

CarSharing Aktionsplan

Freiburg im Breisgau



erstellt für:
Stadt Freiburg im Breisgau, Garten- und Tiefbauamt

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|--------|---|----|
| 1 | Management Summary | 3 |
| 2 | CarSharing Definition und Abgrenzung | 4 |
| 3 | CarSharing entlastet Städte und Klima | 5 |
| 3.1 | CarSharing Autos sind dem jeweiligen Fahrtzweck angepasst | 5 |
| 3.2 | CarSharing Autos verbrauchen weniger Kraftstoff | 5 |
| 3.3 | Jedes CarSharing Fahrzeug ersetzt vier bis acht Privatwagen | 5 |
| 3.4 | Entlastung vom Parkdruck kommt allen Verkehrsteilnehmern zugute | 5 |
| 3.5 | CarSharing schafft Potenziale für Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung | 5 |
| 3.6 | Kostentransparenz vermindert Fahrleistungen | 6 |
| 3.7 | CarSharing verändert Verkehrsverhalten | 6 |
| 3.8 | CarSharing vermindert CO ₂ -Belastung im Verkehr | 6 |
| 3.9 | Orientierung an der Nähe | 6 |
| 3.10 | Lernkurve des CarSharing | 6 |
| 3.11 | CarSharing kommt dem Wohle der Allgemeinheit zugute | 6 |
| 4 | Standortbestimmung und Potentiale in Freiburg | 7 |
| 4.1 | Status quo des CarSharing in Freiburg | 7 |
| 4.2 | Optionen zur Steigerung der CS-Nutzung | 8 |
| 5 | Handlungsfelder | 9 |
| 5.1 | CarSharing und öffentlicher Verkehr | 9 |
| 5.2 | CarSharing und Wohnungswirtschaft | 10 |
| 5.3 | Corporate CarSharing | 10 |
| 5.4 | Taxi | 11 |
| 5.5 | Tourismus | 11 |
| 5.6 | CarSharing am Stadtrand und in der Region etablieren | 11 |
| 5.7 | Oneway CarSharing | 12 |
| 5.8 | Mietfahrradsystem ausbauen | 12 |
| 5.9 | Vorbildfunktion, Leitbild | 12 |
| 5.10 | Kommunikation | 13 |
| 5.11 | Stadtplanung | 13 |
| 5.11.1 | direkte Maßnahmen: | 13 |
| 5.11.2 | indirekte Maßnahmen: | 14 |
| 5.12 | Interne Ansätze für die Stadt Freiburg | 15 |
| 5.13 | Matrix Handlungsfelder | 16 |
| 6 | Resümee | 17 |

1 Management Summary

Die Mobilität wird bleiben, aber die Mittel ändern sich. „In Zukunft werden wir die letzten fünf bis zehn Kilometer zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Pedelec zurücklegen. In der Stadt und für kurze Strecken bis 200 Kilometer sind E-Fahrzeuge gut geeignet, auf der Langstrecke bleiben Verbrennungsmotoren erste Wahl.“¹

Dieses Szenario wird zukünftig mehr Raum lassen für eine Mobilität jenseits des eigenen Autos. Schon heute ist Freiburg hinsichtlich seiner Verkehrskonzepte führend, die folgende Bestandsaufnahme belegt, das auch das vorhandene CarSharing-Angebot deutlich über dem nationalen Durchschnitt liegt. Mit dem CarSharing Aktionsplan (CSAP) soll diese Position weiter gefestigt und ausgebaut werden.

Der CSAP listet Maßnahmen auf, die im Sinne eines energieeffizienten und klimaneutralen Verkehrs stimulierend auf die kontinuierlich steigende Akzeptanz und Nutzung des klassischen CarSharing und seiner Derivate wirken.

Er ist ein modular aufgebautes Zielkonzept, das die übergeordneten Planungen der Stadt Freiburg im Breisgau sowie die gegebenen Rahmenbedingungen besonders berücksichtigt. Die Steigerung der Energieeffizienz, verbesserte Verkehrsabläufe und die Stärkung des Umweltverbundes bilden die Basis der 12 vorgeschlagenen Handlungsfelder.

Diese Handlungsfelder werden kurz beschrieben, in Stichworten konkrete Maßnahmen aufgeführt sowie deren Potential bewertet. Dabei sind die Maßnahmen weitgehend unabhängig voneinander und können je nach Erfordernis und Möglichkeiten parallel oder auch zeitlich verschoben umgesetzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einer Bündelung der Maßnahmen von einer erheblichen wechselseitigen Verstärkung des jeweiligen Effektes auszugehen ist.

Im betrachteten Zeitraum von 3 Jahren wird die Umsetzung des CSAP das CarSharing-Angebot in Freiburg im Breisgau weit über dem Durchschnitt der bundesweiten Marktentwicklung wachsen lassen. Der Grundstock für eine langfristige Umorientierung der bisher oft einseitigen Bindung an die Nutzung von privaten PKW wird gelegt.

Dabei brauchen die kurzfristigen Ziele nicht zu hoch gesteckt werden. Gewohnheiten und lang eingeübte Verhaltensmuster im Bereich der Mobilität ändern sich langsam, Fortschritte erfordern einen langen Atem.

Bleiben Sie neugierig!

¹ automotion 02/2012, Kundenzeitschrift der IAV GmbH, Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Zulieferer der Automobilindustrie mit mehr als 4.000 Mitarbeitern

2 CarSharing Definition und Abgrenzung²

CarSharing (englisch *car* „Auto“, *to share* „teilen“; auf Deutsch etwa: „Autoteilen“, „Gemeinschaftsauto“, Teilauto“; alternative Schreibweisen: *Car-Sharing* oder *Carsharing*) ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Autos. Das Autoteilen unter Nachbarn und Bekannten fällt im engeren Sinn heute nicht mehr unter den Begriff des CarSharing, erlebt aber als privates CarSharing oder *privates Autoteilen* eine Renaissance.

Mitglieder/Kunden von CarSharing Unternehmen gehen in der Regel eine längerfristige, zum Teil kostenpflichtige Mitgliedschaft in der Organisation ein. Diese ist auch Eigentümer der Autos, für die Wartung und Reparatur der Fahrzeuge sowie die Abrechnung der Fahrten verantwortlich. Und nicht – im Unterschied zum nachbarschaftlichen Autoteilen – der einzelne Teilnehmer.

Die Fahrzeuge sind dezentral auf fest angemieteten Parkplätzen oder an kostenfreien öffentlichen Stellplätzen über eine Stadt oder einen größeren Ort verteilt. Die Standorte befinden sich häufig bei Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs (Bahnhöfe, Tramknoten, Endstationen von Buslinien, ...) oder direkt in Wohngebieten, wo sie von den Mitgliedern/Kunden benötigt werden und gut erreichbar sind.

Im Unterschied zur Autovermietung ist die Fahrzeugnutzung auch spontan und für eine kurze Nutzungsdauer ab 30 Minuten möglich. Zudem ist der Verbrauch von Benzin/Diesel im Preis enthalten, so dass der Wagen nicht nach jeder (Kurz)fahrt getankt werden muss.

CarSharing funktioniert besonders gut in Verdichtungsgebieten mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und ist ein Mittel der „kombinierten Mobilität“. Für Pendler, die den gesamten Arbeitsweg nicht anders als mit dem Auto zurücklegen können, ist CarSharing in der Regel keine sinnvolle Alternative. CarSharing eignet sich für unregelmäßige Fahrten, das Erreichen abgelegener Fahrtziele, Großeinkäufe oder Transporte sowie die Verwendung als flexibler Zweitwagen.

Die CarSharing Definition des Bundesverbandes CarSharing (bcs) lautet³:

CarSharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Die CarSharing Anbieter gestalten ihre Dienstleistung als integrierten Baustein im Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen). CarSharing ergänzt den öffentlichen Verkehr, entlastet die Umwelt und das Verkehrssystem.

Der einzelne CarSharing Anbieter erfüllt folgende Kriterien:

- Die Dienstleistung steht grundsätzlich allen offen. Die Teilnahmevoraussetzungen sind diskriminierungsfrei und transparent.
- Ein Rahmenvertrag regelt die Nutzung. Einzelvertragliche Regelungen vor jeder Fahrt entfallen.
- Die Fahrzeuge werden dezentral und kundennah bereitgestellt.
- Reservierungen und Nutzungen der Fahrzeuge sind jederzeit möglich. Die Fahrzeuge werden eigenständig abgeholt und zurückgegeben.
- Die Fahrzeugnutzung wird sowohl nach Zeit als auch pro gefahrenem Kilometer berechnet.
- Kurzzeitnutzungen von einer Stunde sind möglich. Der Stundenpreis überschreitet ein Achtel des Tagespreises nicht.

CarSharing ersetzt private und gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge und macht Flächen frei. Das CarSharing Angebot stärkt den ÖPNV und den nicht motorisierten Verkehr. CarSharing bereichert die individuell gestaltbare Mobilität. Es vermeidet Kfz-Kilometer und reduziert Emissionen.

² Quelle: wikipedia, Stichwort „CarSharing“, 08/0212, vom Autor gekürzt und überarbeitet

³ Quelle: Bundesverband CarSharing, Berlin, www.carsharing.de

3 CarSharing entlastet Städte und Klima⁴

Durch Studienergebnisse wird eindrucksvoll verdeutlicht, dass CarSharing einen nennenswerten Beitrag zur Verkehrs- und Umweltentlastung leistet. Im integrativen Zusammenwirken mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad und Zufußgehen) stellt CarSharing einen stadt- und umweltverträglichen Autobaustein dar, der von seinen Nutzern sehr gezielt und sparsam eingesetzt wird.

3.1 CarSharing Autos sind dem jeweiligen Fahrtzweck angepasst

Im CarSharing werden kleinere und neuere Fahrzeuge eingesetzt, als sie durchschnittlich im privaten Haushalt zu finden sind. Dadurch werden weniger gesundheitsschädliche Schadstoffe freigesetzt und im Vergleich weniger Kraftstoff pro gefahrenen Kilometer verbraucht, was sich direkt in niedrigeren durchschnittlichen CO₂-Emissionen niederschlägt.

Der Großteil der in CarSharing Flotten eingesetzten Fahrzeuge gehört zur Klasse der Klein- und Kleinstwagen.

3.2 CarSharing Autos verbrauchen weniger Kraftstoff

CarSharing Fahrzeuge sind durchschnittlich jünger als die Privatwagenflotte. Dadurch werden die Erfolge der Autohersteller bei der Motorenentwicklung, der Kraftstoffeinsparung und bei den Emissionsstandards im CarSharing schneller in die Praxis umgesetzt, als dies bei privaten PKW der Fall ist.

3.3 Jedes CarSharing Fahrzeug ersetzt vier bis acht Privatwagen

Kundenbefragungen belegen immer wieder, dass CarSharing Teilnehmer im Vergleich zu anderen Privathaushalten unterdurchschnittlich wenige PKW pro Haushalt besitzen.

3.4 Entlastung vom Parkdruck kommt allen Verkehrsteilnehmern zugute

Die Reduzierung des Autobesitzes durch CarSharing führt zur Entlastung von Parkdruck in den Stadtvierteln, wo CarSharing Kunden leben. Das verkehrsentlastende Verhalten der CarSharing Teilnehmer kommt dabei allen Verkehrsteilnehmern zugute, in erster Linie den weiter auf das private Auto angewiesene Nachbarn.

3.5 CarSharing schafft Potenziale für Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung

Verminderter Parkdruck, der sich noch dazu nur langsam mit jedem neu hinzukommenden CarSharing Teilnehmer einstellt, ist nicht unmittelbar mit den menschlichen Sinnesorganen messbar.

Deshalb sollten die durch CarSharing freiwerdenden Flächen direkt anderen, stadtverträglichen Nutzungen zugeführt werden. Sie könnten beispielsweise nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern (Radfahrer, Fußgänger) als zusätzlicher Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden.

Oder die kommunale Planung nutzt diese Flächen zur Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

⁴ Entnommen aus: Intelligent Energy Europe, MoMo-Projekt, www.momo-cs.eu, CarSharing fact sheet No. 3 und Bericht workpackage 2 v. 23.6.2011, durch den Autor gekürzt und redaktionell überarbeitet

3.6 Kostentransparenz vermindert Fahrleistungen

Die hohen Anschaffungskosten eines privaten Pkw bilden eine große, rational nachvollziehbare Barriere, die die Bereitschaft der Autofahrer zu einer wegespezifisch angepassten Verkehrsmittelnutzung stark vermindert. Die spezifischen Stärken anderer Verkehrsmittel für bestimmte Wege und zu bestimmten Zeiten werden ausgeblendet und verhindern eine belastungsoptimierte, multimodale Verkehrsmittelnutzung.

Die Kostenstruktur des CarSharing hingegen fügt sich deutlich besser in das verkehrsentlastende System des Umweltverbundes ein: Im CarSharing fallen bis auf geringe Monatsentgelte fast alle Kosten erst bei der Nutzung des CarSharing Fahrzeuges an. Die Tarife sind in der Regel in einen Kilometer- und einen Zeitpreis differenziert. Jede einzelne Fahrt wird mit der Monatsrechnung transparent ausgewiesen.

CarSharing Fahrzeuge werden insgesamt wesentlich effizienter eingesetzt als Privatwagen.

3.7 CarSharing verändert Verkehrsverhalten

Das Angebot des CarSharing ermöglicht vielen erst die Wahl des Verkehrsmittels. Zudem unterstützen die Tarifstrukturen im CarSharing bei vielen Privatkunden des CarSharing ein Verkehrsverhalten, bei dem die CarSharing Nutzung im Alltagsverkehr mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kombiniert wird.

3.8 CarSharing vermindert CO₂-Belastung im Verkehr

Das deutlich stärker auf den Umweltverbund setzende Verkehrsverhalten der CarSharing Kunden trägt zur Umwelt- und Verkehrsentlastung bei.

3.9 Orientierung an der Nähe

CarSharing Teilnehmer wenden sich nach ihrem Beitritt einem näher gelegenen Aktionsraum zu. Sie verlagern ihre Mobilitätsziele stärker in ihren eigenen Stadtteil oder in benachbarte Stadtteile und suchen seltener Ziele außerhalb der Stadt auf.

Neben einem Effekt der Verkehrseinsparung stärkt dies auch die lokalen Wirtschaftsstrukturen im eigenen und benachbarten Stadtteil.

3.10 Lernkurve des CarSharing

Werden bereits mit der CarSharing Teilnahme mehr Fahrten und Fahrleistungen im Vergleich zu vorher mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln durchgeführt, sinkt bei einer Gruppe von CarSharing Kunden deren Nutzung mit der Zeit.

Die CarSharing Kunden lernen die Alternativen zur Autonutzung besser zu nutzen. Sie entdecken beispielsweise die Möglichkeiten des ÖPNV oder schaffen sich ein besseres Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel an. Sie entwickeln Strategien, um Fahrten zu bündeln statt jeden Fahrtwunsch sofort auszuführen. Und Sie greifen gelegentlich auf andere Autos im Freundes- und Bekanntenkreis zurück.

3.11 CarSharing kommt dem Wohle der Allgemeinheit zugute

Um es knapp zusammenzufassen: CarSharing trägt in unserem Verkehrssystem zum Wohle der Allgemeinheit bei.

4 Standortbestimmung und Potentiale in Freiburg

4.1 Status quo des CarSharing in Freiburg

In Freiburg sind, Stand 15.3.2012, drei Anbieter mit der klassischen CarSharing Dienstleistung am Markt:

- stadtmobil Südbaden AG
- DB Flinkster
- Grüne Flotte (neuer Anbieter ab April 2012)

Das Freiburger CarSharing Angebot in Stichworten

- im März 2012 standen in Freiburg 97 CarSharing Fahrzeuge der 3 Anbieter bereit. Bis November 2012 hat sich das Angebot auf 139 CarSharing Fahrzeuge gesteigert.
- in Freiburg sind 0,65% der Einwohner CarSharing Kunde (Bundesdurchschnitt 0,13%, Bremen 0,46%, Basel 0,60%, Karlsruhe 2,56%)
- im Stadtteil Vauban sind rund 9,0% der Einwohner CS-Kunde. Rechnet man diese 9% auf das Stadtgebiet von Freiburg hoch entspräche dies einer CS-Flotte von gut 1.000 CS-Fahrzeugen.
- an 33 von 84 Straßenbahnhaltstellen in Freiburg befindet sich in max. 100m Entfernung ein CS-Stellplatz.
- an 5 von 9 Freiburger Bahnhöfen befindet sich ein CS-Stellplatz (Hauptbahnhof, Messe/Universität, Wiehre, Littenweiler, Zähringen)

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle das nachbarschaftliche Autoteilen erwähnt. In der Momentaufnahme waren im Freiburger Stadtgebiet die Anbieter

- www.autonetzer.de mit 8 privat angebotenen Fahrzeugen
- www.tamycar.de (take my car) mit ebenfalls 8 Angeboten und
- rent-n-roll mit 2 Angeboten vertreten.

Es wird generell mit einer persönlichen Fahrzeugübergabe gearbeitet, die Qualität dieser Dienstleistung ist z.B. hinsichtlich der Spontaneität, der Fahrzeugbeschaffenheit und der Eignung für kurze Fahrten nicht mit der des klassischen CarSharing vergleichbar. Dennoch findet auch dieses Angebot seine Kunden und erweitert die Optionen jenseits des eigenen PKW's.

Das klassische CarSharing wird in Freiburg bereits heute sowohl im nationalen wie auch internationalen Vergleich **überdurchschnittlich** stark von den Einwohnern Freiburgs nachgefragt und übertrifft dabei viele, von der Einwohnerzahl her größere Städte (**Anlage 4-1**). Dem internationalen Vergleich dienen die Städte Basel, Zürich und Amsterdam.

In dem Vergleich fällt besonders die hohe Marktdurchdringung von CarSharing in Karlsruhe ins Auge. Dort treffen einige der förderlichen Rahmenbedingungen wie

- gutes ÖPNV-Angebot
- überdurchschnittlich viele Wohngebiete aus der Gründerzeit (Parkraumknappheit)
- flache Topografie der Stadt
- kompaktes Stadtgebiet
- starke Kunden- und Serviceorientierung des Anbieters
- überdurchschnittliches Einkommens- und Bildungsniveau der Einwohner

zusammen, aber eine wirklich schlüssige Erklärung ist schwer. Dies mag auch erklären, warum es anderen CarSharing Anbietern bisher nicht gelungen ist, diesen Erfolg zu kopieren.

Bemerkenswert ist die Akzeptanz und Nutzung des CarSharing im Stadtteil Vauban. Dort sind rund 9% der Einwohner Kunde beim CarSharing. Bei der hohen Einwohnerzahl des Gebietes dürfte dieser Kundenanteil weltweit in der Spitzengruppe liegen (Anlage 4-2), selbst in Karlsruhe werden in einzelnen Stadtteilen vergleichbare Zahlen nicht erreicht.

Jedoch, mit bloßem Auge ist die tatsächlich geringe Nutzung von eigenen PKW nicht erkennbar. Erwartet man gerade im Vauban eine nahezu autofreie Siedlung, so zeigt doch der visuelle, erlebte Eindruck, der erste Blick, etwas anderes.

Die folgenden Charts vergleichen daher für die Stadtteile Alt-Stühlinger, Opfingen, Vauban und gesamt Freiburg die Einwohner- und Fahrzeugdichte sowie die Siedlungsfläche. Interessant dabei ist, dass die Zahl der Fahrzeuge je Hektar (PKW/ha) für alle vier Gebiete nahezu konstant ist. Chart 1 (Anlage 4-3) stellt dies dar und liefert den Vergleich mit der Zahl der Fahrzeuge je 1.000 Einwohner, die stark variiert.

Chart 2 (Anlage 4-4) zeigt die indexierte Darstellung, dabei sind die Werte für die Gesamtstadt Freiburg =100 gesetzt. In Bezug auf die Fahrzeugdichte je Hektar liegen die Kurven dicht zusammen, während die Anzahl der PKW je 1.000 Einwohner um mehr als 300% variiert.

Opfingen liegt über dem Durchschnitt, Alt Stühlinger und Vauban darunter. Ebenso um mehr als 300% unterscheidet sich die Zahl der Einwohner je Hektar. Dort liegt Opfingen unter dem Durchschnitt, Alt Stühlinger und Vauban weit darüber.

Vermutlich entsteht der „gefühlte“ Eindruck, dass es im Vauban gar nicht weniger Autos gibt, durch geringe Varianz der Fahrzeugdichte je Hektar. Es stehen dort tatsächlich nicht weniger Autos als anderswo. Aber es wohnen dort viel mehr Menschen auf viel weniger Siedlungsfläche.

Klar wird, dass die Bewohner des Vauban CarSharing sowie die anderen Angebote des Umweltverbundes in einem außerordentlich hohen Maße nutzen.

4.2 Optionen zur Steigerung der CS-Nutzung

- Kombination mit öffentlichem Verkehr (Regiomobilcard), z.B. RVF
 - Neukunden für den ÖV gewinnen
 - Neukunden für das CarSharing gewinnen
 - Stellplätze für CarSharing akquirieren
- Kombination mit Wohnungswirtschaft (Verkehrsquelle), z.B. Stadtbau
 - Neukunden für das CarSharing gewinnen
 - Neukunden für den ÖV gewinnen
 - Stellplätze für CarSharing akquirieren
 - Wohnwert und Vermarktbarkeit der Immobilie erhöhen
- Kombination mit Arbeitgebern, Corporate CarSharing (Verkehrsziel)
 - Neukunden für das CarSharing gewinnen
 - Neukunden für den ÖV gewinnen
 - Stellplätze für CarSharing akquirieren
 - Attraktivität des Arbeitsplatzes und Mitarbeiterbindung erhöhen
- Einbindung Taxi über tarifliches Angebot
- Einbindung von CarSharing in den Tourismus
- CarSharing am Stadtrand und in der Region etablieren
- Oneway CarSharing
- Mietfahrradsysteme
- Vorbildfunktion, Leitbild
- Kommunikation
- Nutzung stadtplanerischer Möglichkeiten
- Einbindung von CarSharing in das öffentliche Beschaffungswesen

5 Handlungsfelder

Die oben aufgeführten Optionen werden nun inhaltlich skizziert sowie konkrete Maßnahmen oder eine bereits laufende Umsetzung beschrieben.

Gleichzeitig erfolgt eine Bewertung für den zeitlichen Rahmen der Umsetzung sowie das damit zu gewinnende Potential, gemessen nach dem folgenden Raster an Kunden/Nutzern von CarSharing Angeboten:

Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung

- kurzfristig : 0 – 1 Jahr
- mittelfristig : 1 – 3 Jahre
- langfristig : 4 – 7 Jahre

Potential für die Nutzung von CarSharing

- niedrig : durchschnittliches Branchenwachstum + 5% in 3 Jahren
- mittel : durchschnittliches Branchenwachstum + 25% in 3 Jahren
- hoch : durchschnittliches Branchenwachstum + 50% in 3 Jahren

Im bundesweiten Mittel wächst CarSharing in Städten kontinuierlich um rund 20% jährlich, gerechnet ohne das neue Angebot des Oneway CarSharing. Für den oben gewählten Zeitrahmen von 3 Jahren bedeutet dies eine Steigerung um rund 70%, ohne dass es besonderer, gezielter Maßnahmen für das CarSharing bedarf.

Das im CSAP geschätzte Potential einer Maßnahme beinhaltet das ohnehin branchenübliche Wachstum und ordnet den jeweiligen Einzelmaßnahmen das erzielbare zusätzliche Potential zu.

Die Bewertung ist abgestellt auf die Betrachtung der jeweiligen Einzelmaßnahme. Es ist davon auszugehen, dass bei einer Bündelung der Maßnahmen von einer erheblichen wechselseitigen Verstärkung des Effektes auszugehen ist.

5.1 CarSharing und öffentlicher Verkehr

Der Besitz eines Autos prägt sehr häufig die Entscheidung für die Nutzung nur dieses einen Verkehrsmittels, auch für Wege, die durch Nutzung des ÖPNV sogar bequemer, schneller, preisgünstiger und auf jeden Fall umweltfreundlicher zurückzulegen wären.

Sowohl ÖPNV-Unternehmen als auch CarSharing Anbieter sind mittlerweile für Kooperationen aufgeschlossen, vom Münchener Verkehrsverbund erstellte Auswertungen zeigen die positiven Effekte (Anlage5-1)⁵

Die Intensität der Zusammenarbeit (Komfortangebot für den Kunden, Vertriebskooperation, Preisvorteile für den Kunden, Gewinnung von Neukunden) ist dabei natürlich von den jeweiligen Partnern ÖV und CarSharing abhängig.

Maßnahme/Umsetzung:

- Projektantrag Verkehrsträgerübergreifende Kooperation des GuT
- RegioMobilCard neu auflegen, ggf. mit anderen bzw. neuen Bestandteilen sowie auf elektronischer Basis. Beispiel: MiD Ticket, Rheinbahn Düsseldorf (Anlage 5-2)
- Hinweis auf CarSharing Angebote in den Print- und Webmedien von VAG/RVF, z.B. Liniennetzpläne, Haltestellenaushang, ...

⁵ Auszug Präsentation von Dr. Hartmut Krietemeyer, Münchener Verkehrsverbund, Marketing/Tarif

- Nutzung einer für den Kunden einheitlichen technologischen Plattform von ÖV und CarSharing, z.B. App für Fahrzeugbuchung, Georeferenzierung der CarSharing Stellplätze mit Anzeige freier Fahrzeuge

Bewertung:

- mittelfristig, Potential hoch

5.2 CarSharing und Wohnungswirtschaft

Zusammen mit der Wohnungswirtschaft und den CS Anbietern sowohl im Bestand als auch im Neubau geeignete Objekte identifizieren, Mieter/Eigentümer informieren und CarSharing. Stellplätze im direkten Wohnumfeld angebotsorientiert einrichten.

Welche weitergehenden Möglichkeiten im Markt genutzt werden zeigt ein Beispiel aus Wiesbaden. Dort haben sich der Energiedienstleister Mainova AG und die Wohnungsbaugesellschaft ABG Frankfurt Holding GmbH mit jeweils 33 Prozent am CarSharing Unternehmen book-n-drive (Anlage 5-3) beteiligt.

Zur Chancengleichheit bei der Verkehrsmittelwahl von Mietern bzw. Wohneigentümern könnte analog zu der Fahrradabstellanlagensatzung sowie deren Qualität (ebenerdig, überdacht, beleuchtet, siehe Fotos zu einem gelungenen Upgrade (und schon bleiben Parkplätze frei ...) von Fahrradabstellanlagen eine Satzung für die verbindliche Einrichtung von CarSharing Stellplätzen entwickelt werden.

Maßnahme/Umsetzung:

- zwischen dem CarSharing Anbieter Grüne Flotte und einem Wohnungsbauunternehmen existiert bereits seit wenigen Wochen eine Kooperation
- Zum Workshop am 18.6.2012 waren Vertreter von zwei Wohnbaugesellschaften anwesend, der Kontakt wird fortgesetzt
- Stellplatzschlüssel für Neubauten reduzieren, wenn CarSharing Stellplätze aktiv und verbindlich angeboten werden, siehe Beispiel Würzburg (Anlage 5-4 und 5-5)

Bewertung:

- mittelfristig, Potential hoch

5.3 Corporate CarSharing

Erfolgreiches Modell zur kosten- und nutzungsoptimierten Bewirtschaftung innerhalb gewerblicher PKW-Flotten. Hintergrund ist, dass Dienstwagen nach Feierabend und am Wochenende häufig ungenutzt in der Garage stehen. Während die zur privaten Nutzung per Gehaltsabtretung überlassenen **Dienstwagen** meist nur für hohe Gehaltsgruppen attraktiv sind.

Von beiden Lösungen das Beste bietet nun das Corporate CarSharing. Völlig flexibel können Mitarbeiter wie beim klassischen CarSharing Fahrzeuge buchen und die jeweilige Fahrt entsprechend privat oder dienstlich abrechnen.

Solche Modelle werden vom klassischen CarSharing angeboten, aber auch Fahrzeughersteller und Leasingbanken kommen mit passenden Lösungen auf den Markt. Ein Beispiel für die Wertigkeit dieser Angebote findet sich in (Anlage 5-6).

Zum einen schaffen diese Angebote finanzielle Freiräume bei Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Zu anderen steigt durch die Wahlfreiheit der Mitarbeiter die Nutzung der dem Fahrtzweck am besten geeigneten Verkehrsmittel deutlich. Und damit auch die Energieeffizienz.

Die Akteure in Freiburg (Stadt Freiburg, VAG, CarSharing-Anbieter) können potentielle Arbeitgeber z.B. im Rahmen einer speziellen Veranstaltungsreihe für Fuhrparkverantwortliche und Geschäftsführer über die CarSharing Angebote in Freiburg informieren.

Maßnahme/Umsetzung:

- Vorschlag: Veranstaltungsreihe für Fuhrparkverantwortliche

Bewertung:

- mittelfristig, Potential hoch

5.4 Taxi

Exklusiv für Kunden der neuen RegioMobilCard fährt Taxi zu dem vom oneway CarSharing auf dem Mobilitätsmarkt etablierten **Minutenpreis**. Diese Angebot kann Bedienungslücken des ÖV schließen (Ergänzung Liniennetz insb. in Randgebieten, Fahrplanlücken, ...) und ermöglicht dem CarSharing Kunden wirtschaftlich ungünstige Fahrzeugnutzungen (geringe Strecke, lange Nutzungsdauer) auf das Taxi zu verlagern. Zudem kann und darf es auch einfach eine komfortablere Alternative sein.

Maßnahme/Umsetzung:

- modernes Tarifangebot für Taxikunden, siehe Konzeptpapier (Anlage 5-7). Zunächst zurückgestellt

Bewertung:

- mittelfristig, Potential CS mittel, für Taxi hoch

5.5 Tourismus

Quernutzung, d.h., Freiburger CarSharing Kunden können mit Ihrer Zugangskarte Fahrzeuge in anderen deutschen Städten nutzen. Ebenso können CarSharing Kunden aus anderen Städten Freiburger CarSharing Fahrzeuge nutzen. Diese attraktive Möglichkeit sowohl für Freiburger wie auch für deren Gäste ist intensiver zu nutzen, siehe Punkte 1, 2, 3, 10 und 12.

Integration von CarSharing in das Leistungsangebot der **Konus-Card** für Gäste und Touristen

Maßnahme/Umsetzung:

- Quernutzung ist von den CarSharing Anbietern unterschiedlich. Kunden bei Flinkster können seit jeher bundesweit nutzen, bei stadtmobil Südbaden wird das manuelle Verfahren wird derzeit auf vollautomatische Buchung und Ein-Karten-Zugang umgestellt
- Konus-Card: zurückgestellt

Bewertung:

- kurzfristig, Potential niedrig

5.6 CarSharing am Stadtrand und in der Region etablieren

flexibles **Zusatzangebot** zum ÖV in städtischen Randlagen

Im Stadtteil **Opfingen** als Beispiel für den Aufbau eines CarSharing Angebotes in einer konventionellen Neubausiedlung mit ca. 80 Einfamilienhäusern. Der Ort ist ländlich strukturiert, ohne Schienenanschluss und ca. 10km von Freiburg entfernt (Fahrradentfernung, ggf. Einsatz von Pedelecs).

Maßnahme/Umsetzung:

- Anfrage an die lokalen CarSharing Anbieter läuft (**Anlage 5-8**)

Bewertung:

- kurzfristig, Potential niedrig

5.7 Oneway CarSharing

Prüfung von Oneway CarSharing als **Ergänzung** von klassischem CarSharing und ÖV für geeignete Anwendungen. Im Vergleich zu Städten wie Berlin, Düsseldorf oder München erscheinen die Wegelängen in Freiburg für den generellen Einsatz eines oneway- Systems zu kurz, zudem stellt sich in besonderer Weise die Frage nach verfügbaren Stellplätzen.

Auf der Relation Freiburg – Opfingen könnte ein Versuchsprojekt gestartet werden.

Maßnahme/Umsetzung:

- oneway CarSharing-Systeme befinden sich noch im Versuchsstadium, daher zurückgestellt

Bewertung:

- mittelfristig, Potential niedrig

5.8 Mietfahrradsystem ausbauen

Lokale Fahrradvermieter oder auch deutschlandweit agierende Unternehmen, deren Angebot häufig über Werbeeinnahmen finanziert wird, sind eine weitere **Option** für die Erhöhung der Angebotsvielfalt bei der Verkehrsmittelwahl. Leistungsfähige Mietsysteme bieten standardmäßig die Oneway Nutzung, entweder stationsgebunden oder –ungebunden.

Maßnahme/Umsetzung:

- vor dem großflächigen Angebot eines Fahrradmietsystems in Freiburg kann ein abgegrenzter Versuch z.B. für einen Kongress gestartet werden (**Anlage 5-9**).

Bewertung:

- mittelfristig, Potential niedrig

5.9 Vorbildfunktion, Leitbild

Insbesondere bei der jüngeren Generation verliert der eigene PKW zunehmend seinen positiven Status. Die Entwicklung geht weg von Alltags- und Allzweckverkehrsmittel Auto, stattdessen gewinnt eine selektive Nutzung des jeweils flexibelsten, preiswertesten und bequemsten Verkehrsmittels die Oberhand.

Diese Entwicklung gilt es in Freiburg zu nutzen, um die vorhandenen Optionen für den **Wandel** zu einem energieeffizienteren Verkehr schneller zu nutzen als in anderen Städten.

Und natürlich darf jedes Verkehrsmittel Spaß machen, auch das Auto fahren.

Ziel ist die überzeugende und glaubwürdige Demonstration und Präsentation von Spaß, Leichtigkeit und Selbstverständlichkeit von CarSharing Angeboten.

Maßnahme/Umsetzung:

- Finden von Personen/Leitbildern, Erstellung einer kostengünstigen Kampagne

Bewertung:

- kurzfristig, Potential hoch

5.10 Kommunikation

Tue Gutes und sprich darüber, in diesem Sinne sind die Planungen und Maßnahmen der Stadt im Zusammenhang mit CarSharing über die verschiedensten Medien und Veranstaltungen an die Bürger sowie die jeweiligen **Zielgruppen** heranzutragen.

Maßnahme/Umsetzung:

- Workshop 18.6.2012: Vorstellung der Bestandsaufnahme des CSAP und Einbindung der lokalen Akteure in die geplanten Maßnahmen (Anlage 5-10) sowie die Vorträge (Anlagen 5-11 bis 5-14) zu den Themen
 - rechtliche Möglichkeiten für die Ausweisung von Stellplätzen für CarSharing, Frau Recker, Stadt Freiburg, Rechtsamt
 - CarSharing Aktionsplan, Dr. Peter Schick, Stadt Freiburg, GuT
 - Stellplatzsituation – ausgewählte Beispiele in Freiburg, Steffen Bitter,
 - Zwischenergebnisse + Ausblick CSAP, Torsten Ruhm, Auto-Mobilität-Systeme
- Aufnahme des CarSharing Angebotes in Print- und Webmedien der Stadt, z.B. Neubürgerbroschüre Homepage der Stadt (Rubrik Planen, Bauen und Verkehr / Mobilität und Verkehr / Mobil in Freiburg / ... mit CarSharing).
- zusammenstellen der Informationen über CarSharing Anbieter und Weitergabe an das Hauptamt, Abteilung Öffentlichkeitsarbeit

Bewertung:

- kurzfristig, Potential mittel

5.11 Stadtplanung

Die Möglichkeiten der Stadtplanung lassen sich im Wesentlichen auf die Vorgaben für die Nutzung von **Flächen** durch den Verkehr beschreiben. Ganz praktisch sind dies neben den Zuwegungen die Stellplätze für PKW. Es wird in zwei Arten von Maßnahmen unterschieden:

5.11.1 direkte Maßnahmen:

- **Mobilpunkt**, sichtbare Kennzeichnung von CS-Stellplätzen im öffentlich zugänglichen Raum. Diese Form eignet sich für stark frequentierte Flächen im öffentlichen Raum, möglichst mit direkter Anbindung zu einer ÖPNV Haltestelle. Erfahrungen in anderen Städten zeigen eine hohe Akzeptanz seitens der CarSharing- und ÖPNV-Kunden. Es ist allerdings schwer, eine direkte Wirksamkeit zu attestieren (Anlage 5-15 bis 5-17). Zudem zeigt die technische Entwicklung mit Georeferenzierung, SmartPhones und Apps neue Möglichkeiten auf.

- **Neubauvorhaben**
 - CarSharing einplanen, ggf. Reduktion Stellplatzschlüssel möglich (Anlage 5-4 und 5-5)
 - stellplatzreduziertes Wohnen fördern (Beispiel Vauban, Anlage 4-2).
- **Stadterneuerung:** bei Überarbeitung von Bebauungsplänen CarSharing einplanen

Stellplätze auf städtischen Grundstücken sowie nach verschiedenen Verfahren im öffentlichen Raum anbieten. Private Besitzer motivieren, Stellplätze an CarSharing zu vermieten. Die Nutzung von reservierten, fest zugeordneten Stellflächen im öffentlich gewidmeten Verkehrsraum ist eine sehr wirksame Maßnahme für die Nutzung von CarSharing Angeboten. Im Vergleich zum Ausland ist die Ausweisung solcher Stellplätze in Deutschland aufgrund des gesetzlichen Rahmens, den StVO und StVG abstecken, leider außerordentlich erschwert (Anlage 5-18). Aktuell erfährt die seit Jahren vom Bundesverband CarSharing angestrebte Änderung der Rechtslage Unterstützung vom Verkehrsausschuss des deutschen Bundestages (Anlage 5-19).

Im Ausland ist aufgrund anderer rechtlicher Voraussetzungen, wie z.B. in den Niederlanden seit mindestens 10 Jahren, das Ausweisen von CarSharing Stellplätzen eindeutig zu Gunsten des CarSharing geregelt. Ein anderes Beispiel ist Australien: In Sydney sind 75% der insgesamt 800 CarSharing Stellplätze von der Stadt zur kostenlos zur Verfügung gestellt (Anlage 5-20).

Maßnahme/Umsetzung:

- Bei allen drei Anbietern wird eine Umfrage gestartet, die das jeweilige aktuelle Angebot des CS-Anbieters sowie dessen zukünftigen Erweiterungs- und Stellplatzwünsche stadtteilbezogen erfasst
- Es besteht die Möglichkeit, dass in einem das gesamte Stadtgebiet umfassenden B-Plan Flächen für CarSharing Stellplätze festgesetzt werden (Anlage 5-11)
- Private und gewerbliche Eigentümer von Stellplätzen durch geeignete Maßnahmen motivieren, diese an CarSharing Anbieter zu vermieten

Bewertung:

- mittel- und langfristig, Potential hoch

5.11.2 indirekte Maßnahmen:

Für die Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel ist von besonderer Bedeutung, das dem Fahrer und seinem Rad eine vergleichbare **Wertschätzung** wie dem Autofahrer und seinem Fahrzeug beigemessen wird. Das gilt z.B. für die Abstellanlagen, die so ausgestaltet sein müssen, dass ein Beladen des Fahrrades am Supermarkt möglich ist, ohne dass das eigene Rad umkippt oder fremde Räder den Zugang erschweren.

- sichere, gebrauchstüchtige und ggf. überdachte **Fahrradabstellanlagen** an Supermärkten und anderen Zentren wie Bildungseinrichtungen und größeren Arbeitgebern.
- **Tempo 30** als innerörtliche Regelgeschwindigkeit würde die Sicherheit und Qualität des Verkehrs für Fußgänger und Radfahren erhöhen ohne den Autoverkehr deutlich zu verlangsamen.

Maßnahme/Umsetzung:

-
- Auslobung eines Wettbewerbs für besonders geeignete Verbesserungen von Fahrradabstellanlagen, Durchführung z.B. gemeinsam mit Radfahrer- und Verkehrsverbänden wie z.B. ADFC, VCD.

Bewertung:

- langfristig, Potential mittel

5.12 Interne Ansätze für die Stadt Freiburg

Letztlich ist auch die Stadt Freiburg selbst Teilnehmer und **Akteur** im Verkehrsgeschehen und hat somit die Möglichkeit, in diesem Bereich Akzente zu setzen.

- CarSharing in das Beschaffungswesen zur Optimierung des städtischen Fuhrparks (Flottenmanagement) einbeziehen
- CarSharing in die Reiserichtlinien einbeziehen
- siehe auch Punkt 3 (Corporate CarSharing)
- Bereitstellung von Diensträdern zur privaten Nutzung. Analog zur weit verbreiteten Praxis in der freien Wirtschaft, den eigenen Mitarbeitern Dienstwagen per Gehaltsumwandlung zur privaten Nutzung zu überlassen kann die Stadt Freiburg diese Praxis für hochwertige Diensträder, z.B. Pedelecs, übernehmen. Der Verkehrsclub Deutschland prüft in Berlin gegenwärtig die steuerrechtlichen sowie die ggf. erforderlichen weiteren Voraussetzungen.
- CarSharing als Baustein des Mobilitätsmanagements integrieren. Von der Stadt Münster wird dies seit 2002 mit Erfolg praktiziert, angenehmer Nebeneffekt ist eine jährliche Kosteneinsparung im sechsstelligen Eurobereich.

Maßnahme/Umsetzung:

- Das Haupt- und Personalamt eine Untersuchung zur Optimierung der betrieblichen Mobilität beauftragt, diese steht kurz vor dem Abschluss.
Arbeitstitel: "Mobilitätskonzept auf Basis einer Potenzialanalyse"
Titel: „Ergebnisse der Potenzialanalyse im Bereich der betrieblichen Mobilität der Stadtverwaltung Freiburg im Breisgau mit konkreten Vorschlägen für ein aufeinander abgestimmtes Maßnahmenbündel und einer Strategie zur Ermittlung des optimalen Mobilitätsmix“
Erstellt von: EcoLibro GmbH, An den Eichen 1, 53721 Siegburg, Michael Schramek

Bewertung:

- kurzfristig, Potential hoch (Signalwirkung, siehe Kommunikation)

5.13 Matrix Handlungsfelder

| Fristigkeit | Potential | Handlungsfeld | | | | | | | | | | | | |
|-------------|-----------|---------------|--------|----------------------|------|-----------|-------------|-------------------|---------------|----------|---------------|--------------|-----------------------|--------|
| | | .1 | .2 | .3 | .4 | .5 | .6 | .7 | .8 | .9 | .10 | .11.1 | .11.2 | .12 |
| | | ÖPNV | Wohnen | Corporate CarSharing | Taxi | Tourismus | Stadtstrand | Oneway CarSharing | Mietfahrräder | Leitbild | Kommunikation | Stadtplanung | Stadtplanung indirekt | intern |
| kurz | hoch | | | | | | | | | ■ | | | | ■ |
| mittel | hoch | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | |
| lang | hoch | | | | | | | | | | | ■ | | |
| kurz | mittel | | | | | | | | | | ■ | | | |
| mittel | mittel | | | | ■ | | | | | | | | | |
| lang | mittel | | | | | | | | | | | | ■ | |
| kurz | niedrig | | | | | ■ | ■ | | | | | | | |
| mittel | niedrig | | | | | | | ■ | ■ | | | | | |
| lang | niedrig | | | | | | | | | | | | | |

Die obigen Bewertungen sind abgestellt auf die Betrachtung der jeweiligen Einzelmaßnahme. Es ist davon auszugehen, dass bei einer Bündelung der Maßnahmen von einer erheblichen wechselseitigen Verstärkung des Effektes auszugehen ist.

6 Resümee

Freiburg im Breisgau ist auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt. Bis zum Jahr 2050 ist der Energieverbrauch im Verkehrsbereich um 65 Prozent zu senken. CarSharing soll im Verbund mit dem ÖPNV sowie dem nicht motorisierten Verkehr dabei eine Schlüsselrolle übernehmen. Eine große Herausforderung, gerade bei dem Trend des in der Vergangenheit ständig steigenden Volumens des motorisierten Individualverkehrs.

Der CSAP zeigt 12 Handlungsfelder mit unterschiedlicher Ausrichtung und Wirksamkeit. In den Anlagen finden Sie Beispiele, Grafiken und Fotos, denen weitere Informationen und Anregungen zu entnehmen sind.

Hinzu kommen viele Telefonate, persönliche Gespräche und emails mit den in Freiburg handelnden Akteuren. Diese Kontakte haben wesentlich zu dem vorliegenden CSAP beigetragen.

Im Ergebnis braucht niemand zu befürchten, dass in dem Planungshorizont von 3 Jahren in Freiburg ausschließlich CarSharing Autos fahren. Aber schon eine kleine Veränderung der Gewohnheiten bei einer relativ geringen Anzahl von Einwohnern wird in Freiburg den Verkehr sowie seine Zusammensetzung zum Vorteil aller verändern.

Behalten Sie den Schwung! Bleiben Sie mutig!