



STARS

Shared mobility opportunities And
challenges for European cities

Von den Sternen lernen

Die Zukunft des
Carsharings in Europa



Das STARS-Projekt wurde im Rahmen der Zuschussvereinbarung Nr. 769513 im Rahmen des Horizon 2020-Programms finanziert. Der Inhalt gibt nur die Ansicht der AutorInnen wieder. Die Europäische Kommission ist nicht verantwortlich für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen.



Inhalt

TEIL I

STARS erforscht neue Wege für Carsharing in Europa	4
STARS in Deutschland und Bremen	5
• Worldwide Carsharing: Australien und Südamerika	6/7
• Worldwide Carsharing: Nordamerika	8/9
• Worldwide Carsharing: Asien	10/11
• Worldwide Carsharing: Italien	12/13
• Worldwide Carsharing: Schweiz	14/15
STARMOVE and STARS Future	16/17
STARDUST: Die Vision des Carsharing	18/19

TEIL II

Eine deutsche Perspektive:	
Neue Mobilität hält Einzug in den Wohnungsbau	22/23
Carsharing in Deutschland	24/25
Carsharing und städtische Mobilitätsstrategien	
• Carsharing in Bremen: Alternative zum Autobesitz	26/27
• STATAUTO München: Carsharing und Wohnungswirtschaft	28/29
• Stellwerk 60 – Autofreie Siedlung in Köln-Nippes	30/31
• Mobilität und Wohnen – Beispiel aus den Niederlanden	32/33
• Bremen – Projekte der GEWOBA	34/35
Publikumsanregungen, Erkenntnisse, Ausblick und Dankeschön	36/37
Impressum	38



*Dr. Maike Schäfer,
Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau*

„Wir hoffen, dass der Gedanke des Carsharing durch die Veranstaltung noch in viele andere Städte weitergetragen wird. Wir sehen den enormen Parkdruck in den Straßen und Städten – weltweit.“ ★

Als Hafenstadt wissen wir in Bremen, dass die Seeleute früher nach den Sternen navigierten. Auch im Hinblick auf das Carsharing scheint uns das STARS-Projekt eine gute Orientierung zu geben. Wir sind erfreut zu sehen, dass Ihre Forschungsergebnisse – was in den STARS geschrieben steht – den Ansatz Bremens bestätigen: Carsharing bietet einen erheblichen Mehrwert für die nachhaltigen Verkehrsmittel Zufußgehen, Radfahren und öffentlicher Verkehr. All dies trägt dazu bei, die Auto-nutzung zu reduzieren.

Einer der Gründe, warum wir eine so breite politische Unterstützung für Carsharing in Bremen haben, ist, dass wir alle verstehen, dass Carsharing ein wichtiger Teil der Lösung des Problems der zu vielen geparkten Autos in unseren Vierteln ist. Obwohl es eine Fahrradstadt ist, leidet Bremen wie viele andere europäische Städte unter der endlosen Nachfrage nach Parkplätzen.

Bereits seit 1998 arbeitet Bremen an der Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten, z.B. durch kombinierte Angebote von ÖPNV und Carsharing. „Use it – don't own it“, „Mobilität als Dienstleistung“ oder einfach „sharing economy“ sind einige der aktuellen Schlagworte rund um die Mobilität der Zukunft in Bremen.



STARS erforscht neue Wege für Carsharing in Europa



Marco Diana,
Politecnico di Torino / STARS Projektleiter

„Our hope is to share the good knowledge we have in the STARS project and to share it with all the audience. And to learn from them. We have people from all around the world and expect to have a good exchange.“

Das von der Europäischen Union im Forschungsprogramm „Horizon 2020“ geförderte **STARS**-Projekt wurde im Oktober 2017 gestartet und steht für „Shared Mobility Opportunities And Challenges for European Cities“ (Geteilte Mobilitätsmöglichkeiten und -Herausforderungen für europäische Städte). Das europäische Forschungsprojekt hat das Potential von Carsharing für eine nachhaltige Mobilität in verschiedenen Ländern der Europäischen Union analysiert. Ziel von **STARS** war es, die Verbreitung von Carsharing in Europa, seine Verbindungen zu technologischen und sozialen Innovationen sowie seine Beziehung zu anderen Verkehrsmitteln (Privatwagen, Fahrrad, zu Fuß, Taxi, öffentliche Verkehrsmittel, etc.) zu untersuchen.

Eine europäische Carsharing-Gemeinschaft

In der mit über 100 Teilnehmer*innen ausgebuchten Abschlussveranstaltung in Bremen am 13. und 14. Februar 2020 stellten die Projektpartner ihre Erkenntnisse in einem Austausch mit weiteren internationalen Cars-

haring-Expert*innen vor. Das **STARS** Abschluss-Event zeigte weltweite Beispiele der Integration und die Wirkung von Carsharing auf. Redner*innen kamen unter anderem aus Asien, Nordamerika, Australien und der Schweiz, dem Mutterland des Carsharing. Vernetzung und die Schaffung einer starken Carsharing-Gemeinschaft in Europa sollten durch das Projekt und die Konferenz unterstützt werden. Weltweite Beispiele haben gezeigt, wie nachhaltige Mobilität und Carsharing in anderen Ländern und Kontinenten praktiziert werden. Von Nordamerika, über Asien und Europa – Carsharing gewinnt überall an Bedeutung. Am 13. Februar stellten die internationalen Projektteilnehmer*innen ihre Ergebnisse vor. Der Konferenztag und sämtliche Vorträge fanden auf Englisch statt.

Am zweiten – deutschsprachigen – Veranstaltungstag (14.2.2020) diskutierten Mobilitätsanbieter und Wohnungswirtschaftler gemeinsam darüber, wie Carsharing in die Wohnungswirtschaft integriert werden kann, um so für anderes Mobilitätsverhalten aber auch Kostensenkung im Wohnungsbau beizutragen.



STARS Projektkonsortium

STARS in Deutschland und Bremen

Vortrag von Gunnar Nehrke,
Geschäftsführer Bundesverband CarSharing



Carsharing ist ein universeller Begriff, es gibt verschiedene Ausprägungen und Interpretationen des Begriffs. Grundsätzlich kann man vier Arten von Carsharing im Sinne der geteilten Nutzung des Autos (anders als Fahrgemeinschaften) unterscheiden:

- **Stationsbasiert:** Das Fahrzeug wird an einer festgelegten Station in der Nähe des Kunden abgeholt und am Ende der Nutzung dorthin zurückgebracht. Durch die Möglichkeit zur vorherigen Reservierung ist eine hohe Verlässlichkeit gegeben.
- **Free-floating:** Das Fahrzeug steht in einem fest definierten Bereich, wird per App geortet und muss nach Ende der Nutzung in diesem Bereich („Betriebsgebiet“) wieder abgestellt werden. Es sind nur relative spontane Nutzungen möglich, was die Verlässlichkeit reduziert.
- **Kombination:** Ein Anbieter kombiniert sowohl stationsbasiertes, als auch free-floating Angebote.
- **Peer-2-Peer Carsharing:** Private Autohalter stellen ihr Fahrzeug anderen Menschen über eine Plattform für definierte Zeiträume zur Verfügung. Abholung und Rückbringung ist üblicherweise wie beim stationsgebundenen Carsharing.

Das stationsbasierte und kombinierte Carsharing bietet sich besonders für längere und geplante Fahrten an, z.B. für einen Ausflug oder den Großeinkauf. Es entspricht in diesem Moment der klassischen Autonutzung und ist die Alternative zum privatem PKW. Wohingegen das free-floating eher für spontane und kurze Fahrten im Betriebsgebiet geeignet ist. Es dient dann auch als Ersatz für Taxi und ÖPNV. Es spricht andere Zielgruppen an und kann so auch den Carsharing Gedanken für neue Nutzergruppen interessant machen.

Bremen war die erste Stadt, die 2009 einen Carsharing Aktionsplan verabschiedet hat. 2020 gibt es in Bremen 20.000 Carsharing Mitglieder. Eine Untersuchung zeigte, dass jedes Carsharing Auto in Bremen rund 16 private Autos ersetzt. Dadurch wurden mehr als 6.000 Fahrzeuge ersetzt. Zudem wurde deutlich, dass Carsharing Nutzer*innen lieber im Stadtteil oder der Innenstadt einkaufen und häufiger das Fahrrad oder den öffentlichen Personennahverkehr nutzen.

„Carsharing rocks“ sagt Rebecca Karbaumer, Referentin bei der Umweltsenatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau.



Rebekka Karbaumer,
Verkehrsreferentin bei der
senatorischen Behörde Bremen

Worldwide Carsharing: Australien und Südamerika

SHORT-FACTS

- Carsharing wurde 2003 erstmals in Melbourne etabliert
- 2020 gibt es in Australien sieben Anbieter mit über 5.000 Fahrzeugen und ca. 96.600 Mitgliedern
- Chile und Brasilien sind die Länder Südamerikas in denen Carsharing am weitesten verbreitet ist.



Luisiana Paganelli Silva,
RMIT University



Carsharing ist eine Mobilitätsdienstleistung, die bei guter Einbettung in nachhaltige urbane Mobilität unterstützt. Art und Intensität des Carsharing-Angebots unterscheidet sich weltweit. Die im **STARS** Konferenz präsentierte Forschungsfrage befasst sich mit der Frage wie Carsharing möglichst nachhaltig in das städtische Mobilitätsangebot eingebettet werden kann. Hiermit sollen die Faktoren dargestellt werden, die es Entscheidungsträgern in Verwaltung und Politik besser ermöglicht, mit den Planungsfragen um Carsharing umzugehen.

Die vorläufigen Ergebnisse zeigen, dass es in erster Linie an Erfahrungen, begründeten Rahmensetzungen und Handlungsanleitungen fehlt. Ein umfassendes und strategisches Verständnis der Potenziale des Carsharing kann zu einer effektiven und schnellen Integration führen.

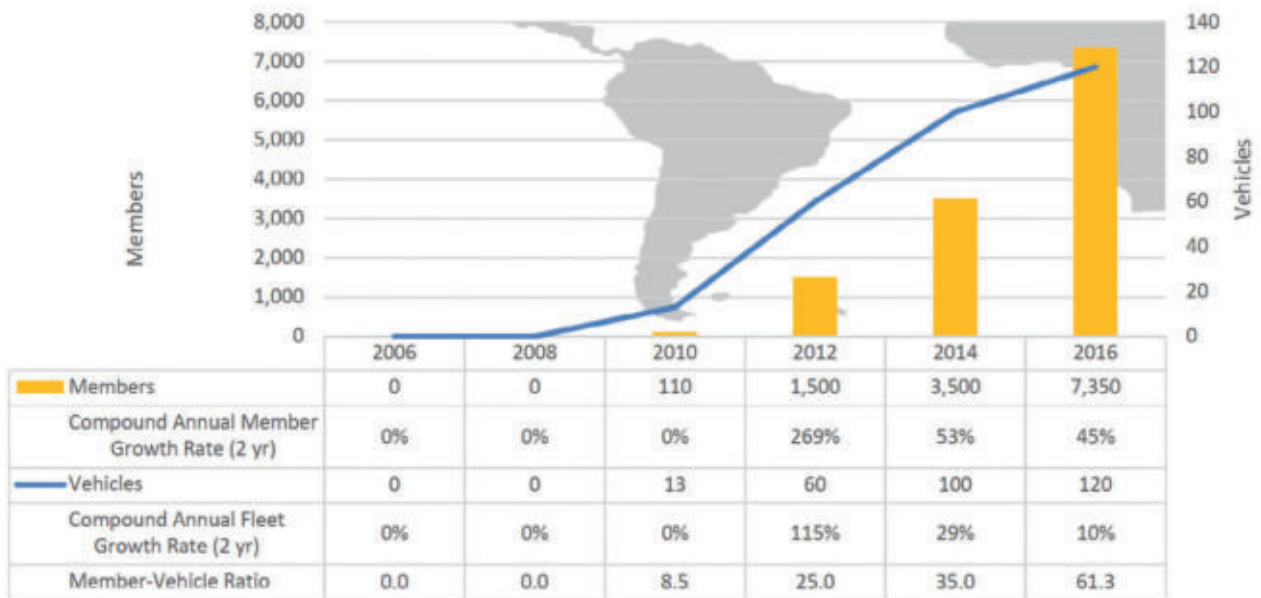
Weitere Schwerpunkte der Studie sind die Situationen für Carsharing in Australien, Neuseeland und in Südamerika.

Australien und Neuseeland

In Australien spielt das eigene Auto noch eine bedeutende Rolle: die alltägliche Mobilität wird durch das Auto dominiert. Wie in vielen anderen Städten weltweit, führt das in australischen Städten zu einem hohen Parkdruck. Der Parkplatz direkt vor der eigenen Haustür, im öffentlichen Raum, wird von vielen als persönliches Recht angesehen. Es gilt das Motto „Ich parke, also bin ich“. Mittlerweile gibt es in vielen Städten für Carsharing-Fahrzeuge reservierte Parkplätze.

In Neuseeland gibt es seit 2007 in Christchurch, Wellington und Auckland ein Carsharing-Angebot. Der Markt wird von fünf Anbietern dominiert, welche sowohl stationsbasiertes, als auch privates und free-floating Carsharing anbieten.

South American Trends (n=2)



Data depict of each even numbered year. Numbers do not include P2P carsharing. Proxies from reports and media sources were used for two out of three nations surveyed in North America and one out of two nations South America. „n“ denotes the number of countries in each respective region.

Quelle: Shaheen, S., Cohen, A., Jaffee, M., 2018a. Innovative Mobility: Carsharing Outlook - Spring 2018.-p.3

Südamerika

In vielen Ländern Südamerikas spielt das eigene Auto eine zentrale Rolle. Viele Kulturen leben höchst motorisiert und das eigene Fahrzeug gilt, wie in vielen Ländern der Welt, noch immer als Statussymbol. Darüber hinaus führen auch soziale und subjektive Sicherheitsempfinden zu unterschiedlichen Mobilitätsgewohnheiten. Häufig wird das eigene Auto als sicherer angesehen, als z. B. der öffentliche Nahverkehr. Der Umstieg und der Verzicht auf den gefühlten Sicherheitsraum des privaten PKWs, erschweren damit häufig die Verbreitung von Carsharing. Das führt ebenfalls zu einer ganz unterschiedlichen Verbreitung von Carsharing in den Ländern Südamerikas. Grundsätzlich lässt sich aber festhalten, dass die Anzahl der Mitglieder und der Carsharing-Fahrzeuge in den letzten Jahren stark gestiegen ist. Von 2017 auf 2018 stiegen die Mitgliederzahlen in Südamerika um fast 42%.

Insbesondere in Chile und Brasilien ist Carsharing weiter verbreitet als im Rest Südamerikas. Viele Städte haben ein gut ausgebautes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs, jedoch ebenfalls ein großes Problem mit dem motorisierten Individualverkehr. Die Integration des Carsharing Konzeptes in den öffentlichen Nahverkehr kann dabei helfen, die Verkehrsprobleme zu mindern.

Die größten Herausforderungen in Südamerika liegen in einem mangelnden Bewusstsein. Häufig fehlt es an dem Wissen um die Vorteile des Carsharing, sowohl bei den potenziellen Nutzer*innen, als auch in Politik, Planung und Verwaltung.

Worldwide Carsharing: Nordamerika

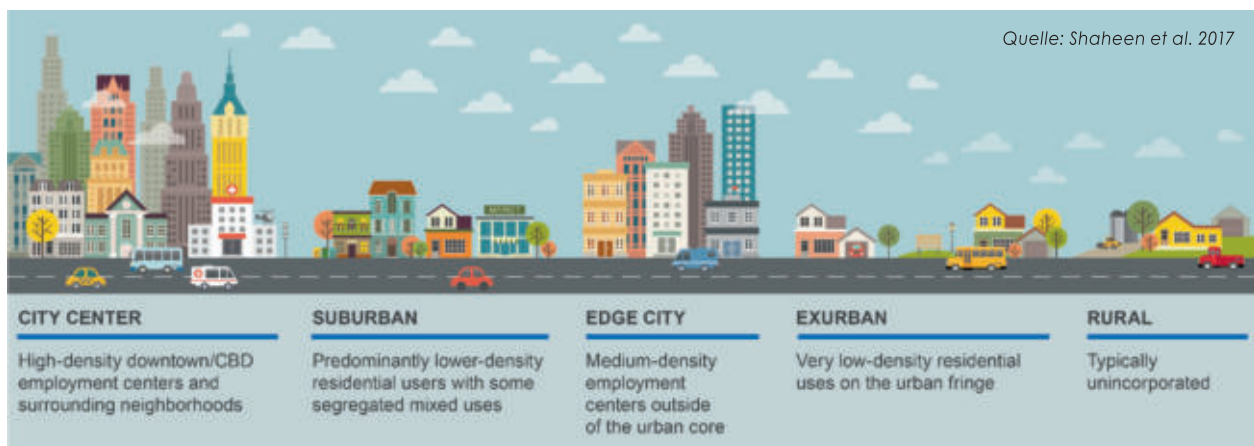
SHORT-FACTS

- In den USA teilten sich 1,4 Millionen Carsharing Nutzer 2018 über 15.000 Fahrzeuge.
- Shared Mobility führt in den USA häufig zu einer geringen Nettoabnahme im öffentlichen Personennahverkehr. So nutzen beispielsweise Kunden des stationsbasiertes Carsharing den öffentlichen Verkehr geringfügig weniger. Von zehn Mitgliedern die weniger Busfahren, nutzen neun verstärkt den ÖPNV.

Sharing-Angebote können im Mobilitätsbereich ganz unterschiedlich aussehen. Neben free-floating und stationsbasierten Carsharing, gibt es ebenfalls das Fahrrad- und/oder Lastenrad-Sharing. Ebenfalls dazu gezählt werden auch klassische Mitfahrangebote, „Carpooling“ und „Ride-Hailing“. Klassischen Zeitungsanzeigen stehen heute einer stetig wachsenden Anzahl von Apps gegenüber. Immer mehr Menschen ergänzen ihre Reiseplanungen durch digitale Angebote. Innovative Partnerschaften und neu entstehende Technologien verändern das Mobilitätsverhalten von Verbraucher*innen. So bieten immer mehr Apps die Option der multimodalen Integration, d.h. mit einer App bieten sich Verbraucher*innen mehr Möglichkeiten, die eigene Mobilität zu organisieren.

Grundsätzlich wird zwischen **Mobility on Demand (MoD)** und **Mobility as a Service (MaaS)** unterschieden. Ersteres dient vorwiegend der flexiblen Fahrgast- oder auch Frachtbeförderung direkt von A nach B, während **Mobility as a Service** die Funktion einer weniger autoabhängigen, multimodalen Mobilitätsgestaltung übernimmt. In den USA wird **Mobility on Demand** vermehrt gefördert, wohingegen Europa (insbesondere Finnland, Schweden und die Niederlande) verstärkt auf **Mobility as a Service** setzen.

Ein wichtiger Faktor zur Etablierung der verschiedenen Carsharingsysteme und nachhaltiger Mobilität ist die räumliche Einordnung. Die Anforderungen und Bedürfnisse von Kunden an Mobilitätsdienstleister unterscheiden sich stark, je nachdem ob sie beispielsweise



im Stadtzentrum, im Vorort oder in ländlicheren Gegenden wohnen. Ebenso sind die möglichen Geschäftsmodelle stark unterschiedlich. Schlüsselfaktoren bilden die Nutzbarkeit der Stadt für Fuß- und Radverkehr als auch das Netz des öffentlichen Verkehrs mit Umsteigemöglichkeiten für intermodale Mobilitätsketten.

Herausforderungen für Carsharing in Nordamerika

Parkgebühren im öffentlichen Raum stellen eine spürbare Herausforderung für das Geschäftsmodell von Carsharing-Anbietern dar, wohingegen minutenbasierte Abrechnungssysteme bei Stau für die Nutzer*innen als Problem gesehen werden.

In dem sich schnell verändernden Markt mit hoher Konkurrenz haben mehrere hochkarätige Anbieter vor kurzem ihre Angebote reduziert oder auch den nordamerikanischen Markt komplett verlassen, was zu einem großen Vertrauensverlust auf Verbraucherseite führt.

Es bedarf weitere Forschung, um die Auswirkungen von wachsenden Angeboten im Bereich **Mobility on Demand** und **Mikromobilität** auf das Carsharing zu verstehen.

Die Carsharing-Industrie muss die ökologischen und sozialen Potenziale von Carsharing deutlicher hervorheben – zum Beispiel um über kostenlose oder vergünstigte Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu verhandeln.

Veränderte Verbrauchererwartungen

Verbraucher legen einen großen Wert auf bequeme Wegeketten. Hier bietet Shared Mobility eine effektive Verbesserung hinsichtlich der Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit. Mit den technologischen Entwicklungen erwarten die Menschen heute zunehmend dynamische, in Echtzeit verfolgbare Informationen vor und während ihrer Reise.



Der Carsharing Markt muss sich an den unterschiedlichen Bedürfnissen seiner Kunden orientieren. Eine Lösung reicht nicht für das ganze Leben. Der technikaffine Geschäftsreisende hat andere Ansprüche und Bedürfnisse als beispielsweise Senior*innen oder Familien. Für erstgenannten bietet Carsharing eine alternative zum eigenen Auto. Für Familien kann es den Zweit- oder Drittwagen ersetzen.

Abschließende Gedanken

Der Marktanteil von Carsharing hängt von den Kosten für die Verbraucher*innen, den Preisstrukturen und den Angebotsstrukturen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ab. Es bedarf einer stetigen Weiterentwicklung, um am Markt mit neuen Mobilitätsdiensten und -technologien konkurrieren zu können.



*Adam Cohen, Researcher
University of California,
Berkeley*

Worldwide Carsharing: Asien

Asien umfasst 47 international anerkannte Staaten und stellt mit über vier Milliarden Menschen mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung. Carsharing gibt es in Asien bereits seit 1997, die Situation in den Ländern unterscheidet sich heute jedoch massiv voneinander. Im Allgemeinen kann man vier unterschiedliche Stadien der Entwicklung von Carsharing in Asien unterscheiden, die Übergänge sind in beide Richtungen fließend.



Quelle: Lewis Chen



Lewis Chen,
Gründer und erster Vorsitzender
des Carsharing Verbands Singapur

SHORT-FACTS

- Mehr als 20 Millionen Carsharing-Nutzer in 9 Ländern
- Bereits 1997 gab es den ersten Carsharing Anbieter in Singapur
- Mehr als 200.000 Carsharing Autos in China
- Singapur hat es geschafft, sein Ziel von 0 % Wachstum an Autos in 2019 zu erreichen

Singapur

Singapur ist das drittkleinste Land in Asien und entspricht mit seiner Fläche von 719 km² ungefähr 2,2 Mal der Größe Bremens. Mit 7.842 Einwohner pro km² ist es nach Macau und Monaco zudem das am drittdichtesten besiedelte Land weltweit. 12 % seiner Fläche sind der Straße gewidmet, 14 % dem Wohnraum. Neue Straßen zu bauen, um vorhandene zu entlasten, ist nicht mehr möglich. Es fehlt schlicht an Platz.

Die Zukunft liegt daher in alternativen Verkehrsmitteln und nachhaltiger Mobilität. Bereits 1997 wurde die erste Carsharing Station in Singapur eröffnet, heute gibt es sieben Anbieter mit insgesamt mehr als 2.000 Fahrzeugen. Der Carsharing Markt befindet sich in der Konsolidierung. Etablierte Anbieter wachsen und erwirtschaften Profite.



Japan

2002 etablierte sich Carsharing in Japan. Heute (2020) gibt es 31 Anbieter mit über 29.000 Fahrzeugen. Der Markt wird von drei großen Anbietern dominiert. Wie in Singapur auch, hat sich der Markt konsolidiert und es wird im Regelfall Profit erwirtschaftet. Eine der Herausforderungen in Japan sind die hohen Kosten für Parkraum.

Korea

In Korea gibt es seit 2009 Carsharing. Mit vier Anbietern und mehr als 23.000 Fahrzeugen ist es der am schnellste wachsende Markt in Asien.

China

Das Carsharing in China wurde unter anderem durch die Expo in Shanghai etabliert. 2010 stellten Vertreter der Stadt Bremen dort die Idee vor. Heute gibt es sieben Anbieter mit mehr als 200.000 Fahrzeugen. Der chinesische Markt wächst sehr schnell und befindet sich zurzeit zwischen der Umsetzung bzw. Durchführung und Konsolidierung.



Malaysia und Taiwan

In Malaysia und Taiwan befinden sich beide Märkte gerade in der Etablierung und dem zuversichtlichen Ausblick auf die Zukunft des Carsharing.

In Malaysia kann man seit 2016 eines von mehr als 3.000 Fahrzeugen von vier Anbietern nutzen. Taiwan etablierte 2017 Carsharing mit vier Anbietern und mehr als 2.500 Fahrzeugen.

Herausforderungen und Aufgaben

Die Aufgabe von politischen Entscheidungsträgern ist es, die Implementierung von Carsharing zu erleichtern. In ihrem Fokus sollte daher weniger der politische Aspekt von Carsharing stehen, sondern viel mehr die Art und Weise wie es genutzt wird. Dazu bedarf es Gesetzesänderungen, um Carsharing zu einem Teil des zukünftigen Mobilitäts-Ökosystems werden zu lassen.

Das Ziel ist es, den Besitz von privaten PKWs zu reduzieren. Dabei ist Carsharing ein Baustein von vielen. Es darf keine Konkurrenz zum öffentlichen Nahverkehr sein, vielmehr soll es eine sinnvolle Ergänzung von bestehenden nachhaltigen Mobilitätsangeboten sein.

Worldwide Carsharing: Italien

Im Rahmen des **STARS**-Projekt es fanden in Mailand und Turin Feldstudien hinsichtlich der Auswirkungen von Carsharing statt. Mit telefonischen und online-basierten Interviews, wurde unter anderem nach den Mobilitätsgewohnheiten und dem Autobesitz gefragt. Aufgrund des Feedbacks (Mailand: 2 % von Mitgliedern des stationsbasierten Carsharing und 91 % Mitglieder von free-floating Anbietern; Turin 0 % stationsbasiert und 83% free-floating) konzentriert sich die italienische Studie ausschließlich auf free-floating Angebote. Insgesamt zeigten die Befragungen eine repräsentative Stichprobe der Mailänder und Turiner Bevölkerung hinsichtlich Geschlecht und Alter.

Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigen, dass Carsharing Nutzer*innen in Mailand unterdurchschnittlich viele Autos pro Haushalt haben. Im Schnitt hat ein Carsharing-Haushalt 1,22 Autos, wohingegen nicht-Carsharing Haushalte 1,43 Autos besitzen. Ähnliches zeigte sich in Turin, hier war das Verhältnis 12,9 zu 1,40. In beiden Städten gab es keine signifikante Veränderung in der gesamten Anzahl der Autos in den Städten, die Neuanschaffung von PKWs verringerte sich jedoch.

Stationsbasiertes Carsharing scheint im Vergleich zu free-floating Angeboten stärkere Auswirkungen auf den Autobesitz zu haben, in Mailand und Turin haben stationsbasierte Anbieter jedoch eine deutlich geringere Zahl an Nutzer*innen.



„It is important that with
Carsharing offers we build
a reliable transport service.“



Andrea Chicco,
Politecnico di Torino

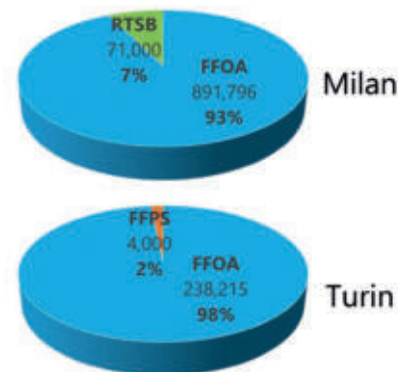
SHORT-FACTS

- Mitglieder von free-floating Carsharing-Anbietern in Mailand und Turin besitzen weniger Autos als der durchschnittliche Mailänder/Turiner
- Free-floating Carsharing hat die Anzahl an Autos in Mailand und Turin zwar nicht reduziert, aber die Neuanschaffung von PKWs verringert.

Car sharing members breakdown

City	Car sharing variant	Members interviewed (%)
Milan	Roundtrip station-based (RTSB)	9 (2%)
	Free-floating with an operational area (FFOA)	439 (91%)
	Free-floating with pool stations (FFPS)	0 (0%)
	Multi-subscribers	37 (8%)
	Total	485 (100%)
Turin	Roundtrip station-based (RTSB)	0 (0%)
	Free-floating with an operational area (FFOA)	151 (83%)
	Free-floating with pool stations (FFPS)	14 (8%)
	Multi-subscribers	16 (9%)
	Total	181 (100%)

Members of different CS variants from operators' feedback



Quelle: „Italian case study results“ · Präsentiert bei: STARS final event, Bremen 13 February 2020, Andrea Chicco (POLITO)

In der Untersuchung wurde deutlich, dass Car-sharing-Nutzer*innen in den norditalienischen Metropolen eher dazu neigen nachhaltige Mobilitätsangebote zu nutzen. So besitzen bei den Carsharing-Nutzer*innen in Mailand rund 65 % und in Turin ca. 58 % eine Jahreskarte für den öffentlichen Personennahverkehr. In der Kontrollgruppe lagen die Zahlen bei ca. 52 % (Mailand) und knapp über 45 % (Turin). In der Nutzung von Fahrradleihsystemen ist ein noch deutlicher Unterschied zu erkennen. So gaben knapp 50 % der Mailänder Carsharing-Nutzer*innen an das Bikesharing zu nutzen, aber nur etwas über 10 % der Kontrollgruppe. In Turin ist das Verhältnis ähnlich: knapp 45 % der Carsharing-Mitglieder stehen 10 % der Nicht-Mitglieder gegenüber. Aus diesen Zahlen lässt sich erkennen, dass sich Carsharing-Nutzer*innen in Mailand und Turin multimodaler fortbewegen als der Bevölkerungsdurchschnitt.

Ebenfalls untersucht wurden die Auswirkungen des Carsharing auf die aktuelle Parksituation. Dabei wurden die einzelnen Parkvorgänge von privaten PKWs und nicht die Anzahl der Parkplätze untersucht. Auf einem Parkplatz können mehrere Parkvorgänge stattgefunden haben. Quantitativ wurde ebenfalls die Anzahl an reduzierten Parkvorgängen miteinander berechnet. Dabei wurden Parkplätze mit einbezogen, die aufgrund des Umstiegs zum Carsharing nicht länger durch einen privaten PKW besetzt wurden. Sichtbar wurde, dass Carsharing eine positive Auswirkung auf den öffentlichen Raum haben kann. Insbesondere in zentralen Gebieten können Parkvorgänge durch Carsharing reduziert werden.

Um den Maximalnutzen von Carsharing zu erreichen, ist eine gegenseitige Ergänzung von stationsbasierten und free-floating Angeboten sinnvoll, um die Vorteile Systeme können alle Vorteile zu erschließen.

**// Switzerland's National Public Transport System:
Full Integration of all Modes – Timetable, Ticketing,... //**

Mainline Rail



Private Rail Ops.



Rural/Alpine Bus Services



Water Transport (Lakes)



Cable Transport



Urban Transport (Networks)



Worldwide Carsharing: Schweiz

Das erste Carsharing Europas gab es in Zürich. Hier wurde bereits 1948 eine sogenannte „Selbstfahrge-nossenschaft“ gegründet. 2020 gibt es in jeder Stadt mit mehr als 10.000 Einwohnern mindestens eine Car-sharing Station und schweizweit 140.000 Carsharing Nutzer*innen des landesweiten Carsharing-Anbieters ‚mobility‘. Insgesamt gibt es ungefähr 3.000 Fahrzeuge, davon stehen 1.150 an Umsteigeknotenpunkten. Die Stationen umfassen zwischen einem und 50 Fahrzeuge. Eine Besonderheit ist dabei, dass ein Viertel aller Stationen nicht kostendeckend arbeiten – aber bewusst weiter betrieben werden. Carsharing wird dabei als Dienst an der Öffentlichkeit angesehen.

In der Schweiz gibt es sowohl ein landesweites stations-bezogenes Carsharing System, als auch One-Way Angebote, bei denen man das Auto an Station A abholt und an Station B wieder abgibt. Zusätzlich gibt es u.a. in Basel und Genf lokale free-floating Angebote. Car-sharing ist dabei vollständig in den öffentlichen Personennahverkehr integriert. Das umfasst unter anderem die Aspekte Marketing, Standorte und Preismodelle.

Erfolgsfaktoren

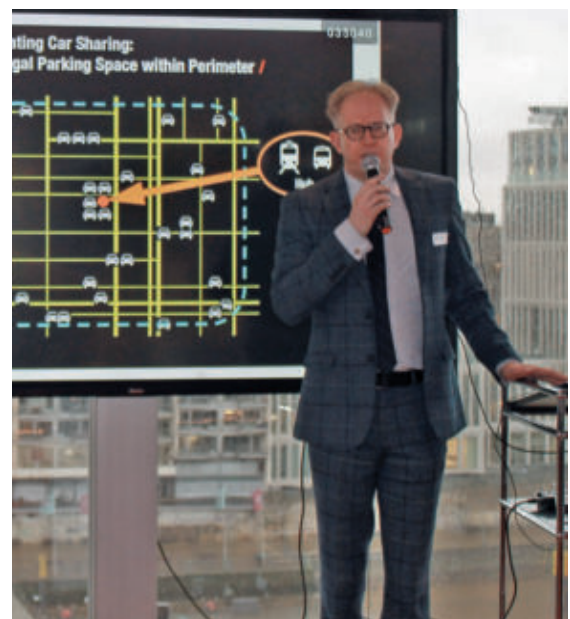
Der Kernbestandteil des Schweizer Erfolgsmodells ist seine Einfachheit und Benutzerfreundlichkeit. Es gibt ein Ticket, ein Netzwerk – landesweit! Die Idee ist es, alternative und nachhaltige Mobilität so einfach wie möglich zu gestalten. Dazugehört die vollständige Integration aller Mobilitätsformen, so dass eine Inter- bzw. Multimodalität gesichert ist. Die Zahlen sprechen für sich: Die Schweiz hat 8 Millionen Einwohner, davon hatten 2016 480.000 Einwohner eine Jahreskarte für den Nah- und Fernverkehr, d.h. 1 von 17 Bürger.

Auf dem Gebiet der Taxiservices gibt es noch Verbesserungspotenzial. Bei den Taxiunternehmen mangelt es an Qualität und Koordination einerseits, andererseits werden sie als zu teuer wahrgenommen. Sie sind das einzige Verkehrsmittel, welches nicht als Teil des öffentlichen Personenverkehrs wahrgenommen wird, d.h. sie sind nicht in dem gesamten Konzept integriert.

SHORT-FACTS

- In Zürich gab es bereits 1948 Carsharing
- Ein Carsharing Fahrzeug ersetzt in der Schweiz bis zu 18 private PKWs
- 25 % der Stationen arbeiten mit Verlust
- Carsharing wird in der Schweiz als Teil des Verkehrsökosystems wahr- und angenommen

Arnd Bätzner,
Mitglied des Verwaltungsrates,
Mobility Carsharing Schweiz





STAR

Move – ein Walkshop

Besichtigung der Bremer Carsharing Infrastruktur

Wichtig ist die Sichtbarkeit, Erreichbarkeit und die deutliche Kennzeichnung der Carsharing Plätze. In Bremen werden zwischen **Mobil.Punkten** und **Mobil.Punktchen** unterschieden. Sie alle haben die deutlich sichtbare Stele gemeinsam – ebenso die Fahrradbügel.

Der Mobil.Punkt

ist eine große Station, mit direktem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr und Fahrradabstellanlagen.



Das Mobil.Punktchen

ist eine kleinere Station in Wohngebieten.





STARS

Future – ein Planspiel

Entscheidungsfindung und Umsetzung von Carsharing in der Praxis

Die Teilnehmer wurden in vier Interessensvertretungen eingeteilt:

- Gruppe 1:** Stadtpolitiker*innen
- Gruppe 2:** Fuhrparkmanagement
- Gruppe 3:** öffentliche Verkehrsbetriebe
- Gruppe 4:** Wohnungsbauunternehmen

Die Teilnehmer*innen kamen dabei aus unterschiedlichen Bereichen der Praxis und Wissenschaft.

Das Planspiel umfasste drei Schritte:

- Schritt I:** Welche Position hat die jeweilige Gruppe im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025?
- Schritt II:** Erstellung eines Projektplans
- Schritt III:** Beweist das Wissen-Quiz



STARDUST: Die Vision des Carsharing

Eine Diskussion mit fünf Expert*innen und Projektpartnern aus Singapur, Spanien, Belgien, Deutschland und Schweden.



„5 Panellists discussed:
which policy implements can help? Can we imagine a world without car ownership?“

Esti Sanvcente,
LGI consulting

Die einzelnen Elemente der nachhaltigen Mobilität müssen, wie bei einem Puzzle, ineinandergreifen. Dafür bedarf es einer umfassenden Mobilitätspolitik, welche die Rahmenbedingungen festlegt. Sogenannte Push & Pull-Faktoren können dabei helfen. Wichtig ist es vor allem, das Ziel von Anfang an klar zu definieren und zu beziffern.

Carsharing ist eine Alternative zum privatem Auto, insbesondere wenn es andere Verkehrsarten, z. B. guten öffentlichen Nahverkehr ergänzt. Die Menschen möchten, dass ihr Leben reibungslos verläuft, gleichzeitig spielt das Thema Nachhaltigkeit eine immer größere Rolle. Die Aufgabe der Politik und des Carsharing ist es, den Umstieg vom privatem zum geteilten PKW so leicht wie möglich zu machen.

Quelle: <http://stars-h2020.eu/>

STARS Ergebnisse

Das Konzept des Carsharing verbreitet sich auf der ganzen Welt, das Wachstumspotenzial ist gut. Um jedoch zu einer massiven Nutzung zu kommen, bedarf es einer Verbesserung der verkehrlichen aber auch sozialen und politischen Rahmenbedingungen. Die Veranstaltung zeigte, wie unterschiedlich Carsharing zwischen verschiedenen Ländern und Städten ist. So hat beispielsweise die italienische Studie gezeigt, dass das Carsharing ein Anreiz für die verstärkte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist, insbesondere dort, wo die Infrastruktur des ÖNV bereits ausgebaut ist. Gleichzeitig wurden lokale Unterschiede in den rechtlich regulatorischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen deutlich.



Carsharing ist vielseitig. Unterschiedliche Angebote und Programme können für verschiedene Gruppen attraktiv sein. So findet man in Italien oder Nordamerika eine Mehrheit von free floating Anbietern (am besten geeignet für Fahrten in eine Richtung), während in Nordeuropa andere Lösungen weiterverbreitet sind, wie stationsbasiertes Carsharing. Die Studie des bcs im Rahmen von **STARS** zeigt deutlich: Das free-floating System hat alleine wenig Vorteile in der Reduktion des städtischen Parkdrucks, kann bei kombinierten Angeboten jedoch als Einstieg in eine weitergehende Carsharing-Nutzung fungieren. Zur Reduktion des Parkdrucks ist daher eher das stationsbasierte Angebot geeignet.



Die Ergebnisse von STARS sollen zum Nachdenken darüber anregen, welche Betriebs- und Geschäftsmodelle sich in welchen Bereichen anwenden (und fördern) lassen.

Darüber hinaus zeigten sie, wie Carsharing sich vorteilhaft auf das Verkehrsaufkommen und den ökologischen Fußabdruck auswirken kann.

Integration von Carsharing in Wohnanlagen

.....

Rad
Barrierefreiheit
Finanzierung
Miteinander
Mobilität
Lastenrad Dienstleistung
Parkraumminimierung
Sharing Klimaschutz Akzeptanz

Zukunft
Idee
Gebühren

Parkplätze

Wohnungswirtschaft

Lebensqualität

Auto

Kooperation

Verkehrswende

Dauerhaftigkeit

Ablöse

Flexibilität

Co-living

Nachhaltigkeit

Gemeinschaft

Mobilitätsmanagement

Klimaschutz

Parkausweise

e-Bikes

Stadtbild

Konzept

Immobilien

Quartier

Verkehrsvermeidung

Platzgewinn

Standort

Service

Rechtsrahmen

Eine deutsche Perspektive: Neue Mobilität hält Einzug in den Wohnungsbau



„Neue Mobilität ist geprägt von einem Miteinander der Verkehrsarten. Bei dieser Tagung geht es um die Frage wie Mobilität, insbesondere beim innerstädtischem Wohnungsbau, aussehen kann.“



Gabriele Nießen,
Baustaatsrätin Bremen

Wir befinden uns in einer Umbruchphase: zwischen dem Muff der Reichsgaragenverordnung von 1939 und einem Umdenken in Bezug auf neue und nachhaltige Mobilität. Auch für die Wohnungswirtschaft spielt nachhaltige Mobilität eine immer größere Rolle. Die Anlage von Tiefgaragenplätzen kann leicht zehn bis fünfzehn Prozent der Baukosten im Wohnungsbau ausmachen. Stellplätze kosten Geld, verbrauchen Platz und erzeugen Verkehr. Ist das alternativlos? Welche Auswirkungen hat die Integration von Carsharing im Wohnungsbau? Welche Erfahrungen wurden mit den ersten Modellprojekten gemacht? Welche Potenziale bestehen zur Kostensenkung im Wohnungsbau, zu mehr Qualität im Außenraum – ohne die Mobilitätsbedürfnisse zu vernachlässigen? Welche innovativen Mobilitätsangebote treffen auch die Bedürfnisse der (künftigen) Bewohner*innen?

Kooperation zwischen der Wohnungsbauwirtschaft und Mobilitätsanbietern

Mobilität ist auch für die Wohnungswirtschaft ein wichtiges Thema, sowohl im Neubau, als auch im Bestand. Auf der einen Seite verändern sich Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten, das Auto verliert an Bedeutung und es wird sich zunehmend individuell und multimodal fortbewegt. Gleichzeitig wird die Forderung nach mehr Wohnungsbau immer lauter, öffentlicher Raum ist Mangelware. Die Wohnungswirtschaft sieht sich als



Quelle: VCD/Sinnwerkstatt

Jan Lange,
Verkehrsclub Deutschland

wichtigen Akteur in der Bereitstellung von Mobilität in ihren Beständen und Neubauten. Die finanzielle Hauptverantwortung liegt jedoch bei der Kommune. Dazu zählt insbesondere die Bereitstellung einer guten Verkehrsinfrastruktur. Wichtig sind in erster Linie integrierte Konzepte. Einerseits müssen die Wohnungsunternehmen von Beginn der Planung miteinbezogen werden, andererseits muss sich ein quartierspezifisches Mobilitätsangebot sinnvoll in das öffentliche ÖPNV-Netz und stadtweite Carsharing-Konzepte einbinden lassen. Für Bestandsbauten sind die Rahmenbedingungen deutlich schwieriger. Es gibt weniger Umsetzungsmöglichkeiten in baulicher Hinsicht. Bestehende Verträge und bereits vorhandene Stellplätze kommen erschwerend dazu. Gewünscht wird eine flexible Stellplatzverordnung, die es erlaubt auf Stellplätze zu verzichten, und stattdessen alternative Konzepte umzusetzen.

Best Practise: Wohnen leitet Mobilität – Ein Projekt des VCD

Ziel des Projektes war es den Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln am Wohnstandort als Alternative zum Auto zu erleichtern und dadurch den mobilitätsbedingten CO₂-Ausstoß zu senken. Um langfristig Erfolg zu haben, war die Initiierung und Verstetigung der Vernetzung und der Dialog ein wesentlicher Bestandteil des Projektes. „Wohnen leitet Mobilität“ hat gezeigt wie wichtig es ist, von Anfang an auch Mo-



bilitätsangebote beim Bauvorhaben mitzudenken. Gerade bei Neubauten müssen oft erst starke Mobilitätsachsen gebildet werden. Der Dialog und eine Zusammenarbeit zwischen Akteuren der Wohnungswirtschaft, Mobilitätsdienstleistern und der Kommune ist dabei von zentraler Bedeutung. Gleichzeitig gilt es rechtliche und ordnungspolitische Instrumente voll auszuschöpfen.

80% aller Mobilitätsentscheidungen werden vor der Haustür getroffen. Angebote müssen daher, im Idealfall, zusammen mit dem Bewohner*innen erstellt werden. Dazu gehört auch die Sicherstellung der Transparenz und Planbarkeit von Mobilitätskonzepten. Diese gilt es nicht nur für das einzelne Wohnquartier, sondern gesamtstädtisch zu denken und zu erstellen.



Carsharing in Deutschland

Carsharing aktuell – Entwicklungen am Carsharing Markt

Am 01.01.2020 gab es deutschlandweit 25.400 Carsharing Fahrzeuge und 2.290.000 Kund*innen. Dabei beschränkt sich Carsharing nicht auf die Großstädte. In 46,8% aller Gemeinden mit einer Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 50.000 gibt es Carsharing-Dienstleistungen. Und auch in 445 Orten mit weniger als 20.000 Einwohnern gibt es mittlerweile stationsbasierte Carsharing-Angebote. Diese Zahlen zeigen, dass Carsharing auch im ländlichen Raum möglich ist. Anders als in den Städten ist Carsharing im ländlichen Raum jedoch in der Regel kein aus sich heraus tragfähiges Geschäftsmodell. Die Angebote werden oft von ehrenamtlichen Vereinen organisiert oder von Kommunen mitfinanziert. Im städtischen Raum kann ein Carsharing Fahrzeug bis zu 20 private PKWs ersetzen. Gleichzeitig ändert sich das Mobilitätsverhalten der Nutzer*innen: 32% gaben an, nun öfters mit dem Fahrrad und 70% seltener mit dem Auto zu fahren. 40% der Carsharing Mitglieder nutzen nun häufiger den öffentlichen Nahverkehr.



„Carsharing ist die ökologische Alternative zum privaten Pkw. Bund, Länder und Kommunen sollten das Carsharing als vierte Säule des Umweltverbunds endlich systematisch fördern. Ziel muss es sein, dass kein Bewohner eines innenstadtnahen Wohngebiets weiter als 400 m von einer Carsharing-Station entfernt lebt.“

Gunnar Nehrke,
Geschäftsführer
Bundesverband CarSharing

Quelle: bcs 2016



Entlastet Carsharing wirklich?

Zu den Entlastungswirkungen von Carsharing gibt es unterschiedliche Studien und Ergebnisse. Eine Analyse von team red des (stationsgebundenen) Carsharing in Bremen hat gezeigt, dass ein Carsharing Fahrzeug hier insgesamt 16 private PKW ersetzt. Einerseits werden PKWs aktiv abgeschafft, andererseits kaufen sich gerade jüngere Nutzer und Fahrer keine eigenen Fahrzeuge mehr. In der Bremer Studie wurden die Anbieter Cambio und Move about untersucht, beide bieten stationsbasiertes Carsharing an.

Die Studie des Bundesverbandes CarSharing e.V. (bcs) im Rahmen des **STARS** Projektes untersuchte die verkehrsentlastenden Auswirkungen aller verfügbaren Carsharing-Varianten (stationsbasiert, free-floating, kombiniert) in ausgewählten innerstädtischen Wohngebieten von Frankfurt, Köln und Stuttgart. Hier sind die verschiedenen Carsharing-Varianten und die Angebote des ÖPNV sehr gut verfügbar. Die Bedingungen, den eigenen PKW abzuschaffen, sind bereits gut. Dennoch sind die Auswirkungen der verschiedenen Carsharing-Varianten sehr unterschiedlich: Der Autobesitz liegt bei Nutzern des stationsbasierten Carsharing bei nur 108 PKW pro 1.000 Personen in Carsharing-Haushalten, 81% der Haushalte hat kein eigenes Auto. Bei den Kund*innen des free-floating Carsharing wurden hingegen 485 PKW pro 1.000 Personen festgestellt, nur 32% der Haushalte sind autofrei. Während sich der Autobestand in den Haushalten der Free-floating-Kund*innen im Zeitraum 12 Monate vor der Anmeldung bis heute nur um 5 % verringert hat, schafften Nutzer*innen des stationsbasierten CarSharing in diesem Zeitraum zwei Drittel, d.h. 66 % des ursprünglichen Autobestands ab.

Neue kombinierte CarSharing-Angebote, die stationsbasiertes und free-floating Carsharing aus einer Hand anbieten, sind in der Lage, die Vorteile der Verlässlichkeit des stationsbasierten Carsharing mit einer Attraktivität des free-floating Carsharing zu verknüpfen. Ähnlich, wie im stationsbasierten CarSharing ist der Motorisierungsgrad der Nutzer*innen mit 104 Autos pro 1.000 Personen

sehr niedrig, der Anteil autofreier Haushalte mit 78 % ähnlich hoch.

Diese Zahlen zeigen, dass das stationsbasierte CarSharing die Basis der verkehrsentlastenden Wirkung ist. Kund*innen stationsbasierter und kombinierter CarSharing-Angebote liegen heute schon unter der Zielmarke von 150 Pkw pro 1.000 Einwohner, die das Umweltbundesamt für einen nachhaltigen, flächensparsamen Pkw-Stadtverkehr der Zukunft empfiehlt.

Weitere Untersuchungen zeigten, dass Nutzer*innen von stationsbasierten Anbietern im allgemeinen zufriedener mit der Fahrzeugverfügbarkeit und den Kosten der Nutzung sind als Nutzer*innen von free-floating Anbietern.

Um die Potenziale des Carsharing weiter zu erschließen, bedarf es eines weiteren Ausbaus von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum und in Neubauvorhaben, einer besseren Verknüpfung mit anderen Verkehrsangeboten und der Integration in das Mobilitätsmanagement von Betrieben.

SHORT-FACTS

- Die stärkste Verkehrsentlastung erzeugt stationsbasiertes Carsharing sowie kombinierte stationsbasiert/free-floating Angebote.
- Wichtige Aspekte aus Kundensicht sind Verlässlichkeit des Angebots sowie die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit von Stationen.

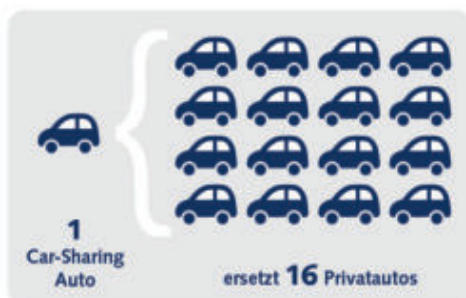
Carsharing und städtische Mobilitätsstrategien

Carsharing in Bremen: Alternative zum Autobesitz

Die für Umwelt und Verkehr zuständigen Senatsressorts in Bremen standen von Anfang an dem Carsharing sehr unterstützend gegenüber. Bereits 1995 wurde mit der gemeinsamen Aktion „Minus100“ eine Strategie in einem dicht bebauten und bereits damals überparkten Viertel umgesetzt, mit einem Gemeinschaftsangebot von ÖPNMV und Carsharing ausdrücklich eine Alternative zum eigenen Auto anzubieten. Der Parkdruck in vielen innerstädtischen Quartieren war und ist ein wesentlicher Treiber, Carsharing von Seiten der Stadt zu unterstützen. 1998 gab es mit der „Bremer Karte plus AutoCard“ die feste Kooperation mit dem ÖPNV, seit 2003 mit den ‚mobil.punkten‘ Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum. Der 2009 politisch beschlossene Carsharing-Aktionsplan hat das Ziel, bis 2020 die Zahl der Carsharing Nutzer*innen von damals gut 5.000 auf 20.000 zu vervierfachen, um damit den Straßenraum um 6.000 PKW zu entlasten.

Auswirkungen des Carsharing in Bremen untersucht

Um verlässliche Daten zu den Auswirkungen des Carsharing in Bremen zu erhalten, wurden 2017 alle Carsharing-Nutzer*innen in Bremen der Anbieter cambio und Move About (alles stationsgebundene Angebote) befragt. Die Ergebnisse zeigen, dass rund 80 % der Haushalte mit Carsharing kein eigenes Auto besitzen - und dass jedes Carsharing Auto insgesamt 16 private PKW ersetzt – aus der Summe von abgeschafften und auch nicht angeschafften PKW. Dieser Entlastungseffekt ist ein wichtiger Ansatz, um mit mobil.punkten und mobil.pünktchen im öffentlichen Straßenraum eine Entlastung des Stadtverkehrs zu erreichen.



Quelle: Team Red, 2017

SHORT-FACTS

- Carsharing in Bremen seit 1990
- Carsharing-Aktionsplan von 2009: erste politisch beschlossene Strategie zur Carsharing Integration
- Mobilitätsmanagement statt PKW-Stellplatznachweis ist seit 2013 in Bremen gesetzlich möglich



Verlässlichkeit des Angebots und Nähe der Stationen

Die Befragung zeigt auch deutlich Wünsche und Präferenzen der Nutzer*innen: Neben dem einfachen Prozedere (99 %) wird Wert gelegt auf Verlässlichkeit (98 %) und der Nähe zur Station (96 %). Hier zeigt sich der Wert des stationsgebundenen Angebots, das auch vorherige Reservierungen ermöglicht und damit aus Kundensicht verlässlich ist. Die Zufriedenheitsgrade der Bremer Nutzer*innen liegen hier bei über 80%. Der Wunsch nach ‚trendigen‘ Fahrzeugen ist dagegen sehr nachrangig, nur 9 % der Befragten sahen hierin einen wichtigen Aspekt.

Hieraus folgt für den Ausbau des Carsharing, dass das verlässliche stationsgebundene Carsharing ein großes Potenzial hat, auch im Wohnungsbau zu einer Reduzierung des Bedarfs an Kraftfahrzeugen zu führen – um damit die Anlage von Kfz-Stellplätzen reduzieren zu können.

Weniger Stellplätze – Beitrag zu kostengünstigem Wohnungsbau

Mit dem neuen Stellplatzortsgesetz hat die Stadt Bremen bereits seit 1.1.2013 die Möglichkeit geschaffen, statt Stellplatzbau oder Ablöse ein Mobilitätsmanagement im Neubau umzusetzen. Carsharing ist hierbei eine Säule, um den Stellplatznachweis zu senken.

Gerade in innerstädtischen Lagen mit Tiefgaragen sind die Beiträge zum kostengünstigen Wohnungsbau extrem – machen doch Tiefgaragenplätze leicht 10 - 15% der Baukosten einer Wohneinheit aus. Doch trotz der offenkundigen finanziellen Einsparungen war die Nachfrage aus der Wohnungswirtschaft zunächst eher verhalten. Mit der Diskussion um familienfreundlichen Wohnungsbau in der Stadt, Klimaschutz und einer veränderten Wahrnehmung von Mobilitätsfragen einerseits und der qualitativen und quantitativen Verbesserung von „alternativen“ Mobilitätsangeboten andererseits ist hier eine neue Dynamik entstanden.



Michael Glotz-Richter,
Referent für "nachhaltige Mobilität"
bei der Senatsbehörde Bremen



Carsharing und städtische Mobilitätsstrategien

SHORT-FACTS

- Betreiber von stationsbasiertem Carsharing seit 1992
- Mobilitätszentrale im Wohnprojekt DomagkPark wurde 2016 eröffnet, seitdem konstant erweitert
- Stellplatzschlüssel DomagkPark reduziert auf 0,5

STATTAUTO München: Carsharing und Wohnungswirtschaft

STATTAUTO München betreibt stationsbasiertes Carsharing seit 1992. Mehr als 16.000 Kunden können über 450 Fahrzeuge an 130 Stationen in München und dem Münchener Umland nutzen. Die Buchungen erfolgen per App, Website oder Telefon. Seit 2013 ist STATTAUTO München ein gemeinnütziger Geschäftsbereich der gemeinnützigen Spectrum Mobil GmbH.

STATTAUTO und die Wohnungswirtschaft

Die Stadt München bietet die Möglichkeit zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels, wenn ein Mobilitätskonzept vom Bauherrn beim Bauantrag eingereicht wird. STATTAUTO betreibt derzeit neun Stationen mit multimodalen Mobilitätskonzepten. Neben dem Carsharing-Fahrzeugen werden an diesen Stationen 34 zusätzliche Buchungsobjekte, wie zum Beispiel Lastenräder, E-Bikes oder Zeitkarten des öffentlichen Nahverkehrs bereitgestellt.

Vortrag von
Markus Lange-Stuntebeck,
StaffAuto München

Mobilitätsstationen DomagkPark

Im DomagkPark wurde ein neues Mobilitätsangebot geschaffen. Die Mobilitätszentrale wurde am 31. Mai 2016 durch Oberbürgermeister Dieter Reiter eröffnet. Den Bewohner*innen stehen verschiedene Mobilitätsoptionen zur Verfügung, die je nach Bedarf flexibel genutzt werden können. Zurzeit werden an der Station sieben PKWs, drei davon elektrisch, vier Pedelecs, drei E-Lastenräder, ein E-Scooter und drei übertragbare Monatskarten für den öffentlichen Nahverkehr bereitgestellt. Die Vermietung erfolgt über die Buchungsplattform von STATTAUTO München. Die Mobilitätsstation kann von allen Quartiersbewohner*innen genutzt werden. Zurzeit gibt es über 240 Nutzer*innen aus der unmittelbaren Umgebung.





Markus Lange-Stuntebeck,
StattAuto München

Die Besonderheit am DomagkPark ist, dass sich zum ersten Mal in München bereits in der Planungsphase ein Konsortium aus Bauherren und Baugemeinschaften gefunden hat, um gemeinsam ein multimodales Mobilitätskonzept im Quartier umzusetzen.

Das Mobilitätskonzept ist auf 74 Wohneinheiten ausgelegt, dadurch gelang eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 0,5, d.h. es wurden nur 39 PKW-Stellplätze errichtet. Das Angebot hat sich demnach seit 2016 stetig ausgeweitet.

Die Mobilitätsstation ist eine enge Kooperation zwischen STATTAUTO und WOGENO: Der Vertragsabschluss ist bei beiden möglich, die Buchung, Ausleihe und Abrechnung erfolgt allein über STATTAUTO, dem Unternehmen gehören ebenfalls die PKWs. Alle Zwei- und Dreiräder sind Eigentum der WOGENO.

Gelernte Lektionen und Ausblick

Das wichtigste in der Zusammenarbeit zwischen Carsharing-Anbietern und der Wohnungswirtschaft ist die frühzeitige gemeinsame Planung neuer Mobilitätsangebote. Die Dimensionierung und die Erfordernisse für den Betrieb einer Mobilitätsstation sollten möglichst von Anfang an in der Bauplanung berücksichtigt werden. Ein frühzeitiges Quartiersmanagement in Neubaugebieten durch die öffentliche Hand ist notwendig, um die verschiedenen Akteure (Bauherr, Mobilitätsanbieter) einzubinden, bevor die Bauanträge in die Genehmigungsphase gehen. Die frühzeitige Koordination von Stadtverwaltung und Wohnungswirtschaft ist auch von besonderer Bedeutung, um ein geplantes Carsharing-Konzept von Anfang an in das stadtweite Mobilitätskonzept zu integrieren. Geschieht das nicht, entstehen oft „Carsharing-Insellösungen“, die keine Verbindung zum übrigen Carsharing-Angebote in der Stadt haben und dies nicht sinnvoll ergänzen.

STATTAUTO München hat vor kurzem die erste Ausschreibung für eine Konzession bei einer großen Wohnungsgesellschaft aus München gewonnen. Bis 2025 sollen so ca. 15 neue Mobilitätsstationen mit ca. 89 Fahrzeugen entstehen.

Carsharing und städtische Mobilitätsstrategien

Stellwerk 60 – Autofreie Siedlung in Köln-Nippes

Stellwerk 60 ist die erste autofreie Siedlung in Köln. Sie befindet sich rund 2,5 Kilometer nördlich der Innenstadt im Bezirk Nippes. Das 2006 gebaute Quartier auf einem ehemaligen Eisenbahn-Areal umfasst 440 Wohnungen und Einfamilienhäuser. Es ist deutschlandweit eines der ersten langfristig gedachten, autofreien Wohnprojekte.

Ey Mann, wo ist mein Auto?

80 private Stellplätze, 30 Gästeparkplätze und 10 Carsharing Stellplätze sind in einer Sammelgarage am Rande der Siedlung gebündelt. Im Stellwerk 60 selbst gilt ein striktes Fahr- und Parkverbot – rechtlich als Fußgängerbereich ausgewiesen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind in einer notariellen Urkunde geregelt. Bestandteil der Notarurkunde sind u.a. ein städtebaulicher Vertrag, in dem die wesentlichen Merkmale der autofreien Siedlung benannt sind. Dazu gehört auch, dass die Eigentümer nicht berechtigt sind, die Siedlung mit motorisierten Fahrzeugen aller Art zu befahren, sie dürfen außerdem keine Stellplätze und Garagen im Wohnbereich errichten.



„Wir haben gezeigt, dass es möglich ist den Autobesitz zu reduzieren. Die Voraussetzung ist, dass die Rahmenbedingungen stimmen. Das Angebot zur Alternative muss von vornerein da sein, damit es die neuen Bewohner direkt erreicht.“



Jans-Georg Kleinman,
Stellwerk 60, Köln

Autofreier Siedlungsraum



Fahrradabstellanlagen



Use it, don't own it

Carsharing, Bikesharing und Fahrradinfrastruktur

Neben den stationsbasierten Carsharing Angeboten (inklusive Neunsitzer und Kastenwagen) am Siedlungsrand, gibt es ebenfalls zwei free-floating Anbieter in Köln. Darüber hinaus praktizieren einige Haushalte auch privates Carsharing.

Anstelle von PKW Parkplätzen gibt es in dem Gebiet mehrere Tiefgaragen für Fahrräder, mit 2-5 Stellplätzen pro Wohneinheit. Zusätzlich gibt es frei zugängliche, oberirdische Fahrradabstellmöglichkeiten und Fahrradgaragen für bis zu sechs Räder. Für größere Transporte können mehrere Elektro-Lastenräder ausgeliehen werden.

Mobilitätsstation

Die Mobilitätsstation ist für alle Bewohner*innen frei zugänglich. Hier können rund um die Uhr Bollerwagen, Paketkarren, Fahrradanhänger, Fahrradpumpen und vieles mehr ausgeliehen werden. Neben Transport- und Fahrmöglichkeiten gibt es auch Zelte, Spielzeuge und Biertischgarnituren. Die Ausleihe und auch die Rückgabe werden durch die selbständige Eintragung in einem Ausleihbuch dokumentiert.

SHORT-FACTS

- Von Bürger*innen initiiert und durch private Projektentwickler realisiert
- Rund 1.500 Bewohner in 440 Wohnungen und Häusern auf 4,2 ha Fläche
- 80 % der Bewohner*innen leben autofrei

Fahrradports für Einfamilienhäuser



Carsharing und städtische Mobilitätsstrategien

Mobilität und Wohnen – Beispiel aus den Niederlanden

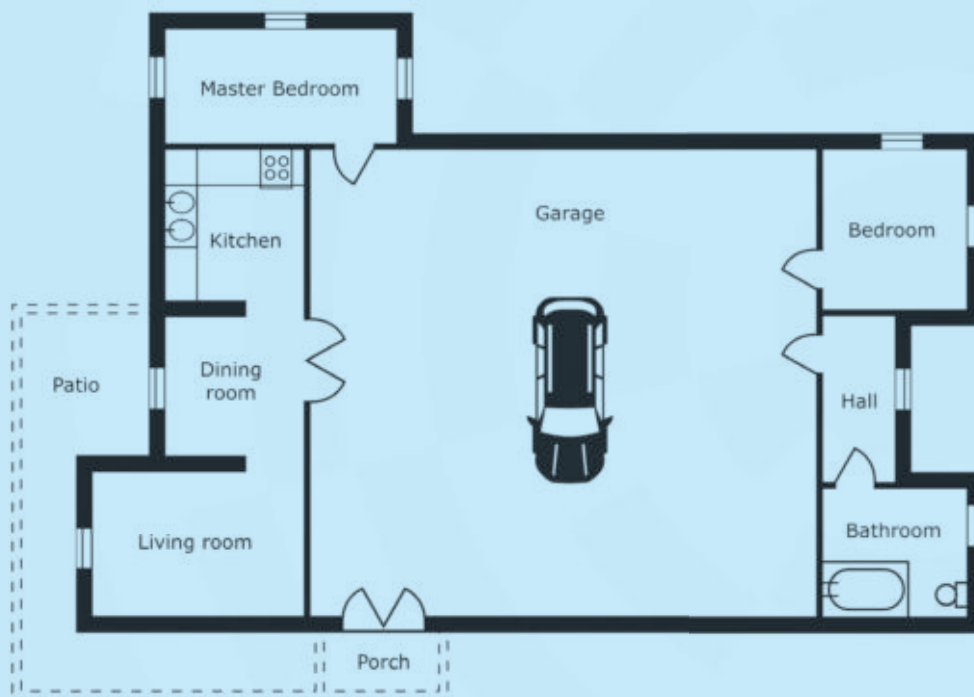
Öffentlicher Raum muss wertgeschätzt und neu bewertet werden. Anstelle der momentanen Trennung zwischen langsamem und schnellem Verkehr bedarf es einer Neuordnung hinsichtlich des Platzverbrauches. Nimmt man den Menschen als Ausgangspunkt, so kann man zwischen platzarmen und platzverbrauchenden Verkehrsmitteln unterscheiden. Ein wichtiger Schritt dazu ist, bei Neubauten von Wohnungen und Infrastruktur, nicht länger autozentriert zu arbeiten. Beginnt man beispielsweise bei den Bedürfnissen der Fußgänger*innen und Fahrradfahrenden, ergibt sich ein ganz neues Straßenbild. In der jetzigen Art und Weise räumen wir dem ruhenden und fahrenden Autoverkehr unverhältnismäßig viel Platz ein. Verändert man die Gestaltung des öffentlichen Raums, so verändert sich auch das Mobilitätsverhalten und die Einstellung von Menschen. Die bestehen-

SHORT-FACTS

- Öffentlicher Raum muss wertgeschätzt werden
- Ziel ist ein Stellplatzschlüssel von 0,3 - 0,5

de Infrastruktur bestimmt maßgeblich, wie wir uns fortbewegen. Wird bei Neubauten beispielsweise ein Parkplatz mitgebaut, so wird dieser auch genutzt. Wo hingegen ein Mangel an Parkraum eher zu einem Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen motiviert. Insbesondere bei Neubauten gilt es zukunftsorientiert zu denken. Der Fokus sollte daher auf MaaS (Mobility as a Service/ Mobilität als Dienstleistung) liegen.

Design your home like an average city and watch the proportions:



Schlachthof Haarlem

Ziel ist es, Mobilität zu einem integralen Bestandteil der Immobilienentwicklung zu machen.

Das Beratungsunternehmen **Advier** bietet ebenfalls Mobilität als Service für die Wohnungswirtschaft an. Dabei geht es um Mobilitätsangeboten, die von den Eigentümer*innen und Nutzer*innen gemeinsam erworben und verwaltet werden, zugeschnitten auf die ganz konkreten, individuellen Bedürfnisse. Dieses flexible und zukunftsorientierte Konzept soll die dauerhaft angelegten privaten Parkplätze ersetzen. Die Bündelung der Angebote in solchen Mobilitätspaketen ermöglicht eine individuelle Zusammenstellung. Mit einem solchen Konzept ist es möglich auf 0,3 bis 0,5 Parkplätze pro Wohneinheit zu kommen.

Das Mobilitätspaket kann u. a. enthalten: car-/bike-/scootersharing, hochwertige Fahrradabstellanlagen, Parkraummanagement, etc. Der Schlachthof Haarlem ist eines der Gebiete in denen sich nachhaltige Mobilitätspaket umsetzen ließe. Wichtig ist dabei eine flächendeckende Abdeckung des Angebots.



Minze Walvius,
Gründer von Advier (Delft)

„The Situation in the Netherlands is promising for carsharing. When it is part of a concept of complete mobility offer.“



Carsharing und städtische Mobilitätsstrategien

SHORT-FACTS

- Die GEWOBA betreut den größten Wohnungsbestand in Bremen, betreibt aber auch Neubau
- Kooperation der GEWOBA mit Carsharing und Bikesharing

Bremen – Projekte der GEWOBA

Das Wohnungsunternehmen GEWOBA hat einen Anteil von ca. 17,4 Prozent am Bremer Wohnungsbestand. Machten in den 50er und 60er Jahren Reihenhäuser ca. 80 Prozent des Wohnungsbestandes aus, sind es heute zur Hälfte 3-Zimmer Wohnungen. In der Stadtentwicklung hat sich in den vergangenen Jahren viel getan. Die Stadt der Zukunft kann viele Gesichter haben. Wo bis vor kurzem noch das Leitbild der autozentrierten Stadt herrschte, steht nun die mobile Stadt im Vordergrund.



Jörn Ehmke,
GEWOBA

Quelle: Trends & Themen der Stadtentwicklung, GEWOBA





Quelle: Potenzial Großsiedlung – Leitbildprozess Vahr, GEWOBA

WOHNEN 4.0: Sharing-Konzepte für Wohnen und Quartier

Die wohnortnahe Mobilität ist ein Gegenwarts- und Zukunftsthema der Wohnungswirtschaft, das sich maßgeblich auf die Entwicklung der Wohnquartiere auswirkt. Ziel ist die Entwicklung von umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätskonzepten. In den Quartieren hat die GEWOBA alternative Mobilitätskonzepte zunächst als Pilotprojekte eingeführt, zum Beispiel durch Kooperationen für E-Mobilität im Carsharing oder Elektrofahräder zum mieten. Inzwischen gehören Mobilitätskonzepte zu fast allen Neubauprojekten und haben sich in Bremen als Alternative für den erforderlichen Stellplatznachweis etabliert. Hierzu zählen sowohl Carsharing-Stationen auf eigenem Grund als auch die Förderung öffentlicher Stationen oder die Bereitstellung von Zeitkarten für den ÖPNV.

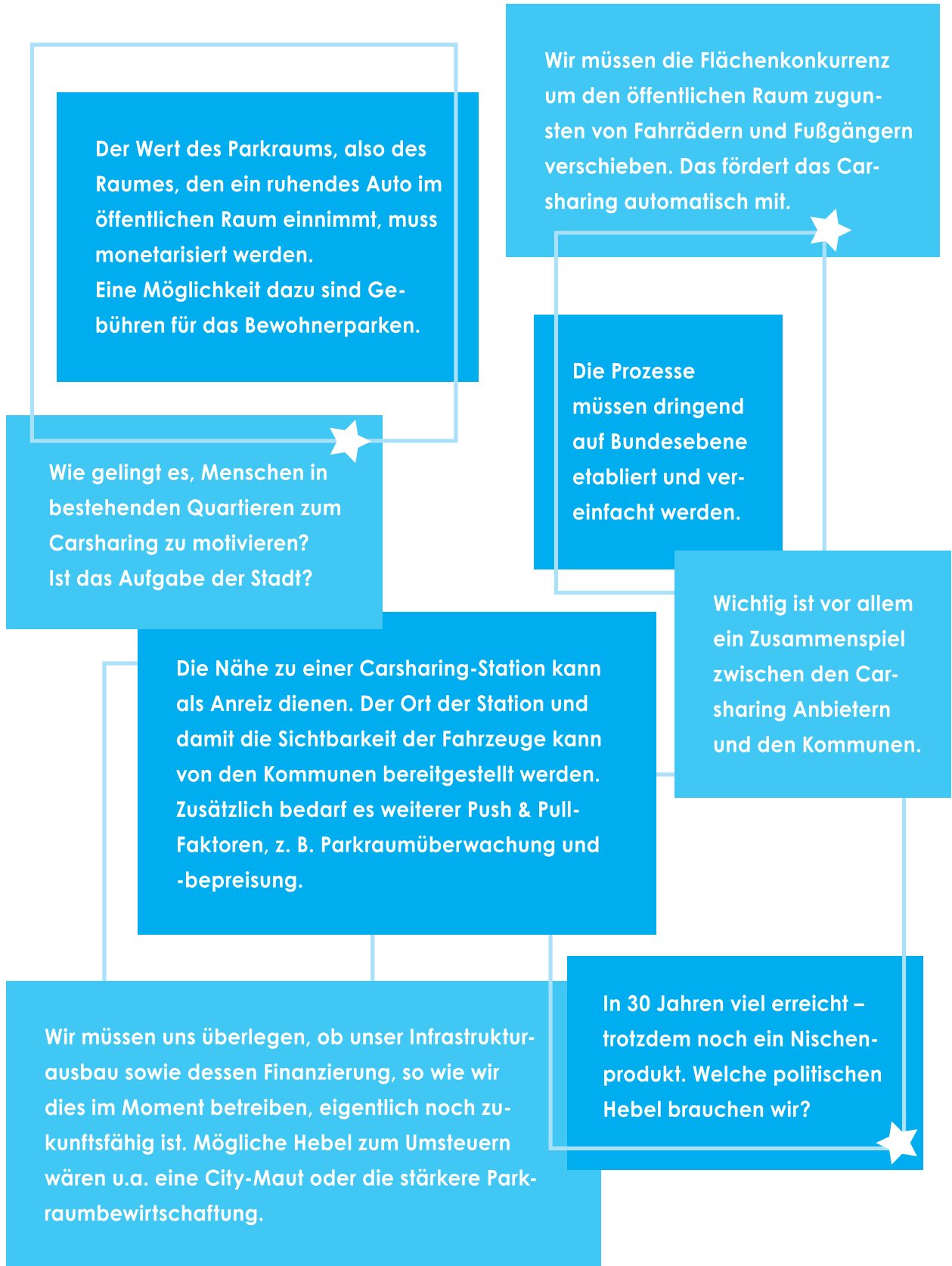
Wohnen plus Mobilität – Vahr

Die Neue Vahr wurde im Jahr 1961 als größtes Bauvorhaben in Europa mit 9.200 Mietwohnungen und knapp 800 Eigenheimen fertig gestellt. Konzipiert als „Stadt

der Zukunft“ nach den stadtplanerischen Leitsätzen der „Charta von Athen“ und den Ideen der Gartenstadt galt die Neue Vahr in der Entstehungszeit als bundesweites Modellprojekt für modernen Großwohnungsbau. Seit der Erbauungszeit wurde das Quartier kontinuierlich durch bauliche, soziale und städtebauliche Maßnahmen weiterentwickelt. Im Jahr 2017 geht die GEWOBA mit der Initiierung des Leitbildprozesses „Vahr 2035“ neue Wege, um einen Denkprozess über die zukünftige Entwicklung der Neuen Vahr im Hinblick auf die sich verändernden sozialen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Rahmenbedingungen anzustoßen.

Die Nachfrage nach Carsharing Angeboten wächst kontinuierlich, auch in Großsiedlungen. Sowohl bei Bestands- als auch bei Neubauten stellen sich die Frage, wie ein Gebäude und dessen Umfeld gestaltet sein müssen, wenn das vorherrschende Prinzip „Teilen statt Besitzen“ lautet. Welche flankierende Infrastruktur brauchen Menschen und Haushalte im Rahmen von neuen Mobilitätsformen?

Publikumsanregungen – Carsharing und Wohnungswirtschaft



Erkenntnisse, Ausblick und Dankeschön



Die Herausforderungen der Zukunft
werden E-Commerce und Logistik!

Es gibt eine große Schnittmenge zwischen den Interessen
von Carsharing Anbietern und Wohnungsbaugesellschaften.

Carsharing alleine ist nicht die Lösung –
es muss eingebettet werden, in den Wohnbau, in das Gesamt-Ökosystem.

Die Abschaffung der kommunalen Stellplatz-
verordnung in Berlin war ein Fehler.

Danke

an Bremen für
die tolle Gast-
freundlichkeit :-)

Erfahrung-
austausch ist
äußerst wichtig und
wir müssen an unsere
Stellplatzsatzung
ran!

Das war ne
RICHTIG gute
Veranstaltung.
Vielen Dank an alle
Beteiligten!

Bremen
als Vorbild
nehmen!

Impressum

Bundesverband CarSharing e.V.

Schönhauser Allee 141 B
10437 Berlin

Fon 030 - 92 12 33 53

Fax 030 - 22 32 07 04

E-Mail info@carsharing.de

Freie Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Contrescarpe 72

28195 Bremen

Fon 0421 - 361 2407

Fax 0421 - 361 2050

E-Mail office@umwelt.bremen.de

Ansprechpartner:

Bundesverband CarSharing e.V.

Gunnar Nehrke

E-Mail gunnar.nehrke@carsharing.de

Freie Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Michael Glotz-Richter

E-Mail michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de

Gestaltung:

Inhalt:

BUND Bremen

www.bund-bremen.de

Gestaltung:

handwerk - idee + design

Svenja Kerkhoff

www.handwerk-sk.de

Fotos:

Portraitaufnahmen und

Fotos der Veranstaltungen

Jörg Sarbach

Stand: März 2020



Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



**Freie
Hansestadt
Bremen**



Partner:

