		x				x	
Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen																									
Dünn besiedelte ländliche Kreise																									
Stadt- und Gemeindetyp																									
Großstädte																						x			
Mittelstädte		x		x	x		x	x		x			x		x		x		x		x		x		x
größere Kleinstädte																									
kleinere Kleinstädte												x													
Landgemeinden																									
Siedlungsdichte [2] (2011)																									
<2000	x	x	x		x				x		x	x				x		x	x						
2000-2250										x			x				x								
2250-2500																					x		x	x	
2500-2750																				x					
2750-3000				x		x									x										
3000-3250							x	x						x								x			
3250-3500																									x
3500-3750																									
3750-4000																									
4000-4500																									
>4500																									
Motorisierungsgrad [3] (2012)																									
<400																									
400-450																									
450-500																				x					
500-550			x			x			x		x			x										x	
550-600	x															x		x							
600-650																									
650-700																									
Erreichbarkeit des nächstgelegenen... [4]																									
Oberzentrum	31	29	29	23	20	17	10	13	25	28	35	26	32	20	22	45	43	35	37	29	32	21	23	22	17
Mittelzentrum	8	0	10	0	0	2	0	0	8	0	5	15	0	0	0	6	0	6	7	0	0	0	0	1	6
ICE Bahnhof	27	24	31	24	22	17	10	13	15	13	25	26	25	15	13	19	3	38	31	16	14	0	19	27	14
Haushaltseinkommen [5] (2011)																									
1250 - 1500 €			x																	x					
1500 - 1750 €	x										x					x								x	
1750 - 2000 €						x			x					x				x							
2000 - 2250 €																									
>2250 €																									
Anbieter																									
Anbieter Carsharing klassisch	STA	STA	CA EW	EW	CA	SAH DB	SAH	DC DE	FO	FO	BW SAB	BW	SAB	DC	DC	KV DB	KV DB	EW	EW	HE DE GW	HE	GW	DE	DC SAB CA	SAB
Anzahl Standorte	1	1	3	1	2	5	3	2	3	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	7	1	5	1	3	1
Anzahl Fahrzeuge	2	2	3	1	2	6	4	2	3	3	4	1	3	2	2	1	1	1	1	10	2	7	1	8	1
Anbieter Carsharing flexibel																									
Anzahl Fahrzeuge																									
Fahrzeuge Gesamt	2	2	3	1	2	6	4	2	3	3	4	1	3	2	2	1	1	1	1	10	2	7	1	8	1
Ranking „klassisches CarS"																									
CS-Fahrzeug / 1.000 EW	0,01	0,04	0,01	0,01	0,06	0,02	0,17	0,02	0,01	0,06	0,01	0,10	0,04	0,00	0,04	0,00	0,01	0,00	0,05	0,02	0,02	0,06	0,03	0,02	0,02

Kreise			Rheinisch-Bergischer Kreis		Rhein-Kreis Neuss		Rhein-Sieg Kreis				Soest			Steinfurt			Unna			Warendorf		Wesel		Kreise
Städte und Gemeinden	Erftstadt	Kerpen		Bergisch-Gladbach		Neuss		Königswinter	Siegburg	Troisdorf		Lippstadt	Soest		Rheine	Steinfurt		Lünen	Unna		Warendorf		Moers	Städte und Gemeinden
EW-Zahl [1.000] (31.12.2012)	49	64	278	109	439	151	581	40	39	73	296	66	47	434	73	33	393	85	59	273	37	458	104	EW-Zahl [1.000]
Studierendenanteil [%] (2011)			0,3		0,2		1,5				0,9			0,9			0			0		0,1		Studierendenanteil [%]
Siedlungsstruktureller Kreistyp [1]																								Siedlungsstruktureller Kreistyp [1]
Kreisfreie Großstädte																								Kreisfreie Großstädte
Städtische Kreise			x		x		x				x			x			x			x		x		Städtische Kreise
Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen																								Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen
Dünn besiedelte ländliche Kreise																								Dünn besiedelte ländliche Kreise
Stadt- und Gemeindetyp																								Stadt- und Gemeindetyp
Großstädte				x		x																	x	Großstädte
Mittelstädte	x	x						x	x	x		x	x		x	x		x	x		x			Mittelstädte
größere Kleinstädte																								größere Kleinstädte
kleinere Kleinstädte																								kleinere Kleinstädte
Landgemeinden																								Landgemeinden
Siedlungsdichte [2] (2011)																								Siedlungsdichte [2]
<2000								x			x			x	x	x				x	x			<2000
2000-2250	x	x					x					x	x									x		2000-2250
2250-2500					x												x							2250-2500
2500-2750			x																x					2500-2750
2750-3000																							x	2750-3000
3000-3250						x				x								x						3000-3250
3250-3500				x																				3250-3500
3500-3750									x															3500-3750
3750-4000																								3750-4000
4000-4500																								4000-4500
>4500																								>4500
Motorisierungsgrad [3] (2012)																								Motorisierungsgrad [3]
<400																								<400
400-450																								400-450
450-500																								450-500
500-550					x		x				x			x			x			x		x		500-550
550-600			x																					550-600
600-650																								600-650
650-700																								650-700
Erreichbarkeit des nächstgelegenen... [4]																								Erreichbarkeit des nächstgelegenen... [4]
Oberzentrum	23	22	28	27	18	14	24	15	14	13	39	34	41	29	33	35	25	22	24	35	34	29	14	Oberzentrum
Mittelzentrum	0	0	6	0	2	0	5	0	0	0	7	0	0	8	0	0	2	0	0	8	0	3	0	Mittelzentrum
ICE Bahnhof	28	28	23	21	22	16	19	16	0	7	16	3	1	19	0	20	23	22	24	24	32	25	14	ICE Bahnhof
Haushaltseinkommen [5] (2011)																								Haushaltseinkommen [5]
1250 - 1500 €																								1250 - 1500 €
1500 - 1750 €							x				x			x			x			x		x		1500 - 1750 €
1750 - 2000 €			x		x																			1750 - 2000 €
2000 - 2250 €																								2000 - 2250 €
>2250 €																								>2250 €
Anbieter																								Anbieter
Anbieter Carsharing klassisch	DC	DC	FL FO	FL FO	DC KV DB	DC KV DB	DB BW FO SAB	EW	DB SAB	BW FO DB	DC STA	DC BSC	STA	STA SR	SR	STA	DC GW	DC	GW	STA	STA	SM	SM	Anbieter Carsharing klassisch
Anzahl Standorte	1	1	7	7	1	1	9	2	3	4	4	2	2	2	1	1	4	2	2	1	1	1	1	Anzahl Standorte
Anzahl Fahrzeuge	1	1	8	8	1	1	23	4	6	13	4	2	2	3	2	1	4	2	2	2	2	2	2	Anzahl Fahrzeuge
Anbieter Carsharing flexibel																								Carsharing flexibel
Anzahl Fahrzeuge																								Anzahl Fahrzeuge
Fahrzeuge Gesamt	1	1	8	8	1	1	23	4	6	13	4	2	2	3	2	1	4	2	2	2	2	2	2	Fahrzeuge Gesamt
Ranking „klassisches CarS"																								Ranking „klassisches CarS"
CS-Fahrzeug / 1.000 EW	0,02	0,02	0,03	0,07	0,00	0,01	0,04	0,10	0,15	0,18	0,01	0,03	0,04	0,01	0,03	0,03	0,01	0,02	0,03	0,01	0,05	0,00	0,02	CS-Fahrzeug / 1.000 EW

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 Fahrzeit in Minuten]
5 [Verfügbares Einkommen der Haushalte in € je Einwohner]

kreisfreie Städte: 22 kreisangehörige Kommunen: 31 Gesamt: Kommunen: 53
höchste Werte an CS-Fahrzeugen / 1.000 EW: 0,53 Münster; 0,45 Köln; 0,40 Aachen

höchster Wert an CS-Fahrzeugen / 1.000 EW in kreisangehörigen Kommunen:
0,15 - 0,18 Siegburg, Troisdorf, Herdecke

Kürzel	CarSharing Anbieter
BW	BW Carsharing
CA	cambio
C2G	car2go
DC	Drive-Carsharing
DE	Drive-Carsharing Electric Car
DM	DRIVEme Autovermietung und Carsharing GmbH (Hagen)
DN	DriveNow
FL	Flexicar
DB	Flinkster/Bahn Carsharing
FO	Ford Carsharing
GW	Greenwheels
HE	Hertz 24/7
KV	Krause Verwaltungs GmbH (Minden)
PC	PublicCar (Mülheim)
RE	RUHRAUTOe
SM	stadtmobil Rhein-Ruhr GmbH
STA	Stadtteilauto Carsharing Münster GmbH
SR	Stadtwerke Rheine
SAB	Stattauto Bonn
SAH	Statt-Auto Herdecke
WM	Willmobil (Dortmund)

Daten Bestandserhebung CarS NRW: März 2014, ohne Anspruch auf Vollständigkeit
CarS in Houverath hat erst nach Bestandserhebung begonnen

Hinweis: Tabelle im A3-Format im Anhang

3.2 Kurz-Porträts der Anbieter

Die Kurz-Porträts zeigen alle derzeit in Nordrhein-Westfalen aktiven Carsharing-Anbieter mit ihren spezifischen Kenndaten (Stand: Ende 2013; ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- BSC Business Service Center
- BW Carsharing
- cambio
- car2go
- Drive-Carsharing
- Drive-Carsharing Electric Car
- DRIVEme Autovermietung und Carsharing
- DriveNow
- E-WALD
- Flexicar
- Flinkster/ Bahn Carsharing
- Ford Carsharing
- Greenwheels
- Hertz 24/7
- Krause
- PublicCar Mülheim
- RUHRAUTOe
- stadtmobil Rhein-Ruhr
- Stadtteilauto Carsharing Münster
- Stadtwerke Rheine
- Stattauto Bonn
- Statt-Auto Herdecke
- thürneMobil
- Willmobil

BSC Business Service Center	
Webadresse:	http://cars-lp.de/
Gebietsabdeckung:	kommunal
Standorte (Kommunen) in NRW:	Lippstadt
Anzahl der Fahrzeuge:	1
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	1 (+1 in Planung)
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	http://cars-lp.de/pages/allg.-informationen/carsharing-standorte-lippstadt.php

BW Carsharing	
Webadresse:	http://www.bwfuhrpark.de/de/bwcarsharing/bwcarsharing/
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit
Standorte (Kommunen) in NRW:	Aachen, Augustdorf, Bonn, Troisdorf, Siegburg
Anzahl der Fahrzeuge:	k.A.
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	21
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	http://www.bwcarsharing.de/kundenbuchung/process.php?proc=netz&f=328

cambio	
Webadresse:	http://www.cambio-carsharing.de/
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit & Belgien
Standorte (Kommunen) in NRW:	Aachen, Bonn, Köln, Wuppertal, Bielefeld
Anzahl der Fahrzeuge:	1.500
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	14 Städte in Deutschland, weitere in Belgien
Anzahl der Kunden:	50.000
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	http://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/de/1/cms/stdws_info/stationen.html

car2go	
Webadresse:	https://www.car2go.com
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit & international
Standorte (Kommunen) in NRW:	Düsseldorf, Köln
Anzahl der Fahrzeuge:	42.000
Art des Carsharings:	flexibel
Anzahl der Standorte:	22 Orte weltweit, 8 in Deutschland, keine festen Fahrzeugstandorte
Anzahl der Kunden:	160.000
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	Tochterfirma von Daimler
URL Standortkarte:	https://www.car2go.com/de/koeln/ bzw. https://www.car2go.com/de/duesseldorf/

Drive-Carsharing	
Webadresse:	http://www.drive-carsharing.com/
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit & Niederlande
Standorte (Kommunen) in NRW:	Düsseldorf, Erftstadt, Essen, Gelsenkirchen, Kerpen-Horrem, Langenfeld, Lippstadt, Lünen, Mülheim/Ruhr, Neuss, Oberhausen, Remscheid, Solingen
Anzahl der Fahrzeuge:	k.A.
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	k.A.
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & geschäftlich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	Partnerschaft mit DB Flinkster; Drive ElectricCar auf gesondertem Kurz-Porträt
URL Standortkarte:	http://www.drive-carsharing.com/

Drive-Carsharing Electric Car	
Webadresse:	http://www.drive-ecity.de/
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit & Niederlande
Standorte (Kommunen) in NRW:	Düsseldorf, Köln, Remscheid, Dortmund, Lünen, Meerbusch
Anzahl der Fahrzeuge:	k.A.
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	k.A.
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & geschäftlich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	Verwendung von Elektro-Autos; Autobahnnutzung untersagt
URL Standortkarte:	k.A.

DRIVEme Autovermietung & Carsharing	
Webadresse:	k.A.
Gebietsabdeckung:	kommunal
Standorte (Kommunen) in NRW:	Hagen
Anzahl der Fahrzeuge:	2
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	2 Stationen in Hagen
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	an Drive-Carsharing angeschlossen; vgl. Krause
URL Standortkarte:	k.A.

DriveNow	
Webadresse:	https://www.drive-now.com/international?language=de_DE&L=0
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit & international
Standorte (Kommunen) in NRW:	Düsseldorf, Köln
Anzahl der Fahrzeuge:	1570
Art des Carsharings:	flexibel
Anzahl der Standorte:	6 Orte weltweit, 5 in D, keine festen Fahrzeugstandorte
Anzahl der Kunden:	126.000
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	Tochterfirma von BMW
URL Standortkarte:	https://de.drive-now.com/php/metropolis/city_dusseldorf?cit=1293&language=de_DE bzw. https://de.drive-now.com/php/metropolis/city_cologne?cit=1774&language=de_DE

E-WALD	
Webadresse:	http://e-wald.eu/
Gebietsabdeckung:	überregional
Standorte (Kommunen) in NRW:	Lindlar, Düren, Königswinter,
Anzahl der Fahrzeuge:	25
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	18
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat, geschäftlich, Kommunen
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	reines Elektro-Carsharing
URL Standortkarte:	http://ewald.dbcarsharing-buchung.de/kundenbuchung/process.php?proc=stadtauswahl&&f=352

Flexicar	
Webadresse:	http://www.flexicar.de/
Gebietsabdeckung:	regional
Standorte (Kommunen) in NRW:	Bergisch Gladbach, Leverkusen
Anzahl der Fahrzeuge:	32
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	19 Stationen
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	k.A.

Flinkster	
Webadresse:	http://www.Flinkster.de/
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit
Standorte (Kommunen) in NRW:	Aachen, Augustdorf, Bergisch Gladbach, Bielefeld, Bochum, Bonn, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Erftstadt, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Kerpen, Krefeld, Köln, Königswinter, Langenfeld (Rheinl.), Lindlar, Lippstadt, Lünen, Minden, Mönchengladbach, Mülheim/Ruhr, Münster, Neuss, Oberhausen, Remscheid, Siegburg, Solingen, Troisdorf, Waltrop, Witten, Wuppertal
Anzahl der Fahrzeuge:	2.800
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	140 Städte in Deutschland
Anzahl der Kunden:	250.000
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	Tochterfirma der DB
URL Standortkarte:	http://www.Flinkster.de/

Ford Carsharing	
Webadresse:	http://www.ford-carsharing.de/
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit
Standorte (Kommunen) in NRW:	Bergisch Gladbach, Köln, Mülheim/Ruhr, Troisdorf, Rheda-Wiedenbrück
Anzahl der Fahrzeuge:	k.A.
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	k.A.
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	http://www.ford-carsharing.de/kundenbuchung/process.php?proc=stadtauswahl&f=3300&f=3300&stadt_id=318&station_id=404627

Greenwheels	
Webadresse:	https://www.greenwheels.com/de/
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit
Standorte (Kommunen) in NRW:	Hagen, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Bochum, Recklinghausen, Unna
Anzahl der Fahrzeuge:	300
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	25 Städte in Deutschland
Anzahl der Kunden:	10.000
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	https://www.greenwheels.com/book/search/de/location/?utm_source=https%3A%2F%2Fwww.greenwheels.com%2Fde%2FHome%2FPrivatkunden%2FHome&utm_medium=redirect&utm_campaign=Wo-finde-ich-Greenwheels

Hertz 24/7	
Webadresse:	http://www.hertz247.com/Deutschland/
Gebietsabdeckung:	deutschlandweit & international
Standorte (Kommunen) in NRW:	Bochum, Bonn, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Köln, Krefeld, Marl, Mönchengladbach
Anzahl der Fahrzeuge:	k.A.
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	k.A.
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	Service der Hertz Autovermietung
URL Standortkarte:	http://www.hertz247.com/Deutschland/de-DE/Location/Index

Krause	
Webadresse:	k.A.
Gebietsabdeckung:	regional
Standorte (Kommunen) in NRW:	Minden, Neuss, Krefeld, Viersen, Mönchengladbach
Anzahl der Fahrzeuge:	k.A.
Art des Carsharings:	k.A.
Anzahl der Standorte:	k.A.
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	k.A.
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	u.a. Autogas-Fahrzeuge, kein Internetauftritt
URL Standortkarte:	k.A.

PublicCar Mülheim	
Webadresse:	http://www.muelheim-ruhr.de/muelheim-mobil/mm_mo_mietfahren.html
Gebietsabdeckung:	kommunal
Standorte (Kommunen) in NRW:	Mülheim/Ruhr
Anzahl der Fahrzeuge:	k.A.
Art des Carsharings:	k.A.
Anzahl der Standorte:	1 Standort am Hauptbahnhof
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	organisiert von „Mülheim mobil“ und PIA Stiftung; keine Information zur Buchbarkeit zu finden
URL Standortkarte:	k.A.

RUHRAUTOe	
Webadresse:	http://www.ruhrautoe.de/
Gebietsabdeckung:	regional
Standorte (Kommunen) in NRW:	Duisburg, Oberhausen, Dortmund, Mülheim/Ruhr, Essen, Bottrop, Gelsenkirchen, Bochum
Anzahl der Fahrzeuge:	26 Fahrzeuge
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	27 Stationen
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	Elektroautos, Projekt von Universität Duisburg-Essen, VivaWest Wohnen GmbH, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), EVAG, Drive Carsharing GmbH, Adam Opel AG, Stadt Essen sowie weitere Partner
URL Standortkarte:	http://www.ruhrautoe.de/?q=node/13

stadtmobil Rhein-Ruhr	
Webadresse:	http://rhein-ruhr.stadtmobil.de/
Gebietsabdeckung:	regional (stadtmobil insg.: deutschlandweit)
Standorte (Kommunen) in NRW:	Duisburg, Bochum, Moers, Düsseldorf, Essen, Krefeld, Solingen
Anzahl der Fahrzeuge:	ca. 3.500 (insg.)
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	7 Städte in NRW, insg. 74 Städte deutschlandweit, ca. 1.000 Stationen
Anzahl der Kunden:	>30.000 (stadtmobil insg.)
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	ja
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	http://rhein-ruhr.stadtmobil.de/privatkunden/stationen/regional/

Stadtteilauto CarSharing Münster	
Webadresse:	http://www.stadtteilauto.com/
Gebietsabdeckung:	regional
Standorte (Kommunen) in NRW:	Münster, Steinfurt, Dülmen, Hiltrup, Warendorf, Soest, Hamm, Handorf
Anzahl der Fahrzeuge:	k.A.
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	k.A.
Anzahl der Kunden:	1.400 Mitglieder, ca. 2.550 Fahrberechtigte
Zielgruppen:	k.A.
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	http://www.stadtteilauto.com/standorte/standorte.htm

Stadtwerke Rheine	
Webadresse:	http://www.stadtwerke-rheine.de/fahrgaeste/carsharing.html
Gebietsabdeckung:	kommunal
Standorte (Kommunen) in NRW:	Rheine
Anzahl der Fahrzeuge:	2
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	1
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	nur von Inhabern „der Blauen“ – der Mobilitätskarte in Rheine – nutzbar
URL Standortkarte:	k.A.

Stattauto Bonn	
Webadresse:	http://www.stattauto.com/public/willkommen_index.php
Gebietsabdeckung:	kommunal
Standort (Kommune) in NRW:	Bonn, Detmold, Siegburg, Brühl
Anzahl der Fahrzeuge:	k.A.
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	11 Stationen in Bonn, 1 in Siegburg, 1 in Brühl, 1 in Detmold
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & geschäftlich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	http://www.stattauto.com/public/stationen_bonn.php

Statt-Auto Herdecke	
Webadresse:	http://www.statt-auto-herdecke.de/
Gebietsabdeckung:	kommunal
Standorte (Kommunen) in NRW:	Herdecke
Anzahl der Fahrzeuge:	4
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	4 Standorte in Herdecke
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & gewerblich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	Organisationsform Verein
URL Standortkarte:	http://www.statt-auto-herdecke.de/html/standorte.html

thürneMobil	
Webadresse:	http://www.thuerne.de/component/content/article/31-elektroauto/131-thuernemobil-infos
Gebietsabdeckung:	kommunal (Dörfergemeinschaft am Thürne: Eichen, Houverath, Lanzerath, Limbach, Maulbach, Scheuren und Wald)
Standorte (Kommunen) in NRW:	Houverath
Anzahl der Fahrzeuge:	1
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	1
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	LEADER-Projekt „E-ifel mobil“
URL Standortkarte:	k.A.

Willmobil	
Webadresse:	http://www.willmobil.de/
Gebietsabdeckung:	kommunal
Standorte (Kommunen) in NRW:	Dortmund
Anzahl der Fahrzeuge:	6
Art des Carsharings:	klassisch
Anzahl der Standorte:	6 Standorte in Dortmund, 4 weitere in Planung
Anzahl der Kunden:	k.A.
Zielgruppen:	privat & geschäftlich
Weitere Standorte außerhalb von NRW:	nein
Sonstiges:	k.A.
URL Standortkarte:	http://www.willmobil.de/stationenkarte.htm

4. Rechtliche Basis

Hinweis:
die Gestaltungsspielräume und praktischen Anwendungsbeispiele zu den folgenden rechtlichen Grundlagen sind in Modul 5.2 beschrieben.

Der Straßenverkehr und seine Anlagen, aber auch das Parken sind gesetzlich geregelt. Im Folgenden werden zunächst die rechtlichen Grundlagen zitiert und näher erörtert.

> Die für Carsharing oder Mobilitätsstationen besonders relevanten Passagen sind durch Unterstreichung hervorgehoben.

4.1 Bundesrecht

4.1.1 Straßenverkehrsrecht

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 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 Parkraummangel 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.

> Grafik mit allen Handlungsebenen und rechtlichen Verfahrensschritten in Modul 6

§ 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 Parkraummangel 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.

Das Gutachten, das der Bundesverband CarSharing e.V. dazu in Auftrag gegeben hat, kommt zu dem Schluss: „An einem allgemeinen Grundsatz der „Privilegien-“ oder „Präferenzfeindlichkeit“ des Straßenverkehrsrechts kann eine gesetzliche Neuregelung zugunsten stationsbasierter Car-Sharing-Angebote nicht scheitern.“ „Was den allgemeinen Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG) betrifft, so liegt eine verfassungswidrige Ungleichbehandlung nicht vor, wenn Car-Sharing-Fahrzeuge oder Car-Sharing-Unternehmen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern beim Parken „bevorzugt“ werden, um dadurch den (fließenden und ruhenden) Kfz-Verkehr zu reduzieren und die Umwelt zu schonen.“

„Dem ‚Privileg' eines für die Allgemeinheit nicht zugänglichen Parkplatzes steht somit der Vorteil der Entlastung der öffentlichen Verkehrs- und Parkflächen um potenziell neun Fahrzeuge gegenüber."[27]

§ 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 ist im StVG auch die Grundlage für die Erhebung von Gebühren bzw. die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnissen 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.

§ 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen

1. von den Vorschriften über die Straßenbenutzung (§ 2)

[…]

4a. von der Vorschrift, an Parkuhren nur während des Laufens der Uhr, an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein zu halten.

Damit können insbesondere für free-floating-Angebote gewerbliche Ausnahmegenehmigungen für bewirtschaftete Parkgebiete an CSO erteilt werden, die ggf. an bestimmte Auflagen im Rahmen eines öffentlich rechtlichen Vertrages gebunden werden.

4.1.2 Bauordnungs- und Planungsrecht

Nach §§ 123 ff BauGB obliegt Gemeinden die Aufgabe der Erschließung.[28] 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 öffentlich-rechtlichen 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 Kinderspielplätze, 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:

27 Zitate: Guber, Scherer, S.13, 15, 21.

28 Erschließung: §§ 123-126 BauGB, Allgemeine Vorschriften und §§ 127-135 BauGB, Erschließungsbeitrag.

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; […]

4.2 Landesrecht Nordrhein-Westfalen

4.2.1 Bauordnungsrecht Nordrhein-Westfalen

Die nordrhein-westfälische Bauordnung (BauO NRW) definiert und regelt Stellplätze:

§ 2 Begriffe

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

5. Stellplätze, […]

(8) Stellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen.[…]

§ 51 Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder

(1) Bei der Errichtung von baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, müssen Stellplätze oder Garagen hergestellt werden, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug erfolgt (notwendige Stellplätze und Garagen). Hinsichtlich der Herstellung von Fahrradabstellplätzen gilt Satz 1 sinngemäß. Es kann gestattet werden, dass die notwendigen Stellplätze oder Garagen innerhalb einer angemessenen Frist nach Fertigstellung der Anlagen hergestellt werden.

(2) Wesentliche Änderungen von Anlagen nach Absatz 1 oder wesentliche Änderungen ihrer Benutzung stehen der Errichtung im Sinne des Absatzes 1 gleich.

(3) Die Stellplätze und Garagen sind auf dem Baugrundstück oder in der näheren Umgebung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist. Die Bauaufsichtsbehörde kann, wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, im Einzelfall bestimmen, ob die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind. Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen.

(4) Die Gemeinde kann für abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes oder bestimmte Fälle durch Satzung bestimmen, dass

1. notwendige Stellplätze oder Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder bei bestehenden baulichen Anlagen herzustellen sind, soweit die Sicherheit oder Ordnung des öffentlichen Verkehrs oder die Beseitigung städtebaulicher Missstände dies erfordert,

2. die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen untersagt oder eingeschränkt wird, soweit Gründe des Verkehrs, insbesondere die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, städtebauliche Gründe oder der Schutz von Kindern dies rechtfertigen.

(5) Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann die Bauaufsichtsbehörde unter Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze im Einvernehmen mit der Gemeinde auf die Herstellung von Stellplätzen verzichten, wenn die zur Herstellung Verpflichteten an die Gemeinde einen Geldbetrag nach Maßgabe einer Satzung zahlen. Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen aufgrund einer Satzung nach Absatz 4 Nr. 2 untersagt oder eingeschränkt, so ist für die Differenz zwischen notwendigen

Stellplätzen und hergestellten zulässigen Stellplätzen oder Garagen ein Geldbetrag an die Gemeinde zu zahlen. Den Geldbetrag zieht die Gemeinde ein. Der Geldbetrag darf 80 vom Hundert der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen nach Absatz 6 Buchstabe a einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im Gemeindegebiet oder in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes nicht überschreiten. Die Höhe des Geldbetrags je Stellplatz ist durch Satzung festzulegen.

(6) Der Geldbetrag nach Absatz 5 ist zu verwenden

a) für die Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen im Gemeindegebiet,

b) für investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs oder

c) für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs.

Die Verwendung des Geldbetrages muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken.

(7) Stellplätze und Garagen müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören. Es kann verlangt werden, dass anstelle von Stellplätzen Garagen hergestellt werden.

(8) Notwendige Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze dürfen nicht zweckentfremdet werden. Sie dürfen Personen, die nicht Nutzer oder Besucher der Anlage nach Absatz 1 Satz 1 sind, nur dann und lediglich zum Abstellen von Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern vermietet oder sonst überlassen werden, wenn und solange sie nicht für Nutzer und Besucher benötigt werden. […]

Die BauO NRW verpflichtet in § 51 Abs. 1 und 2 dazu, Stellplätze bei der Errichtung oder bei Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen einzurichten. Wenn dies nur unter großen Schwierigkeiten möglich oder aufgrund einer Satzung nach § 51 Abs. 4 Nr. 2 untersagt oder eingeschränkt ist, regelt § 51 Abs. 5 BauO das Weitere.

Damit ist eine Förderung von Carsharing aufgrund der Stellplatzsatzungen möglich, welche die Gemeinden nach § 51 Abs. 4 Nr. 1 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 § 51 Abs. 4 Nr. 2 genannten Fälle (Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen) kann Carsharing z.B. als Ersatz für die in der Satzung bestimmte Ablöse dienen.

Durch den in einer Ablösesatzung festgelegten Geldbetrag kann die Gemeinde unterschiedliche Maßnahmen zur Sicherung und zum Ausbau des kommunalen Verkehrs (§ 51 Abs. 6) fördern. Die Schaffung von CarS-Stellplätzen ist hiermit bedingt als „Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen im Gemeindegebiet“ möglich (§ 51 Abs. 6 Buchstabe a), aber auch – weitgehend ausgelegt im Sinne von CarS-Stellplätzen an Mobilitätsstationen – aufgrund § 51 Abs. 6 Buchstabe b für investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs.

4.2.2 Straßen- und Wegerecht NRW

Das Straßen- und Wegegesetz (StrWG) Nordrhein-Westfalen sieht vor, dass Straßen dem Gemeingebrauch dienen, dazu gehört auch das Parken.

§ 14 Gemeingebrauch

(1) 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.[…]

4.2.2.1 Teileinziehung, Einziehung

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

§ 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.

(2) Hat eine Straße keine Verkehrsbedeutung mehr oder liegen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für ihre Beseitigung vor, so soll die Straßenbaubehörde die Einziehung der Straße verfügen. § 6 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Liegen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für eine Teileinziehung vor, so kann die Straßenbaubehörde die Teileinziehung verfügen. […]

Damit kann gemäß § 7 Abs. 3 StrWG die Teileinziehung einer Straße angeordnet werden, wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise sprechen – ein

solcher Benutzungszweck oder Benutzerkreis kann (klassisches) Carsharing bzw. können die Carsharing-Kunden oder -unternehmen sein.

Zulässig sind objektive Widmungsbeschränkungen, die sich an allgemeinen sachlichen Kriterien orientieren, wenn sich z.B. die Beschränkung der Widmung hinsichtlich des Kraftfahrzeugverkehrs etwa auf Anlieger- und Lieferantenverkehr bezieht, nicht aber nur zugunsten eines bestimmten Anliegers oder Lieferanten.[29]

§ 7 Abs. 2 und 3 StrWG erlauben die Einziehung / Teileinziehung einer auch für den Fall, dass „überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls“ vorliegen – zu diesen Gründen gehört, wie eben ausgeführt, auch Carsharing.[30] Damit kann die Straßenbaubehörde nach der Teileinziehung diese Grundstücke auf privatrechtlicher Grundlage (durch Miet- oder Pachtverträge) als Stellplätze den CSO zur Verfügung stellen. Dabei kann auch eine bauliche Sicherung vereinbart werden.

4.2.2.2 Sondernutzung

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

§ 18 Sondernutzungen

(1) Die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus ist unbeschadet des § 14a Abs. 1 Sondernutzung. [...]

(2) Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden. Sie kann mit Bedingungen und mit Auflagen verbunden werden. [...]

(3) [...]

(4) Der Erlaubnisnehmer ist verpflichtet, die mit der Sondernutzung verbundenen Anlagen nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik zu errichten und zu unterhalten. Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde. Beim Erlöschen oder beim Widerruf der Erlaubnis sowie bei der Einziehung der Straße hat der Erlaubnisnehmer auf Verlangen der Straßenbaubehörde innerhalb einer angemessenen Frist die Anlagen zu entfernen und den benutzten Straßenteil in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

§ 19a Sondernutzungsgebühren

(1) Für Sondernutzungen können Gebühren erhoben werden.

Bei der Möglichkeit Carsharing-Stellplätze über eine Sondernutzung zu sichern, könnten die Stellplätze z.B. durch Pfosten oder Poller abgesperrt werden oder / und mit Schildern des / der CSO gekennzeichnet werden.

4.3 Änderungsbedarf in StVG und StVO

Wenngleich es also Möglichkeiten zugunsten von Carsharing-Stellplätzen gibt, wäre eine Änderung von StVG und StVO sinnvoll, da es den Kommunen eine deutlich vereinfachte und rechtssichere Vorgehensweise bieten würde.

2010 beabsichtigte das BMVBS, ohne eine Änderung des StVG oder der StVO entsprechende Zusatzzeichen im Verkehrsblatt zu veröffentlichen, um Parkflächen für Carsharing-Fahrzeuge anordnen zu können (eine sog. „Verkehrsblattlösung“).

2013 hat der Bundesrat die Bundesregierung erneut gebeten, Regelungen zur Carsharing-Förderung vorzulegen.

Das Gutachten, das der bcs dazu in Auftrag gegeben hat, erläutert die Lösungen dazu genauer:

„[… Eine] Erweiterung des Katalogs in § 6 Abs. 1 StVG durch Aufnahme z.B. einer Ziff. 14 a mit der Möglichkeit, das Halten und Parken zu beschränken und Parkmöglichkeiten zugunsten von Car-Sharing-Fahrzeugen zu schaffen [wäre denkbar]. Damit wird der Weg eröffnet, auch die StVO zu erweitern und zu ergänzen.

§ 45 Abs.1b StVO könnte danach durch eine Nr. 2b erweitert werden, wonach die Straßenverkehrsbehörden im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für ausgewiesenen Car-Sharing-Fahrzeuge in der Nähe von zentralen oder wichtigen Verkehrsknotenpunkten, bei Bedarf in Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte oder in Bereichen von Wohn- und Arbeitsstätten mit Parkraummangel die notwendigen Anordnungen treffen können.“[31]

„Bei einem entsprechenden Gestaltungswillen bieten das StVG und die StVO den Straßenverkehrsbehörden somit umfassende Möglichkeiten, bedarfsgerecht und einzelfallbezogen rechtlich und tatsächlich geschützte Parkmöglichkeiten für Car-Sharing-Fahrzeuge zu schaffen, inklusive eventueller Verwaltungsgebühren für die Fahrzeug-Ausweise, deren Befristung oder ähnlicher Steuerungsmaßnahmen zur Vermeidung von Fehlentwicklungen. Die Anforderungen und Rahmenbedingungen kann die Bundesregierung hierbei mit Zustimmung des

29 vgl. Guber, Scherer, S. 21, 26.

30 vgl. Guber, Scherer, S. 27.

31 Zitat: Guber, Scherer, S.21 f.

Bundesrats in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vorgeben.“ [32]

„Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO kann […] durch ein Schild „Parken nur für Car-Sharing Fahrzeuge mit Ausweis“ ergänzt werden. Die Kennzeichnung der Car-Sharing-Fahrzeuge kann mit Hilfe zu beantragender Ausweise erfolgen, die im Fahrzeug angebracht werden müssen […].

Eine faktische, z.B. bauliche Sicherung der gewährten Parkbevorrechtigung kann, u.a. zur Vermeidung von Überwachungsaufwand, Abschlepperfordernissen usw., durch (umklappbare oder versenkbare) Verkehrseinrichtungen erfolgen. Dies erfordert u. U. eine Änderung des § 43 Abs. 1 Satz 1 StVO und/ oder eine Erweiterung der Anlage 4 zu § 43 Abs. 3 StVO um eine entsprechende Verkehrseinrichtung.“[33]

4.4 Kommunale Anwendungen der StVO und LBO`en

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 (Teil-)Einziehung öffentlichen Raumes gemäß Straßen- und Wegegesetz.
- Es kann eine Erlaubnis auf Sondernutzung auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden.

Durch Ermächtigung in der Bauordnung 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) möglich ist (vgl. oben).

Richtzahlen für den Stellplatzbedarf in NRW sind als Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW in Ergänzung des § 51 Abs. 1 BauO NRW verfügbar.[34]

4.5 Fazit – Ausweisung von Flächen für Carsharing-Fahrzeuge

Bislang gibt es nur Entwürfe, aber noch keine gültige bundesgesetzliche Regelung, die für Carsharing-Fahrzeuge eine ähnliche Bevorrechtigung wie für Bewohner oder schwerbehinderte Menschen vorsieht.

Dennoch bieten die landesspezifischen Regelungen bereits heute 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 / Straßenbaubehörde) oder (Teil-)Einziehung zugunsten bestimmter Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Nutzerkreise 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.
- 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.
- Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zum Abstellen von Cars-Fahrzeugen auf bewirtschafteten Flächen ist möglich.

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

32 Zitat: Guber, Scherer, S.22 f.

33 Zitat: Guber, Scherer, S.21.

34 https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_show_pdf?p_id=528

5. Praxis – Handlungsmöglichkeiten innerhalb des Rechtsrahmens bei hohem Parkdruck und zur Stellflächenreservierung

5.1 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.

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 können unterschiedliche Lösungsansätze gemeinsam gesucht werden:

- Verkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan
- (Bauleit-)Planung
- Bauordnungsrecht
- Straßen- und Verkehrsrecht
- Überlassung kommunaler Flächen, die nicht öffentlich gewidmet sind
- Mitgliedschaft der Kommune bei der lokalen CSO und dienstliche Nutzung von CarS
- Unterstützung der CarS-Anbieter bei der Suche nach privaten Flächen oder bei Verhandlungen mit Eigentümern privater Flächen.

5.2 Kommunale Handlungsspielräume in der Praxis

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

Dennoch bieten die rechtlichen Vorgaben unterschiedlich weitgehende Gestaltungsspielräume zur Förderung von Carsharing bzw. zur Ausweisung von gesonderten Flächen für Carsharing-Fahrzeuge.

5.2.1 Bauordnungsrecht – Stellplatz- und Ablösesatzungen

Kommunen sind gemäß Bauordnung dafür verantwortlich, ob und in welchem Umfang Garagen und Stellplätze errichtet werden müssen. Explizit wird in der Bauordnung NRW auch die Möglichkeit der Aufstellung von Satzungen (Stellplatzsatzungen) genannt. 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 § 51 Abs. 4 Nr. 2 genannten Fälle (Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen) kann Carsharing z.B. als Ersatz für die in der Satzung bestimmte Ablöse dienen.

Durch den in einer Ablösesatzung festgelegten Geldbetrag kann die Gemeinde unterschiedliche Maßnahmen zur Sicherung und zum Ausbau des kommunalen Verkehrs (§ 51 Abs. 6) fördern. Die Schaffung von CarS-Stellplätzen ist hiermit bedingt als „Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen im Gemeindegebiet“ möglich (§ 51 Abs. 6 Buchstabe a), aber auch – weitgehend ausgelegt im Sinne von CarS-Stellplätzen an Mobilitätsstationen - aufgrund § 51 Abs. 6 Buchstabe b für investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs.

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

5.2.2 (Teil-)Einziehung und Sondernutzungsgenehmigungen

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

Zu den Möglichkeiten zur Ausweisung von Stellplätzen siehe auch Modul 4 und Modul 6

Gemeinden haben folgende Möglichkeiten:

1. Sondernutzungsgenehmigung zugunsten einer CSO, zeitlich begrenzt oder auf Widerruf; damit können CSO „ihre“ Fläche beschildern und / oder mit Pfosten absperren (Bsp. Köln, Aachen, Bremen, Saarbrücken)
2. Teileinziehung des öffentlichen Straßenraumes zugunsten bestimmter Benutzungsarten, -zwecke oder -gruppen (Bsp. Berlin, Düsseldorf, in NRW landesweit möglich)
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). Diese Übereignung war als Pilotprojekt bzw. Test gedacht und wird aufgrund des Aufwandes für weitere Carsharing-Flächen nicht mehr praktiziert.

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

Die Stadt Köln stellt Carsharing-Unternehmen (für klassisches CarS) unmittelbar an Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Personennahverkehr öffentliches Straßenland nach bestimmten Kriterien zur Verfügung, u.a.:

1. Für Carsharing 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.
2. Die Gesamtanzahl der Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland der Stadt Köln darf 10% der Gesamtzahl der Fahrzeuge eines Carsharing-Unternehmens nicht überschreiten. Der überwiegende Anteil der Fahrzeuge des Carsharing-Unternehmens muss auf privaten Flächen untergebracht werden. Für den Mangel an ausreichend privaten Abstellmöglichkeiten ist ein entsprechender Nachweis vom Antragsteller zu führen.
3. Der Anbieter ist ein registriertes Unternehmen oder ein eingetragener Verein.
4. Der Carsharing-Anbieter weist das Umweltzeichen „Blauer Engel“ nach.[35]

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, daher wird diese Verfahrensweise nicht mehr weiter verfolgt.

Die (Teil-)Einziehung wird explizit z.B. im Berliner Straßengesetz (BerlStrG) und dem Straßen- und Weggesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) 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.

§ 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.

Abb. 16: Auszug § 4 „Teileinziehung“ aus dem Berliner Straßengesetz; Quelle: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/

§ 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.

Abb. 17: Auszug § 7 „Teileinziehung“ aus dem StrWG des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW); Quelle: https://recht.nrw.de/

Abb. 18: Z 286 und (Nicht-StVO-Zusatzzeichen) „Fahrzeug der CSO (Name) frei“

35 http://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?#search=%225678/2008%22 (Vorlage Nr. 5678/2008)

Abb. 19: 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 wohl 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.

Für free-floating-Systeme mit Berechtigungen für mehrere hundert Fahrzeuge ist eine solche Einziehung nach § 7 StrWG NRW jedoch nicht umsetzbar.

5.2.3 Beschilderung

Eine Beschilderung im öffentlichen Raum ist, wie erwähnt, rechtlich noch nicht definiert (siehe Modul 4). Es gibt dennoch (kleinere) Kommunen, die – ohne formale Teileinziehung oder Sondernutzungsrechte – mit Hilfe von Z 286 StVO mit Zusatzschild („CSO-Fahrzeuge 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.

Am 27.05.2014 hat das OLG Hamm entschieden, dass sich „aus einem an einer Elektroladestation aufgestellten Parkplatzschild und dem Zusatzschild „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs" ein Parkverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ergibt. Das Parkverbot ist zu beachten, auch wenn es ohne Rechtsgrundlage angeordnet wurde." Daher wurde die Klage abgelehnt.[36] Analog könnte auch ein (Zusatz-)Schild „Nur für Carsharing-Fahrzeuge" gültig sein.

5.2.4 Parkgebühren („Flatrate")

Für free-floating-Systeme sind neue Modelle für Parkgebühren notwendig, da Berechtigungen für mehrere hundert Fahrzeuge notwendig sind.

Die Stadt Düsseldorf hat dabei 2012 in einem Pilotprojekt die gebührenpflichtige Erteilung gewerblicher Ausnahmegenehmigungen für max. 600 Ausnahmegenehmigungen (um eine Überbeanspruchung des Parkraums zu vermeiden) für bewirtschaftete Parkgebiete auf Grundlage des § 46 StVO an zwei von Autoherstellern betriebenen Systemen begonnen. Jedes Fahrzeug erhält einen fahrzeugbezogenen Parkausweis in Form einer Ausnahmegenehmigung gem. § 46 Abs. 1 StVO zum kostenlosen und unbefristeten Parken auf gebührenpflichtigen oder mittels einer Parkscheibenregelung bewirtschafteten

Grafik mit allen Handlungsebenen und rechtlichen Verfahrensschritten in Modul 6

Parkplätzen. Die Geltungsdauer beträgt je zwölf Monate und gilt nur für Fahrzeuge, die bestimmte Bedingungen (CO_2-Werte) erfüllen.

Der zu zahlende Mindest-Gesamtbetrag aus Gebühr und vertraglicher Leistung soll sich an den Kosten für ein Ticket 1000-Abo des VRR für das Stadtgebiet Düsseldorf für ein Jahr orientieren.

36 Beschluss des 5. Senats für Bußgeldsachen des Oberlandesgerichts Hamm vom 27.05.2014 (5 RBs 13/14) http://www.justiz.nrw.de/JM/Presse/presse_weitere/PresseOLGs/archiv/2014_01_Archiv/26_06_2014_2/index.php

5.2.5 Bewohnerparkvorrechte auch für Carsharing zulässig

In Gebieten mit hohem Parkdruck und / oder Parkraumbewirtschaftung ist es lt. VV zur StVO explizit zulässig, Carsharing nutzenden Bewohnern, einen Bewohner-Parkausweis für das entsprechende Gebiet auszustellen: „Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in dem Parkausweis eingetragen oder der Eintrag ´wechselnde Fahrzeuge´ vorgenommen werden. Ist der Bewohner Mitglied einer Car-Sharing-Organisation, wird deren Name im Kennzeichenfeld des Parkausweises eingetragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines von außen deutlich erkennbaren Fahrzeugs dieser Organisation (Aufschrift, Aufkleber am Fahrzeug); darauf ist der Antragsteller schriftlich hinzuweisen.[37, 38] Da der Bewohner, der sein Auto mit vielen anderen teilt, zu einer Einsparung von Fahrzeugen beiträgt, ist diese Regelung gerechtfertigt und zulässig. Durch die Bindung an Qualitätskriterien für Carsharing an CSO (siehe Modul 1.2) für die Vergabe solcher Ausweise wird ein Missbrauch ausgeschlossen.

3.7.4 Car Sharing

Die Förderung von Car-Sharing ist ein Ziel der Stadt Freiburg zur Stärkung einer stadtverträglichen Mobilität. Mit Car-Sharing können Flächen (und ggf. Kosten) für Parkplätze eingespart bzw. anderen Nutzungen zugesprochen werden. Des Weiteren legen Car-Sharing-Nutzer – verglichen mit Pkw-Besitzern – mehr Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurück. Zur Förderung von Car-Sharing wurde daher im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Freiburg (R+T, 2008) definiert, dass bspw. bei größeren Wohnbauvorhaben Stellplätze für Car-Sharing ausgewiesen werden sollen. Aus diesem Grunde sollen auf dem Areal des Güterbahnhofs Nord ebenfalls Flächen für Car-Sharing ausgewiesen werden – insgesamt zehn Stellplätze. Zwei dieser Stellplätze waren bereits Gegenstand der 1. Änderung des 1. Teilbebauungsplans, die restlichen Stellplätze sollen im Geltungsbereich des 2. Teilbebauungsplans verortet werden, bspw. vorzugsweise gebündelt in der Quartiersgarage oder an anderen Orten, in deren Umgebung viele potentielle Nutzer vorhanden sind. Diese Stellplätze werden jedoch nicht zeichnerisch oder textlich festgesetzt, sondern sind Gegenstand des Erschließungsvertrages.

Abb. 20: Sicherung von Carsharing-Flächen im Bebauungsplan und in Erschließungs-Verträgen; hier am Beispiel Güterbahnhof Nord Freiburg; Quelle: www.freiburg.de/

5.2.6 Festsetzungen im Bebauungsplan

In vielen ihrer neuen Bebauungspläne hat die Stadt Freiburg bereits einzelne oder mehrere Stellplätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Gemäß ihres Verkehrsentwicklungsplans 2020 und Carsharing Aktionsplans (CASP 2012) der Stadt Freiburg werden derzeit nachträglich auch einzelne Stellplätze in (bestehenden) Bebauungsplänen festgesetzt (vgl. Steckbrief A2) und Modul 6.1.1.[39]

5.2.7 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.[40] Solche Verträge existieren derzeit bereits in vielen Großstädten, aber auch kleinere Städte oder Kommunen können dies verwirklichen.

5.2.8 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.

37 Vgl. Verwaltungsvorschrift zur StVO, zu § 45, X. 7. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel.

38 Anwendung z.B. in Berlin, vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Aachen oder Köln (http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/parken/bewohnerparken/bewohnerparkausweis.html)

39 U.a. http://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/521932/Begr%C3%BCndung.pdf

40 Vgl. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS).

6. Praxis – Einführungs- & Umsetzungsstrategien

Die rechtsbasierten Strategien und Verfahrensschritte zur Einführung und Umsetzung mit Schwerpunkt Gesetzeslage Nordrhein-Westfalen sind zusätzlich zu den folgenden textlichen Beschreibungen als übersichtliche Grafik in nachstehender Abbildung dargestellt.

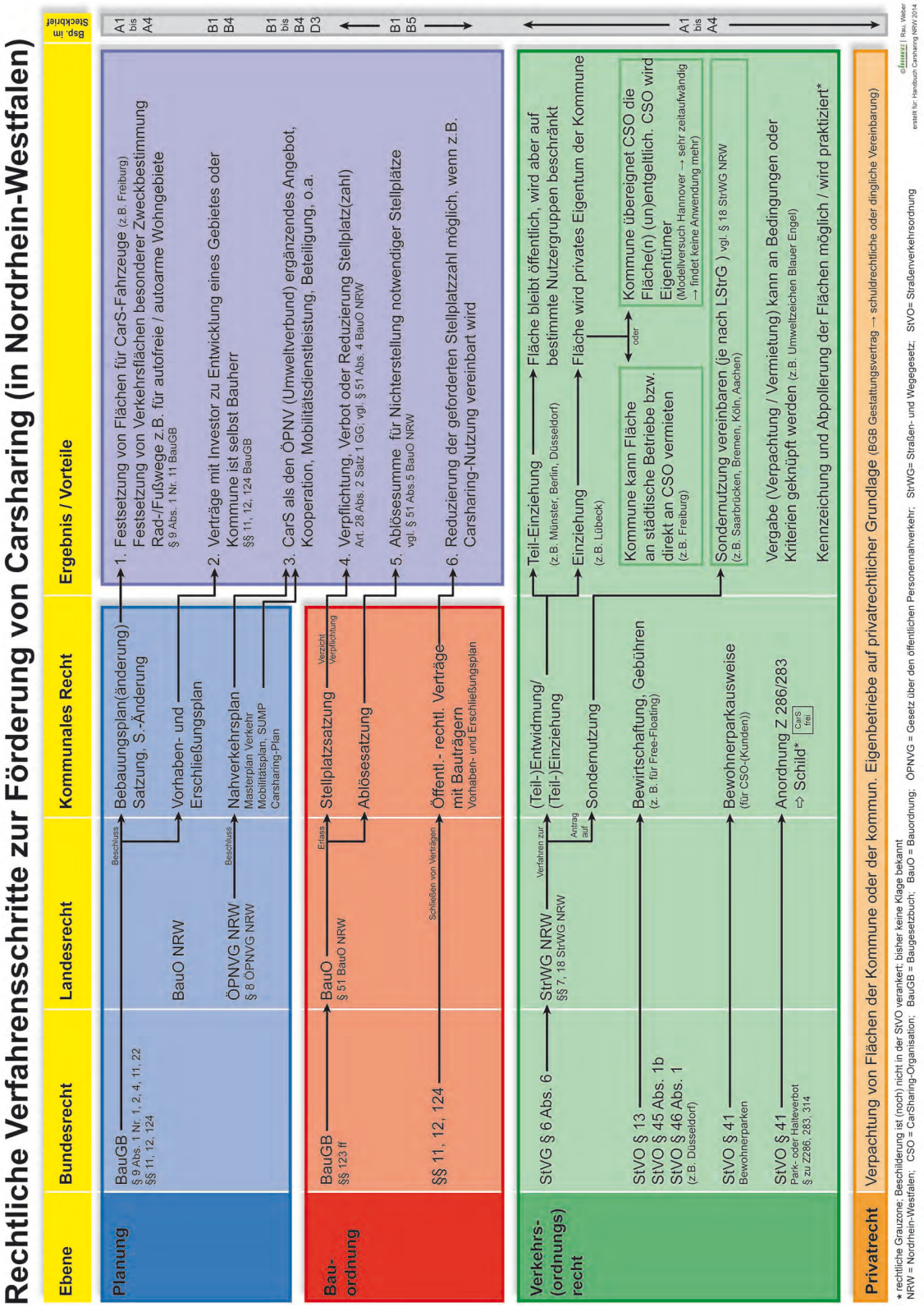


Abb. 21: Rechtliche Verfahrensschritte zur Förderung von Carsharing in Nordrhein-Westfalen

6.1 Formelle und informelle Verfahrensschritte

6.1.1 Formelle Verwaltungs- oder Planungsverfahren

6.1.1.1 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 500 m oder ÖPNV-Halte erhöhen die Akzeptanz.

Insbesondere kann / 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 privatrechtliche Verträge Vereinbarungen zur Schaffung von Stellplätzen getroffen werden;

Betreff:

Bebauungsplan Car-Sharing-Stellplatzkonzept, Plan-Nr. 8-1
h i e r :
Aufstellungsbeschluss

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. VK	11.06.2013		X	X	
2. BA	26.06.2013	X			X

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO):	ja - durchgeführt in Lehen am 18.06.2013
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften:	nein
Finanzielle Auswirkungen:	nein

Beschlussantrag:

1. **Der Bau- und Umlegungsausschuss beschließt gemäß Drucksache BA-13/018 die Aufstellung eines Bebauungsplans für die Stadtteile Altstadt, Neuburg, Herdern, Zähringen, Brühl, Waldsee, Littenweiler, Oberau, Wiehre, Günterstal, Stühlinger, Mooswald, Betzenhausen, Landwasser, Lehen, Haslach, St. Georgen, Weingarten, Rieselfeld und Vauban.**

   Bezeichnung: Bebauungsplan Car-Sharing Stellplatzkonzept, Plan-Nr. 8-1

2. **Der Bau- und Umlegungsausschuss billigt das in der Drucksache BA-13/018 und in der Anlage dargestellte Plankonzept als Grundlage für die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung.**

Abb. 22: Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan Car-Sharing-Stellplatzkonzep; Drucksache BA-13/018; Quelle: https://freiburg.more-rubin1.de/

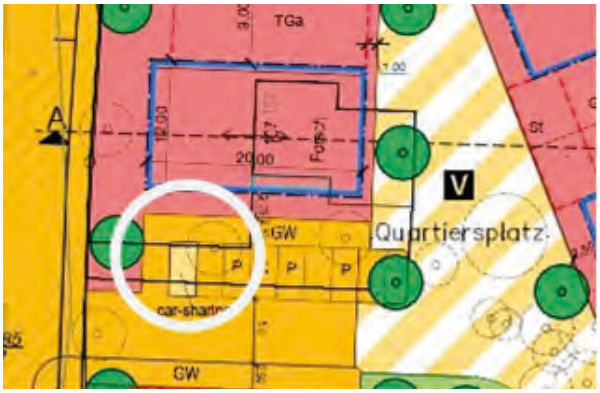


Abb. 23: Festsetzung von Flächen für Carsharing in einem Freiburger Bebauungsplan; Quelle: http://stadtplan.freiburg.de/

- durch Stellplatz- und Ablösesatzungen die Herstellung notwendiger Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren versagt oder verringert werden und so Anreize für Bauträger zur Carsharing-Nutzung erzeugt werden.

§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB 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“.

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.

6.1.1.2 Nahverkehrspläne

In den verbindlichen Nahverkehrsplänen wie auch in den ÖPNV-Ausschreibungen bzw. -Verträgen lassen sich neben originären ÖPNV-Angeboten auch Carsharing-Maßnahmen oder (Miet-)Radverkehrssysteme sowie Mobilitätsknoten und Mobilitätsmanagement-Maßnahmen als Leistung festlegen oder vereinbaren.[41]

6.1.2 Informelle Planung

Verkehrsentwicklungspläne – Carsharing-Pläne

Carsharing-Maßnahmen oder (Leih-)Radverkehrssysteme sowie Mobilitätsknoten und Mobilitätsmanagement-Maßnahmen lassen sich auch in Verkehrsentwicklungsplänen verankern. So beinhaltet der Entwurf zum Verkehrsent-

41 Z.B. gemäß § 14 (3) ÖPNVG NRW: (3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach […] einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr Rechnung trägt.

wicklungskonzept ‚VEK 2030 Stuttgart' einen eigenen Punkt ‚5.5 Carsharing'.

Eher für Großstädte oder Metropolregionen geeignet sind Carsharing-Pläne. Bremen war und ist Vorreiter bei der Erstellung und Umsetzung eines Carsharing-Aktionsplans (Modul 6.2.1). Die Stadt Freiburg hat Carsharing in ihrem Verkehrsentwicklungsplan 2020 verankert und 2012 einen CarSharing Aktionsplan (CASP) für Freiburg mit 12 Handlungsfeldern erarbeiten lassen, der nun mit den Verfahren zur Festsetzung von Flächen in Bebauungsplänen in die Umsetzung geht.

Abb. 24: CarSharing Aktionsplan Freiburg; Quelle: www.freiburg.de/

6.2 Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind sichtbare Verknüpfungspunkte/ Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung, wie z.B. ÖPNV-Halte mit Fahrradabstellmöglichkeiten oder Gepäckabstellmöglichkeiten für Nutzer von Carsharing-Fahrzeugen oder Mietfahrrädern.

Die Verknüpfung von Flächen für Carsharing mit den Knotenpunkten öffentlicher Verkehre sowie dem Rad & Fußverkehr ist erstrebenswert, da sich Synergien nutzen lassen und die Multi- und Intermodalität gefördert werden.

Vorreiter hierfür ist Bremen mit mehreren Stationen unter den rechtlich geschützten Namen „mobil.punkt" und „mobil.pünktchen" (nebenstehend).[42]

6.2.1 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 5.500 Carsharing-Kunden haben bislang rund 1.000 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 bis zu 25 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 4.000 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.

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.[43]

Abb. 25: Homepage Modellprojekt „mobil.punkte" Bremen

42 Loose; Glotz-Richter

43 Text- und Bildquellen: http://www.senatspressestelle.bremen.de/detail.php?id=32775 und http://www.mobilpunkt.info/

Abb. 26: Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing mit gleichzeitiger Sichtbarkeit von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum mit Hinweis auf die Effekte (Hannover)

6.2.2 Offenburg: Mobilitätsstationsnetz

Die Stadt Offenburg hat 2014 eine Vorhabenbeschreibung zum Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung veröffentlicht,

„Die ‚Infrastrukturelemente Mobilitätsstationen' sollen unter der Regie der Stadtverwaltung Offenburg gebaut und in betriebswirtschaftlicher, steuerrechtlicher und technischer Betriebsträgerschaft der TBO (Technische Betriebe Offenburg) als Betrieb gewerblicher Art geführt werden". „Sobald eine entsprechend große Anzahl von Stationen (7 bis 10 Stationen) in Betrieb ist, sollen Konzessionen für die Nutzung der Mobilitätsstationen an geeignete Dienstleister ausgegeben werden. Für die Bereiche Car-Sharing und Pedelec-Verleih-System wird hierfür voraussichtlich eine öffentliche Ausschreibung erfolgen".[44]

6.2.3 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:

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

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.[45]

Ordnungsamt Pankow

CarSharing-Konzept für den Bezirk

Pankow verfügt als einziger Bezirk über ein neuartiges CarSharing-Konzept. Nachdem der Bezirk 2008 erstmalig auf Initiative der Greenwheels GmbH zehn CarSharing-Parkplätze auf öffentlichem Straßenland eingerichtet hatte, gab es ein Interesse der Anbieter, die Stellplatzanzahl deutlich zu erhöhen. Da dies mit den Zielen des Mobilitätskonzeptes Pankow 2015 sowie des Berliner Stadtentwicklungsplans Verkehr korrespondierte, schloss sich das Bezirksamt Pankow einer Arbeitsgemeinschaft der CarSharing-Anbieter stadtmobil, greenwheels, DB Rent GmbH, cambio und Sixti Car Club an und entwickelte mit dieser gemeinsam ein Konzept zur Ausweitung der Stellplätze. Dieses Konzept stellten der Bezirksstadtrat für Öffentliche Ordnung, Jens-Holger Kirchner (Bü90/Grüne), und die beteiligten Unternehmen den Vertretern der Presse im Beisein von Frau Staatssekretärin Maria Krautzberger im Mai 2011 vor.

Das Interesse der fünf engagierten Unternehmen mündete 2009 in einem Antrag für 50 Stationen mit über 100 Stellplätzen in Prenzlauer Berg und Alt – Pankow. Im kommunalpolitischen Entscheidungsprozess wurde durch den Ausschuss für Öffentliche Ordnung, Verkehr und Verbraucherschutz entschieden, dass pro Station mindestens zwei und maximal drei Stellplätze anzuordnen sind. Nach der Überarbeitung des Antrages im Jahre 2010 werden nunmehr 35 neue Stationen mit 78 Stellplätzen hauptsächlich in Prenzlauer Berg eingerichtet. Das Teileinziehungsverfahren für die Flächen im öffentlichen Straßenland wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. So können nunmehr die Stellplätze eingerichtet werden für ein flächendeckendes Netz mehrerer Anbieter. Zukünftig sollen in einem nächsten Schritt auch Ladestationen für Elektro-CarSharing-Autos installiert werden. Zudem soll an zehn Stationen das Angebot mit dem neuem

Abb. 27: Konzept Carsharing-Stationen durch Teileinziehung nach dem Berliner Straßengesetz; Quelle: http://www.berlin.de/

44 http://www.offenburg.de/html/media/dl.html?v=17749

45 http://www.carsharing.de/ und http://www.berlin.de/

Abb. 28: Gelungene Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing – reservierte Stellplätze an einem öffentlichen Parkplatz (Stadtbahn- und Bushalt Landwehrplatz Saarbrücken)

6.2.4 Köln: Carsharing – Stellplätze im öffentlichen Straßenland

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:[46]

Zum Kölner Kriterienkatalog siehe Modul 5.2.2

6.2.5 Sichtbarkeit Carsharing – Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Zentral für den Erfolg ist die (bessere) Sichtbarkeit der Carsharing-Fahrzeuge in der Öffentlichkeit / im Straßenraum, da sie die positiven Effekte verstärkt. So wurden in Hannover an den Standorten Schilder angebracht, auf denen u.a. zu lesen ist: „Das Carsharing-Fahrzeug ersetzt fünf bis sieben private Pkw."

6.3 ÖV-Unternehmen und Carsharing

Durch die Zusammenarbeit von ÖV-Unternehmen und Carsharing-Anbietern lassen sich neue Kundengruppen erschließen. Hierzu verweisen wir auf Modul 2.4. Dort sind die verschiedenen Stufen und Möglichkeiten der Zusammenarbeit von ÖV-Unternehmen und Carsharing-Anbietern ausführlich beschrieben.

6.4 Kooperationen Carsharing mit Wirtschaftsunternehmen

Win-Win-Situationen ergeben sich aus Kooperationen oder sogar Unternehmensbeteiligungen mit lokalen Versorgern oder Wohnungsunternehmen.

Stärkste Form der Kooperationen ist die Beteiligung eines Wirtschaftsunternehmens (Wohnungsbau, Energieversorger, usw.) an einer CSO. Dabei können CSO vom Kundenpotenzial und von Marketing-Aktionen der Unternehmen profitieren und umgekehrt die Unternehmen ihren Kunden ein zusätzliches Angebot bieten.

Durch die Bereitstellung von Flächen für Carsharing-Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe zu oftmals vorhandenen Großsiedlungen oder Quartieren / Häusern von Wohnungsbauunternehmen können CSO neue Kundenstämme erschließen. Umgekehrt können Wohnungsunternehmen ein weiteres Serviceangebot (vergünstigt) bereitstellen sowie Flächen attraktiver nutzen.

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

Mainova AG und ABG FRANKFURT HOLDING beteiligen sich am Carsharing Unternehmen book-n-drive

19.12.2011

Der Energiedienstleister Mainova AG und die Wohnungsbaugesellschaft ABG FRANKFURT HOLDING GmbH beteiligen sich mit jeweils 33 Prozent am Carsharing-Unternehmen book-n-drive. Im Beisein von Frankfurts Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Petra Roth unterzeichneten am 16.12. der Vorsitzende des Vorstands der Mainova AG Dr. Constantin H. Alsheimer, der Vorsitzende der Geschäftsführung der ABG FRANKFURT HOLDING Frank Junker und book-n-drive-Firmengründer Udo Mielke eine entsprechende Vereinbarung. Ziel des Engagements ist ein weiterer Beitrag zur ökologischen Stadtentwicklung Frankfurts und des Rhein-Main-Gebiets. Die übrigen 34 Prozent der Anteile verbleiben bei Udo Mielke, der weiterhin als Geschäftsführer von book-n-drive tätig sein wird.

Abb. 29: Beispiel der Kooperation mit einem Wohnungsunternehmen in Frankfurt; Quelle: http://www.abgnova.de/

46 http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/06933/ (Seite mittlerweile nicht mehr aktiv)

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.

6.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement hilft Unternehmen, die Mobilität effizient, günstig und sicher – in vielen Fällen sogar profitabler – zu organisieren. Dabei ist die Nutzung von Carsharing eine Möglichkeit zur Effizienzsteigerung des Fuhrparks. Um die Vorteile des betrieblichen Mobilitätsmanagements stärker bekannt zu machen, sind die Aktionsprogramme „effizient mobil“ und „Mobil.Pro.Fit“ initiiert worden.[47]

6.5.1 „effizient mobil“

2008 initiierten das Bundesumweltministerium und die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) mit „effizient mobil“ ein zweijähriges Aktionsprogramm zum Mobilitätsmanagement. In bundesweit 15 Regionen wurden koordinierte Netzwerke aufgebaut. In NRW gab es insgesamt drei Modellregionen: Region Aachen, Region Ruhrgebiet und Region Köln/Bonn (VRS-Verbundraum). Im Rahmen von „effizient mobil“ erhielten 100 Akteure (Betriebe, Kommunen sowie andere lokale Akteure) eine kostenlose Mobilitätsmanagement-Erstberatung. Ziel dieser Beratungen war es, nach einer umfassenden Bestandsaufnahme ein Mobilitätsmanagement-Konzept für die Umsetzung von Maßnahmen zu entwickeln. Eine Evaluation der Prozesse und eine Wirkungsabschätzung der Mobilitätsmanagement-Konzepte des Programms hat mit einer abgeschätzten Einsparung von über 133 Millionen Pkw-Kilometern und 23.000 Tonnen CO_2 pro Jahr ein großes Potenzial ergeben. Eine weitere wichtige Erkenntnis war, dass regionale Strukturen eine hohe Wichtigkeit haben und verstetigt werden sollten, da über diese Multiplikatoren viele Impulse zur Einrichtung und Umsetzung eines Mobilitätsmanagements erfolgen.

6.5.2 „Mobil.Pro.Fit.“ der IHK Dortmund

Aus den guten Erfahrungen von „effizient mobil“ ist das Modell „Mobil.Pro.Fit“ aufgebaut worden. Es wurde 2011/2012 gemeinsam vom Land NRW, der IHK zu Dortmund, den Städten Dortmund und Hamm sowie dem Kreis Unna entwickelt. Insgesamt nahmen sechs Betriebe aus verschiedenen Branchen aus der Region Dortmund-Unna-Hamm an dem Modellvorhaben teil, die innerhalb der Projektlaufzeit Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement entwickelten und teilweise auch umsetzten.

6.5.3 Bundesprojekt „Mobil.Pro.Fit“

In Anlehnung an das NRW-Projekt ist 2013 das Bundesprojekt „Mobil.Pro.Fit“ initiiert worden. Bundesweit fördert das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative einen weiteren Projektansatz, in dem eine enge Verbindung zwischen kommunalen Klimaschutzstrategien und betrieblichem Mobilitätsmanagement geschaffen wird. Ziel des Projektes ist es, in einem Zeitraum von drei Jahren, betriebliches Mobilitätsmanagement in bundesweit rund 160 Betrieben einzuführen und dabei Maßnahmen für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilitätsgestaltung umzusetzen. Auch in diesem Projekt gibt es Modellregionen, in denen die Projektumsetzung erfolgen wird. In NRW sind dies die StädteRegion Aachen, das Ruhrgebiet mit den Städten Bochum, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen und Herten sowie die Region Köln/Bonn (VRS-Verbundraum) mit Schwerpunkt in der Gemeinde Alfter und der Stadt Bergisch Gladbach. Projektträger ist die B.A.U.M. Consult GmbH in Zusammenarbeit mit B.A.U.M. e.V.

6.6 Anschub- und Einführungsstrategien außerhalb der Ballungsräume

Dieses Kapitel liefert Anstöße und Ideen zur Realisierung von Carsharing vor Ort.[48] 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.

47 http://www.effizient-mobil.de/ bzw. http://www.mobil-pro-fit.de/

48 Quellen/ Forschungsarbeiten zu diesem Baustein: Bundesverband CarSharing e.V. (bcs); Huwer, U.; EU-Projekt „momo“: http://www.momo-cs.eu/, sowie eigene Recherchen von imove im Rahmen dieses Projektes.

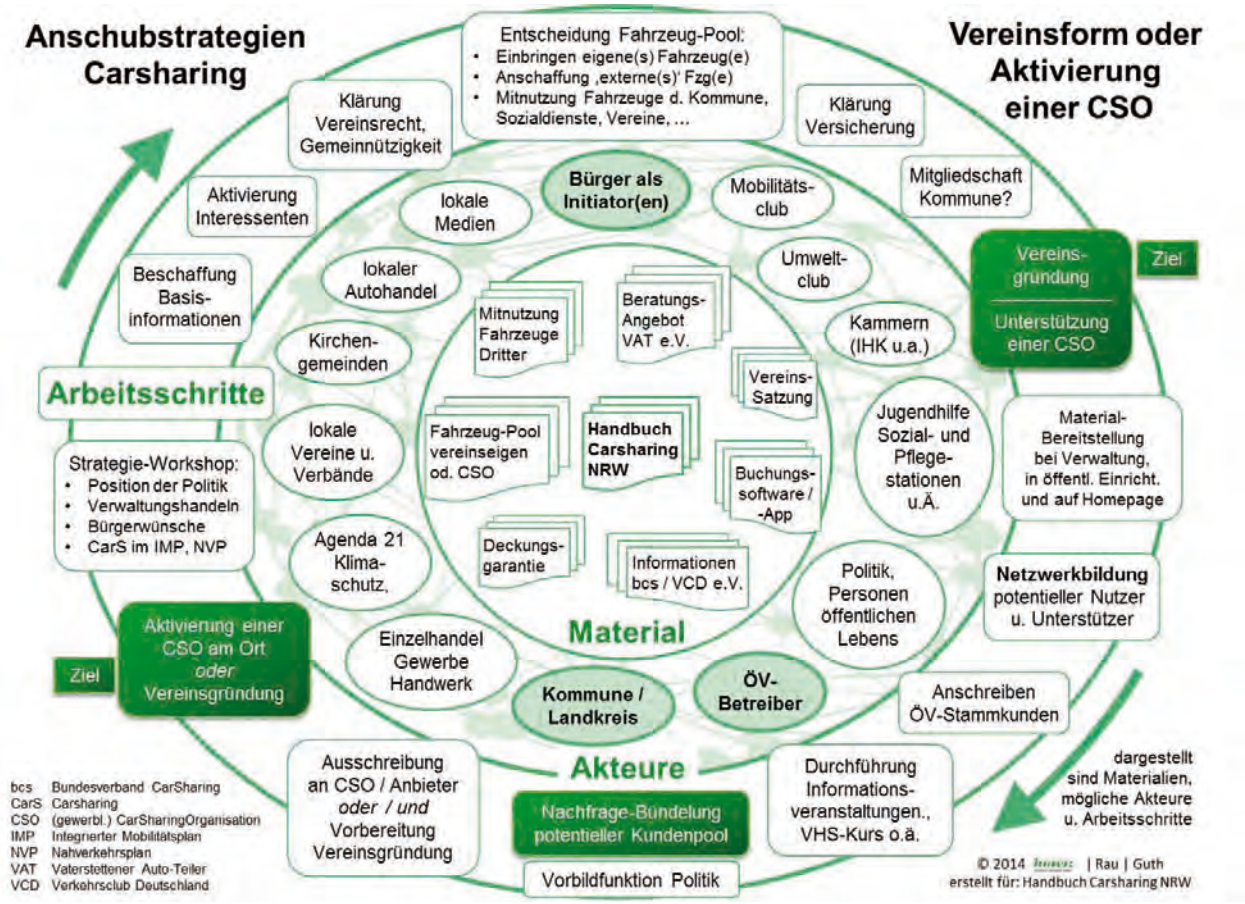


Abb. 30: Anschubstrategien, Akteure und verfügbare Materialen für eine Vereinsgründung oder Aktivierung / Niederlassung einer neuen oder ggf. bereits andernorts am Markt tätigen gewerblichen CSO

6.6.1 Netzwerkbildung und Nachfrage-Bündelung

Besonders in Gemeinden und Klein- und Mittelstädten zeigt sich, dass die Bündelung der Nachfrage durch Auftaktveranstaltungen und Netzwerkbildung erfolgversprechend ist. Die Einbindung aller potenziellen Akteure im Rahmen der Nahverkehrsplanung, eines Klimaschutzkonzeptes oder unabhängig davon führt zu einer Präsenz des Themas in den Zielgruppen. Auch erhöht dies die Chancen, eine CSO zu finden, die bereit ist, ein Angebot bereitzustellen.

In Oldenburg gibt es seit mehr als 20 Jahren ein Carsharing-Angebot, das zunächst als „StadtTeilAuto"-Verein gestartet und dann immer weiter professionalisiert wurde.

Um die Zukunft des Themas Carsharing in Oldenburg auszuloten, wurde 2013 ein zweitägiger moderierter Workshop zum Thema „Carsharing Oldenburg – Quo vadis?" veranstaltet:

Welche Rahmenbedingungen gilt es zu schaffen, welche Systeme aufzubauen, um dem Carsharing mittelfristig gute Bedingungen zu bieten und eine wachsende Inanspruchnahme zu stimulieren? Welche Rolle spielt das Carsharing zukünftig in einem integrierten Verkehrssystem, das die urbane Mobilität zukunftssicher macht?

Darüber hinaus erfolgt eine Förderung von Carsharing im Strategieplan Mobilität und Verkehr („smv") sowie durch die Vergabe von Fördermitteln an Personen und Unternehmen aus dem Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept („InEKK"). Sowohl „InEKK" als auch „smv" wurden vom Rat der Stadt Oldenburg verabschiedet.[49]

Abb. 31: Carsharing-Station am Rathaus einer Kleinstadt (Ladenburg), die durch ihre Mitgliedschaft / Beteiligung den Carsharing-Standort mit sichert

49 http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing/workshop-2013.html und http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Workshop_Carsharing/Dokumentation_Workshop_Carsharing_Oldenburg_September_2013_Kurz.pdf

In Flensburg haben die Klimapakt-Mitglieder die Initiative ergriffen und in einem Mehrstufenverfahren die Chancen für professionelles Carsharing ausgelotet und einen Kundenpool als „Appetitmacher“ für Bewerber generiert.

Dazu wurden neben den Klimapakt-Unternehmen weitere Interessenten gesucht, die für eine Basis-Auslastung eines noch zu findenden professionellen Anbieters sorgen sollen, z.B. einen Selbsthilfebauverein, der einen Fuhrpark von rund 25 Fahrzeugen unterhält oder auch die Stadtwerke als Energieversorger, die immerhin rund 100 Autos zur Verfügung haben. Der ÖPNV-Betreiber Aktiv-Bus hat die Dauerkunden im Blick, denen ein spezielles Carsharing-Angebot gemacht werden soll.

Mit diesem Kundenpool wurden Anfang 2014 immerhin 18 verschiedene CSO um ein Angebot gebeten und letztendlich ein Bewerber ausgewählt.

Dieser möchte mit rund 20 Fahrzeugen, verteilt auf fünf bis sechs Standorte, nach Flensburg kommen, wenn ihm ein Mindestumsatz (z.B. durch Unternehmen oder die Stadt) garantiert wird.[50]

6.6.2 Beteiligung von Kommunen durch Mitgliedschaft / Deckungsgarantie

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.

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. Gleichzeitig wird der kommunale Haushalt entlastet.

Die Verwaltungen zweier Städte im Rhein-Neckar-Raum sind seit vielen Jahren Mitglied und Nutzer des regionalen Carsharing, und so profitieren die beiden Kleinstädte Weinheim (43.400 Einw.) und Ladenburg (11.500 Einw.)[51] derart, dass es dort nun mehrere Standorte mit einigen Fahrzeugen gibt.

Eine besondere Form der Beteiligung ist die Deckungsgarantie. „Mit einer Deckungsgarantie wird von einem Beteiligten die Verpflichtung eingegangen, im Falle eines defizitären Betriebes den der CSO entstehenden Verlust auszugleichen“. […] „Falls ein bestimmter monatlicher oder jährlicher Umsatz nicht erbracht wird, kann der Dritte den Ausgleich der Deckungslücke garantieren. Ein Beispiel hierfür findet sich in der Gemeinde Hirschberg.“ Hirschberg (Baden-Württemberg) hatte ab 2002 über einige Jahre eine Deckungsgarantie an stadtmobil abgegeben, in der eine monatliche Fahrleistung von 1.600 km garantiert wurde.[52]

Abb. 32: Faltblatt Carsharing; Quelle: VCD e.V., vzbv

Das Angebot wurde auch angenommen, allerdings nicht in ausreichendem Maße. Jedoch sind Fahrzeuge an vielen Standorten in den benachbarten Orten Schriesheim, Dossenheim, Ladenburg oder Weinheim (oben bereits erwähnt) verfügbar.[53]

6.6.3 Kooperationen mit Verbänden, Fahrdiensten, Kirchen u.Ä; Dorfgemeinschaften

In ländlichen Räumen oder kleineren Kommunen bieten auch die Kooperationen mit Verbänden, Fahrdiensten oder Kirchen die Möglichkeit, einen Carsharing-Standort zu eröffnen oder zu erweitern. So stellt der Caritasverband für die Diözese Mainz e.V. in einer Kooperation mit einer CSO mehrere Stellplätze in Stadtrandlagen (z.B. im Stadtteil Mainz-Bretzenheim) zur Verfügung und nutzt gleichzeitig das Carsharing-Angebot für seine eigenen Mitarbeiter.[54]

Für soziale Dienste, deren Mitarbeiter oft dezentral wohnen und arbeiten, bietet Carsharing sogar die Möglichkeit, aufwendige (und im Prinzip unnötige) Fahrten zum Dienstort und erst dann zu den Kunden zu vermeiden, wenn Carsharing-Fahrzeuge am Wohnort positioniert werden, die dann allen Bürgern zur Verfügung stehen. Dieses Prinzip wird sehr erfolgreich im Rhein-Neckar-Raum praktiziert, wo mehrere Sozialdienste (u.a. Träger der Kinder- und Jugendhilfe Postillion e.V.) bereits seit Jahren Carsharing-Kunden sind und die CSO so auch in kleinen Orten präsent sein kann.

50 Flensborg Avis (tageszeitung) vom 18.02.2014 bzw. Flensburger Tageblatt vom 25.02.2014 http://www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/gute-chancen-fuer-car-sharing-in-flensburg-id5838071.html

51 http://www.ladenburg.de/leben-wohnen/umwelt/carsharing/ und http://www.stadtmobil.de/aktuelles/nachrichten/details/artikel/carsharing-entlastet-park-raum-in-historischer-altstadt/

52 Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen

53 http://www.hirschberg-bergstrasse.de/de/gemeinde-rathaus/lage-verkehr/car-sharing.html

54 http://www.caritas.de/pressemitteilungen/carsharing-stationinmainz-bretzenheimeroeffnet/154633/

Abb. 33: Webseite des VCD zum Carsharing mit Mustervertrag und Broschüren; Quelle: http://www.vcd.org/carsharing.html

Eine besondere Form des Carsharing innerhalb einer Dorfgemeinschaft wurde bzw. wird in Freilingen und Houverath / Dörfergemeinschaft am Thürne e.V. beim „thürneMobil“ getestet:

thürneDorfauto & thürneDorfhüpfer

Als **Dorfauto** kann das Fahrzeug für private Zwecke zu sehr günstigen Konditionen gebucht werden. Bei der ersten Fahrzeugübernahme erfolgt eine Einweisung in die Bedienung des Elektro-Autos sowie die erforderlichen Formalitäten. Der Fahrer kann freiwillig das Ziel der Reise nennen. Dies hat den Vorteil, dass vielleicht auch andere die Fahrgelegenheit mitnutzen können (z.B. zum Schwimmbad oder zum Einkaufen).

Der **Dorfhüpfer** fährt auf Bestellung. Das Elektro-Auto steht damit auch Einwohnern zur Verfügung, die keinen Führerschein haben oder nicht mehr fahren wollen (z.B. Senioren). Immer dienstags, donnerstags und sonntagvormittags holt der Dorfhüpfer nach erfolgter Bestellung (mindestens 24h vorher) die Fahrgäste ab und fährt sie innerhalb der Dörfer zum Ziel. Die Fahrt kostet nur 1,- €. Dieser Service ist als Nachbarschaftshilfe gedacht.[55]

55 http://thuerne.de/aktuelles/125-thuernemobil

6.6.4 Informationsveranstaltungen / Marketing

Eine Mobilitätsberatung zu Carsharing, die auch Kontakte für Interessenten für (privates) Autoteilen vermittelt, ist in der Verwaltung und dem lokalen Verkehrsunternehmen sinnvoll.

Auf der eigenen kommunalen Homepage kann sowohl die Funktionsweise von Carsharing erläutert als auch zu Anbietern verlinkt werden. Hinweise und Hilfen für privates Carsharing sind sinnvoll. Ergänzende Aushänge oder Werbematerial in Ämtern und Behörden oder in den Informationsunterlagen für Neubürger bedeutet (ideelle) Förderung.

Die politische oder ideelle Unterstützung ist gut damit zu begründen, dass Carsharing einen nachgewiesenen Nutzen für das Gemeinwohl und die nachhaltige Entwicklung der Kommunen hat.

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, usw. organisieren oder anbieten kann. So ist in der Kleinstadt Neustadt/Wstr. eine Nachfrage entstanden, aus der mittlerweile mehrere Standorte hervorgegangen sind.

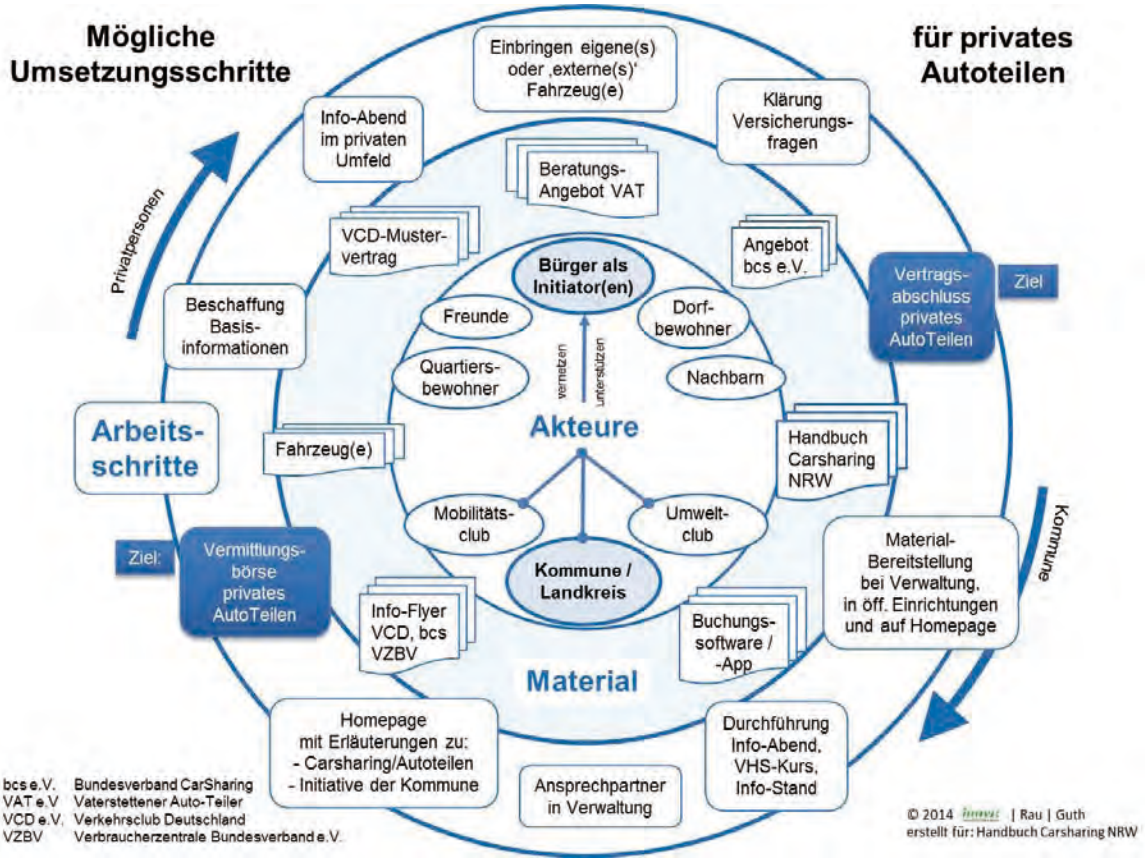


Abb. 34: Mögliche Umsetzungschritte für privates Autoteilen – die Initiative kann von Privatpersonen und / oder der Kommune oder Vereinen ausgehen

7. Best-Practice-Steckbriefe

7.1 Einführung Steckbriefe

In den vorangegangenen Modulen wurden u.a. die Handlungsmöglichkeiten bei hohem Parkdruck sowie allgemeine Umsetzungsstrategien wie auch Anschubstrategien erläutert.

Die Best-Practice-Steckbriefe liefern dazu nun detaillierte Informationen und ermöglichen durch die Angabe statistischer Daten (z.B. zur Siedlungsdichte) auch Vergleiche zur eigenen Kommune.

Die Steckbriefe sind insgesamt fünf Themenfeldern zugeordnet:

A Förderung durch Verwaltungshandeln

B Förderung durch Kooperationen

C Anschub- u. Umsetzungsstrategien

D Erfolgreiche Entwicklungen: vom Verein zur professionellen CSO

E Umsetzungshilfen und Buchungssysteme

Einige Steckbriefe sind mehreren Themenfeldern zugeordnet. Die Steckbriefe im Themenfeld A haben aus inhaltlichen Gründen eine andere Struktur als die der Themenfelder B – E.

Während in den Letztgenannten eher Anbieter bzw. Modelle oder Umsetzungsprozesse, Förder-, Kommunikations- und Marketingstrategien beschrieben werden, steht in Themenfeld A das Verwaltungshandeln in Form öffentlich-rechtlicher Verfahren und planerischer Maßnahmen im Vordergrund.

Auswahlkriterien für eine Aufnahme in die Steckbriefe waren das Vorhandensein eines Umsetzungsprozesses oder eine beispielhafte und übertragbare Vorgehensweise, vorhandene Erfolgsindikatoren (wie die positive Entwicklung von Kundenanzahl oder Fahrzeuganzahl am Standort oder die geplante Erschließung weiterer Standorte) sowie nicht zuletzt die Übertragbarkeit auf die Kommunen in Nordrhein-Westfalen.

Insgesamt sind 23 Steckbriefe mit detaillierten Informationen verfügbar, drei davon sind mehreren Themenfeldern zugeordnet.

7.2 A Förderung durch Verwaltungshandeln

A1 Bremen

Basisdaten

Ort:	Bremen	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland	
Akteure:	☑ Tiefbauamt	☑ Stadtplanungsamt	☑ Rechts-/ Ordnungsamt	☑ Umwelt & Energie	☐
Link:	http://mobilpunkt-bremen.de/				

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☑	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	546.451
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	1.685
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	2.888,0

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	6
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☑	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☑	Gemeindewert
☐	Landkreiswert

Planerische Maßnahmen

- Aktionsplan Carsharing der Stadt Bremen (Beschluss 2009)
- für 2020 werden mindestens 20.000 Nutzerinnen und Nutzer des Carsharing angestrebt, 6.000 private Pkw sollen durch Carsharing ersetzt werden.
- 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 CarS in Neubauvorhaben, Einrichtung von CarS-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum („mobil. punkte“, „mobil.pünktchen“), Informationen im Schulunterricht
- Handelskammer Bremen führt mit cambio Beratungen zum effizienten Flottenmanagement durch
- „European Sustainable Energy Award“ für Bremen im Jahr 2013
- Bremer Ideen weltweit Vorbild für Carsharing-Macher
- Carsharing als Förderungsgegenstand zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

Rechtliche und formelle Planung

- Novellierung der Landesbauordnung (BremLBO), Stellplatzregelung Neubau seit 2013: alternativ zur Stellplatzherstellung oder der Ablöse gibt es nun noch die Option
- Mobilitätsmanagement (CarS-Station + Mieter-/Jobticket + CarS-“Mitgliedschaft“ = Stundung der Ablösesumme)
- Einrichtung von „mobil.Punkten“ (=Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, oft nahe an ÖPNV-Haltestellen) und „mobil.Pünktchen“
- CarS-Stationen im öffentlichen Raum nach §§ 3,5 EntflechtG
- Engagement zur Änderung von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung hinsichtlich der Möglichkeit zur Ausweisung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum auf Bundesebene
- Stellplätze für CSO im öffentlichen Raum nur bei Nachweis einer Parkraumentlastung und mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“; dann erfolgen Sondernutzungsgenehmigung + Baugenehmigung
- Einführung von Carsharing für Behörden, Gesellschaften und öffentliche Einrichtungen, z.B. nutzt der/das Ressort / Senator für Umwelt, Bau, Verkehr die Carsharing-Flotte für Dienstfahrten: http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/UMWELTERKL%C4RUNG_2013_end.pdf

Übertragbarkeit auf Nordrhein-Westfalen

- Erarbeitung und Verabschiedung eines Aktionsplans Carsharing ist für größere Kommunen umsetzbar

Quellen / Material / weitere Infos

CarS in Bremen: http://mobilpunkt-bremen.de/;
Aktionsplan CarS Bremen: http://mobilpunkt-bremen.de/data/files/110/aktionplan_carsharing.pdf;
VEP Bremen (in Aufstellung): http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen213.c.8123.de

FÖRDERUNG DURCH VERWALTUNGSHANDELN

A2 FREIBURG

Basisdaten

Ort:	Freiburg	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland	
Akteure:	☑ Tiefbauamt	☑ Stadtplanungsamt	☑ Rechts-/ Ordnungsamt	☑ weitere Ämter	☐
Link:	http://www.freiburg.de/ (mehrere Seiten; s.u.)				

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☑	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	218.043
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	1.497
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	4.711,1

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	0
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☑	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Planerische Maßnahmen

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
- Einbeziehung von Carsharing in städtische Kampagnen für umweltbewusstes Mobilitätsverhalten
- Carsharing ist Bestandteil des Monitorings im VEP
- Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilitätspunkten
- CarSharing-Aktionsplan (CASP) für Freiburg mit 12 Handlungsfeldern: http://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/503012/CSAP.pdf

Rechtliche und formelle Planung

- Inhalte des VEP nicht verbindlich, aber Entscheidungsgrundlage
- rechtswirksame Umsetzung in neuen Bebauungsplänen, z.B. durch Festsetzung von Flächen für Carsharing-Fahrzeuge im Bebauungsplan: Bebauungsplan Freiburg-Gutleutmatten: http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208548.html
- Entwidmung von öffentlichen Flächen zu städtischen Flächen, welche an CarS-Anbieter verpachtet werden, ist an mehreren Standorten erfolgt.

Da dieses Vorgehen sehr aufwendig ist, wird derzeit eine andere Vorgehensweise getestet:

- Der Bauausschuss hat am 26. Juni 2013 die Aufstellung des B-Plans „Car-Sharing-Stellplatzkonzept“ beschlossen, um nach einem festgelegten Schlüssel eine bestimmte Anzahl von Stellplätzen in den verschiedenen Quartieren der Innenstadt / Stadtteilen für CarS zu reservieren.

Bis 2015 soll das Verfahren abgeschlossen sein, sodass im Frühling/ Frühsommer mit der Belegung der Stellplätze begonnen werden kann.
Drucksache BA-13/018 (Aufstellungsbeschluss)
https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/521743/Beschlussvorlage_BA-13-018.pdf

Übertragbarkeit auf Nordrhein-Westfalen

- Festsetzung im neuen Bebauungsplan ist in jeder Kommune möglich
- Wandlung öffentlicher Flächen zu städtischen Flächen über B-Plan oder Entwidmung zur Verpachtung an CarS-Anbieter bietet sich bei hohem Parkdruck an

Quellen / Material / weitere Infos

VEP 2020: http://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents/freiburg/daten/verkehr/vep/Endbericht.pdf;
Planung allgemein: http://www.freiburg.de/pb/Lde/208428.html; Autoreduzierter Stadtteil / Quartier Vauban: http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208732.html;
B-Plan-Verfahren: https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/521743/Beschlussvorlage_BA-13-018.pdf;

A3 Hannover

Basisdaten

Ort:	Hannover (und Braunschweig)		☐ VRS		☐ Nordrhein-Westfalen		☑ Deutschland		
Akteure:	☐ Tiefbauamt	☑ Stadtplanungsamt	☑ Rechts-/ Ordnungsamt		☑ Ratsgremien		☐		
Link:	http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilität/Kraftfahrzeug-Straße/Carsharing								

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☑	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	514.137
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	2.576
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	3.756,6

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	4
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☑	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Planerische Maßnahmen

Masterplan 2050 (Hannover):
- Handlungsfeld Mobilität: Förderung alternativer Antriebstechnologien im Umweltverbund; Verbesserung des Mobilitätsmanagements mit der Förderung von CarS;
- innerbetriebliche Maßnahmen für einen energieeffizienten Fuhrpark und Verhaltensänderungen bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern; Stellplatzvergabe durch die Kommune beim Carsharing bevorzugt an genossenschaftlich oder gemeinnützig organisierter Systeme

Masterplan Mobilität 2025 (Hannover):
- integriertes Handlungskonzept; gemeinsame Informationsplattform für alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes; Handlungsschwerpunkt Mobilitätsmanagement (MM) bilden der Ausbau der Carsharing-Angebote und die Ausweitung des Informationsangebotes

Verkehrsentwicklungsplan ProKlima Hannover:
- Betriebliches MM; Mobilitätsberater; Privilegierung von CarS-Fahrzeugen in Form von kostenlosen, vergünstigten und reservierten Parkplätzen
- enge Zusammenarbeit von CarS und ÖPNV; Stellplatzsatzungen

Rechtliche und formelle Planung

- Steuerung des Neubaus von Parkplätzen bei Bauvorhaben durch kommunale Stellplatzsatzungen
- Umwidmung von 5 öffentlichen Stellplätzen durch die Stadt Hannover im November 2011 als Modellversuch
- Umwidmung in einem langdauernden Verfahren (1,5 Jahre), dem auch die Ratsgremien zustimmen mussten; dies hat sich schlussendlich nicht als Dauerlösung etabliert
- Verfahren bzw. Umwidmung hatte aufgrund guter Öffentlichkeitsarbeit im Vorfeld keine Proteste durch Bürger zur Folge
- stadtmobil wurde Eigentümer der Stellplätze (bewirkt u.a. das Recht, Fahrzeuge abschleppen zu lassen)
- aktuell werden Stellplätze durch die Stadt an CSO vermietet

Ähnlicher, aber schnellerer Prozess in Braunschweig:
- 2 Stellplätze wurden umgewidmet. Prozess dauerte hier nur ein halbes Jahr

Übertragbarkeit auf Nordrhein-Westfalen

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

Quellen / Material / weitere Infos

http://hannover.stadtmobil.de/fileadmin/regionen/hannover/presse/tarDir0197691001320823922_1109_HAZ_HP_14.pdf;
http://www.haz.de/Hannover/Aus-den-Stadtteilen/Ost/Car-Sharing-entspannt-Parksituation;
www.klimaschutz2050.de

FÖRDERUNG DURCH VERWALTUNGSHANDELN

A4 KÖLN

Basisdaten

Ort:	Köln	☑ VRS	☑ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland
Akteure:	☐ Tiefbauamt	☑ Stadtplanungsamt	☑ Rechts-/ Ordnungsamt	☑ andere Gremien ☐
Link:				

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☑	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	1.024.373
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	2.510
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	41.039,3

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	6
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☑	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☑	Gemeindewert
☐	Landkreiswert

Planerische Maßnahmen

Beschluss zum Umgang mit der Nachfrage von CSO für Stellplätze von 2009. Der Kriterienkatalog:

- An Verknüpfungspunkten zum ÖPNV maximal fünf Stellplätze pro Standort unabhängig vom Anbieter
- Die Gesamtanzahl der Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland darf 10 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge eines Car-Sharing-Unternehmens nicht überschreiten
- Hauptstellflächen auf privaten Stellplätzen
- Ein Mangel an Abstellmöglichkeiten muss durch die CSO nachgewiesen werden.
- Für die Genehmigung zur Nutzung eines Stellplatzes wird das Umweltzeichen „Blaue Engel“ verlangt
- Verträge zur Miet- und Nutzungsdauer der Fahrzeuge müssen längerfristig angelegt sein um eine klare Abgrenzung von Autovermietungen zu erreichen.

Rechtliche und formelle Planung

- Die CSO erhält eine Sondernutzungsgenehmigung der Stadt, um die Nutzung im öffentlichen Straßenraum zu ermöglichen.
- Die CSO zahlt für die Standorte eine ortsübliche Miete
- Kennzeichnung und sonstige bauliche Maßnahmen muss die CSO selbst tragen

Übertragbarkeit auf Nordrhein-Westfalen

- Vermietung / Verpachtung von kommunalen Stellplätzen, die sich nicht im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen befinden

Quellen / Material / weitere Infos

https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=15242&search=1

7.3 B Förderung durch Kooperationen

B1 Frankfurt (Main)

Basisdaten

Ort:	Frankfurt (Main)	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☑ Kooperation: Carsharing | Energie | Wohnungen

Angebot:	☑ Lokal	☑ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☑ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☐ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☑ Wohnungsunternehmer	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☑ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	book-n-drive mobilitätssysteme GmbH + Mainova AG + ABG Frankfurt Holding GmbH (je 33%)
Link / Kontaktdaten:	http://www.abg-fh.com/mobilitaet/carsharing/book-n-drive.html

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☑	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	687.775
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	2.785
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	4811,1

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	4
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☑	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580

☐ Gemeindewert
☑ Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	2000
Monat:	
Anmerkung: Anteilseigner seit 2012	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☑	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☑	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

06/2003: 2.000
05/2005: 4.000
04/2011: 8.000
12/2012: 10.000
08/2013: 12.000
11/2013: >13.000

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

11/2008: 100 Stationen, 180 Fahrzeuge
04/2011: 230 Fahrzeuge
06/2013: 200 Stationen, 360 Fahrzeuge
01/2014: 214 Stationen, 434 Fahrzeuge

Erschließung weiterer Standorte

ja

Umsetzungsprozess

- Durch die Geschäftsanteile von ABG Frankfurt Holding an book-n-drive haben Mieter den Vorteil einer kostenlosen Registrierung, keinen Grundpreis im Basictarif und 30 Euro Startguthaben. Desweiteren gibt es das e-Ticket des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für Mieter.

Kommunikation / Marketing

- Homepages der Gesellschafter
- ABG Kundenpost

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- book-n-drive erweitert das Angebot konstant
- Modell mit Autopaten ist geplant
- Kooperation mit der Stadtverwaltung

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Initiierung von Kooperationen zwischen Wohnungsbaugesellschaften und Carsharing-Anbietern

Quellen / Material / weitere Infos

http://www.abg-fh.com/mobilitaet/carsharing/book-n-drive.html
http://www.abgnova.de/aktuelles/pressemitteilungen.php?ID=57

B2 Bielefeld

Basisdaten

Ort:	Bielefeld	☐ VRS	☑ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☑ Kooperation: Carsharing | Stadtwerke

Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☑ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☑ Andere öffentliche Einrichtungen		☑ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	cambio Mobilitätsservice GmbH & Co KG | moBiel
Link / Kontaktdaten:	http://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/de/1/cms_f3_32/cms/stdws_info/stationen/region/75.html

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☑	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	328.314
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	1.254
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	2.987,3

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	4
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☑	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	2002
Monat:	August
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☑	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☑	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

wächst

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

83 Fahrzeuge
30 Stationen in Bielefeld und Werther

Erschließung weiterer Standorte

Umsetzungsprozess

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

Kommunikation / Marketing

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: Großkundentickets, Dienstwagenmanagement, Dienstreisen, Betriebsausflüge

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Mobilitätsdienstleister, die komplette Mobilpakete anbieten, können sich in mehreren Kommunen noch am Markt etablieren
- Mobilitätsmanagement für Unternehmen sollte forciert werden

Quellen / Material / weitere Infos

B3 Leverkusen

Basisdaten

Ort:	Leverkusen	☑ VRS	☑ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☑ Kooperation: Verkehrsunternehmen

Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☑ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☑ Kunden der wupsi	☑ Andere öffentliche Einrichtungen		☑ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	FlexiCar	StattAuto Leverkusen	Wupsi

Link / Kontaktdaten:	http://www.wupsi.de/wupsi/verantwortung/wupsimobilcarsharing.html

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☑	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	159.926
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	2.044
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	3.441,5

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	17
Oberzentrum:	22
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☑	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	
Monat:	
Anmerkung: „Mit über 16 Jahren Erfahrung im CarSharing"; Kooperation mit Wupsi seit 2003	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☑	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

wächst

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

~ 40 Fahrzeuge
17 Stationen in Leverkusen und
3 Stationen in Bergisch Gladbach

Erschließung weiterer Standorte

Umsetzungsprozess

- Drei Monate Probeabo als wupsi-Kunde.
- Sonderkonditionen für wupsi-Abonnenten und JobTicket-Inhaber.

Kommunikation / Marketing

- Werbung auf der Homepage der Wupsi
- Flyer

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- Kooperationen mit dem ÖPNV sind auf jeden Fall wünschenswert, um den Mobilitätsverbund zu stärken.

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- gegeben

Quellen / Material / weitere Infos

http://www.flexicar.de/wupsimobil-1/

B4 Osnabrück

Basisdaten

Ort:	Osnabrück	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☑ Kooperation: mit den Stadtwerken Osnabrück

Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☐ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	StattVerkehr Osnabrück e.V | Stadtteilauto OS GmbH
Link / Kontaktdaten:	http://www.stadtteilauto.info/

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	155.625
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	1.378
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	2.781,8

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	0
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☑	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	1992
Monat:	
Anmerkung: ab 2011 GmbH	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☑	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☑	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

seit 2006 zweistellige Zuwachsraten bei den Kunden
März 2010: ca. 180 Nutzer
Januar 2011: ca. 270 Nutzer
Juni 2014: 1.000ste Nutzer

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

2009: 8 Fahrzeuge
2011: 17 Fahrzeuge
2014: 49 Fahrzeuge (inkl. E-Autos)
an 47 Stationen

Erschließung weiterer Standorte

Ausweitung des Angebotes auf weitere Stadtteile und Umland in Planung bzw. Umsetzung

Umsetzungsprozess

- 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

Kommunikation / Marketing

- Marketingoffensive auf Bussen und an Haltestellen der SWO
- Enge Verknüpfung zum Marketing ÖPNV
- gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit
- Zusammenarbeit Stadt Osnabrück – u. a. Verbesserung der Stellplatzsituation
- Oktober 2013 Eröffnung des Mobilitätszentrums

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

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

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit / Marketing mit dem ÖV und Aufbau von Businesspartnerschaften

Quellen / Material / weitere Infos

Broschüre ‚CarSharing für gewerbliche Kunden‘: http://www.carsharing.de/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=278
Buch: „Eine Idee setzt sich durch! 25 Jahre CarSharing“

B5 Verschiedene Orte / Beispiele

Basisdaten

Ort:	verschiedene Orte / Beispiele	☐ VRS	☑ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☑ Kooperation: Wohnungsbaugesellschaften

Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☑ Kommune	☑ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☑ Andere öffentliche Einrichtungen		☑ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	weitere Beispiele für Kooperationen zwischen Wohnungsbaugesellschaften und Carsharing-Anbietern
Link / Kontaktdaten:	s.u.

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	
Oberzentrum:	
Mittelzentrum	

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☐	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	
Monat:	
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

Wichernhof: 111 Haushalte
Lincolnviertel, Münster: 350 Haushalte

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

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-Anbietern verstärkt aus; ein Carsharing-Angebot ist u.U. auch ein Miet- / Kaufargument

Umsetzungsprozess

- Kooperationen zwischen örtlichen Carsharing-Anbietern und den Bauträgern / Eigentümern größerer Wohnanlagen
- bestimmte Anzahl an Fahrzeugen steht exklusiv den Bewohnern des Wohnkomplexes zur Verfügung oder Fahrzeugstandort(e) mit Zugang für alle CarS-Kunden des Anbieters
- 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 / Stellplatzablöse

Kommunikation / Marketing

Beispiele:
- Köln Stellwerk 60: http://www.nachbarn60.de/?id=134
- Münster Lincoln-Quartier: http://www.wohnstadtbau.de/mieterservice.php?n2=carsharing
- BGW Bielefeld: http://add-home.eu/docs/ADDHOME_ILS_D3_German_version_final_db.pdf
- Hamburg Wichernhof: https://www.greenwheels.com/de/Home/Privatkunden/ueber-uns/Partner/Partner-2/GeWoS-d.html
- Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft: http://www.siedlungsgemeinschaft.de/fileadmin/csg/Downloads/Broschuere_2013.pdf

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- 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

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Kooperationen dieser Art haben eine hohe Attraktivität für alle Beteiligten
- Reduzierung der Ablösesummen sollte nicht zu hoch sein bzw. an den Nachweis einer CarS-Nutzung gekoppelt sein, um Missbrauch zu vermeiden

Quellen / Material / weitere Infos

7.4 C Anschub- u. Umsetzungsstrategien

C1 Gnötzheim

Basisdaten

Ort:	Gnötzheim	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☑ Privat	☐ Verein	☐ Gewerblich	☐ Kooperation:

Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☐ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☑ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	Dorfauto Gnötzheim
Link / Kontaktdaten:	

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☑	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☑	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	1.005
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	129 (Kitzingen)
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	926,9 (Kitzingen)

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	24
Oberzentrum:	24
Mittelzentrum	11

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☑	> 580
☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	2011
Monat:	Oktober
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☑	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☑	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

2014: 1 Fahrzeug, 1 Standort

Erschließung weiterer Standorte

Umsetzungsprozess

- Die Kirchengemeinde hat das Projekt ins Leben gerufen
- Ein Ford Fiesta wurde geleast und bis Juni 2013 wurden bereits 25.600 km damit zurückgelegt

Kommunikation / Marketing

- Mund-zu-Mund-Werbung, Zeitungsartikel und Radio

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- Bisher trägt sich das Projekt finanziell sehr gut

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

Quellen / Material / weitere Infos

http://www.leader-eifel.de/data/media/downloads/5-Uwe-Stradtner-Das-Dorfauto-in-Gnoetzheim-1_1374737549.pdf

Ähnliche Projekte, allerdings mit Fördermitteln unterstützt:
Dorfauto Gey: http://dorfautogey.blogspot.de/p/das-dorfauto-gey.html
Dorfauto Blankenheim-Freilingen: http://buerger-blog-blankenheim.de/?p=14674

C2 Hübenthal

Basisdaten

Ort:	Hübenthal	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☑ Privat Dorfbewohner	☐ Verein	☐ Gewerblich	☐ Kooperation:
Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional	
Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☐ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	Dorfauto Hubenthal
Link / Kontaktdaten:	

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☑	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☑	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	100
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	101 (LK)
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	887,3 (LK)

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	29
Oberzentrum:	41
Mittelzentrum	7

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☑	541 - 580
☐	> 580

☐ Gemeindewert
☑ Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	2006
Monat:	April
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☑	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☑	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☑	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

30 Mitglieder
(d.h. etwa ein Drittel der Dorfbewohner)

davon 15 aktiv

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

2006: 1 Fahrzeug
2012: 3 Fahrzeuge
2014: 3 Fahrzeuge

Monatlich ca. 3.000 km

Erschließung weiterer Standorte

Anschaffung eines Hybrid-Fahrzeuges
Vereinsgründung

Umsetzungsprozess

- 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, wird monatlich eingesammelt
- Wartungskosten werden durch eine örtliche Werkstatt sehr preisgünstig übernommen

Kommunikation / Marketing

- bei 100 Einwohnern ausschließlich Mund-zu-Mund-Werbung
- Platz 3 eines Wettbewerbes des Bundesverkehrsministeriums „Menschen und Erfolge – In ländlichen Räumen mobil“

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

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

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Beispielhaft für kleine ländliche Gemeinden

Quellen / Material / weitere Infos

http://www.leader-eifel.de/data/media/downloads/6-Babette-Asprion-Das-Dorfauto-in-Huebenthal-1_1374737571.pdf

C3 Neustadt / Weinstr.

Basisdaten

Ort:	Neustadt a.d. Weinstraße	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☑ Kooperation: mit stadtmobil

Angebot:	☑ Lokal	☑ Regional	☑ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	stadtmobil Rhein-Neckar
Link / Kontaktdaten:	http://rhein-neckar.stadtmobil.de

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☑	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☑	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	52.268
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	452
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	2.213,3

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	0
Oberzentrum:	25
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☑	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	1996
Monat:	
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☑	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☑	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

steigend

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

1996: 1 Fahrzeuge 1 Station
2012: 4 Fahrzeuge
2014: 5 Fahrzeuge 4 Stationen

Erschließung weiterer Standorte

geplant

Umsetzungsprozess

- Informationsveranstaltung des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) mit stadtmobil Rhein-Neckar in der Volkshochschule Neustadt/Wstr. 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

Kommunikation / Marketing

- durch Schreiben des Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. an seine Mitglieder
- durch stadtmobil, unter anderem auf deren Homepage
- mittlerweile auch durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) über alle Medien, u.a. in der aktuellen Frühlings-Ausgabe 2012 seiner Kundenzeitschrift HIN UND WEG
- vor Ort in Neustadt/Wstr. durch positive Berichte der Nutzer (Mund-zu-Mund-Werbung)

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- Standort ist ausbaufähig

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Gutes Beispiel für den Erfolgsfaktor „Information / Bündelung Kundenpotenzial“, insbesondere in Kommunen die noch ohne Carsharing sind
- Gutes Beispiel für den Erfolgsfaktor „Aktivierung einer bereits am Markt tätgen CSO“ in einer Kommune, die bislang noch ohne Carsharing ist
- Die Durchführung von Informationsveranstaltungen ist mit wenig Aufwand möglich, kann aber recht schnell zu einer erfolgreichen Einführung von CarS vor Ort führen

Quellen / Material / weitere Infos

http://www.vrn.de/vrn/service/medien/kundenmagazin/index.html

C4 Tonndorf

Basisdaten

Ort:	Tonndorf	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☑ Verein	☐ Gewerblich	☐ Kooperation:

Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☐ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☑ Lebensgemeinschaft	☑ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	Schlosskarschering Teilauto-Tonndorf e.V.
Link / Kontaktdaten:	http://www.schloss-tonndorf.de/aktivitaeten/schlosskarschering.html

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☑	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	657
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	105 (LK)
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	1.147,6 (LK)

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	19
Oberzentrum:	24
Mittelzentrum	14

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☑	541 - 580
☐	> 580

☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	2005
Monat:	
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☑	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☑	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

vom kleinen privaten Kreis zum Verein entwickelt

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

seit Gründung Erhöhung der Fahrzeuganzahl auf 7 Fahrzeuge für unterschiedliche Zwecke, u.a. einen Kleinbus mit 9 Sitzplätzen für den Schulbetrieb

Erschließung weiterer Standorte

Umsetzungsprozess

- Lebensgemeinschaft auf Schloss Tonndorf, zunächst privat untereinander Autos geteilt
- Vereinsgründung 2008, Öffnung des Angebots auch an Nicht-Mitglieder der Lebensgemeinschaft
- Mitgliedschaft im bcs, Buchungsmöglichkeit für Mitglieder anderer dem bcs zugehöriger Carsharing-Vereine / Organisationen

Kommunikation / Marketing

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

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- kann Vorbild für Carsharing innerhalb einer Dorfgemeinschaft sein

Quellen / Material / weitere Infos

http://www.schloss-tonndorf.de/aktivitaeten/schlosskarschering.html

C5 Oldenburg (und Flensburg)

Basisdaten

Ort:	Oldenburg (und Flensburg)	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland
Modell:	☐ Privat	☑ Verein	☐ Gewerblich	☑ Kooperation: Verein mit CSO und ÖPNV
Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional	
Zielgruppen:	☑ Privat	☑ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☑ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe
Name Carsharing-Anbieter:	mehrere verschiedene; StadtTeilAuto e.V.			
Link / Kontaktdaten:	http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing.html			

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☑	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	162.481
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	1.575
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	2685,8

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	0
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☑	541 - 580
☐	> 580

☐ Gemeindewert
☑ Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	
Monat:	
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

1992 StadtTeilAuto e.V. startet Angebot
2003 199 Fahrberechtigte
2014: rund 1.100 Fahrberechtigte (cambio)
weitere Anbieter: k.A.

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

1992: k.A.
2003: 11 Fahrzeuge
2014:
Anbieter A: 28 Fahrzeuge an 12 Stationen
Anbieter B: 2 Fahrzeuge an 2 Stationen
Anbieter C: 5 Fahrzeuge an 4 Stationen

Erschließung weiterer Standorte

geplant

Umsetzungsprozess

- In Oldenburg gibt es seit mehr als 20 Jahren ein Carsharing-Angebot, das zunächst als „StadtTeilAuto"-Verein startete und dann immer weiter professionalisiert wurde (1992 StadtTeilAuto e.V. startet Angebot, Vereinsmitglieder gründen GmbH und holen cambio als Partner ins Boot, 2004 ÖPNV
- Kooperation intensiviert: cambio zieht in Mobilitätszentrale, 2004 DB Carsharing (Flinkster) startet mit einem Fahrzeug in Oldenburg).
- Um die weitere Zukunft des Carsharing aktiv anzugehen, wurde 2013 ein Workshop veranstaltet (s.u. Zukünftige Marktfähigkeit)
- Förderung von Carsharing durch Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept („InEKK") Fördermittel an Personen und Unternehmen und
- Förderung im Strategieplan Mobilität und Verkehr („smv") (beides Ratsbeschlüsse). http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing.html

- Flensburg: Netzwerkbildung und Bündelung potenzieller Nutzer durch den Klimarat zu einem Kundenpool, um mit dieser „gesicherten" Nachfrage an CSO heranzutreten und zu verhandeln. Auch haben die Stadtwerke einen großen Fuhrpark und sind interessiert, ihn durch Carsharing zu reduzieren.

Kommunikation / Marketing

- Einbeziehung aller Akteure von Bürgerschaft bis Politik
- intensive Netzwerkbildung auf „allen Kanälen"
- Kommunkation über die Homepage der Stadt Oldenburg
- Workshop zur Zukunft des Carsharing
- Zusammenarbeit des „StadtTeilAuto"-Vereins mit CSO

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

Zur Zukunft des Carsharing in Oldenburg wurde 2013 ein zweitägiger moderierter Workshop zum Thema „Carsharing Oldenburg – Quo vadis?" organisiert. Fragen waren u.a.: Welche Rahmenbedingungen gilt es zu schaffen, welche Systeme aufzubauen, um dem Carsharing mittelfristig gute Bedingungen zu bieten und eine wachsende Inanspruchnahme zu stimulieren? Welche Rolle spielt das Carsharing zukünftig in einem integrierten Verkehrssystem, das die urbane Mobilität zukunftssicher macht? http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing/workshop-2013.html

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- sehr gute Übertragbarkeit für Klein- und Mittelstädte, die als Kommune aktiv auf Anbieter zugehen wollen, um ein Angbot in ihrer Kommune zu installieren.
- Beispiel für erfolgreiche Entwicklung vom Verein zur professionellen CSO

Quellen / Material / weitere Infos

http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing/workshop-2013.html
http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing.html
http://oldenburger-onlinezeitung.de/lokal/cambio-carsharing-station-osternburg-43868
Flensborg Avis (tageszeitung) vom 18.02.2014
Flensburger Tageblatt vom 25.02.2014 http://www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/gute-chancen-fuer-car-sharing-in-flensburg-id5838071.html

C6 Beispiel-Dorf

Basisdaten

Ort:	Beispiel-Dorf	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☑ Privat Dorfbewohner	☑ Verein gemeinnützig	☐ Gewerblich	☐ Kooperation:

Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☑ Kommune	☑ Kreisverwaltung	☐ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☑ örtliche Vereine	☑ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	nachbarschaftliches Autoteilen XY / privates Autoteilen XY / ...
Link / Kontaktdaten:	

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	
Oberzentrum:	
Mittelzentrum	

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☐	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	
Monat:	
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

Erschließung weiterer Standorte

Umsetzungsprozess

- privates Teilen von Autos

Basis sind Verträge zwischen Privatpersonen / Nachbarn / Dorfbewohnern / ...:

- z.B. teilen sich Nachbar-Familien als Zweitwagen 1 Fahrzeug (z.B. Kombi oder Van)
- z.B. teilt sich die Dorfgemeinschaft mit örtlichen Vereinen einen Kleinbus
- z.B. steht der Kirchenbus auch anderen Vereinen zur Verfügung

Kommunikation / Marketing

- Info-Veranstaltungen des Netzwerks, der VRS, VCD, ... oder durch erfahrene private Autoteiler
- Kontaktbörse für pozentielle Nutzer herstellen
- nach Einführung eher Mund-zu-Mund-Werbung im Ort

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

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

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- vor allem für kleine Kommunen und im ländlichen Bereich geeignet, um so ggf. die Nachfrage für eine spätere Vereinsgründung zu erzeugen

Quellen / Material / weitere Infos

http://www.vcd.org/car_sharing.html
https://www.vcd.org/shop/katalog/details.php?x=1&artikelnummer=2002&rubrik=3

7.5 D Erfolgreiche Entwicklungen: vom Verein zur professionellen CSO

D1 Umland Stuttgart

Basisdaten

Ort:	Umland Stuttgart (26 Städte)	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☑ Kooperation:

Angebot:	☑ Lokal	☑ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☑ Kommune	☑ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☑ Sonstige	☑ Andere öffentliche Einrichtungen		☑ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	stadtmobil e.V. und stadtmobil carsharing AG
Link / Kontaktdaten:	http://www.stadtmobil-ev.de/html/carsharing.html ; http://stuttgart.stadtmobil.de/home/

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	
Oberzentrum:	
Mittelzentrum	

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☐	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	1991
Monat:	
Anmerkung: ab 2001 Aktiengesellschaft	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☑	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☑	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

2001: 1.000 Kunden
2006: 3.000 Kunden
2009: 5.000 Kunden
2012: > 7.500 Kunden → Aufwärtstrend
2007: Eigenkapital der Gesellschaft erhöhte sich auf 185.000 Euro

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

2012: >390 Fahrzeuge, >170 Stationen
2013: Stationen in 26 Städten
Erste E-Autos im Fuhrpark

Erschließung weiterer Standorte

Der Mangel an Stellplätzen bremst das Wachstum

Umsetzungsprozess

- 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
- Seit 01.01.2011 hat die AG den Geschäftsbetrieb übernommen und konzentriert sich auf den Ausbau des Carsharings im Stadtgebiet Stuttgart
- Wirtschaftliche Verantwortung für das Carsharing-Angebot in der *Region* Stuttgart trägt immer noch der Verein

Kommunikation / Marketing

- enge Kooperation mit stadtmobil Stuttgart
- Informationsveranstaltungen und Themenabende
- kein rein „elektronisch abgewickeltes“ Carsharing, da es viele Fillialen mit Ansprechpartnern gibt

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

Quellen / Material / weitere Infos

Erfolgreiche Entwicklungen vom Verein zur professionellen CSO

D2 Südbaden

Basisdaten

Ort:	Südbaden (> 30 Städte und Gemeinden)	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☑ Kooperation: mit Vereinen | Regio-Verkehrsverbund-Freiburg

Angebot:	☑ Lokal	☑ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☑ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	Car-Sharing Freiburg e.V | Carsharing Verband Südbaden (CVS) | Stadtmobil Südbaden AG
Link / Kontaktdaten:	http://www.car-sharing-freiburg.de/goto/home/ | https://www.stadtmobil-suedbaden.de/start/

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	
Oberzentrum:	
Mittelzentrum	

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580

☐ Gemeindewert
☐ Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	1991
Monat:	
Anmerkung: ab März 2011 Aktiengesellschaft	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☑	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☑	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

175 Fahrzeuge
>100 Stationen in
> 30 Städten und Gemeinden

Erschließung weiterer Standorte

ja

Umsetzungsprozess

- Zusammenschluss mehrerer Carsharing-Vereine und -Verbände in der Region Südbaden zum „CarSharing Verband Südbaden (CVS)“
- Im März 2011 ging das operative Geschäft des noch bestehenden Vereins Car-Sharing Freiburg e.V. an die Stadtmobil Südbaden AG über
- Aktien nicht frei handelbar
- Zielsetzung des Unternehmens ist nach wie vor auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz ausgerichtet

Kommunikation / Marketing

- früher gemeinsames Marketing der teilnehmenden Carsharing-Anbieter
- Internetpräsenz des Verbandes
- heute großflächiger durch die Aktiengesellschaft

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- E-Carsharing

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Für Randlagen und kleinere / mittlere Kommunen sind Kooperationen mit anderen Anbietern ein guter Einstieg in das Carsharing

Quellen / Material / weitere Infos

Erfolgreiche Entwicklungen vom Verein zur professionellen CSO

D3 Osnabrück

Basisdaten

Ort:	Osnabrück	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☑ Kooperation: mit den Stadtwerken Osnabrück

Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☐ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	Stattverkehr Osnabrück e.V | Stadtteilauto OS GmbH
Link / Kontaktdaten:	http://www.stadtteilauto.info/

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	155.625
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	1.378
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	2.781,8

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	0
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☑	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	1992
Monat:	
Anmerkung: ab 2011 GmbH	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☑	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☑	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

seit 2006 zweistellige Zuwachsraten bei den Kunden
März 2010: ca. 180 Nutzer
Januar 2011: ca. 270 Nutzer
Juni 2014: 1.000ste Nutzer

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

2009: 8 Fahrzeuge
2011: 17 Fahrzeuge
2014: 49 Fahrzeuge (inkl. E-Autos)
an 47 Stationen

Erschließung weiterer Standorte

Ausweitung des Angebotes auf weitere Stadtteile und Umland in Planung bzw. Umsetzung

Umsetzungsprozess

- 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

Kommunikation / Marketing

- Marketingoffensive auf Bussen und an Haltestellen der SWO
- Enge Verknüpfung zum Marketing ÖPNV
- gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit
- Zusammenarbeit Stadt Osnabrück – u. a. Verbesserung der Stellplatzsituation
- Oktober 2013 Eröffnung des Mobilitätszentrums

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

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

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit / Marketing mit dem ÖV und Aufbau von Businesspartnerschaften

Quellen / Material / weitere Infos

Broschüre ‚CarSharing für gewerbliche Kunden‘: http://www.carsharing.de/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=278
Buch: „Eine Idee setzt sich durch! 25 Jahre CarSharing“

Erfolgreiche Entwicklungen vom Verein zur professionellen CSO

D4 Oldenburg

Basisdaten

Ort:	Oldenburg	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☑ Verein	☐ Gewerblich	☑ Kooperation: Verein mit CSO und ÖPNV

Angebot:	☑ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☑ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐	☑ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	StadtTeilAuto e.V. / cambio
Link / Kontaktdaten:	http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing.html

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☑	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☑	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	162.481
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	1.575
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	2685,8

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	0
Oberzentrum:	0
Mittelzentrum	0

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☑	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☑	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	
Monat:	
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

1992: StadtTeilAuto e.V. startet Angebot
2003: 199 Fahrberechtigte
2014: rund 1.100 Fahrberechtigte (cambio)
weitere Anbieter: k.A.

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

1992: k.A.
2003: 11 Fahrzeuge
2014:
Anbieter A: 28 Fahrzeuge an 12 Stationen
Anbieter B: 2 Fahrzeuge an 2 Stationen
Anbieter C: 5 Fahrzeuge an 4 Stationen

Erschließung weiterer Standorte

geplant

Umsetzungsprozess

- In Oldenburg gibt es seit mehr als 20 Jahren ein Carsharing-Angebot, das zunächst als „StadtTeilAuto"-Verein startete und dann immer weiter professionalisiert wurde (1992 StadtTeilAuto e.V. startet Angebot, Vereinsmitglieder gründen GmbH und holen cambio als Partner ins Boot, 2004 ÖPNV
- Kooperation intensiviert: cambio zieht in Mobilitätszentrale, 2004 DB Carsharing (Flinkster) startet mit einem Fahrzeug in Oldenburg).
- Um die weitere Zukunft des Carsharing aktiv anzugehen, wurde 2013 ein Workshop veranstaltet (s.u. Zukünftige Marktfähigkeit)
- Förderung von Carsharing durch Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept („InEKK") Fördermittel an Personen und Unternehmen und
- Förderung im Strategieplan Mobilität und Verkehr („smv") (beides Ratsbeschlüsse). http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing.html

Kommunikation / Marketing

- Einbeziehung aller Akteure von Bürgerschaft bis Politik
- intensive Netzwerkbildung auf „allen Kanälen"
- Kommunkation über die Homepage der Stadt Oldenburg
- Workshop zur Zukunft des Carsharing
- Zusammenarbeit des „StadtTeilAuto"-Vereins mit CSO

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

Zur Zukunft des Carsharing in Oldenburg wurde 2013 ein zweitägiger moderierter Workshop zum Thema „Carsharing Oldenburg – Quo vadis?" organisiert. Fragen waren u.a.: Welche Rahmenbedingungen gilt es zu schaffen, welche Systeme aufzubauen, um dem Carsharing mittelfristig gute Bedingungen zu bieten und eine wachsende Inanspruchnahme zu stimulieren? Welche Rolle spielt das Carsharing zukünftig in einem integrierten Verkehrssystem, das die urbane Mobilität zukunftssicher macht? http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing/workshop-2013.html

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- sehr gute Übertragbarkeit für Klein- und Mittelstädte, die als Kommune aktiv auf Anbieter zugehen wollen, um ein Angebot in ihrer Kommune zu installieren.
- Beispiel für erfolgreiche Entwicklung vom Verein zur professionellen CSO

Quellen / Material / weitere Infos

http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing/workshop-2013.html
http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing.html
http://oldenburger-onlinezeitung.de/lokal/cambio-carsharing-station-osternburg-43868
Flensborg Avis (tageszeitung) vom 18.02.2014
Flensburger Tageblatt vom 25.02.2014 http://www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/gute-chancen-fuer-car-sharing-in-flensburg-id5838071.html

D5 Vaterstetten

Basisdaten

Ort:	Vaterstetten	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☑ Verein ehrenamtlich	☐ Gewerblich	☑ Kooperation: mit anderen Carsharing-Anbietern

Angebot:	☐ Lokal	☐ Regional	☑ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☐ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☑ Carsharing-Gründer	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	Vaterstettener Auto-Teiler e.V.
Link / Kontaktdaten:	http://www.carsharing-vaterstetten.de/

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☑	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☑	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	21.757
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	654
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	2.680,7

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	20
Oberzentrum:	24
Mittelzentrum	20

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☑	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580

☐ Gemeindewert
☑ Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	1992
Monat:	Juli
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☑	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☑	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

1992: 5 Nutzer
1998: 25 Nutzer
2004: 50 Nutzer
2011: 180 Nutzer
2012: 217 Nutzer

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

1992: 1 Fahrzeug
2000: 3 Fahrzeuge
2007: 5 Fahrzeuge
2011: 15 Fahrzeuge
2014: 17 Fahrzeuge

Erschließung weiterer Standorte

Verein stößt an seine Leistungsfähigkeit

Umsetzungsprozess

- 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
- 2013 Gemeinde Gasbrunn eingegliedert

Kommunikation / Marketing

- 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 Münchner ÖPNV-Anbieters MVV
- „Presseseite“ auf der Homepage: http://www.carsharing-vaterstetten.de/index.php?n=VAT.Presse
- Gemeinde verkauft Auto an die CSO

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- Eventuell Übergang vom Verein in den unternehmerischen Bereich

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Beispiel für erfolgreiches Wachstum außerhalb der Kernstadt

Quellen / Material / weitere Infos

7.6 E Umsetzungshilfen und Buchungssysteme

E1 catamen GmbH

Basisdaten

Ort:	u.a. Österreich | Schweiz | Deutschland	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☐ Kooperation:

Angebot:	☐ Lokal	☐ Regional	☐ Überregional

Zielgruppen:	☐ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☑ Carsharing-Anbieter	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☑ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	cantamen GmbH (Anbieter Software/IT-Lösungen)
Link / Kontaktdaten:	http://www.cantamen.de/ebus.php?lang=de

Daten Raumstruktur – keine Angaben

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	
Oberzentrum:	
Mittelzentrum	

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☐	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter – keine Angaben

Startzeitpunkt

Jahr:	
Monat:	
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

Erschließung weiterer Standorte

Umsetzungsprozess

- seit 1998 erstellt die Softwareentwicklungsfirma „cantamen“ Softwarelösungen für Carsharing-Anbieter
- unter anderem 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

Kommunikation / Marketing

- Mitglied im bcs
- europaweit tätig

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- Softwarelösungen werden auch anderen Anbietern angeboten

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- ausgereifte IT-Lösungen können genutzt werden

Quellen / Material / weitere Infos

E2 Caruso Carsharing

Basisdaten

Ort:	Dornbirn (Österreich)	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☐ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein	☑ Gewerblich	☐ Kooperation:

Angebot:	☐ Lokal	☐ Regional	☑ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☐ Carsharing-Anbieter	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	Caruso Carsharing
Link / Kontaktdaten:	https://carusocarsharing.com

Daten Raumstruktur – keine Angaben

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	
Oberzentrum:	
Mittelzentrum	

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☐	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	2010
Monat:	
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☑	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☐	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☐	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

wechselnd

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

wechselnd, da privates Autoteilen

Erschließung weiterer Standorte

wechselnd, da privates Autoteilen

Umsetzungsprozess

- 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

Kommunikation / Marketing

- Online-Marktplatz zur Bildung von privaten Carsharing-Gruppen

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

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

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

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

Quellen / Material / weitere Infos

https://carusocarsharing.com/

E3 Vaterstettener Auto-Teiler e.V.

Basisdaten

Ort:	Vaterstetten	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☑ Verein ehrenamtlich	☐ Gewerblich	☑ Kooperation: mit anderen Carsharing-Anbietern

Angebot:	☐ Lokal	☐ Regional	☑ Überregional

Zielgruppen:	☑ Privat	☐ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☐ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☑ Carsharing-Gründer	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	Vaterstettener Auto-Teiler e.V.
Link / Kontaktdaten:	http://www.carsharing-vaterstetten.de/

Daten Raumstruktur

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☑	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☑	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	21.757
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	654
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	2.680,7

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	20
Oberzentrum:	24
Mittelzentrum	20

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☑	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580

☐ Gemeindewert
☑ Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	1992
Monat:	Juli
Anmerkung:	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☑	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☑	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

1992: 5 Nutzer
1998: 25 Nutzer
2004: 50 Nutzer
2011: 180 Nutzer
2012: 217 Nutzer

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

1992: 1 Fahrzeug
2000: 3 Fahrzeuge
2007: 5 Fahrzeuge
2011: 15 Fahrzeuge
2014: 17 Fahrzeuge

Erschließung weiterer Standorte

Verein stößt an seine Leistungsfähigkeit

Umsetzungsprozess

- 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
- 2013 Gemeinde Gasbrunn eingegliedert

Kommunikation / Marketing

- 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 Münchner ÖPNV-Anbieters MVV
- „Presseseite“ auf der Homepage: http://www.carsharing-vaterstetten.de/index.php?n=VAT.Presse
- Gemeinde verkauft Auto an die CSO

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- Eventuell Übergang vom Verein in den unternehmerischen Bereich

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

- Beispiel für erfolgreiches Wachstum außerhalb der Kernstadt

Quellen / Material / weitere Infos

E4 cambio Mobilitätsservice GmbH & Co KG

Basisdaten

Ort:	Bremen	☐ VRS	☐ Nordrhein-Westfalen	☑ Deutschland

Modell:	☐ Privat	☐ Verein ehrenamtlich	☑ Gewerblich	☐ Kooperation:

Angebot:	☐ Lokal	☐ Regional	☑ Überregional

Zielgruppen:	☐ Privat	☑ Kommune	☐ Kreisverwaltung	☑ Kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
	☑ Carsharing-Gründer	☐ Andere öffentliche Einrichtungen		☐ Große Firmen oder Gewerbe

Name Carsharing-Anbieter:	cambio Mobilitätsservice GmbH & Co.KG
Link / Kontaktdaten:	http://www.cambio-carsharing.de/

Daten Raumstruktur – keine Angaben

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

☐	1 Kreisfreie Großstädte
☐	2 Städtische Kreise
☐	3 Ländl. Kreise mit Verdichtungsansätzen
☐	4 Dünn besiedelte ländliche Kreise

Stadt- und Gemeindetyp

☐	1 Großstädte
☐	2 Mittelstädte
☐	3 Größere Kleinstädte
☐	4 Kleinere Kleinstädte
☐	5 Landgemeinden

Besiedelung

Einwohner:	
Bevölkerungsdichte [Einw./km²]:	
Siedlungsdichte [Einw./km² Siedl./ Verkehrsfläche]:	

Erreichbarkeit nächster/s [Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit in Min.]

IC/EC/ICE-Bahnhof:	
Oberzentrum:	
Mittelzentrum	

Motorisierungsgrad [Pkw-Besitz/1.000 EW]

☐	< 460
☐	461 - 500
☐	501 - 540
☐	541 - 580
☐	> 580
☐	Gemeindewert
☐	Landkreiswert

Daten Carsharing-Anbieter

Startzeitpunkt

Jahr:	2000
Monat:	
Anmerkung: Zusammenschluss von drei Anbietern aus Aachen, Bremen und Köln	

Fahrzeuganzahl am Standort

☐	< 5	☐	< 50
☐	< 10	☐	< 100
☐	< 25	☐	> 100

Bestandsdauer

☐	< 1 Jahr
☐	< 3 Jahre
☐	< 5 Jahre
☐	< 10 Jahre
☑	> 10 Jahre

Kundenzahl

☐	< 10
☐	< 20
☐	< 50
☐	< 100
☑	> 100

Erfolgsindikatoren

Entwicklung der Kundenzahl

wachsend

September 2014: 62.000 Kunden in Deutschland und Belgien

Entwicklung der Fahrzeuganzahl

wachsend

September 2014: 1.700 Fahrzeuge und 600 Stationen in Deutschland und Belgien

Erschließung weiterer Standorte

cambio verdichtet bundesweit sein Netz an Städten und Stationen

Januar 2014: 282 Stationen in Deutschland
253 Stationen in Belgien

Umsetzungsprozess

Die drei Anbieter aus Aachen, Bremen und Köln bündeln im Jahr 2000 die Kompetenzen und gründen die cambio Mobilitätsservice GmbH & Co KG als gemeinsame Holding und damit die cambio-Gruppe. Diese Gründungsunternehmen sind selbst Pioniere des CarSharings in Deutschland und schon seit 1990 bzw 1992 aktiv. cambio Saarbrücken startet. Seit Gründung entwickelt die cambio Mobilitätsservice GmbH & Co KG verschiedene, modular aufgebaute Leistungspakete, die nach Bedarf ausgewählt werden:
Für externe CarSharing-Organisation/Unternehmen:
- eigene EDV-Entwicklung (z. B. Kundenverwaltung, Fuhrparkverwaltung, Schadensmanagement, Disposition, Rechnungsstellung, Server, App), Zugangshardware (Zugang per Chipcard, elektronische Tresore, Bordcomputer), Betrieb & Support
- eigenes telefonisches 24/7-Carsharing-Callcenter

Zusätzlich weitere Angebote für „cambio"-Markenkunden

Kommunikation / Marketing

- Mitglied in bcs
- europaweit tätig
- Zusammenarbeit mit anderen Carsharing-Unternehmen (oder Unternehmensgruppen)
- Öffentlichkeitsarbeit (Presse, Webseite | Kundenmagazin)
- Messen, Tagungen, sonstige . Veranstaltungen
- Kooperationen mit Wohnungsbaugesellschaften
- Elektromobilitätsprojekte

Zukünftige Marktfähigkeit / Potenziale / geplante Erweiterungen

- Softwarelösungen werden auch für KMU/Behörden angeboten (s.u.)

Übertragbarkeit Nordrhein-Westfalen

„corporate car sharing" für Unternehmen oder Behörden, die ihren eigenen Fuhrpark mit CarSharing-Know-How disponieren möchten.
- Einschließlich der Option den Fuhrpark eigenen Mitarbeitern auch privat zur Verfügung zu stellen (Auslastungsteigerung und Kostenreduktion)
- Möglichkeit: rein softwarebasierter Lösung oder einschließlich Zugangshardware inkl Chipkarten.
- Bei Bedarf „Spitzenlastabdeckung" mit CarSharing-Fahrzeugen und eigener CarSharing-Station am Unternehmensstandort

Für Unternehmen oder Kommunen, die selbst CarSharing-Anbeiter werden möchten:
- Alles aus einer Hand, was man zu Planung, Einführung und Betrieb eines erfolgreichen CarSharing-Angebotes benötigt (sowohl unter eigener Marke als auch unter „cambio").

CarSharing als Baustein in integrierten Mobilitäts-, Energie- oder Klimaschutzkonzepten:
- Für Kommunen, Regionen oder Länder, die auf CarSharing als Ergänzung des Umweltverbundes Wert legen (neben Stärkung von Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV). Gemeinsam mit cambio wird dieses Angebot aufgebaut und auf Wunsch von cambio betrieben.

Quellen / Material / weitere Infos

8. Fazit und Ausblick

Deutschlandweit erlebt Carsharing eine dynamische Entwicklung – so auch in Nordrhein-Westfalen, wo alle 15 Großstädte bereits über mindestens einen Anbieter oder Angebotsformen verfügen, einige sogar über mehrere.

Zu Beginn des Jahres 2014 sind in Nordrhein-Westfalen 23 gewerbliche bzw. vereinsorganisierte CSO aktiv, damit gibt es bereits in 27 der 30 größten nordrhein-westfälischen Städte Carsharing.

In 22 kreisfreien Städten und 31 kreisangehörigen Kommunen, insgesamt also 53 Kommunen, können die Bürgerinnen und Bürger ein (oder sogar mehrere) stellplatz- oder stationsgebundene Carsharing-Angebot(e) nutzen. In kleineren Städten ist es oft das eines lokalen oder regionalen Anbieters. Dies zeigt, dass auch kleine und lokale Carsharing-Anbieter marktfähig sind, vor allem, wenn sie sich mit anderen Anbietern oder über den Verband bundesweit vernetzen.

In denzwei Großstädten Köln und Düsseldorf ist darüber hinaus auch free-floating verfügbar.

Zukünftig wird es besonders in den größeren Städten zu einer weiteren Diversifizierung des Marktes und auch zu einer Konkurrenz der Systeme kommen. Neben „free-floating“-Modellen, die nach bisherigem Kenntnisstand nur in großen Großstädten in Betrieb sind, werden die stellplatz- bzw. stationsgebundenen Systeme, auch außerhalb der Kernstädte, immer weiter variiert und expandieren. Gewerbliche Internetvermittlungsplattformen für Privatwagen ergänzen die Angebote.

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. Insbesondere das klassische Carsharing bietet Möglichkeiten, durch Flächeneinsparungen Stadtquartiere aufzuwerten und attraktiver zu gestalten sowie CO_2- und Lärmemissionen zu mindern.

Carsharing und andere Mobilitätsdienste (z.B. öffentliche Fahrrad- bzw. Pedelec-Verleihsysteme) ergänzen den lokalen ÖPNV und vervollständigen den multimodalen Ansatz.

9. Akteure, Quellen und Verzeichnisse

9.1 Anbieter-Übersicht (bundesweit bzw. NRW-weit regional, lokal) [56]

9.1.1 Dachverbände

Organisation	Kontakt	Online
Bundesverband Carsharing e.V. bcs	Kurfürstendamm 52 10707 Berlin Tel.: +49 (0)30/92123353	www.carsharing.de/ info@carsharing.de
Verkehrsclub Deutschland e.V. VCD	Wallstraße 58 10179 Berlin Tel: +49 (0)30/280351−0	www.vcd.org http://www.vcd.org/carsharing.html mail@vcd.org u.a. VCD-Nachbarschaftsauto-Vertrag

9.1.2 Betreiber / CSO

Organisation	Kontakt	Online
book-n-drive mobilitätssysteme GmbH	Niddastraße 64 60329 Frankfurt am Main Tel.: +49 (0)611/7787777	www.book-n-drive.de/ info@book-n-drive.de
BSC CarSharing Lippstadt / BSC Business Service Center UG	Im Kreuzkamp 4 59556 Lippstadt Tel.: +49 (0)2941/9687652	http://cars-lp.de/ info@bsc-lp.de
BW Carsharing / BwFuhrparkService GmbH (Bundeswehr)	Maarstraße 63 53842 Troisdorf Tel.: +49 (0)2241/1650-200	http://www.bwfuhrpark.de/de/bwcarsharing/ bwcarsharing/ kundenbetreuung@bwfuhrpark.de
cambio Mobilitätsservice GmbH & Co KG	Humboldtstraße 131-137 D-28203 Bremen Tel.: +49 (0)421/7927021 cambio Aachen/Jülich Tel.: +49 (0)241/4091190 cambio Bielefeld Tel.: +49 (0)521/63333 cambio Bonn Tel.: +49 (0)221/949970-0 cambio Köln Tel.: +49 (0)221/949970-0 cambio Wuppertal Tel.: +49 (0)202/2543636	http://www.cambio-carsharing.de/ info@cambio-CarSharing.de
car2go Deutschland GmbH	Fasanenweg 15-17 70771 Leinfelden-Echterdingen Postadresse: HPC G462 70546 Stuttgart Tel.: +49 (0)30/233 40 110	https://www.car2go.com kundenservice@car2go.com
Citee Car GmbH	Rosa-Luxemburg-Straße 19 10178 Berlin Tel.: +49 (0)30/54 44 54 41	https://www.citeecar.com info@citeecar.com
Drive-CarSharing GmbH Drive Electric Car	Schorberger Str. 66 42699 Solingen Tel.: +49 (0)212/645 8408-0	http://www.drive-carsharing.de/ info@drive-carsharing.com
DRIVEme Autovermietung und Carsharing GmbH	Konrad-Adenauer-Ring 24 58135 Hagen Tel.: +49 (0)2331/484 150	http://www.driveme-autovermietung.de/
DriveNow GmbH & Co. KG	Barer Straße 1 80333 München Tel.: +49 (0)180/6 29 29 29	www.drive-now.com/ service@drive-now.com

56 Bei Anbietern, die ihre E-Mail-Adresse durch (at) o.Ä. „verschlüsselt“ haben, haben wir diese Schreibweise übernommen, da wir diesen Spamschutz respektieren

Fortsetzung Betreiber / CSO

Organisation	Kontakt	Online
E-WALD GmbH	Technologiecampus 1 94244 Teisnach Tel.: +49 (0)9923/8045-310	http://e-wald.eu/ info@e-wald.eu
Flexicar GmbH Leverkusen und Bergisch Gladbach	Overfeldweg 86 51371 Leverkusen Tel.: +49 (0)214/8607083	http://www.flexicar.de/ info@flexicar.de
Flinkster - Mein Carsharing / DB Rent GmbH	Mainzer Landstraße 169 60327 Frankfurt am Main Tel.: +49 (0)69/265-40500	www.Flinkster.de/ info@Flinkster.de
Ford Carsharing – Ford-Werke GmbH Kundenzentrum	Henry-Ford-Str. 1 50735 Köln Tel.: +49 (0)221/903-3333	https://www.ford-carsharing.de/ kunden@ford.com
Greenwheels GmbH	Firmensitz Berlin Tel.: +49 (0)30/311 60 100 Postanschrift: c/o Collect Car B.V. Postbus 4031 3006 AA Rotterdam, Niederlande	www.greenwheels.com
Hertz 24/7 – Hertz Autovermietung GmbH	Ludwig-Erhard-Str. 12 65760 Eschborn Tel.: +49 (0)69/94 51 92 471	http://www.hertz247.com/Deutschland/ hertzDE247@hertz.com
Krause Verwaltungs GmbH Thomas Krause Jahreswagen	Schwabenring 105 32427 Minden Tel.: +49 (0)571/22212	thomas.krause-jahreswagen@arcor.de
Public car Mülheim	Via PIA-Stiftung Hans-Böckler-Platz 10 D- 45468 Mülheim an der Ruhr Tel.: +49 (0)208/84 85 710	http://www.muelheim-ruhr.de/muelheim-mobil/mm_mo_mietfahren.html info@pia-stiftung.de
Ruhrauto-E	siehe Drive-CarSharing GmbH	http://www.ruhrauto-e.de/ info@drive-carsharing.com
stadtmobil Rhein-Ruhr GmbH	Girardetstraße 2-38 /Eingang 4 45131 Essen Tel.: +49 (0)201/470990-80	http://rhein-ruhr.stadtmobil.de/ rhein-ruhr@stadtmobil.de
Stadtteilauto CarSharing Münster GmbH	Mondstraße 158a 48155 Münster Tel.: +49 (0)251/38323-0	http://www.stadtteilauto.com/ info@stadtteilauto.com
Stadtwerke Rheine GmbH	Hafenbahn 10 48431 Rheine Tel.: +49 (0)5971/45-0	http://www.stadtwerke-rheine.de/fahrgaeste/carsharing.html info(at)swrheine.de
Stattauto Bonn Stattauto Car Sharing GmbH	Prinz-Albert-Str. 55 53113 Bonn Tel.: +49 (0)228/215913	http://www.stattauto.com/public/willkommen_index.php info [at] stattauto.com
Stattauto Detmold Stattauto Car Sharing GmbH	s. Stattauto Bonn	http://www.stattauto-detmold.de/
Statt-Auto Herdecke Verein für anderes Mobilsein e.V.	Kermelberg 10a 58453 Witten Tel.: +49 (0)2302/1794573	http://www.statt-auto-herdecke.de/ info@statt-auto-herdecke.de
thürneMobil Dörfergemeinschaft am Thürne e.V.	Wendelinusstraße 15 53902 Bad Münstereifel-Scheuren	http://www.thuerne.de/aktuelles/125-thuernemobil info@thuerne.de
Willmobil Carsharing in Dortmund	Alexanderstraße 27 44137 Dortmund Tel.: +49 (0)231/5338560	http://www.willmobil.de/ info@willmobil.de

9.1.3 Web-Plattformen (gewerbliche Plattform zur Vermittlung privater Fahrzeuge)

Organisation	Kontakt	Online
Autonetzer GmbH	Marienstraße 23 70178 Stuttgart Tel.: +49 (0)711/400 427 00	www.autonetzer.de service@autonetzer.de
carzapp GmbH	Wittelsbacherstraße 18 10707 Berlin Tel.: +49 (0)30/27000 8-100	https://www.carzapp.net/ kontakt[at]carzapp[dot]net
Nachbarschaftsauto PCS GmbH	Belforter Str. 2 10405 Berlin Tel.: +49 (0)30/609 86 82 60	www.nachbarschaftsauto.de info(at)nachbarschaftsauto.de
rent`n`roll internet GmbH	Rotbuchenstieg 39 22297 Hamburg Tel.: +49 (0)40/696353280	www.rent-n-roll.de info(at)rent-n-roll.de
tamyca GmbH	Kaiserstraße 100 52134 Herzogenrath Tel.: +49 (0)241/56529819	www.tamyca.de info@tamyca.de

9.2 Ansprechpartner

9.2.1 Ansprechpartner Best-Practice-Steckbrief

Nr.	Institution	Kontakt	Online
A1	Stadt Bremen	Amt für Straßen und Verkehr Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen Tel.: +49 (0)421 361 / 9780	http://www.asv.bremen.de/ office@asv.bremen.de
A2	Stadt Freiburg	Dezernat V Fehrenbachallee 12 79106 Freiburg im Breisgau Tel.: +49 (0)761/ 201-4001 oder -4002	http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231303.html dez-V@stadt.freiburg.de
A3	Stadt Hannover	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Hannover Rudolf-Hillebrecht-Platz 1 30159 Hannover Tel.: +49 (0)511/16843794	http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Kraftfahrzeug-Stra%C3%9Fe/CarSharing 61.15.gibmiracht@hannover-stadt.de
A4	Stadt Köln	Stadtentwicklung Stadthaus Deutz – Westgebäude Willy-Brandt-Platz 2 50679 Köln Tel.: +49 (0)221/22122267	http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/mobilitaet
B1	book-n-drive mobilitätssysteme GmbH Mainova AG ABG Frankfurt Holding GmbH	book-n-drive Zentrales Servicebüro Rhein-Main Niddastraße 64 60329 Frankfurt am Main Tel.: +49 (0)611/7787777	https://www.book-n-drive.de/mainova info(at)book-n-drive.de
B2	moBiel	cambio CarSharing im moBiel Haus Niederwall 9 33602 Bielefeld Tel.: +49 (0)521/517830	http://www.mobiel.de/services/kombiniert-mit-mobiel/carsharing/angebot/ bielefeld@cambio-CarSharing.de
B3	Flexicar Wupsi	wupsi-Betriebshof Borsigstraße 18 51381 Leverkusen	http://www.wupsi.de/wupsi/verantwortung/wupsimobilcarsharing.html
B5	Beispiele: Kooperation Wohnungsbaugesellschaften und Carsharing-Anbieter	diverse	Köln Stellwerk 60: http://www.nachbarn60.de/ Münster Lincoln-Quartier: http://www.wohnstadtbau.de/ Hamburg Wichernhof: https://www.greenwheels.com/ Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft: http://www.siedlungsgemeinschaft.de/

Fortsetzung Ansprechpartner Best-Practice-Steckbriefe

Nr.	Institution	Kontakt	Online
C1	Kirchengemeinde Gnötzheim	Gnötzheim 22 97340 Martinsheim Tel.: +49 (0)9339/252	http://www.carsharing.de/ stradtner@t-online.de
C2	Dorfauto Hübenthal	Frau Siekmann, Ortsvorsteherin Hübenthal	siekmann-hue@gmx.de
C3	Neustadt a.d. Weinstraße	stadtmobil Rhein-Neckar AG M1, 2 68161 Mannheim Tel.: +49 (0)621/12 85 55 85	http://rhein-neckar.stadtmobil.de/ rhein-neckar(at)stadtmobil.de
C4	Schlosskarschering Teilauto-Tonndorf e.V.	Schloss 156 99438 Tonndorf Tel.: +49 (0)3628/6659223	http://www.schloss-tonndorf.de/
C5/ D4	Oldenburg Fachdienst Verkehrsplanung	Florence Morel-Hemme Industriestraße 1 26121 Oldenburg Tel.: +49 (0)441235/3689	http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing.html florence.morel-hemme(at)stadt-oldenburg.de
C6	Beispiel: nachbarschaftliches/ privates Autoteilen		Informationen unter: http://www.vcd.org/car_sharing.html oder http://www.carsharing.de/
D1	stadtmobil e.V.	stadtmobil e.V. Tübinger Str. 15 70178 Stuttgart	http://www.stadtmobil-ev.de/ verein@stadtmobil-ev.de
D2	Car-Sharing Freiburg e.V. Carsharing Verband Südbaden (CVS)	Stadtmobil Südbaden AG Bismarckallee 9 79098 Freiburg Tel.: +49 (0)761/23020	https://www.stadtmobil-suedbaden.de/start/ service@stadtmobil-suedbaden.de
B4/ D3	Stadtteilauto OS GmbH Mobilitätszentrum der Stadtwerke am Neumarkt	Am Neumarkt 9-10 49074 Osnabrück Tel.: +49 (0)541/68 544 58	http://www.stadtteilauto.info/ info(at)stadtteilauto.info
E1	cantamen GmbH	Am Hohen Ufer 3A 30159 Hannover Tel.: +49 (0)511/27042420	http://www.cantamen.com/ info@cantamen.de
E2	Caruso	Christian Steger-Vonmetz Bergmannstr. 4 6850 Dornbirn Tel.: +43 (0)676/4141182	https://carusocarsharing.com/ info@carusocarsharing.com
D5/ E3	Vaterstettener Auto-Teiler e.V.	Zugspitzstr. 73a 85591 Vaterstetten Tel.: +49 (0)8106/2352511	http://www.carsharing-vaterstetten.de info@carsharing-vaterstetten.de
E4	cambio Mobilitätsservice GmbH & Co KG	Humboldtstraße 131-137 D-28203 Bremen Tel.: +49 (0)421/7927021 cambio Aachen/Jülich Tel.: +49 (0)241/4091190	http://www.cambio-carsharing.de/ info@cambio-CarSharing.de

9.2.2 Weitere Ansprechpartner (Mitgliedschaften Kommune / Vereine, Nutzungs-/Deckungsgarantie)

Nr.	Institution	Kontakt	Online
Modul 6.6.1	Klimapakt Flensburg	Willi-Sander-Platz 1 24943 Flensburg Tel. +49 (0)461 315 60 197	http://www.klimapakt-flensburg.de
Modul 6.6.2	Stadt Ladenburg	Büro des Bürgermeisters, Nadine Vogt Tel.: +49 (0)6203-70101	http://www.ladenburg.de/leben-wohnen/umwelt/carsharing/ nadine.vogt@ladenburg.de
Modul 6.6.2	Stadt Weinheim	Herr Lochböhler Tel.: +49 (0)6201 / 82-320	u.lochboehler@weinheim.de
Modul 6.6.3	Postillion e.V.	Susanne Schlosser Tel.: +49 (0)176 / 12013813	www.postillion.org susi.schlosser@postillion.org
Modul 6.6.3	thürneMobil Dörfergemeinschaft am Thürne e.V.	Ulla Corzelius Tel.: +49 (0)2257 / 952299	http://www.thuerne.de/component/content/article/31-elektroauto/131-thuernemobil- infosmobil@thuerne.de

9.3 Verzeichnisse

9.3.1 Fachliteratur und Webseiten

Automotive Institute for Management (AIM)
Pressemitteillung „Aktuelles AIM Carsharing-Barometer 2013“
http://www.aim-ebs.de/?p=1255 bzw. http://www.aim-ebs.de/wp-content/uploads/PM_CS3_20130614.docx
Oestrich-Winkel, 2013

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.)
Car-Sharing in kleinen und mittleren Gemeinden. Bericht zum Forschungsprojekt 77.460/2001
http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/249/pdf/V113.pdf
Bergisch Gladbach, 2004

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Eine Idee setzt sich durch! 25 Jahre CarSharing
Köln, 2014

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Jahresbericht 2012/2013 und Jahresbericht 2013/2014
Berlin, 2013, 2014

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
CarSharing Städtevergleich des bcs
http://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharing-staedtevergleich-karlsruhe-weiterhin-carsharing-hauptstadt
pdf-Download: Grafik zum Staedtevergleich 2013; pdf-Download: Tabelle zum Staedtevergleich 2013
Berlin, 2013

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Datenblatt CarSharing in Deutschland
http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/presse/pdf/datenblatt_carsharing_in_deutschland_stand_01.01.2014.pdf

civity Management Consultants
Urbane Mobilität im Umbruch. Studie.
Berlin, 2014

Guber, T.; Scherer, U. (Auftraggeber: bcs)
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
http:// www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/politik/pdf/rechtsgutachten_guber_scherer_endversion_18.11.2013.pdf
München, 2013

Huwer, U.
Kombinierte Mobilität gestalten: Die Schnittstelle ÖPNV – CarSharing.
Grüne Reihe 55 des Fachgebiets Verkehrswesen (heute: imove) der Universität Kaiserslautern
Kaiserslautern, 2003

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS)
Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung. Abschlussbericht zum FOPS-Projekt FE 70.794
Dortmund, 2009

Loose, W.; Glotz-Richter, M. (Hrsg.),
Car-Sharing und ÖPNV – Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote
Köln, 2012

Momo-CS (EU-Projekt)
momo Car-Sharing – Supported by IEE – Intelligent Energy Europe IEE/07/696/SI2.499387
Fact Sheet 3: Umweltwirkungen /DE
alle Fact Sheets unter http://www.momo-cs.eu Downloads > Fact sheets (EN/DE)
Hannover, 2009

Müller, S.; Rau, A.; Vogel, J.
Carsharing – neue Herausforderungen für Kommunen und Landkreise
in: RaumPlanung (IfR), Heft 2-2014, S. 42-48
Dortmund, 2014

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
Car-Sharing und ÖPNV in den MVV-Landkreisen. Ergebnisse von Mitglieder-Befragungen bei sieben Car-Sharing-Organisationen im Umland Münchens
München, 2012

Öko-Institut und ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung
Präsentation „Forschung zum neuen Carsharing – Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go“. Zwischenergebnisse: Stand Juni 2014 von Öko-Institut und ISOE zur Halbzeitkonferenz. Download unter:
http://www.oeko.de/oekodoc/2052/2014-629-de.pdf
Berlin, 2014

Stadt Bremen
Ein Beispiel für erfolgreiches Engagement im Bereich nachhaltige Mobilität: Car-Sharing
http://www.umwelt.bremen.de/de/detail.php?gsid=bremen179.c.12936.de
Bremen, 2014

Stadt Düsseldorf
CarSharing Zwischenbericht Evaluation. Vorlage Nr. 66/84/2013
http://ratsinfo.duesseldorf.de/ratsinfo/duesseldorf/55303/Vm9ybGFnZS42Ni04NC4yMDEz/14/n/199717.doc
Düsseldorf, 2013

Stadt Freiburg i. Brsg.
CarSharing Aktionsplan Freiburg im Breisgau
http://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/503012/CSAP.pdf
Homepage-Seite ‚Car-Sharing‘ unter http://www.freiburg.de/pb/,Lde/502977.html
Freiburg, 2012

Stadt Offenburg
Vorhabenbeschreibung Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung
Offenburg, 2014

Stadt Oldenburg
Carsharing Oldenburg – Quo vadis? Workshop und Dokumentation
http://www.oldenburg.de/microsites/verkehr/carsharing/workshop-2013.html
http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Workshop_Carsharing/Dokumentation_Workshop_Carsharing_Oldenburg_September_2013_Kurz.pdf
Oldenburg, 2013

Verkehrsclub Deutschland VCD e.V.;
Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv)
Faltblatt ‚Carsharing' Artikel-Nr. 2500 und VCD-Nachbarschaftsauto-Vertrag Artikel-Nr. 2002
beide online bestellbar unter: https://www.vcd.org/shop/
Car-Sharing: Auto nutzen statt besitzen: vcd.org/car_sharing.html
Bonn / Berlin, versch. Jahre

9.3.2 Allgemeine Literatur, Tagespresse, Webseiten

faz.net
„Sharing Economy": Haben ist seliger als Teilen!
http://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/sharing-economy-haben-ist-seliger-als-teilen-12139540.html
10.07.2014, Abruf 13.04.2013

focus.de
Markenbindung durch Carsharing?
http://www.focus.de/auto/news/autoabsatz/tid-28720/ein-carsharing-fahrzeug-ersetzt-vier-bis-acht-pkw-killt-carsharing-die-autobranche_aid_885810.html
21.12.2012, Abruf 10.07.2014

süddeutsche.de
Trend Sharing Economy: Teilst du schon?
http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/trend-sharing-economy-teilst-du-schon-1.1989642
8. Juni 2014, Abruf 10.07.2014

süddeutsche.de (2)
Autohersteller bauen Mobilitätsdienste aus: Geteiltes Auto, größerer Markt
http://www.sueddeutsche.de/auto/autohersteller-bauen-mobilitaetsdienste-aus-geteiltes-auto-groesserer-markt-1.1869247
24. Januar 2014, Abruf 10.07.2014

welt.de
Car-Sharing-Anbieter tun sich schwer im Ruhrgebiet
http://www.welt.de/regionales/duesseldorf/article121933740/Car-Sharing-Anbieter-tun-sich-schwer-im-Ruhrgebiet.html
17.11.13, Abruf 10.07.2014

wiwo.de
Mobilität in Großstädten. Der neue Straßenkampf. Carsharing verschärft Parkplatznot
http://www.wiwo.de/politik/deutschland/mobilitaet-in-grossstaedten-carsharing-verschaerft-parkplatznot/10218492-3.html
14.08.2014, Abruf 14.08.2014

wz-newsline.de
Trend Sharing Economy: Teilen ist das neue Haben
http://www.wz-newsline.de/home/panorama/trend-sharing-economy-teilen-ist-das-neue-haben-1.1431139
20.09.13, Abruf 10.07.2014

zeit.de
Carsharing: „Unsere Beziehung zum Auto wird rationaler"
http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-04/carsharing-auto-emotion-psychologie
22.04.2014, Abruf 10.07.2014

9.3.3 Statistische Datengrundlagen und Raumbeobachtung

Statistisches Bundesamt: DESTATIS unter www.destatis.de/

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Raumbeobachtung und INKAR 2013: www.bbsr.bund.de/ sowie www.raumbeobachtung.de/ (> Raumabgrenzungen)

Für die Darstellung des Status quo liegt die schriftliche Zustimmung des BBSR zur Nutzung seiner Raumbeobachtungsdaten / INKAR-Daten vor.

9.3.4 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Einsparpotentiale und Flächengewinne durch Carsharing 1

Abb. 2: Carsharing-Effekt Einsparung: 1 Carsharing-Fahrzeug ersetzt ca. 4 - 8 Privatwagen, z.T. auch mehr
Quelle: Rau/Weber in: Müller; Rau; Vogel 2

Abb. 3: Potenziale für attraktive Quartiere: ehemalige Parkplätze werden zu Treffpunkten 3

Abb. 4: Umweltzeichen „Der Blaue Engel“ für Carsharing-Anbieter
Quelle: bcs Jahresbericht 2012/2013 4

Abb. 5: Sichtbarkeit der Carsharing-Fahrzeuge im Straßenraum 8

Abb. 6: Entwicklung des Carsharing (Gesamtentwicklung) von 1997 bis 2014
Quelle: http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/presse/pdf/grafik_entwicklung_carsharing_in_deutschland_2014_gesamtdarstellung.pdf 9

Abb. 7: Entwicklung des Carsharing(nach Angebotsformen / -modellen) von 1997 bis 2014
Quelle: http://www.vcd.org/typo3temp/pics/704975d24a.jpg 9

Abb. 8: Städteranking Carsharing – die Top Twenty; ergänzt um die Kennzeichnung der nordrhein-westfälischen Städte (mit Pfeil markiert); Quelle: http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/presse/pdf/grafik_bcs-staedteranking_2013_korr.pdf 10

Abb. 9: Carsharing als 4. Säule des Umweltverbundes / Schnittstelle ÖPNV / Carsharing
Quelle: Huwer, U. 11

Abb. 10: HANNOVERmobil (Homepage) als Beispiel für Mobilitätspakete 11

Abb. 11: moBiel (Homepage) als Beispiele für Mobilitätspakete 12

Abb. 12: Auf dem Gelände des ÖV-Unternehmens liegender, jedoch öffentlich zugänglicher CarS-Standort am Betriebshofsgelände der rnv in Mannheim 13

Abb. 13: Beispiel für gemeinsame Marketingaktivitäten: Auf der Homepage der KVB wird auch Carsharing als perfekte Ergänzung zu Bus & Bahn beworben 14

Abb. 14: Status quo Standorte: Übersicht der Kommunen mit Carsharing in Nordrhein-Westfalen 16

Abb. 15: Status quo Fahrzeuganzahl: Übersicht der Kommunen mit Carsharing in Nordrhein-Westfalen 17

Abb. 16: Auszug § 4 „Teileinziehung“ aus dem Berliner Straßengesetz; Quelle: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/verkehr/berlstrg062006.pdf 36

Abb. 17: Auszug § 7 „Teileinziehung“ aus dem StrWG des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW); Quelle: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&gld_nr=9&ugl_nr=91&bes_id=3894&aufgehoben=N&menu=1&sg=#det254889 36

Abb. 18: Z 286 und (Nicht-StVO-Zusatzzeichen) „Fahrzeug der CSO (Name) frei“ 36

Abb. 19: Berliner Lösung – Teileinziehung von Straßenland und anschließender Beschilderung mit Z 286 und Zusatzschild „CSO frei“, hier am Stellplatz „Fontanepromenade“. 37

Abb. 20: Sicherung von Carsharing-Flächen im Bebauungsplan und in Erschließungs-Verträgen; hier am Beispiel Güterbahnhof Nord Freiburg; Quelle: www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/521932/Begründung.pdf 38

Abb. 21: Rechtliche Verfahrensschritte zur Förderung von Carsharing in Nordrhein-Westfalen 39

Abb. 22: Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan Car-Sharing-Stellplatzkonzep; Drucksache BA-13/018; Quelle: https://freiburg.more-rubin1.de/ 40

Abb. 23: Festsetzung von Flächen für Carsharing in einem Freiburger Bebauungsplan; Quelle: https://freiburg.more-rubin1.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=2882003100017.pdf&_nk_nr=288&_nid_nr=2882003100017&status=1 40

Abb. 24: CarSharing Aktionsplan Freiburg; Quelle: http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/7460/BP_4_076_Bebauungsplan_mit_oertlichen_Bauvorschriften_Schauinsland_Sued_mit_Ausgleichsflaechen_in_Guenterstal_Ausfertigung.pdf 41

Abb. 25: Homepage Modellprojekt „mobil.punkte“ Bremen 41

Abb. 26: Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing mit gleichzeitiger Sichtbarkeit von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum mit Hinweis auf die Effekte (Hannover) 42

Abb. 27: Konzept Carsharing-Stationen durch Teileinziehung nach dem Berliner Straßengesetz; Quelle: www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/503012/CSAP.pdf 42

Abb. 28: Gelungene Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing – reservierte Stellplätze an einem öffentlichen Parkplatz (Stadtbahn- und Bushalt Landwehrplatz Saarbrücken) 43

Abb. 29: Beispiel der Kooperation mit einem Wohnungsunternehmen in Frankfurt; Quelle: http://www.abgnova.de/aktuelles/pressemitteilungen.php?ID=57 43

Abb. 30: Anschubstrategien, Akteure und verfügbare Materialen für eine Vereinsgründung oder Aktivierung / Niederlassung einer neuen oder ggf. bereits andernorts am Markt tätigen gewerblichen CSO 45

Abb. 31: Carsharing-Station am Rathaus einer Kleinstadt (Ladenburg), die durch ihre Mitgliedschaft / Beteiligung den Carsharing-Standort mit sichert 45

Abb. 32: Faltblatt Carsharing; Quelle: VCD e.V., vzbv 46

Abb. 33: Webseite des VCD zum Carsharing mit Mustervertrag und Broschüren; Quelle: http://www.vcd.org/car_sharing.html 47

Abb. 34: Mögliche Umsetzungschritte für privates Autoteilen – die Initiative kann von Privatpersonen und / oder der Kommune oder Vereinen ausgehen 48

9.3.5 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Carsharing-Systeme im Vergleich 7

Tabelle 2: Rangverteilung der Städte in NRW nach dem deutschlandweiten Großstadtvergleich des bcs (nur stationsbasierte Angebote) 10

Tabelle 3: Kommunen mit gewerblichen / vereinsbasierten Carsharing-Angeboten in Nordrhein-Westfalen und deren Anbieter 18

Tabelle 4: Status quo: Übersicht der Kommunen mit Carsharing in Nordrhein-Westfalen mit Kennzahlen 19

9.3.6 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
AIM	Automotive Institute for Management
ASEAG	Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
AVV	Aachener Verkehrsverbund
BauGB	Baugesetzbuch
BauO	Bauordnung
bcs	Bundesverband Carsharing
BerlStrG	Berliner Straßengesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
B-Plan	Bebauungsplan
CarS	Carsharing
CASP	Carsharing-Aktionsplan
CO_2	Kohlenstoffdioxid
CSO	Carsharing-Organisation
dena	Deutsche Energie-Agentur
e.G.	eingetragene Genossenschaft
e.V.	eingetragener Verein
EVAG	Essener Verkehrs-AG
EW	Einwohner
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.R.	in der Regel

Abkürzung	Bedeutung
Kfz	Kraftfahrzeug
KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe AG
LK	Landkreis
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
NRW	Nordrhein-Westfalen
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SH Card	Schleswig-Holstein-Tarif
StrWG	Straßen- und Wegegesetz
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEK	Verkehrsentwicklungskonzept
VHS	Volkshochschule
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VwV	Verwaltungsvorschrift
vzbv	Verbraucherzentrale Bundesverband

Anhang

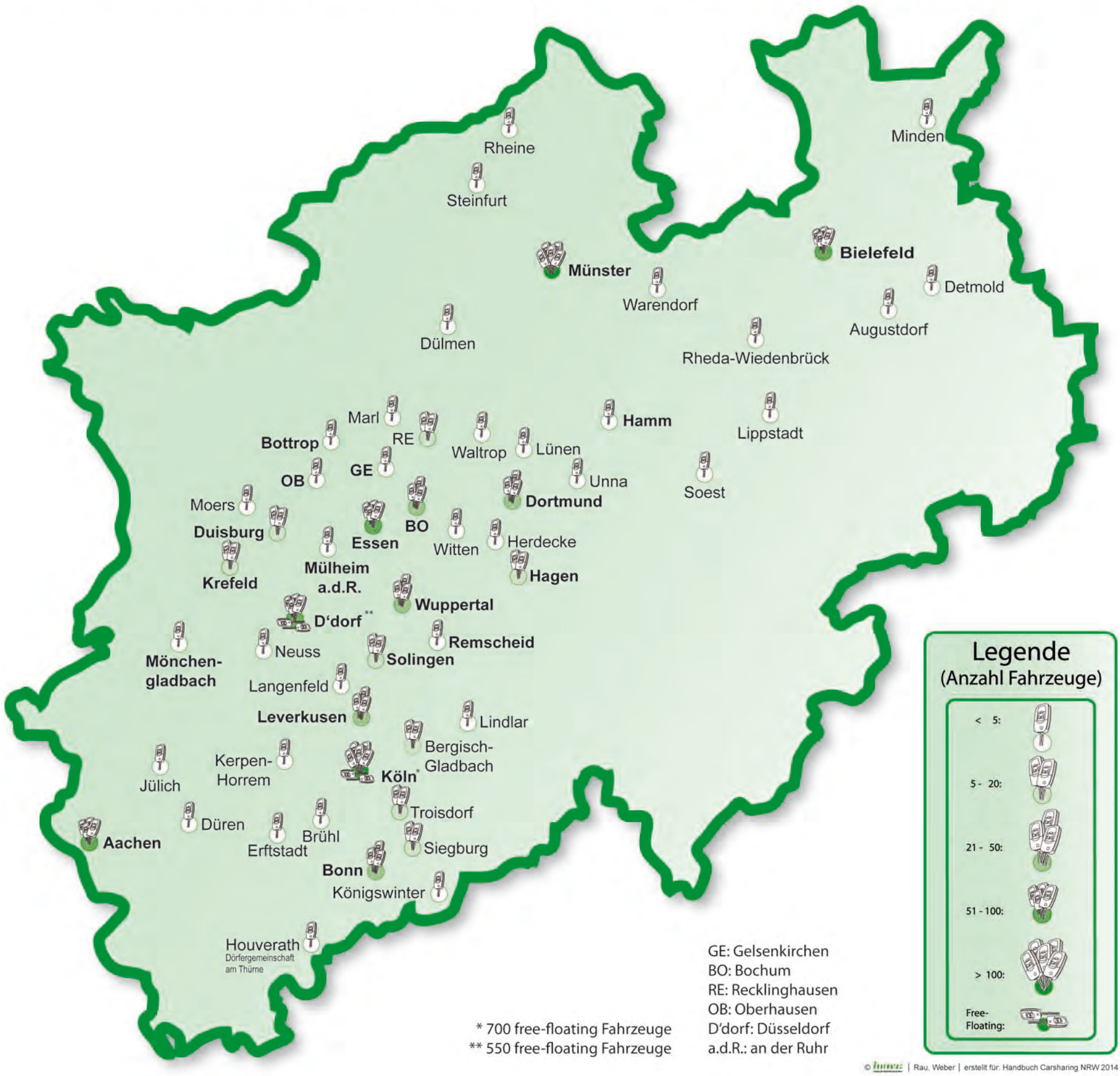
Übersicht der Kommunen mit Carsharing-Angebot in Nordrhein-Westfalen: Standorte

* 700 free-floating Fahrzeuge
** 550 free-floating Fahrzeuge

GE: Gelsenkirchen
BO: Bochum
RE: Recklinghausen
OB: Oberhausen
D'dorf: Düsseldorf
a.d.R.: an der Ruhr

© | Rau, Weber | erstellt für: Handbuch Carsharing NRW 2014

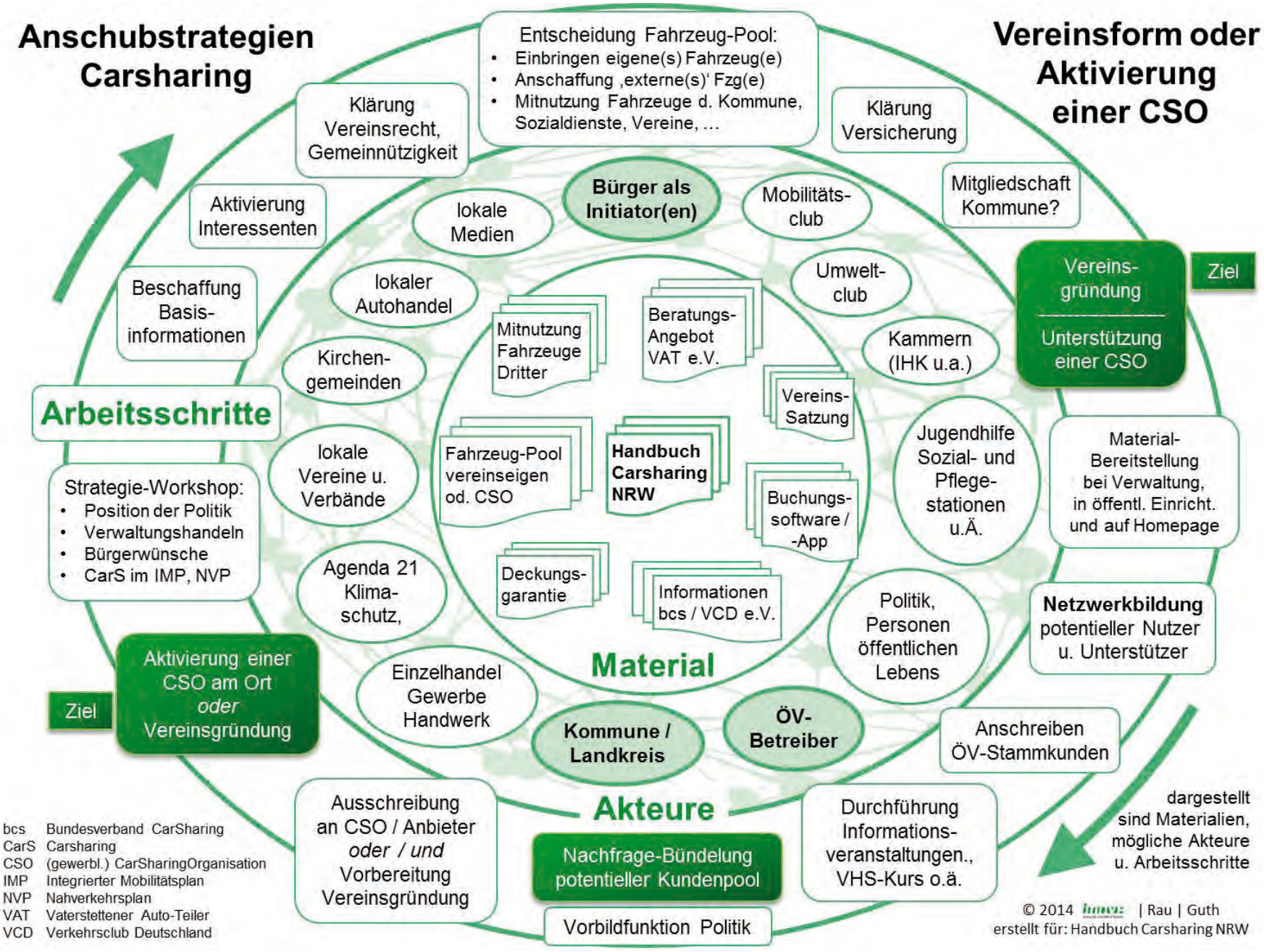
Übersicht der Kommunen mit Carsharing-Angebot in Nordrhein-Westfalen: Fahrzeuge

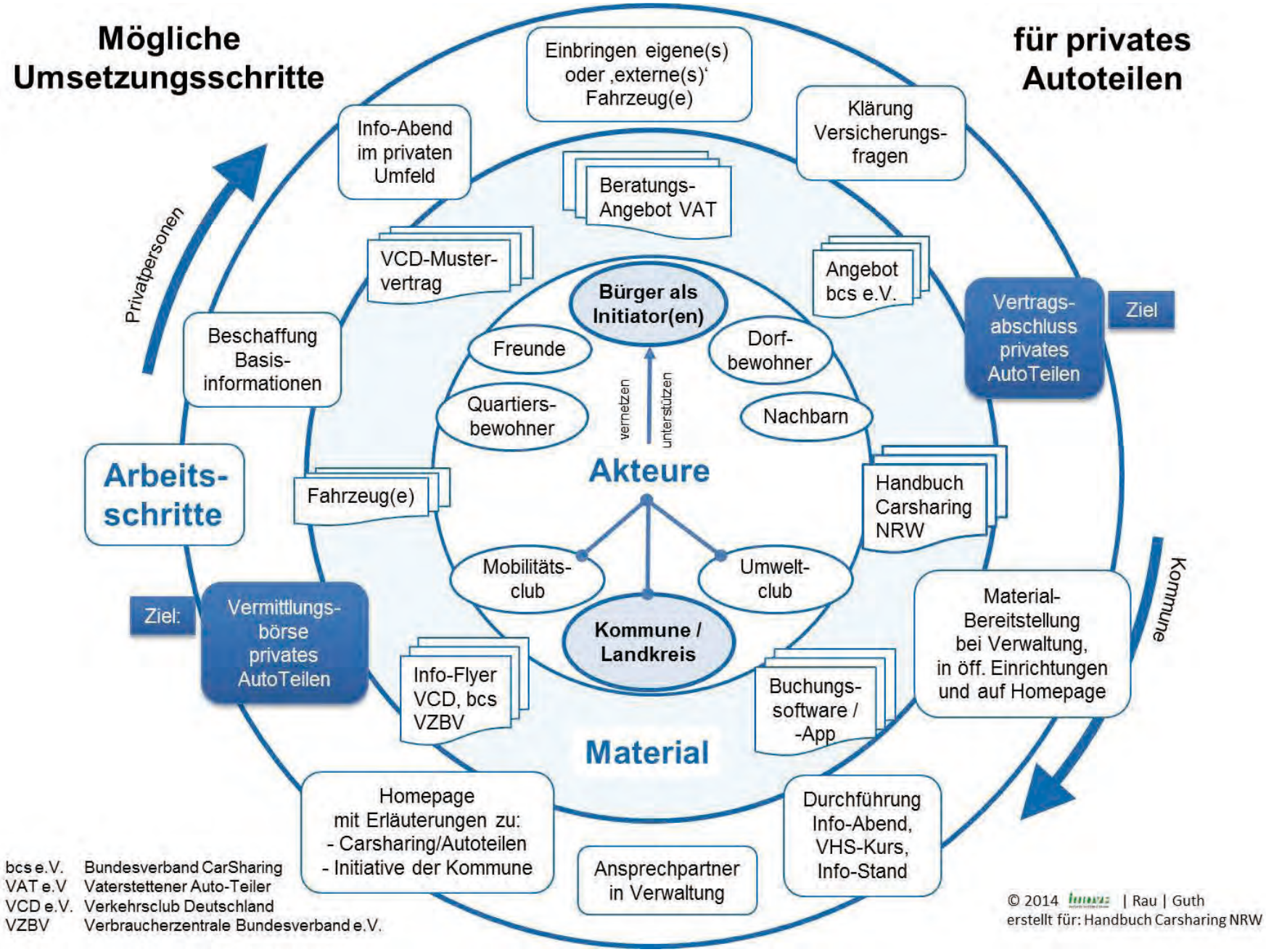


* 700 free-floating Fahrzeuge
** 550 free-floating Fahrzeuge

GE: Gelsenkirchen
BO: Bochum
RE: Recklinghausen
OB: Oberhausen
D'dorf: Düsseldorf
a.d.R.: an der Ruhr

© | Rau, Weber | erstellt für: Handbuch Carsharing NRW 2014


Anschubstrategien Carsharing
Vereinsform oder Aktivierung einer CSO
Entscheidung Fahrzeug-Pool:
• Einbringen eigene(s) Fahrzeug(e)
• Anschaffung ‚externe(s)' Fzg(e)
• Mitnutzung Fahrzeuge d. Kommune, Sozialdienste, Vereine, …
Klärung Vereinsrecht, Gemeinnützigkeit
Klärung Versicherung
Mitgliedschaft Kommune?
Aktivierung Interessenten
lokale Medien
Bürger als Initiator(en)
Mobilitäts-club
Beschaffung Basis-informationen
lokaler Autohandel
Umwelt-club
Vereins-gründung
Unterstützung einer CSO
Ziel
Kirchen-gemeinden
Mitnutzung Fahrzeuge Dritter
Beratungs-Angebot VAT e.V.
Kammern (IHK u.a.)
Arbeitsschritte
Vereins-Satzung
Jugendhilfe Sozial- und Pflege-stationen u.Ä.
Material-Bereitstellung bei Verwaltung, in öffentl. Einricht. und auf Homepage
lokale Vereine u. Verbände
Fahrzeug-Pool vereinseigen od. CSO
Handbuch Carsharing NRW
Buchungs-software / -App
Strategie-Workshop:
• Position der Politik
• Verwaltungshandeln
• Bürgerwünsche
• CarS im IMP, NVP
Agenda 21 Klima-schutz,
Deckungs-garantie
Informationen bcs / VCD e.V.
Politik, Personen öffentlichen Lebens
Netzwerkbildung potentieller Nutzer u. Unterstützer
Material
Aktivierung einer CSO am Ort oder Vereinsgründung
Ziel
Einzelhandel Gewerbe Handwerk
Kommune / Landkreis
ÖV-Betreiber
Anschreiben ÖV-Stammkunden
Akteure
Ausschreibung an CSO / Anbieter oder / und Vorbereitung Vereinsgründung
Nachfrage-Bündelung potentieller Kundenpool
Durchführung Informations-veranstaltungen., VHS-Kurs o.ä.
Vorbildfunktion Politik
dargestellt sind Materialien, mögliche Akteure u. Arbeitsschritte
bcs Bundesverband CarSharing
CarS Carsharing
CSO (gewerbl.) CarSharingOrganisation
IMP Integrierter Mobilitätsplan
NVP Nahverkehrsplan
VAT Vaterstettener Auto-Teiler
VCD Verkehrsclub Deutschland
© 2014 | Rau | Guth
erstellt für: Handbuch Carsharing NRW



bcs e.V. Bundesverband CarSharing
VAT e.V Vaterstettener Auto-Teiler
VCD e.V. Verkehrsclub Deutschland
VZBV Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.

© 2014 | Rau | Guth
erstellt für: Handbuch Carsharing NRW

Tabelle: Status quo: Übersicht der Kommunen mit Carsharing in Nordrhein-Westfalen mit Kennzahlen

	Kreisfreie Städte																				
Kreise																					
Städte und Gemeinden	Bielefeld	Bochum	Bonn	Bottrop	Dortmund	Duisburg	Düsseldorf	Essen	Gelsenkirchen	Hagen	Hamm	Köln	Krefeld	Leverkusen	Mönchengladbach	Mülheim/Ruhr	Münster	Oberhausen	Remscheid	Solingen	Wuppertal
EW-Zahl [1.000] (31.12.2012)	328	362	310	116	572	487	594	567	258	186	176	1024	222	160	255	167	297	210	109	155	343
Studierendenanteil [%] (2011)	8,9	12,5	9,1	0,2	6,7	3,8	5,5	6	2,1	39,8	0,6	8	2,3	0,2	2,6	0,4	16,6	0	0	0	4,8
Siedlungsstruktureller Kreistyp [1]																					
Kreisfreie Großstädte	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Städtische Kreise																					
Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen																					
Dünn besiedelte ländliche Kreise																					
Stadt- und Gemeindetyp																					
Großstädte	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Mittelstädte																					
größere Kleinstädte																					
kleinere Kleinstädte																					
Landgemeinden																					
Siedlungsdichte [2] (2011)																					
<2000																					
2000-2250																					
2250-2500											x										
2500-2750				x																	
2750-3000	x																x				
3000-3250													x		x						
3250-3500						x			x	x				x		x			x		
3500-3750		x			x													x		x	
3750-4000																					
4000-4500								x				x									x
>4500			x				x														
Motorisierungsgrad [3] (2012)																					
<400																					
400-450					x	x			x			x	x				x				x
450-500	x		x				x	x		x	x			x	x			x		x	
500-550		x		x												x			x		
550-600																					
600-650																					
650-700																					
Erreichbarkeit des nächstgelegenen... [4]																					
Oberzentrum	0	0	0	22	0	0	0	0	23	0	42	0	0	22	0	16	0	16	24	23	0
Mittelzentrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ICE Bahnhof	4	0	1	12	0	0	5	0	11	3	0	6	23	17	30	0	6	0	24	13	0
Haushaltseinkommen [5] (2011)																					
1250 - 1500 €				x	x	x			x		x							x			
1500 - 1750 €	x	x	x					x		x		x	x	x	x						x
1750 - 2000 €							x									x	x		x	x	
2000 - 2250 €																					
>2250 €																					
Anbieter																					
Anbieter Carsharing klassisch	CA DB	GW HE RE SM DC DE	BW CA HE SAB	RE	HE DE GW RE WM DC	GW RE SM DB HE	DC SM GW DE DB	DC GW HE RE SM DB	HE RE	DM GW	STA DB	CA FO HE DB	HE KV SM DB	FL	HE KV DB	DC PC RE DB	STA DB	DC RE DB	DC DE	DC SM	CA DB
Anzahl Standorte	31	19	20	2	29	6	44	35	2	3	2	137	4	16	2	4	38	3	2	9	17
Anzahl Fahrzeuge	87	25	44	1	40	15	78	66	4	5	3	463	10	28	3	3	156	4	2	10	32
Anbieter Carsharing flexibel							C2G DN					C2G DN									
Anzahl Fahrzeuge							550					700									
Fahrzeuge Gesamt	**87**	**25**	**44**	**1**	**40**	**15**	**628**	**66**	**4**	**5**	**3**	**1163**	**10**	**28**	**3**	**3**	**156**	**4**	**2**	**10**	**32**
Ranking „klassisches CarS“																					
CS-Fahrzeug / 1.000 EW	0,27	0,07	0,14	0,01	0,07	0,03	0,13	0,12	0,02	0,03	0,02	0,45	0,05	0,18	0,01	0,02	0,53	0,02	0,02	0,06	0,09

	SR		Kreise																		
Kreise	Städteregion Aachen		Coesfeld		Düren			Ennepe-Ruhr Kreis			Gütersloh		Lippe			Mettmann		Minden-Lübbecke		Oberbergischer Kreis	
Städte und Gemeinden		Aachen		Dülmen		Düren	Jülich		Herdecke	Witten		Rheda-Wiedenbrück		Augustdorf	Detmold		Langenfeld		Minden		Lindlar
EW-Zahl [1.000] (31.12.2012)	543	240	215	46	259	89	32	324	23	96	352	47	346	10	74	477	57	310	80	271	21
Studierendenanteil [%] (2011)	7,8		0,6		1,2			0,4			0		1,7			0,1		0,3		1,2	
Siedlungsstruktureller Kreistyp [1]																					
Kreisfreie Großstädte																					
Städtische Kreise	x		x		x			x			x		x			x		x		x	
Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen																					
Dünn besiedelte ländliche Kreise																					
Stadt- und Gemeindetyp																					
Großstädte		x																			
Mittelstädte				x		x	x		x	x		x			x		x		x		x
größere Kleinstädte																					
kleinere Kleinstädte														x							
Landgemeinden																					
Siedlungsdichte [2] (2011)																					
<2000			x	x	x		x				x		x	x				x		x	x
2000-2250												x			x				x		
2250-2500																					
2500-2750																					
2750-3000	x					x		x									x				
3000-3250									x	x						x					
3250-3500																					
3500-3750																					
3750-4000																					
4000-4500		x																			
>4500																					
Motorisierungsgrad [3] (2012)																					
<400																					
400-450																					
450-500	x																				
500-550					x			x			x		x			x					
550-600			x															x		x	
600-650																					
650-700																					
Erreichbarkeit des nächstgelegenen... [4]																					
Oberzentrum	17	0	31	29	29	23	20	17	10	13	25	28	35	26	32	20	22	45	43	35	37
Mittelzentrum	2	0	8	0	10	0	0	2	0	0	8	0	5	15	0	0	0	6	0	6	7
ICE Bahnhof	18	2	27	24	31	24	22	17	10	13	15	13	25	26	25	15	13	19	3	38	31
Haushaltseinkommen [5] (2011)																					
1250 - 1500 €	x				x																
1500 - 1750 €			x										x					x			
1750 - 2000 €								x			x					x				x	
2000 - 2250 €																					
>2250 €																					
Anbieter																					
Anbieter Carsharing klassisch		BW CA DB HE	STA	STA	CA EW	EW	CA	SAH DB	SAH	DC DE	FO	FO	BW SAB	BW	SAB	DC	DC	KV DB	KV DB	EW	EW
Anzahl Standorte	0	31	1	1	3	1	2	5	3	2	3	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Anzahl Fahrzeuge	0	95	2	2	3	1	2	6	4	2	3	3	4	1	3	2	2	1	1	1	1
Anbieter Carsharing flexibel																					
Anzahl Fahrzeuge																					
Fahrzeuge Gesamt	**0**	**95**	**2**	**2**	**3**	**1**	**2**	**6**	**4**	**2**	**3**	**3**	**4**	**1**	**3**	**2**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**
Ranking „klassisches CarS“																					
CS-Fahrzeug / 1.000 EW	0,00	0,40	0,01	0,04	0,01	0,01	0,06	0,02	0,17	0,02	0,01	0,06	0,01	0,10	0,04	0,00	0,04	0,00	0,01	0,00	0,05

	Kreise																													
Kreise	Recklinghausen				Rhein-Erft Kreis				Rheinisch-Bergischer Kreis		Rhein-Kreis Neuss		Rhein-Sieg Kreis				Soest			Steinfurt			Unna			Warendorf		Wesel		**Kreise**
Städte und Gemeinden		Marl	Recklinghausen	Waltrop		Brühl	Erftstadt	Kerpen		Bergisch-Gladbach		Neuss		Königswinter	Siegburg	Troisdorf		Lippstadt	Soest		Rheine	Steinfurt		Lünen	Unna		Warendorf		Moers	**Städte und Gemeinden**
EW-Zahl [1.000] (31.12.2012)	616	84	115	29	455	44	49	64	278	109	439	151	581	40	39	73	296	66	47	434	73	33	393	85	59	273	37	458	104	**EW-Zahl [1.000]**
Studierendenanteil [%] (2011)	0,4				0,3				0,3		0,2		1,5				0,9			0,9			0			0		0,1		**Studierendenanteil [%]**
Siedlungsstruktureller Kreistyp [1]																														**Siedlungsstruktureller Kreistyp [1]**
Kreisfreie Großstädte																														**Kreisfreie Großstädte**
Städtische Kreise	x				x				x		x		x				x			x			x			x		x		**Städtische Kreise**
Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen																														**Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen**
Dünn besiedelte ländliche Kreise																														**Dünn besiedelte ländliche Kreise**
Stadt- und Gemeindetyp																														**Stadt- und Gemeindetyp**
Großstädte			x							x		x																	x	**Großstädte**
Mittelstädte		x		x		x	x	x						x	x	x		x	x		x	x		x	x		x			**Mittelstädte**
größere Kleinstädte																														**größere Kleinstädte**
kleinere Kleinstädte																														**kleinere Kleinstädte**
Landgemeinden																														**Landgemeinden**
Siedlungsdichte [2] (2011)																														**Siedlungsdichte [2]**
<2000														x			x			x	x	x				x	x			**<2000**
2000-2250							x	x					x					x	x									x		**2000-2250**
2250-2500		x		x	x						x												x							**2250-2500**
2500-2750	x								x																x					**2500-2750**
2750-3000																													x	**2750-3000**
3000-3250			x									x				x								x						**3000-3250**
3250-3500						x				x																				**3250-3500**
3500-3750															x															**3500-3750**
3750-4000																														**3750-4000**
4000-4500																														**4000-4500**
>4500																														**>4500**
Motorisierungsgrad [3] (2012)																														**Motorisierungsgrad [3]**
<400																														**<400**
400-450																														**400-450**
450-500	x																													**450-500**
500-550					x						x		x				x			x			x			x		x		**500-550**
550-600									x																					**550-600**
600-650																														**600-650**
650-700																														**650-700**
Erreichbarkeit des nächstgelegenen... [4]																														**Erreichbarkeit des nächstgelegenen... [4]**
Oberzentrum	29	32	21	23	22	17	23	22	28	27	18	14	24	15	14	13	39	34	41	29	33	35	25	22	24	35	34	29	14	**Oberzentrum**
Mittelzentrum	0	0	0	0	1	6	0	0	6	0	2	0	5	0	0	0	7	0	0	6	0	0	2	0	0	8	0	3	0	**Mittelzentrum**
ICE Bahnhof	16	14	0	19	27	14	28	28	23	21	22	16	19	16	0	7	16	3	1	19	0	20	23	22	24	24	32	25	14	**ICE Bahnhof**
Haushaltseinkommen [5] (2011)																														**Haushaltseinkommen [5]**
1250 - 1500 €	x																													**1250 - 1500 €**
1500 - 1750 €					x								x				x			x			x			x		x		**1500 - 1750 €**
1750 - 2000 €									x		x																			**1750 - 2000 €**
2000 - 2250 €																														**2000 - 2250 €**
>2250 €																														**>2250 €**
Anbieter																														**Anbieter**
Anbieter Carsharing klassisch	HE DE GW	HE	GW	DE	DC SAB CA	SAB	DC	DC	FL FO	FL FO	DC KV DB	DC KV DB	DB BW FO SAB	EW	DB SAB	BW FO DB	DC STA	DC BSC	STA	STA SR	SR	STA	DC GW	DC	GW	STA	STA	SM	SM	**Anbieter Carsharing klassisch**
Anzahl Standorte	7	1	5	1	3	1	1	1	7	7	1	1	9	2	3	4	4	2	2	2	1	1	4	2	2	1	1	1	1	Anzahl Standorte
Anzahl Fahrzeuge	10	2	7	1	8	1	1	1	8	8	1	1	23	4	6	13	4	2	2	3	2	1	4	2	2	2	2	2	2	Anzahl Fahrzeuge
Anbieter Carsharing flexibel																														**Carsharing flexibel**
Anzahl Fahrzeuge																														Anzahl Fahrzeuge
Fahrzeuge Gesamt	**10**	**2**	**7**	**1**	**8**	**1**	**1**	**1**	**8**	**8**	**1**	**1**	**23**	**4**	**6**	**13**	**4**	**2**	**2**	**3**	**2**	**1**	**4**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**Fahrzeuge Gesamt**
Ranking „klassisches CarS“																														**Ranking „klassisches CarS“**
CS-Fahrzeug / 1.000 EW	0,02	0,02	0,06	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,07	0,00	0,01	0,04	0,10	0,15	0,18	0,01	0,03	0,04	0,01	0,03	0,03	0,01	0,02	0,03	0,01	0,05	0,00	0,02	**CS-Fahrzeug / 1.000 EW**

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 Fahrzeit in Minuten]
5 [Verfügbares Einkommen der Haushalte in € je Einwohner]

kreisfreie Städte: 22 kreisangehörige Kommunen: 31 Gesamt: Kommunen: 53
höchste Werte an CS-Fahrzeugen / 1.000 EW: 0,53 Münster; 0,45 Köln; 0,40 Aachen

höchster Wert an CS-Fahrzeugen / 1.000 EW in kreisangehörigen Kommunen:
0,15 - 0,18 Siegburg, Troisdorf, Herdecke

Kürzel	CarSharing Anbieter	Kürzel	CarSharing Anbieter	Kürzel	CarSharing Anbieter	Kürzel	CarSharing Anbieter
BW	BW Carsharing	DN	DriveNow	KV	Krause Verwaltungs GmbH (Minden)	SAB	Stattauto Bonn
CA	cambio	FL	Flexicar	PC	PublicCar (Mülheim)	SAH	Statt-Auto Herdecke
C2G	car2go	DB	Flinkster/Bahn Carsharing	RE	RUHRAUTOe	WM	Willmobil (Dortmund)
DC	Drive-Carsharing	FO	Ford Carsharing	SM	stadtmobil Rhein-Ruhr GmbH		
DE	Drive-Carsahring Electric Car	GW	Greenwheels	STA	Stadtteilauto Carsharing Münster GmbH		
DM	DRIVEme Autovermietung und Carsharing GmbH (Hagen)	HE	Hertz 24/7	SR	Stadtwerke Rheine		

Daten Bestandserhebung CarS NRW: März 2014, ohne Anspruch auf Vollständigkeit
CarS in Houverath hat erst nach Bestandserhebung begonnen

Rechtliche Verfahrensschritte zur Förderung von Carsharing (in Nordrhein-Westfalen)

Ebene	Bundesrecht	Landesrecht	Kommunales Recht	Ergebnis / Vorteile	Bsp. im Steckbrief
Planung	BauGB § 9 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4, 11, 22 §§ 11, 12, 124	Beschluss → BauO NRW	Bebauungsplan(änderung) Satzung, S.-Änderung	1. Festsetzung von Flächen für CarS-Fahrzeuge (z.B. Freiburg) Festsetzung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Rad-/Fußwege z.B. für autofreie / autoarme Wohngebiete § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB	A1 bis A4
		BauO NRW	Vorhaben- und Erschließungsplan	2. Verträge mit Investor zu Entwicklung eines Gebietes oder Kommune ist selbst Bauherr §§ 11, 12, 124 BauGB	B1 B4
		ÖPNVG NRW (Beschluss) § 8 ÖPNVG NRW	Nahverkehrsplan Masterplan Verkehr Mobilitätsplan, SUMP Carsharing-Plan	3. CarS als den ÖPNV (Umweltverbund) ergänzendes Angebot, Kooperation, Mobilitätsdienstleistung, Beteiligung, o.a.	B1 bis B4 D3
Bau-ordnung	BauGB §§ 123 ff	BauO (Erlass) § 51 BauO NRW	Stellplatzsatzung (Verzicht Verpflichtung)	4. Verpflichtung, Verbot oder Reduzierung Stellplatz(zahl) Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG; vgl. § 51 Abs. 4 BauO NRW	
			Ablösesatzung	5. Ablösesumme für Nichterstellung notwendiger Stellplätze vgl. § 51 Abs.5 BauO NRW	B1 B5
	§§ 11, 12, 124	Schließen von Verträgen	Öffentl.- rechtl. Verträge mit Bauträgern Vorhaben- und Erschließungsplan	6. Reduzierung der geforderten Stellplatzzahl möglich, wenn z.B. Carsharing-Nutzung vereinbart wird	
Verkehrs-(ordnungs) recht	StVG § 6 Abs. 6	StrWG NRW (Verfahren zur / Antrag auf) §§ 7, 18 StrWG NRW	(Teil-)Entwidmung/ (Teil-)Einziehung	Teil-Einziehung (z.B. Münster, Berlin, Düsseldorf) → Fläche bleibt öffentlich, wird aber auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt	A1 bis A4
			Sondernutzung	Einziehung (z.B. Lübeck) → Fläche wird privates Eigentum der Kommune Kommune kann Fläche an städtische Betriebe bzw. direkt an CSO vermieten (z.B. Freiburg) oder Kommune übereignet CSO die Fläche(n) (un)entgeltlich. CSO wird Eigentümer (Modellversuch Hannover → sehr zeitaufwändig → findet keine Anwendung mehr) Sondernutzung vereinbaren (je nach LStrG) vgl. § 18 StrWG NRW (z.B. Saarbrücken, Bremen, Köln, Aachen)	
	StVO § 13 StVO § 45 Abs. 1b StVO § 46 Abs. 1 (z.B. Düsseldorf)		Bewirtschaftung, Gebühren (z. B. für Free-Floating)		
	StVO § 41 Bewohnerparken		Bewohnerparkausweise (für CSO-(Kunden))		
	StVO § 41 Park- oder Halteverbot § zu Z286, 283, 314		Anordnung Z 286/283 ⇨ Schild* CarS frei		
				Vergabe (Verpachtung / Vermietung) kann an Bedingungen oder Kriterien geknüpft werden (z.B. Umweltzeichen Blauer Engel) Kennzeichnung und Abpollerung der Flächen möglich / wird praktiziert*	
Privatrecht	Verpachtung von Flächen der Kommune oder der kommun. Eigenbetriebe auf privatrechtlicher Grundlage (BGB Gestattungsvertrag → schuldrechtliche oder dingliche Vereinbarung)				

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

NRW = Nordrhein-Westfalen; CSO = CarSharing-Organisation; BauGB = Baugesetzbuch; BauO = Bauordnung; ÖPNVG = Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr; StrWG= Straßen- und Wegegesetz; StVO= Straßenverkehrsordnung

© | Rau, Weber
erstellt für: Handbuch Carsharing NRW 2014