

Carsharing im öffentlichen Straßenraum

Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 4
im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben
„ParkenBerlin“

Berlin, Juli 2008

Autoren:

Dipl.-Ing. Jana Lawinczak

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

„ParkenBerlin“ ist ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10
10115 Berlin

Tel.: 030 / 322 95 25 - 30
Fax 030 / 322 95 25 - 55
email: heinrichs@LKargus.de

Partner:

Deutsches Institut für Urbanistik
Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH
Tempelhofer Damm 1-8
12101 Berlin

Bezirksamt Mitte von Berlin
Mathilde Jacob Platz 1
10551 Berlin

Inhalt

| | Seite |
|--|-----------|
| 1. Kurzfassung | 6 |
| 2. Ziel und Untersuchungsmethodik | 7 |
| 3. Rahmenbedingungen zur Einrichtung von reservierten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum | 9 |
| 3.1 Allgemeine Charakteristika des Carsharing | 9 |
| 3.2 Die optimale Carsharing-Station - Vor- und Nachteile der einzelnen Stellplatzvarianten | 11 |
| 3.3 Gesetzeslage in Deutschland | 14 |
| 3.4 Erfahrungen und Bestand der deutschen Carsharing-Anbieter | 16 |
| 3.5 Akteure, Aktionen und Standpunkte | 18 |
| 3.6 Gesetzeslage in anderen europäischen Ländern | 18 |
| 4. Bestandsanalyse - reservierte Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in Berlin | 19 |
| 4.1 Ausgangssituation in Berlin | 19 |
| 4.2 Nutzungshäufigkeit und -dauer | 21 |
| 4.3 Akzeptanz der reservierten Carsharing-Stationen - Erhebung des Fremdarkeranteils | 27 |
| 4.4 Online-Befragung der Berliner Greenwheels-Kunden | 33 |
| 5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen | 39 |
| Tabellen- und Abbildungsverzeichnis | 40 |
| Anhang | 42 |
| Fragebogen der Online-Befragung der Greenwheels-Kunden | 42 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-----|---------------------------------------|
| CS | Carsharing |
| CSO | Carsharing-Organisation |
| bcs | Bundesverband Carsharing e. V. |
| VDV | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen |

Literaturverzeichnis

| | |
|----------------------------|--|
| BASSt 2004 | Karl-Heinz Schweig u. a. (BASSt): „Car-Sharing in kleinen und mittleren Gemeinden“, Heft V 113 Bergisch Gladbach 2004 |
| bcs 2007 | Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e.V. zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) sowie zur Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) |
| BerlStrG | „Berliner Straßengesetz“ vom 13. Juli 1999 (GVBl. Nr. 29 S. 380), zuletzt geändert durch Artikel I des Gesetzes vom 14. Dezember 2005 (GVBl. S. 754) |
| BremLStrG | „Bremisches Landesstraßengesetz“ vom 20. Dezember 1976 Brem.GBl. S. 341, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. März 1995, Brem.GBl. S. 211 |
| Deutscher Bundestag 2005 | Deutscher Bundestag Drucksache 15/5586 vom 01.06.2005: „Car-Sharing als innovative Verkehrsdienstleistung im Umweltverbund fördern“ |
| Keller 2000 | Thomas Keller (Österreichischer Kunst- und Kulturverlag): „Entwicklung und Potential von organisiertem Car-Sharing in Deutschland, Österreich und der Schweiz“, 2000 |
| Loose 2004 | Willi Loose, Mario Mohr, Claudia Nobis (Öko-Institut e.V.): „Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing“, Freiburg 2004 |
| Matthies 2007 | Dr. Hildegard Matthies, Romy Hilbrich, Doris Johnson: „Virtuelle Fuhrparks als neue Dienstleistung“, Studie der choice mobilitätsproviding GmbH, Berlin April 2007 |
| Mitte 2006 | Bezirksamt Mitte von Berlin (Hrsg.) / A. Janßen, M. Volpert u.a. (PGN Planungsgruppe Nord [Bearb.]): „Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte“, Kassel 2006 |
| moses project | Zugriff unter http://uitp.org/Working-Bodies/Car-Sharing/ , März 2008 |
| Nutzerbefragung Mobilpunkt | Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen: „Ergebnisse des Bremer Modellprojekts „Mobilpunkt“ Ansätze für Carsharing im öffentlichen Straßenraum“, Bremen Juni 2005 |
| RAL-UZ 100 | Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V.: „Vergabegrundlagen des Umweltzeichens RAL-UZ 100“, Sankt Augustin Februar 2007 |
| Stattauto Informationen | Stattauto München „Stattauto Informationen 2-2007“, München Dezember 2007 sowie „Stattauto Informationen 1-2008“, München März 2008 |
| SStRG | „Saarländisches Straßengesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.10.1977 (Amtsbl. 77,969), zuletzt geändert durch Art.24 des Gesetzes Nr. 1533 vom 08.10.03 (Amtsbl. 03,2874) |
| StVG | „Straßenverkehrsgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2833) |

- StVO „Straßenverkehrsordnung“ in der Fassung des Inkrafttretens vom 01.01.2008, zuletzt geändert durch: Siebzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. November 2007 (BGBl. Jahrgang 2007 Teil I Nr. 61 S. 2774), ausgegeben zu Bonn am 07. Dezember 2007
- Tödter 1998 Wilfried Heller (Hrsg.) / Sven Tödter (Bearb.): „Carsharing als Möglichkeit zur Reduzierung der städtischen Verkehrsbelastung“, Potsdam 1998
- Topp 2003 Hartmut H. Topp (Hrsg.) / Ulrike Huwer (Bearb.): „Kombinierte Mobilität gestalten: Die Schnittstelle ÖPNV – Carsharing“, Kaiserslautern Januar 2003
- Workshop
Carsharing 2006 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) / Eckhart Heinrichs u.a. (CS Plan [Bearb.]): Bericht zum Workshop „Car Sharing in Berlin - vierte Säule des Umweltverbundes?“, Berlin 2006

1. Kurzfassung

Dieser Erfahrungsbericht untersucht die Einrichtung und Akzeptanz von reservierten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum Berlins. Dabei wird auch die Akzeptanz der Regelung in der Bundes- und Lokalpolitik sowie in der Öffentlichkeit und bei den Carsharing-Nutzern betrachtet.

Größtes Hemmnis bei der Einrichtung der reservierten Stellplätze ist das Fehlen einer bundesweit einheitlichen Möglichkeit, Carsharing-Unternehmen wie Taxis, Behinderte und Bewohner als sonderberechtigt zu behandeln und Stellplätze im öffentlichen Straßenraum dafür vorzuhalten. Zwar wurde auf die Bemühungen des Bundesverbandes Carsharing e. V. (bcs), des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und des Landes Bremen hin ein Vorschlag zur diesbezüglichen Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) erarbeitet, jedoch befindet sich dieser seit geraumer Zeit in der Ressortabstimmung. Da somit ein bundesweit einheitlicher gesetzlicher Rahmen noch aussteht, die Carsharing-Unternehmen jedoch nicht auf die reservierten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verzichten können und wollen, hat man länderspezifische Lösungen gefunden, um dennoch solche Stellplätze zu realisieren.

In Berlin wurden bisher über Teileinziehung des öffentlichen Straßenlandes 40 Stellplätze für Car Sharing reserviert (Stand April 2008). 29 davon werden vom Anbieter Greenwheels genutzt, die übrigen von DB Carsharing. Die Carsharing-Unternehmen sind jedoch bei dieser Vorgehensweise auf das Wohlwollen der zuständigen Behörden angewiesen. Sie haben derzeit keinen Anspruch auf diese Stellplätze und das als langwierig empfundene Vorhaben bei der Einrichtung muss mit jedem Berliner Bezirk neu angegangen werden. In beiden Punkten könnte nur ein angepasstes Straßenverkehrsgesetz Verbesserung bringen.

Eine vergleichende Nutzungsanalyse von 6 Stationen im öffentlichen Straßenraum mit 6 Stationen auf privaten Flächen ergab, dass die Stationen im öffentlichen Straßenraum die Flächen im Privatbesitz sehr gut ersetzen können. Die Buchungen an den Stationen unterscheiden sich nur wenig in Buchungsdauer und Länge der Fahrt. Erhebungen an den reservierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ergaben aber auch, dass in ca. 44 % der Zeit, in der kein Carsharing-Fahrzeug auf dem Stellplatz steht, Fremdarker zu beobachten sind. Damit ist der Fremdarkeranteil sehr hoch. Die Anbieter sahen sich deshalb gezwungen auf dieses Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu reagieren und lassen seit ca. einem halben Jahr Fremdarker konsequent umsetzen.

Eine nicht repräsentative Befragung der Berliner Kunden ergab, dass die reservierten Stellplätze als sinnvoll für die Verbreitung des Carsharing angesehen werden und die Kunden sich mehr solche Stellplätze wünschen. Dieses Ergebnis fällt bei denjenigen, die bereits Nutzer einer reservierten Station im öffentlichen Straßenraum sind, noch deutlicher aus. Allerdings werden von den Nutzern solcher Stationen häufiger Fremdarker angetroffen, als von den Nutzern der Stationen auf privatem Grund. Hier bleibt abzuwarten, ob die konsequenten Umsetzungen der Fremdarker eine abschreckende Wirkung entfalten. Ggf. sind auch ergänzende Maßnahmen wie eine stärkere Überwachung oder farbliche Markierungen sinnvoll.

2. Ziel und Untersuchungsmethodik

Für Carsharing-Unternehmen gibt es prinzipiell drei Möglichkeiten, ihre Fahrzeuge für den Kunden abzustellen:

- auf reservierten Stellplätzen auf privatem Grund,
- auf reservierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum,
- frei entlang eines Straßenzuges im öffentlichen Straßenraum.

Da in dicht besiedelten städtischen Räumen oftmals nur wenige freie Flächen verfügbar sind, ist es für Carsharing-Unternehmen dort vielfach nicht möglich, geeignete Flächen in Kundennähe für die Einrichtung ihrer Fahrzeugstationen zu finden. In Berlin startete deshalb im April / Mai 2006 ein Pilotprojekt zur Förderung der Mobilitätsform Carsharing.

In den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Tempelhof-Schöneberg wurden die ersten 21 Car-sharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenland Berlins eingerichtet. Eine von Carsharing-Unternehmen lange geforderte bundesdeutsche Gesetzesgrundlage zur Einrichtung solcher Stellplätze fehlt zwar, jedoch bietet das Berliner Straßengesetz die Möglichkeit zur Umsetzung reservierter Stellplätze durch Teileinziehung öffentlichen Straßenlandes. Mittlerweile sind in Berlin weitere Stationen auf reservierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum entstanden.

Dieser Erfahrungsbericht verfolgt die Entwicklung und untersucht den Nutzen für die Carsharing-Unternehmen am Beispiel des Kooperationspartners Greenwheels AG. Die gewonnenen Erfahrungen dienen auch als Orientierung für die Umsetzung in weiteren Berliner Bezirken.

Untersuchungen zur Verbreitung und zu Erfahrungen mit reservierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum existieren noch nicht. Die bisherigen Erfahrungen mit reservierten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum werden in der vorliegenden Untersuchung zusammengetragen. Grundlage sind Literaturanalysen sowie Gespräche mit Vertretern aus der Verwaltung und verschiedener Carsharing-Anbieter, insbesondere dem Carsharing-Unternehmen Greenwheels. Unter Verwendung ausgewerteter Nutzungs- und Erhebungsdaten wird ein Erfahrungsbericht am Beispiel Berlins zusammengestellt. Außerdem werden Empfehlungen für die weitere Praxis in den Berliner Bezirken erarbeitet.

Als Einführung in das Thema werden vorhandene Untersuchungen und Vorarbeiten zum Thema Carsharing, seinen Nutzern und die Besonderheiten dieser Mobilitätsform kurz vorgestellt. Im Anschluss daran werden die Erfahrungen anderer deutscher Carsharing-Unternehmen mit Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum und deren aktuelle Verbreitung erwähnt. Es wird auch ein kurzer Blick auf Lösungen im Ausland geworfen. Die Problematik der in Deutschland fehlenden rechtlichen Grundlage für die Einrichtung solcher Stellplätze und die in der Praxis gefundenen Lösungen werden erläutert. Dabei wird insbesondere auf die Vorgehensweisen bei der Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen in Berlin eingegangen.

Daran schließt sich die Bestandsanalyse an. Es werden die Vor- und Nachteile der Stellplatzvarianten aus Nutzersicht dargestellt. Hierzu werden beispielhaft 12 Berliner Stationen des Carsharing-Unternehmens Greenwheels ausgewählt und deren Nutzungsdaten hinsichtlich der Nutzungsdauer und –frequenz der Fahrzeuge analysiert. Da keine Daten zur Kundenentwicklung vorliegen, kann nicht analysiert werden, ob es bzgl. des Kundenkreises (Anzahl, verschiedene Charakteristika) Unterschiede zwischen den Stationen und den einzelnen Stellplatzvarianten gibt. Deshalb können auch keine Aussagen zu Unterschieden in der Kundenanzahl beider Stationstypen bzw. dazu wie schnell die Kunden die Stationen annehmen, getroffen werden.

Parallel zur Nutzungsanalyse des Carsharing-Unternehmens wird eine Vor-Ort-Untersuchung zur Akzeptanz der Sonderregelung durchgeführt. Dabei werden die Umschlaghäufigkeit und der Fremdarker-Anteil auf den reservierten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum erfasst.

In einer Online-Befragung der Berliner Greenwheels-Kunden wird ermittelt, welche Lage von Carsharing-Stationen die Nutzer als optimal empfinden und ob sie reservierte Stellplätze als sinnvoll erachten.

Anhand der Daten lassen sich der weitere Handlungsbedarf und Empfehlungen zur Integration des Carsharing in das gesamtstädtische Verkehrssystem ableiten. Dabei zu beantwortende Fragen sind:

- Akzeptieren die Carsharing-Nutzer die reservierten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum?
- Wird die Reservierung von den übrigen Autofahrern akzeptiert oder besteht besonderer Überwachungsbedarf?
- Sind reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ein vollwertiger Ersatz, wenn aufgrund knapper Flächenressourcen keine Stellplätze auf privatem Grund angemietet werden können?
- Ist die bisherige Ausweisung der Carsharing-Stellplätze durch Verkehrszeichen ausreichend oder sind weitere Maßnahmen notwendig?
- Besteht weiterer Regelungsbedarf?

3. Rahmenbedingungen zur Einrichtung von reservierten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum

3.1 Allgemeine Charakteristika des Carsharing

Definition

Carsharing ist eine organisierte Form der gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung. Dabei können die Mitglieder einer Carsharing-Organisation (CSO) auf eines oder mehrere Fahrzeuge verschiedener Typen zugreifen. Reinigung, Pflege, Wartung und Reparatur der Fahrzeuge werden von der CSO übernommen. Getankt wird eigenständig durch die Nutzer ab einem bestimmten Tankfüllstand mit einer Tankkarte. Die Mitglieder leihen die Fahrzeuge nach vorheriger Buchung selbstständig und 24 Stunden am Tag an den Stationen eines dezentralen Stationsnetzes zumeist in Wohnortnähe aus. Die entstehenden Kosten sind abhängig von der gewählten Fahrzeugkategorie und setzen sich zumeist aus einem Zeittarif (Kosten pro Stunde) und einem Streckentarif (Kosten pro Kilometer, inklusive Kraftstoff) zusammen. Beide Bestandteile sind demnach nutzungsabhängig. Bei den meisten Carsharing-Organisationen kommt noch ein nutzungsunabhängiger monatlicher Pauschalbetrag hinzu.

Verbreitung, Synergieeffekte

Carsharing-Organisationen sind vor allem in großen Städten und Ballungsräumen (über 100.000 Einwohnern) ansässig (vgl. z.B. Tödter 1998). In Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte ist die Kundendichte meist zu gering, um Carsharing wirtschaftlich betreiben zu können. Zumeist entwickeln sich die CSO deshalb aus der Mitte von Kerngebieten heraus und wachsen nach außen (Workshop Carsharing 2006). Die relative Mehrheit der Nutzer ist männlich, zwischen 30 und 40 Jahre alt, überdurchschnittlich gebildet, verfügt über ein mittleres bis höheres Einkommen, ist umweltbewusst eingestellt und sieht das Auto nicht als Statussymbol sondern als Gebrauchsgegenstand an. Nahezu alle Kunden sind berufstätig, leben im städtischen Bereich und sind Wenigfahrer, die das Auto in Ergänzung zu anderen Verkehrsmitteln nutzen (vgl. Tödter 1998, Topp 2003, BASt 2004, u.a.).

Gemäß BASt 2004 werden im Allgemeinen vier Carsharing-Modelle unterschieden:

- Privates Autoteilen: private Vereinbarung ohne CSO,
- Einbringermodell: private Fahrzeuge werden der CSO zur Mitnutzung / Kostenteilung durch andere zur Verfügung gestellt,
- Carsharing mit Deckungsgarantie: Beteiligte, z.B. eine Gemeinde, gleichen Verluste im Falle eines defizitären Betriebs aus,
- Herkömmliches Carsharing: die Umsetzung des Carsharing wird von einer privatwirtschaftlichen Organisation übernommen.

Carsharing nimmt eine Mittelstellung zwischen Autovermietung und Privatfahrzeugbesitz ein. Weitere Formen der Auto(mit)nutzung sind (Sammel)Taxi, Car-Pooling, Fahrgemeinschaft, Mitfahrzentrale, Trampen und Zusteigeverkehre (Keller 2000).

Für den Nutzer ist Carsharing bei einer Jahresfahrleistung von bis zu 10.000 km bis 15.000 km, abhängig von der Fahrzeugkategorie sinnvoll (www.carsharing.de). Ist die Jahresfahrleistung sehr gering, ist die Nutzung eines Mietwagens der günstigere Weg. Bei einer hohen Jahresfahrleistung lohnt sich ein eigenes Fahrzeug.

Carsharing wird als umweltschonend anerkannt, weil nachgewiesen ist, dass Carsharing-Nutzer viele ihrer Wege im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) zurücklegen und Carsharing nur die so noch nicht abgedeckten Lücken schließt (vgl. Deutscher Bundestag 2005). Erfüllt ein Carsharing-Unternehmen zusätzliche Anforderungen, wie beispielsweise das Einhalten von festgelegten Grenzwerten zu CO₂-Ausstoß und Lärmemissionen, so kann es das Umweltzeichen „Blauer Engel, weil umweltschonende Verkehrsdienstleistung“ beantragen. In den Vorbemerkungen zu den Vergabegrundlagen des Umweltzeichens (RAL-UZ 100) wird außerdem vorgeschlagen: „Car Sharing-Anbieter mit Umweltzeichen könnten Benutzervorteile durch die Kommunen erhalten, z.B. durch Einrichtung von Car Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum.“ Bei einer solchen Vergabepaxis reservierter Stellplätze im öffentlichen Straßenraum würden vor allem den ausgezeichneten Carsharing-Anbietern diese Stellplätze bewilligt und somit der Umweltschutz weiter unterstützt.

Um die Vernetzung unter den einzelnen Verkehrsmitteln weiter zu verbessern und die Attraktivität von Carsharing insgesamt zu erhöhen sind die folgenden Maßnahmen sinnvoll (Keller 2000, bcs: www.carsharing.de, Loose 2004, BASt 2004):

- Reservierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum,
- Kooperationen mit Verkehrsunternehmen (Preisnachlässe, Kombitickets, ...),
- Carsharing-Stellplätze an Hauptknotenpunkten des ÖPNV (wichtige Umsteigepunkte wie Haltestellen, Bahn- und Bushöfe),
- Carsharing-Stellplätze an Park+Ride-Anlagen,
- Einrichten von Carsharing-Stellplätzen in der Nähe von Fahrradabstellanlagen bzw. Fahrradverleihen,
- Kooperationen mit der Wohnungswirtschaft beispielsweise durch Bereitstellen von Stellplätzen, Informationen und Rabatte für Mieter,
- Kooperationen mit Kommunen durch Bereitstellen von Stellplätzen oder Rabatte für Nutzung durch Angestellte der Kommunen,
- Möglichkeit der Quernutzung mit anderen CSO im In- und Ausland,
- Kooperationen mit Autovermietungen in Form von Kundenrabatten und gemeinsamer Nutzung des Fuhrparks.

Tabelle 1: Vorteile Carsharing gegenüber Autovermietung und Privatfahrzeug (Keller 2000)

| Vorteile Carsharing gegenüber... | | Nachteile Carsharing gegenüber... | |
|--|--|---|---|
| Autovermietung | Privatfahrzeug | Autovermietung | Privatfahrzeug |
| es muss nicht vor jeder Fahrt ein neuer Vertrag geschlossen werden | Wartung und Pflege übernimmt eine Organisation | bislang noch keine One-way-Buchungen möglich | eingeschränktere Flexibilität |
| die Fahrzeugübergabe muss nicht persönlich erfolgen | aufteilen der Investitions- und der laufenden Kosten | zumeist monatliche Grundkosten durch vertragliche Bindung | Prestigeverlust durch fehlenden Eigenbesitz |
| kurze Mindestmietdauer | kein privater Stellplatz notwendig | | |
| kein Volltanken nach jeder Fahrt | | | |
| Standorte liegen zumeist in Wohngebieten (dezentral) und sind mit Knotenpunkten des Umweltverbunds verknüpft | | | |

3.2 Die optimale Carsharing-Station - Vor- und Nachteile der einzelnen Stellplatzvarianten

Eine aus Sicht des Carsharing-Unternehmens und der Kunden optimale Station sollte:

- wohnortnah gelegen,
- leicht aufzufinden,
- direkt zugänglich,
- zuverlässig und barrierefrei zu benutzen,
- zuverlässig frei von Fremdparkern und
- von der Straße aus sichtbar sein.¹

Zu öffnende Tore, Bügel oder Schranken (z.B. in Hinterhöfen oder Parkhäusern) werden vom Kunden als lästig empfunden und bedeuten für das Carsharing-Unternehmen Investitions- und Wartungsaufwand. Allerdings sind sie oftmals nötig um die Station zuverlässig frei von Fremdparkern zu halten. Gelingt dies nicht, müssen aufwändige Abschleppvorgänge eingeleitet werden, die bei den betroffenen Verkehrsteilnehmern Unmut erzeugen und die Akzeptanz des Carsharing verringern. Außerdem müssen Kunden zunächst den Falschparker melden und auf das Umsetzungsfahrzeug warten. Falls sie nicht warten können bis der Stellplatz geräumt wurde, müssen sie einen alternativen Stellplatz für das Carsharing-Fahrzeug finden. Das löst

¹ Quelle: Gespräche mit Willie Loose, Geschäftsführer Bundesverband CarSharing e.V., und Birger Holm, Geschäftsführer Greenwheels (April / Mai 2008).

Unzufriedenheit bei den Kunden aus und bedeutet Nacharbeiten für das Unternehmen, z.B. Zurückbringen der Fahrzeuge zur Station.

Eine gut sichtbare, beschilderte und damit leicht zu findende Station bietet für den Kunden den Vorteil, keinen Zeitverlust durch Suchen nach dem Fahrzeug zu haben und für den Anbieter die Möglichkeit Informationen für Passanten und Nutzer anzubieten (z.B. Kontaktdaten des Carsharing-Unternehmens). Durch deutlich sichtbare Unternehmensinformationen kann einerseits die Wahrnehmung für Carsharing im Allgemeinen erhöht werden und andererseits Werbung für das Carsharing-Unternehmen gemacht werden. Außerdem haben Stellplätze unter freiem Himmel gegenüber Stellplätzen in Tiefgaragen den Vorteil, dass die Datenübertragung der Buchungsinformationen einfacher ist.

Alle diese Punkte erfüllen vor allem die **Stellplätze auf Flächen im privaten Besitz**, die von Carsharing-Anbietern angemietet werden können. Hier dürfen die Unternehmen je nach Vereinbarung mit dem Eigentümer die Stellplätze selbst ausgestalten, d.h. dass sie je nach Notwendigkeit Schranken, Bügel oder Poller installieren dürfen oder auch Werbung anbringen können.

Nach Aussage der größeren Carsharing-Anbieter sind diese deshalb in erster Linie bemüht, Stellplätze auf privaten Flächen anzumieten. Untersuchungen zeigen, dass erstes und wichtigstes Kriterium bei der Auswahl der Lage der Carsharing-Station die Kundennähe, also die Lage in Wohnortnähe ist, damit die Nutzer schnell und in fußläufiger Entfernung Zugang zum gewünschten Fahrzeug erhalten (z.B. Ergebnisse der Nutzerbefragung im Modellprojekt Mobilpunkt).

In vielen Wohngebieten ist es kein Problem private Flächen anzumieten. Problematisch ist es häufig bei zentrumsnahen Gründerzeitvierteln, in denen es zwar viele Quellen und Ziele für Fahrten wie gastronomische Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Wohnungen gibt, aber nur wenige Stellplätze bzw. freie Flächen, die für Carsharing-Stationen anzumieten wären. Oftmals überlagern sich hier diverse Nutzungsansprüche wie z.B. Ladebereiche für Geschäfte und gastronomische Einrichtungen, Stellplätze für Taxis, Bewohner, Kunden und Gäste. In solchen Gebieten versuchen die Carsharing-Anbieter in den **öffentlichen Straßenraum** auszuweichen. Dabei gibt es zwei Varianten die Fahrzeuge abzustellen. Zum einen kann die Vorgabe an die Kunden lauten die Fahrzeuge möglichst **entlang eines Straßenzuges** auf die „normalen“ Stellplätze zu stellen, zum anderen ist es der Wunsch auch dort Stellplätze für Carsharing-Unternehmen zu reservieren. Der Vorteil der **reservierten Variante** liegt darin, für das Fahrzeug einen festen Standort zu haben, der entsprechend einfach zu kommunizieren ist. Allerdings sieht das StVG für Carsharing-Unternehmen keine Sonderberechtigung vor (vgl. Kapitel 3.3) und Stellplätze müssen im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich frei zugänglich sein. Das bedeutet, dass die Carsharing-Stationen nicht mithilfe von Bügeln oder Pollern vor Fremdparkern geschützt werden dürfen. Die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beruft sich hierbei auf §32 der StVO, wonach es untersagt ist Gegenstände im Straßenraum anzubringen, die den Verkehr gefährden können. Außerdem darf auch keine Werbung für den Anbieter in Form von Schildern oder Markierungen an der Station erfolgen. Die Erkennbarkeit einer solchen Station wird demnach in erster Linie über das anwesende Fahrzeug gewährleistet. Eine Station im öffentlichen Straßenraum bedeutet für das Carsharing-Unternehmen aufgrund der Fremdarker einen höheren Betreuungsaufwand verbunden mit weniger Außenwirksamkeit, wenn nicht gerade ein Carsharing-Fahrzeug abgestellt ist. Da Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in manchen Gebieten allerdings die einzige Möglichkeit darstellen eine Station einzurichten, werden sie von den Carsharing-Unternehmen benötigt.

Es lässt sich zusammenfassend sagen, dass Stellplätze im öffentlichen Straßenraum von Carsharing-Unternehmen gewünscht sind, weil:

- in Gebieten mit hohem Parkdruck oftmals keine anderen, privaten Flächen zur Verfügung stehen,
- die Fahrzeuge auf diesen Stellplätzen leicht zugänglich und schnell auffindbar sind,

- die Fahrzeuge sichtbar auf der Straße stehen und dadurch für die breite Bevölkerung wahrnehmbar sind,
- die Reservierung durch eine Behörde den Status des Carsharing als umweltschonende Verkehrsdienstleistung festigt.

Tabelle 2: Übersicht der Vor- und Nachteile der Stellplatzmöglichkeiten für Carsharing- Unternehmen

| Lage Carsharing Stellplatz | | Vorteile | Nachteile |
|-----------------------------|--|---|--|
| im öffentlichen Straßenraum | auf reserviertem Stellplatz | <ul style="list-style-type: none"> - Leicht auffindbar, da fester Standort - Keine Mietkosten für Carsharing-Unternehmen - Steigerung des Bekanntheitsgrades | <ul style="list-style-type: none"> - Firmendaten des Carsharing-Unternehmens sind nur sichtbar, wenn ein Carsharing-Fahrzeug abgestellt ist - Fremdarker möglich, aufwändige Umsetzungen notwendig |
| | entlang einer Straße, ohne festen Stellplatz | <ul style="list-style-type: none"> - Z.T. einzige Möglichkeit Carsharing-Fahrzeuge zugänglich zu machen - Keine Mietkosten für Carsharing-Unternehmen | <ul style="list-style-type: none"> - Firmendaten des Carsharing-Unternehmens nur sichtbar, wenn Carsharing-Fahrzeug abgestellt ist - Evtl. Stellplatzsuche notwendig - Melden des Fahrzeugstandortes durch den Kunden bzw. Suchen des Fahrzeugs durch das Unternehmen notwendig - Fahrzeugstandort u.U. schwer zu finden |
| auf privatem Grund | | <ul style="list-style-type: none"> - Leicht auffindbar, da fester Standort - Firmendaten des Carsharing-Unternehmens dürfen sichtbar angebracht werden - Stellplätze absperbar - Fremdarker vermeidbar | <ul style="list-style-type: none"> - Mietkosten für Carsharing-Unternehmen - Geringe Verfügbarkeit freier Flächen in dicht bebauten Gebieten - Z.T. Zugang erschwert aufgrund von Toren oder Schranken |

Quelle: Gespräche mit Willie Loose, Geschäftsführer Bundesverband CarSharing e.V., und Birger Holm, Geschäftsführer Greenwheels (April / Mai 2008).

3.3 Gesetzeslage in Deutschland

Grundlegendes Regelwerk ist das StVG¹ und die auf Basis dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen. Eine dieser Verordnungen ist die Straßenverkehrsordnung (StVO²). Die StVO regelt das Verhalten sämtlicher Teilnehmer des Straßenverkehrs.

Will man Stellplätze bestimmten Nutzergruppen vorbehalten, so ist dies derzeit gemäß § 41 StVO mit einer Kombination aus dem Verkehrszeichen 283 Haltverbot (bzw. Zeichen 286 Eingeschränktes Haltverbot oder Zeichen 314 Parkplatz bzw. Zeichen 315 Parken auf Gehwegen) und einem Zusatzschild möglich. Carsharing-Unternehmen sind derzeit vom Gesetzgeber noch nicht als sonderberechtigt anerkannt wie das bei Taxen, Schwerbehinderten und Bewohnern der Fall ist. In den deutschen Gesetzestexten ist derzeit also nicht die Möglichkeit gegeben, Stellplätze im öffentlichen Straßenraum explizit als Carsharing-Stellplätze auszuweisen. Um dies zu ändern, wurde am 13. März 2007 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Gesetzentwurf zur Änderung des StVG, der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) veröffentlicht, der bundesweit einheitlich den Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum gestattet. Der Gesetzesentwurf wurde daraufhin den betreffenden Verbänden zur Stellungnahme zugestellt. Es zeigte sich eine breite Zustimmung, der Änderungsvorschlag wurde dann den einzelnen Bundesministerien übergeben. Daraufhin legte das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie sein Veto ein. Man sah die Unterschiede zwischen Carsharing- und Mietwagenfirmen als zu gering an um eines der beiden Geschäftsmodelle zu bevorzugen. Außerdem solle die ohnehin angespannte Parkraumsituation in Ballungsgebieten nicht durch weitere Privilegierungen verschärft werden. Um eine Einigung der Ministerien zu erzielen, wurde am 22. Oktober 2007 ein „Runder Tisch Carsharing“ einberufen. In der Folge wurde ein weiterer Kompromissvorschlag ausgearbeitet, welcher bislang noch unveröffentlicht ist (Stand April 2008).

Da Carsharing vom StVG nicht als sonderberechtigt anerkannt ist, die Carsharing-Anbieter jedoch nicht auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verzichten wollen und können, suchten sie nach anderen regelwerkskonformen Wegen. Dabei wurden in Deutschland zwei Richtungen eingeschlagen: die „Sondernutzung“ und die „Einzziehung bzw. Teileinzziehung“. Beide beruhen auf den jeweiligen Landesstraßengesetzen, wobei die Anhänger der einen Variante die jeweils andere für nicht praktikabel halten.

Prinzipiell berufen sich die deutschen Carsharing-Anbieter, die über reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verfügen, auf eine der beiden Varianten. So wurden die Carsharing-Stellplätze der Firma cambio in Bremen, Oldenburg, Aachen und Köln auf der Basis „Sondernutzung“ eingerichtet. Auch teilAuto konnte seine 2 Stationen in Halle und Weimar auf dieser Basis anlegen. In Berlin und auch Leverkusen wählte man den Weg der „Teileinzziehung“. In Saarbrücken wurden die Flächen ebenfalls auf Basis der „Einzziehung“ bereitgestellt (§ 8 Saarländisches Straßengesetz (SStrG)). Das SStrG unterscheidet nicht zwischen Teil- und Volleinzziehung, jedoch müssen auch hier Gründe des öffentlichen Wohls erfüllt sein (s. „Teileinzziehung am Bsp. Berlin“).

¹ aktuell in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2833)

² in der Fassung des Inkrafttretens vom 01.01.2008. zuletzt geändert durch: Siebzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. November 2007 (BGBl. Jahrgang 2007 Teil I Nr. 61 S. 2774, ausgegeben zu Bonn am 07. Dezember 2007)

„Sondernutzung“ am Bsp. Bremen – Basis: Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG) § 18 Sondernutzungen

Im Bundesland Bremen wurden im Jahr 2003 erstmals Carsharing-Stellplätze auf öffentlichem Straßenland eingerichtet. Man beruft sich dabei auf das Bremische Landesstraßengesetz § 18, indem man den Gebrauch der Flächen für Carsharing-Stellplätze als „Sondernutzung“ deklariert. Über das Erteilen der Erlaubnis entscheiden Ortspolizeibehörde und der Träger der Straßenbaulast.

Kritiker dieses Weges monieren, dass Sondernutzung laut § 18 Absatz 1 den „Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus“ bedeutet, dies meint auch über den verkehrlichen Gebrauch hinaus. Der Gebrauch durch Carsharing-Fahrzeuge hat jedoch durchaus verkehrlichen Charakter. Der Zweck ist oftmals nach wie vor derselbe – die Fläche wird als Stellplatz genutzt. Es handelt sich demnach nicht um eine besondere Nutzung. Ein zweiter Punkt, der die Bremer Variante angreifbar macht, ist, dass zu einer Sondernutzung in § 18 Absatz 4 festgelegt ist: „Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf und kann unter Bedingungen und mit Auflagen erteilt werden.“

„Teileinziehung“ am Bsp. Berlin - Basis: Berliner Straßengesetz (BerlStrG) § 4 Einziehung, Teileinziehung Abs. 1

Das Bundesland Berlin hat erstmalig 2006 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenland eingerichtet. Aufgrund der zuvor erwähnten Kritik an der Bremer Lösung ist Berlin einen anderen Weg gegangen. Die rechtliche Grundlage ist das Berliner Straßengesetz (BerlStrG) § 4 Einziehung, Teileinziehung. Darin heißt es in Absatz (1): „Wird eine öffentliche Straße für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt, so kann sie eingezogen werden. Parkhäuser können auch zum Zwecke der privaten Bewirtschaftung eingezogen werden, soweit der überwiegende Teil des betroffenen Parkraums für die Allgemeinheit zugänglich bleibt. Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen.“ Dass Gründe des öffentlichen Wohls im jeweiligen Fall vorliegen, muss ein Abwägungsprozess ergeben. Im Falle Berlins wurde die Teileinziehung damit begründet, dass Carsharing zur Verkehrs- und dadurch auch zur Umweltentlastung beiträgt. Außerdem nutzen Carsharing-Kunden nachweislich verstärkt die Mobilitätsangebote des Umweltverbands. Man kann also davon ausgehen, dass ein gutes Carsharing-Angebot dem Wohle der Allgemeinheit dient. Damit liegt es im Interesse vom Senat und den Bezirken Berlins, das Carsharing zu fördern. Die Carsharing-Stellplätze werden im öffentlichen Straßenraum mit dem Zeichen 283 (Haltverbot) in Kombination mit dem Zusatzzeichen „Carsharing-Unternehmen frei“ ausgewiesen.

Abbildung 3: Beschilderung reservierter Carsharing Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in Berlin, Beispiel Carsharing-Station Dürerplatz



Quelle: eigenes Foto.

3.4 Erfahrungen und Bestand der deutschen Carsharing-Anbieter

Nach Auskunft des Bundesverbandes CarSharing e. V., befindet sich die überwiegende Mehrzahl der Carsharing-Stationen auf angemieteten Flächen in privatem Besitz (97 % bis 98 %). Dabei handelt es sich um eine Schätzung, da die Zahlen nicht explizit erhoben werden. Die übrigen 2 % bis 3 % auf öffentlichem Grund sind demnach die Ausnahme und werden von Carsharing-Unternehmen eher als Notlösung angesehen (zu den Gründen vgl. Kapitel 3.2). Die Lösung der freien Stellplatzwahl entlang eines Straßenzuges ist ein Notbehelf aus den Anfangstagen des Carsharing, welcher heute so gut wie gar keine Anwendung mehr findet.

Nachfolgend werden kurz die größten deutschen Carsharing-Anbieter und ihre Erfahrungen mit der Reservierung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum vorgestellt. Zur Einordnung der Größe sind jeweils die Zahl der Städte, in denen die Unternehmen vertreten sind und, soweit bekannt, die Anzahl betriebener Carsharing-Stationen und Carsharing-Fahrzeuge sowie die genutzten Stellplatzarten erwähnt. Falls sie über reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verfügen, ist die gesetzliche Grundlage, auf die sich bei der Einrichtung bezogen wurde, erwähnt.

Stadtmobil-Gruppe: Die Stadtmobil-Gruppe ist mit ca. 700 Fahrzeugen in 52 deutschen Städten vertreten. Die Stationen befinden sich ausschließlich auf privatem Grund und nicht im öffentlichen Straßenraum.

cambio Mobilitätsservice GmbH & Co KG: Das Unternehmen ist in acht deutschen Städten (Aachen, Bremen, Bremerhaven, Bielefeld, Hamburg, Köln, Oldenburg und Saarbrücken) mit 113 Stationen und ca. 450 Fahrzeugen aktiv (Auskunft Joachim Schwarz, Geschäftsführer, Stand Mai 2008). Im April 2003 wurden in Bremen die beiden Mobilpunkte Dobben und Hohenlohestraße eröffnet. Dabei handelt es sich um reservierte Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum an wichtigen Verkehrsknotenpunkten (Schnittstellen zu Straßenbahn, Fahrradstand, Taxi mit Info-Terminal). In der Folge konnte cambio weitere Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in Saarbrücken (2 Stationen), Oldenburg, Aachen und Köln (je 1 Station) einrichten. Die Stellplätze in Saarbrücken wurden mittels Einziehung durch die Straßenbaubehörde zur Verfügung gestellt. Rechtsgrundlage in Oldenburg, Aachen und Köln ist die Deklaration als Sondernutzung gemäß den Straßengesetzen der Länder. Im Falle Aachens wurde die Satzung der Stadt dahingehend geändert, dass Carsharing nun als Sondernutzung anerkannt ist.

Greenwheels GmbH: Deutschlandweit ist Greenwheels in 22 Städten vertreten und betreibt insgesamt 262 Stationen mit 385 Fahrzeugen. Die Stationen befinden sich, bis auf einzelne Stationen in Berlin, ausschließlich auf privatem Grund. In Berlin betreibt Greenwheels 29 Stationen mit für Carsharing reservierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum. Das entspricht einem Anteil von 11 % aller Greenwheels-Stationen in Deutschland. Greenwheels bietet damit nur noch Carsharing-Fahrzeuge auf reservierten Stellplätzen an und verzichtet vollkommen auf das variable Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen entlang eines Straßenzuges (E-Mail-Auskunft Birger Holm, Geschäftsführer, Stand April 2008).

DB Rent GmbH „DB Carsharing“: Unter dem Namen DB Carsharing wird in 105 Städten an ca. 600 Stationen Zugang zu ca. 1.400 Fahrzeugen ermöglicht (telefonische Auskunft Thomas Pitzschke, Leiter Carsharing / Kurzzeitmiete DB Rent GmbH, Stand Mai 2008). Die DB Rent arbeitet dabei vielfach mit lokalen Kooperationspartnern zusammen, betreibt aber auch selbst Carsharing-Fahrzeuge. Deutschlandweit wird versucht im Wesentlichen bahneigene Flächen zu nutzen, oftmals werden aber auch andere private Flächen angemietet. Die Stellplätze befinden sich bis auf derzeit 11 Stationen in Berlin (Stand April 2008) ausschließlich auf privatem Grund. DB Carsharing konzentriert sich bei der Wahl der Lage der Stationen vor allem auf die Nähe zu Fernbahnhöfen und Flughäfen.

SPECTRUM Arbeit Beruf Soziales e.V. „STATTAUTO München“: Im Geschäftsjahr 2008 verfügte dieser Anbieter im Schnitt über 200 Fahrzeuge an 72 Stationen im Stadtgebiet und im nahen Umland Münchens. Es werden nur Stellplätze auf privaten Flächen genutzt. STATTAUTO hat allerdings bereits mehrere Versuche unternommen, für seine Fahrzeuge reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einzurichten. Der Münchener Stadtrat beschloss 1997 kombinierte Taxi-Carsharing-Stationen zu eröffnen. Letztlich scheiterte deren Realisierung jedoch am Verbot der Regierung Oberbayerns. Diese berief sich auf das StVG, welches für Carsharing-Fahrzeuge keine Privilegierung vorsieht bzw. die StVO, die ein Zusatzschild „Carsharing-Unternehmen frei“ nicht kennt. Der Anbieter prüft dennoch die Berliner und Bremer Lösungen, um eventuell auf der gleichen juristischen Basis reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einrichten zu können (Stattauto Informationen 1-2008 und 2-2007).

Mobility Center GmbH „teilAuto“: Dieser Carsharing-Anbieter ist in acht mitteldeutschen Städten (Halle, Dessau, Dresden, Erfurt, Leipzig, Merseburg, Weimar, Wittenberg) vertreten. Dort sind 204 Fahrzeuge an 102 Stationen im Einsatz (Stand April 2008), welche auch durch DB Carsharing genutzt werden. In Halle und Weimar konnten an je einer Station reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf der gesetzlichen Basis der „Sondernutzung“ gemäß den jeweiligen Landesstraßengesetzen eingerichtet werden.

3.5 Akteure, Aktionen und Standpunkte

Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) ist der Dachverband der deutschen Carsharing-Anbieter und vertritt deren Interessen auf politischer Ebene. Im Frühjahr 2004 hat der bcs in Zusammenarbeit mit dem Land Bremen und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Initiative zur Änderung der Gesetzeslage in Deutschland ergriffen. Hauptziel ist die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes dahingehend, dass auch Carsharing-Unternehmen als privilegierte Nutzergruppe anerkannt werden. Darüber hinaus verfolgt der bcs auch andere politische Ziele zur weiteren Förderung des Carsharing in Deutschland (www.carsharing.de), wie z. B. Reduzierung der Umsatzsteuer für Carsharing-Unternehmen, wie das bei Taxiunternehmen und Seilbahnen der Fall ist, Reduzierung der Kfz-Steuer für Carsharing-Fahrzeuge, Aufnahme des Carsharing in lokale und regionale Nahverkehrspläne usw.

Im Vorfeld der Bundestagswahl 2005 fragte der bcs die großen deutschen Parteien, ob sie die Förderung von Carsharing im Allgemeinen und die Gesetzesinitiative zur Änderung des StVG im Speziellen unterstützen würden (www.carsharing.de). Die Parteien Bündnis 90 / Die Grünen, FDP, Linkspartei / PDS, SPD äußerten sich positiv, erkennen Carsharing als Beitrag zum Umweltschutz an und wollen die Gesetzesinitiative unterstützen. Die CDU erkennt zwar Carsharing als sinnvolle Mobilitätsleistung an, eine deutliche Unterstützung der Gesetzesinitiative wird jedoch mit Verweis auf den vergleichsweise geringen Stellenwert abgelehnt.

Ferner wurden Antworten einzelner Bundesländer auf Anfragen aus der Politik ausgewertet, die die Einstellung des jeweiligen Landes zur Gesetzesinitiative für die Änderung des StVG erfragen (www.carsharing.de). Die Bundesländer Brandenburg, Bremen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz äußern, die Initiative unterstützen zu wollen. Der Freistaat Sachsen und das Land Baden-Württemberg nehmen eine eher neutrale Haltung ein. Wobei Baden-Württemberg angibt, bei einem nachweisbaren Nutzen der Gesetzesänderung für das Carsharing und die Allgemeinheit, keine blockierende Haltung einnehmen zu wollen, jedoch wolle man erst weitere Beratungen auf Bund-Länder-Ebene abwarten.

3.6 Gesetzeslage in anderen europäischen Ländern

Da das deutsche Straßenverkehrsgesetz es derzeit nicht ermöglicht, andere als die drei darin festgeschriebenen Gruppen mit Privilegien auszustatten (vgl. Kapitel 3.1), können Kommunen weiteren Sondernutzergruppen nur mit Kunstgriffen Flächen im öffentlichen Straßenraum reservieren. Dies ist im Ausland anders, da die Entscheidungshoheit in diesem Punkt oftmals bei den Kommunen liegt. Eine Gesetzesänderung ähnlich der in Deutschland angestrebten ist z. B. in den Niederlanden 2000 und in Belgien 2007 erfolgt. Auch in Dänemark und Italien existieren Regelungen zur Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum (bcs 2007). Dort ist es den Kommunen nun gestattet, auch Carsharing als bevorzugt bei der Reservierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zu behandeln. In Belgien, den Niederlanden, Großbritannien und Finnland wurde darüber hinaus ein geeignetes Verkehrszeichen zur Kenntlichmachung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum festgelegt (moses project).

4. Bestandsanalyse - reservierte Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in Berlin

4.1 Ausgangssituation in Berlin

Die drei größten Carsharing-Anbieter in Berlin sind die Greenwheels GmbH, DB Carsharing und die Stadtmobil Berlin GmbH. Auch das Carsharing-Unternehmen cambio plant ab Mai im Berliner Stadtgebiet 4 Carsharing-Stationen mit 10 Fahrzeugen einzurichten. Diese Stationen sind vorerst nur auf Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums vorgesehen. Außerdem plant der Mietwagenanbieter SIXT den Eintritt in den Berliner Carsharing-Markt. Dieser wird aller Voraussicht nach ebenfalls keine Stationen im öffentlichen Straßenraum einrichten.

Die **Greenwheels GmbH** ist ein eigenständiges Unternehmen mit eigenen Fahrzeugen. Greenwheels, als Nachfolger der StattAuto CarSharing GmbH seit 1988 in Berlin vertreten, ist der erste Carsharing-Anbieter der Stadt, der reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nutzen konnte und bietet die größte Anzahl von Stationen im öffentlichen Straßenraum an. Im April 2008 existieren 29 dieser Stellplätze. Das Unternehmen nutzt außerdem 41 Stationen auf privatem Grund. Vor 2008 gab es auch drei Stationen im öffentlichen Straßenraum ohne reservierte Stellplätze, bei denen die Kunden das Fahrzeug entlang eines Straßenzuges auf einem nicht näher gekennzeichneten verfügbaren freien Stellplatz abstellten. Diese variablen Stationen wurden im Laufe der Zeit durch reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum an gleicher Stelle oder in der näheren Umgebung ersetzt. Alles in allem verfügt das Unternehmen Greenwheels nach eigenen Angaben¹ in Berlin über 70 Stationen mit 88 Stellplätzen (Stand April 2008).

DB Rent (DB Carsharing) betreibt in Berlin fast 50 Stationen mit ca. 100 DB-Rent-eigenen Fahrzeugen. DB Carsharing verfolgt dabei das Konzept, zunächst an Fernbahnhöfen größere Carsharing-Stationen mit mehreren Fahrzeugen bzw. Fahrzeugtypen einzurichten. Im nächsten Schritt werden dann an ausgewählten S- und U-Bahnstationen Carsharing-Stationen eingerichtet. In den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Pankow wurden bislang 11 reservierte Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum eingerichtet ca. 19 weitere sind geplant. Das Verfahren hierfür entspricht dem, welches bei der Einrichtung der Stellplätze der Firma Greenwheels zur Anwendung kam und basiert auf der rechtlichen Grundlage der Teileinziehung. Nachdem häufig Probleme mit Falschparkern auftraten, lässt nun auch DB Rent Umsetzungen dieser Fremdfahrzeuge von seinen Stellplätzen vornehmen. Außerdem wird angestrebt die reservierten Stellplätze in Zukunft durch die Fahrbahnmarkierung „Carsharing frei“ optisch zu verdeutlichen² (Stand Mai 2008).

Die Stadtmobil-Gruppe ist ein deutschlandweiter Unternehmensverbund einzelner Carsharing-Unternehmen. Das Schwesterunternehmen **Stadtmobil Berlin GmbH** wurde im März 2007 gegründet und ist damit das jüngste Carsharing-Unternehmen der Stadt. Stadtmobil Berlin betreibt 8 Stationen mit 13 Fahrzeugen. Die Stationen befinden sich ausschließlich auf privatem Grund und nicht im öffentlichen Straßenraum. Stadtmobil setzt auf Stationen mit abschließbaren Schranken oder Toren, weil für die Kunden auf diese Weise ein freier Stellplatz garantiert werden kann. Man will damit Konflikten mit Anwohnern und Abschleppdiensten aus dem Weg gehen (www.stadtmobil.de, E-Mail-Auskunft Philip Kaufmann, Stadtmobil, Stand April 2008).

¹ Auskunft Birger Holm, Geschäftsführer Greenwheels

² telefonische Auskunft Thomas Pitzschke, DB Rent GmbH

Erfahrungen und Vorgehen bei der Einrichtung reservierter Carsharing- Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Berlins

Die Auswahl der zu reservierenden Flächen erfolgte in Berlin bislang anhand von Anfragen des Carsharing Unternehmens. Das Carsharing Unternehmen beantragt auf Basis von Kundenanalysen bzw. Kundenwünschen beim Bezirk die gewünschte Anzahl Stellplätze in einem Gebiet mit voraussichtlich hoher Kundennachfrage. Je nach Unternehmensstrategie liegen diese Stellplätze in Gebieten mit hohem Wohnanteil (Greenwheels) oder in der Nähe von Bahnhöfen der DB oder S- und U-Bahn (DB Carsharing). Fast immer handelt es sich um Gebiete, in denen das Angebot privater Stellplätze, welche vom Carsharing Unternehmen angemietet werden könnten, gering ist. Der Bezirk entscheidet daraufhin, welche Flächen vor Ort in Frage kommen und stimmt dies mit dem Carsharing Unternehmen ab. Nachdem die betroffenen Flächen ausgewählt wurden, werden die Bürger durch eine Veröffentlichung im Amtsblatt mindestens einen Monat vor der Umsetzung über die geplante Teileinziehung informiert (§4 BerlStrG) und haben nun die Möglichkeit Einwände zu erheben, welche bislang in Berlin jedoch nicht wahrgenommen wurde. Theoretisch könnten die so eingerichteten Stellplätze nun von allen Carsharing-Unternehmen genutzt werden. Es gibt jedoch zwischen den Berliner Anbietern die Übereinkunft sich nicht gegenseitig auf den Stellplätzen zu behindern und nur selbst beantragte Stellplätze zu nutzen. Bislang haben die Stationen auch nur ein oder zwei Stellplätze. Dieses Vorgehen stellt bislang kein Problem dar, da es sich insgesamt erst um sehr wenige Stationen handelt und die Unternehmen noch nicht in den gleichen kleinräumigen Arealen auftreten. In Zukunft könnte sich dies jedoch ändern. Dann wären z.B. auch Stationen mit Fahrzeugen mehrerer Anbieter denkbar. Derzeit gibt es allerdings noch keine solchen gemischten Stationen.

Außerdem vereinbarten die Carsharing Unternehmen mit den Bezirken, dass das Unternehmen die Kosten der Einrichtung der Stellplätze übernimmt, während der jeweilige Bezirk für den organisatorischen Teil verantwortlich ist. Die Flächen stellt der Bezirk kostenfrei zur Verfügung. Das Verfahren zur Beantragung der reservierten Stellplätze wird von den Carsharing-Anbietern als langwierig dargestellt und nimmt von der Beantragung bis zur Realisierung ca. 6 bis 9 Monate in Anspruch. Außerdem wird von ihnen als hinderlich empfunden, dass es mit jedem Berliner Bezirk wieder neue Anfangsprobleme gibt. Dies hat seine Ursache in der fehlenden endgültigen Rechtssicherheit. Aufgrund des Modellcharakters des Pilotprojekts zu reservierten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum wurde von der Senatsverwaltung keine Handlungsanweisung an die Bezirke erteilt, sondern lediglich die schriftliche Bitte geäußert reservierte Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu ermöglichen. Außerdem wurden die Tiefbauamtsleiter der Bezirke in einer gemeinsamen Amtsleitersitzung zu den Rechtsgrundlagen und dem möglichen Vorgehen bei der Einrichtung dieser Stellplätze informiert. Es besteht demnach kein Anspruch der Carsharing-Anbieter auf diese Stellplätze, sondern sie sind auf das Wohlwollen der Bezirke angewiesen.

Nach Aussage von Birger Holm, dem Geschäftsführer der Carsharing-Anbieters Greenwheels, wurden die ersten 20 im öffentlichen Straßenraum eingerichteten Stationen schneller von den Kunden angenommen als die konventionellen. Die außergewöhnlich gute Anfangskundenentwicklung liegt aber seiner Ansicht nach weniger darin begründet, dass es sich um Stationen im öffentlichen Straßenraum handelt, als vielmehr darin, dass erstmals in attraktiven Gebieten Stationen eingerichtet werden konnten, wo es zuvor keine verfügbaren Flächen gegeben hatte. Die Erfahrungen von Greenwheels mit den reservierten Stellplätzen sind bislang überwiegend positiv. Es gab weder Beschwerden von Anwohnern, etwa weil Stellplätze wegfielen, noch von Carsharing Kunden. Die Stationen werden nach Angabe des Unternehmens rege frequentiert. Allerdings werden auch immer wieder Falschparker auf den Carsharing Stellplätzen gemeldet, denn die Stellplätze liegen in Gebieten mit hohem Parkdruck. Da in Berlin auf Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum keine Bügel oder Poller installiert werden dürfen um die Stellplatzfreiheit zu gewährleisten und die Bezirke nicht gezielt Verwarnungsgelder erteilen bzw. Fahrzeuge von diesen Stellplätzen umsetzen lassen, lässt das Carsharing Unternehmen Greenwheels seit Ende des Jahres 2007 nicht berechnigte Fremdarker abschleppen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beabsichtigt, Carsharing Stellplätze in der Verkehrsentwicklungsplanung bzw. in integrierten Verkehrskonzepten von vornherein mit zu berücksichtigen. Konkret umgesetzt wurde dies zwar bislang noch nicht, jedoch wurde die Unterstützung der Bezirke bereits angefordert. Denkbar wäre dann z.B. auch ein Verzeichnen der Standorte in Stadtplänen. Voraussetzung dafür ist jedoch die Dauerhaftigkeit der Stationen.

Einnahmeverluste aus der Parkraumbewirtschaftung bei der Umwidmung von Stellplätzen zu Carsharing-Stationen sind gering, da bei 29 Carsharing-Stellplätzen rund 60.000 bewirtschaftete Parkplätze vorhanden sind. An manchen Stationen wurden die Stellplätze auch neu geschaffen, d. h. die Anzahl bestehender Stellplätze wurde nicht verändert. Da die Förderung von Carsharing als gesamtstädtisches Ziel betrachtet wird, sind Einnahmeverluste aus umgewidmeten Flächen kein Entscheidungskriterium bei der Genehmigung von Carsharing-Stationen (Workshop Carsharing 2006).

4.2 Nutzungshäufigkeit und -dauer

Die Analyse der Nutzungshäufigkeit und -dauer erfolgte auf Grundlage der von Greenwheels bereitgestellten Daten. Insgesamt wurden ca. 6.000 Datensätze ausgewertet. Es wurde nach zwei Lagetypen differenziert: Stationen in öffentlichem Straßenraum und Stationen auf privatem Grund¹.

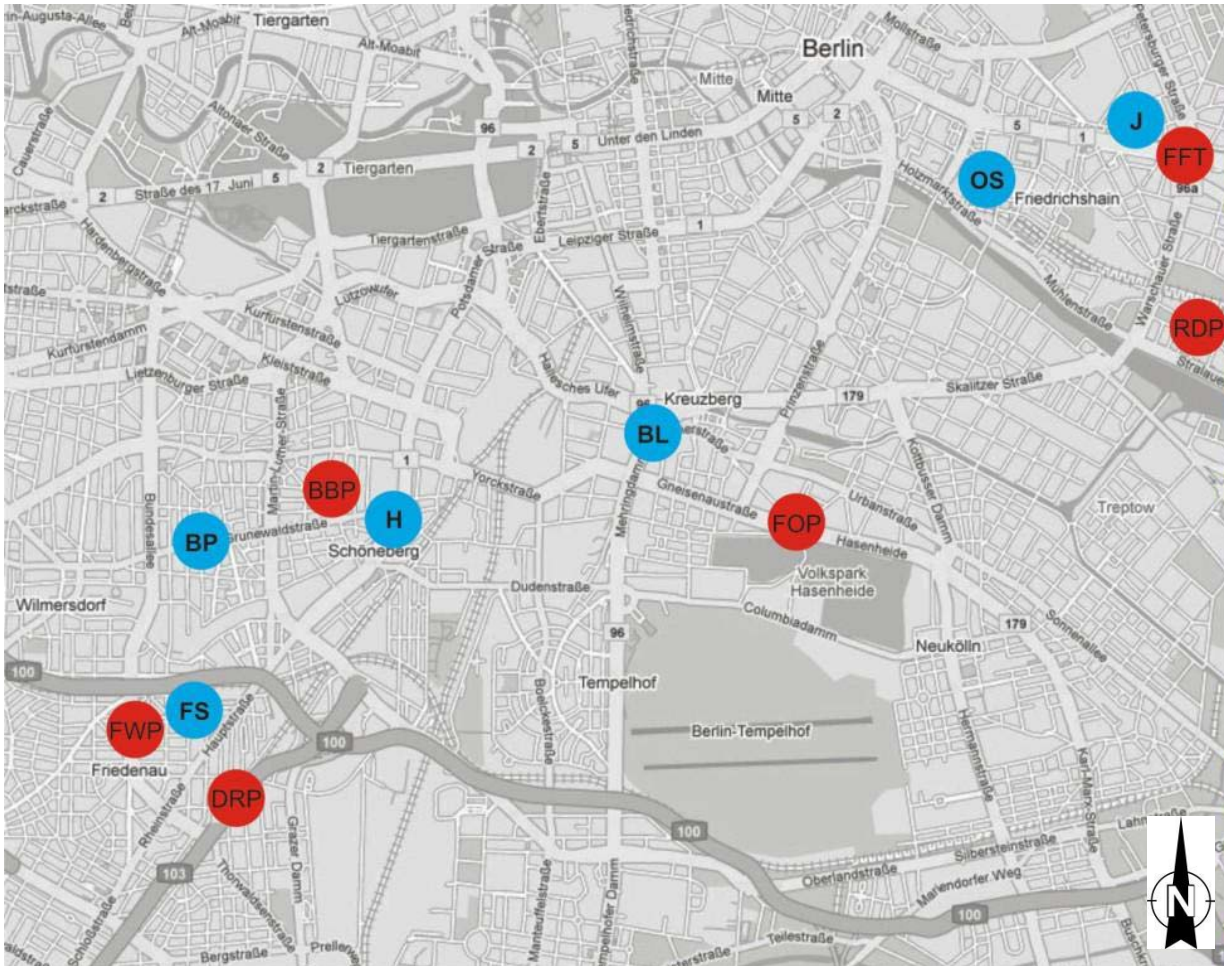
Das Ziel war herauszufinden, ob Unterschiede bei der Nachfrage der Fahrzeuge in Abhängigkeit von der Art der Station vorhanden sind.

Vom Carsharing-Unternehmen wurden Nutzungsdaten zu je sechs Stationen beider Typen im ungefähren Zeitraum² Juli 2006 bis April 2008 zur Verfügung gestellt. Untersucht wurden jeweils zwei relativ nahe beieinander liegende Stationen beider Typen um Verzerrungen, die sich aus verschiedenen Nutzungsstrukturen der Gebiete ergeben, gering zu halten.

¹ Greenwheels verfügt in Berlin nur über drei freie Stationen entlang eines Straßenzuges im öffentlichen Straßenraum, welche mittlerweile auch alle durch reservierte Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ersetzt wurden. Die Datenbasis für Stationen dieses Typs ist demnach zu gering und sie wurden nicht in die Untersuchung miteinbezogen.

² Geliefert wurden Daten ab Juli 2006 bzw. Bestehen der Station, wenn diese erst nach dem Juli 2006 eingerichtet wurde.

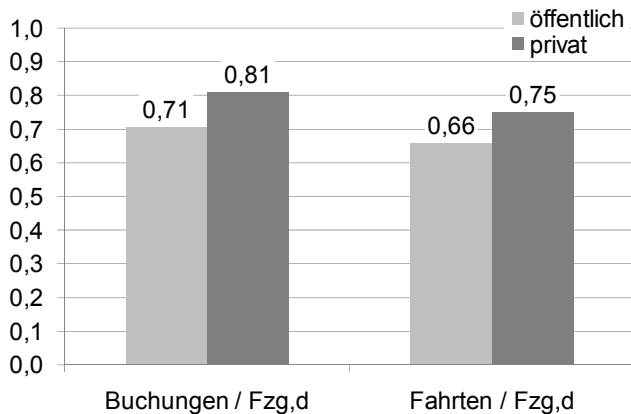
Abbildung 4: Lage der ausgewerteten Carsharing-Stationen
(rot: Station im öffentlichen Straßenraum, blau: Station auf Flächen in privatem Besitz)



Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen, Kartengrundlage: Google Maps.

An den Stationen steht in der Regel nur ein Fahrzeug zur Verfügung. Nur an der Station Finanzamt Schöneberg gibt es zwei Carsharing-Fahrzeuge. Die mittlere Anzahl der Buchungen pro Tag und Fahrzeug schwankt an den einzelnen Stationen zwischen 0,5 und 1,0. In der Gesamtbetrachtung der zwölf Stationen ergeben sich an den sechs öffentlichen Stationen ca. 4 Fahrten pro Tag und an den sechs Stationen auf privatem Grund ca. 5 Fahrten pro Tag. Hierbei ist berücksichtigt, dass nur 88 % bis 95 % der Buchungen wirklich genutzt werden, weil einige Kunden zwar Reservierungen für ein Fahrzeug vornehmen, es dann aber doch nicht abholen. Erkennbar sind die ungenutzten Buchungen daran, dass keine Kilometer zurückgelegt wurden.

Abbildung 5: mittlere Anzahl der Buchungen bzw. Fahrten pro Carsharing-Fahrzeug und Tag an den ausgewählten Carsharing-Stationen (07.2006 – 04.2008)



Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen.

Für alle auswertbaren Datensätze wurden die mittlere Fahrtlänge und die mittlere Buchungsdauer¹ ausgewertet. Die tatsächliche Fahrtdauer wird nicht erfasst und ist daher nicht bekannt. Die Ergebnisse werden deshalb dahingehend verzerrt, dass die mittlere Buchungsdauer in der Regel größer ist als die reale Fahrtdauer. Da dies aber bei beiden Stationstypen geschieht, kann der Fehler vernachlässigt werden.

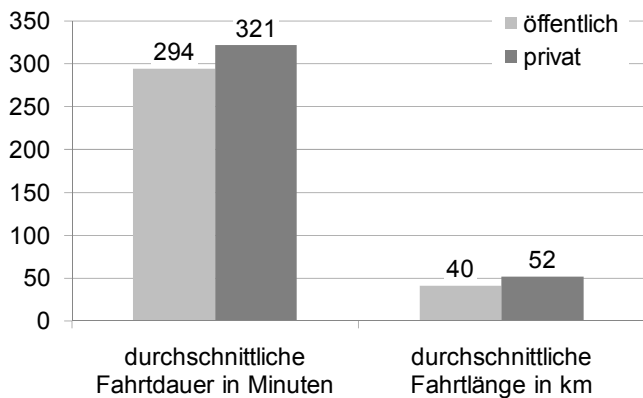
Die durchschnittliche Dauer einer Fahrt liegt an den einzelnen Stationen zwischen 253 Minuten (ca. 4 ¼ Stunden) und 485 Minuten (ca. 8 Stunden)². Im Schnitt beträgt sie an den Stationen im öffentlichen Straßenraum 294 Minuten (ca. 5 Stunden) und bei denen auf privatem Grund 321 Minuten (ca. 5 ½ Stunden). Die beiden Durchschnittswerte weichen damit um 8 % voneinander ab.

Die mittleren Fahrtlängen streuen an den einzelnen Stationen mit ca. 37 km bis ca. 74 km ebenfalls sehr stark. Die mittlere Fahrtlänge aller Stationen im öffentlichen Straßenraum beträgt ca. 40 km, die der Stationen auf privaten Flächen ca. 52 km.

¹ Buchung bei denen keine Kilometer zurückgelegt wurden, wurden hier nicht mit einbezogen.

² Vorgänge mit einer Buchungsdauer über 14 Tagen wurden aufgrund ihres verzerrenden Einflusses nicht miteinbezogen; dies betrifft 3 der ca. 6.000 Buchungen.

Abbildung 6: mittlere Buchungsdauer und Fahrtlänge an den ausgewählten Carsharing-Stationen (07.2006 – 04.2008)



Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen.

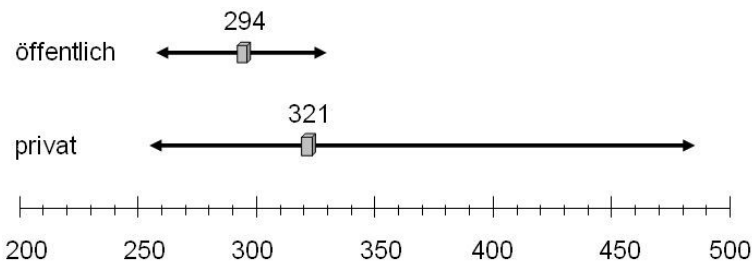
Tabelle 7: Daten zu den ausgewerteten Carsharing-Stationen

| Lage der Station | Stationskürzel | Stationsname | Einrichtungsdatum | Zeitraum auswertbarer Daten | | | Anzahl ausgewertete Buchungen | ungenutzte Buchungen | | genutzte Buchungen | |
|------------------|----------------|-------------------------|-------------------|-----------------------------|------------|-------------|-------------------------------|----------------------|-----|--------------------------------|---------------------------|
| | | | | von | bis | Anzahl Tage | | absolut | % | mittlere Fahrtdauer in Minuten | mittlere Fahrtlänge im km |
| öffentlich | BBP | Barbarossaplatz | Mai 06 | 09.07.2006 | 23.03.2008 | 623 | 557 | 54 | 9% | 265 | 39 |
| privat | BP | Bayrischer Platz | 2000 | 07.07.2006 | 31.01.2008 | 573 | 323 | 28 | 8% | 392 | 43 |
| öffentlich | DRP | Dürerplatz | Mai 06 | 22.07.2006 | 21.01.2008 | 548 | 441 | 38 | 8% | 325 | 40 |
| privat | H | Hauptstraße | 2000 | 17.07.2006 | 15.01.2008 | 547 | 512 | 35 | 6% | 309 | 63 |
| öffentlich | FFT | Frankfurter Tor | Mai 06 | 01.09.2006 | 13.02.2008 | 530 | 337 | 28 | 8% | 277 | 39 |
| privat | J | Richard-Sorge-Straße | 2000 | 13.07.2006 | 31.01.2008 | 567 | 542 | 71 | 12% | 311 | 42 |
| öffentlich | FOP | Fontanepromenade | Mai 06 | 12.07.2006 | 15.02.2008 | 583 | 551 | 30 | 5% | 329 | 38 |
| privat | BL | Blücherstraße | 2000 | 18.07.2006 | 30.01.2008 | 561 | 548 | 39 | 7% | 253 | 37 |
| öffentlich | FWP | Friedrich-Wilhelm-Platz | Mai 06 | 28.07.2006 | 13.04.2008 | 625 | 291 | 33 | 10% | 299 | 48 |
| privat | FS | Finanzamt Schöneberg | 2000 | 15.08.2006 | 30.01.2008 | 533 | 706 | 61 | 8% | 314 | 54 |
| öffentlich | RDP | Rudolfplatz | Mai 06 | 16.07.2006 | 15.01.2008 | 548 | 364 | 39 | 10% | 259 | 41 |
| privat | OS | Ostbahnhof | 2000 | 09.07.2006 | 27.01.2008 | 567 | 383 | 30 | 7% | 485 | 74 |
| Total | öffentlich | | | 09.07.2006 | 13.04.2008 | 644 | 2541 | 222 | 8% | 294 | 40 |
| | privat | | | 07.07.2006 | 31.01.2008 | 573 | 3014 | 264 | 8% | 321 | 52 |
| | gesamt | | | 07.07.2006 | 13.04.2008 | 646 | 5556 | 486 | 8% | 319 | 47 |

Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen.

Die Auswertung der jeweils sechs Stationen zeigt, dass von den Stationen auf privatem Grund mehr Fahrten ausgehen und die Buchungsdauern und die zurückgelegten Streckenlängen etwas höher sind als bei den Stationen im öffentlichen Straßenraum. Dieses Ergebnis ist jedoch kritisch zu betrachten. Denn die Werte der einzelnen Stationen weisen große Streubreiten auf. Auch ist die Zahl ausgewerteter Stationen gering, so dass bereits eine einzelne Station das Ergebnis deutlich beeinflusst. In Abbildung 8 ist dies anhand der Abweichungen der Mittelwerte der Fahrtauern vom Mittelwert der Stationen im öffentlichen Straßenraum bzw. auf privaten Flächen dargestellt. Es ist zu vermuten, dass die Unterschiede zwischen den Stationstypen eher wenig von der Lage der Station im öffentlichen oder privaten Raum abhängen. Vielmehr werden sie durch die Lagegunst der Station im Gebiet und die Zahl der dort ansässigen Nutzer bestimmt. Diese Vermutung wird auch durch das Carsharing-Unternehmen bestätigt. Außerdem bestehen die Stationen auf privatem Grund sechs Jahre länger als die Stationen im öffentlichen Straßenraum. Sie konnten sich also bereits besser etablieren, sind den Kunden bekannt und werden demnach stärker genutzt. Außerdem richtete das Carsharing-Unternehmen im Jahr 2000 zuerst Stationen an den Punkten ein, wo das höchste Kundenpotential bzw. der höchste Bedarf vermutet wurde. Dass diese Stationen in der Folge auch besonders gut angenommen werden, ist demnach eher eine Bestätigung der richtigen Standortwahl als eine Folge der Lage auf privaten Flächen.

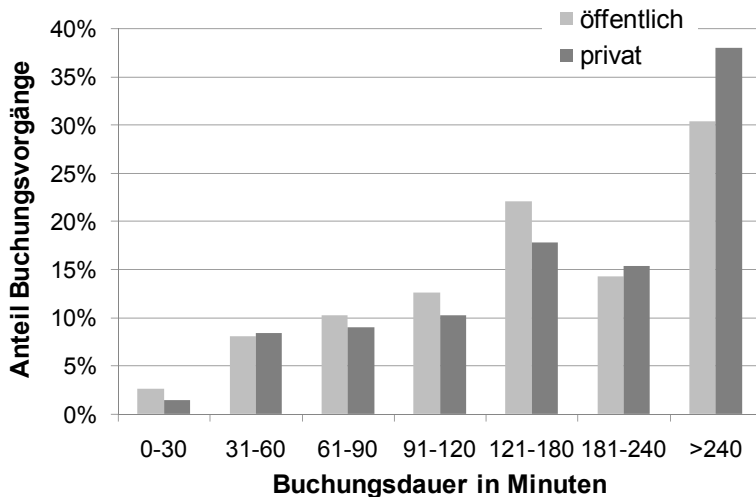
Abbildung 8: Mittelwert und Streubreiten der mittleren Fahrtauern an den ausgewählten Carsharing-Stationen in Minuten



Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen.

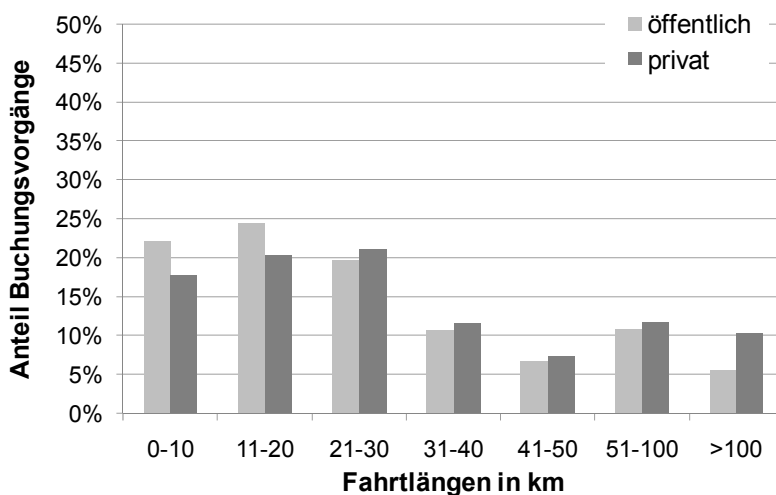
Die folgenden Graphiken zeigen die nach Klassen gruppierten Buchungsdauern bzw. Fahrtlängen. Die geringen Abweichungen der Anteile der Buchungsvorgänge bei Stationen auf öffentlichem bzw. privatem Grund in den einzelnen Klassen weisen ebenfalls darauf hin, dass Stationen im öffentlichen Straßenraum sich nicht wesentlich von denen auf privatem Grund unterscheiden. Sie können demnach ein vollständiger Ersatz für Stellplätze auf privatem Grund sein, wenn in einem Gebiet keine privaten Flächen zur Verfügung stehen.

Abbildung 9: Anteil der Buchungen je Buchungsdauerklasse an den ausgewählten Carsharing-Stationen (07.2006 – 04.2008)



Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen.

Abbildung 10: Anteil der Buchungen je Fahrtlängenklasse an den ausgewählten Carsharing-Stationen (07.2006 – 04.2008)



Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen.

Fazit: Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum werden von den Carsharing-Kunden nicht als besondere Stationen wahrgenommen, die sie daraufhin gezielt suchen oder meiden würden. Die Unterschiede der Nutzungsdaten der Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum lassen sich eher mit der Lagegunst bzw. der Dauer des Bestehens der Stationen begründen. Reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum können demnach eine vollwertige Alternative zu, aufgrund von Flächenknappheit nicht zur Verfügung stehenden, Stellplätzen im privaten Bereich sein.

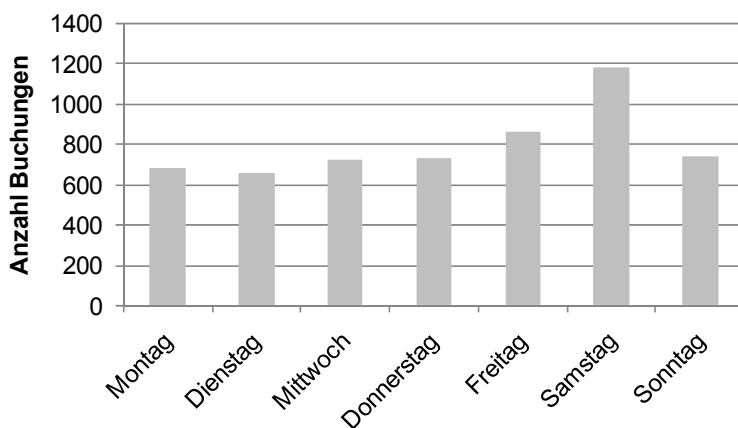
4.3 Akzeptanz der reservierten Carsharing-Stationen - Erhebung des Fremdarkeranteils

Entscheidend für den Erfolg der im öffentlichen Straßenraum reservierten Carsharing-Stellplätze ist die Akzeptanz der Reservierung durch andere Verkehrsteilnehmer. Um diese festzustellen, wurden Vor-Ort-Erhebungen durchgeführt.

Auswahl der Erhebungstage

Bei der Wahl der Erhebungstage dienten die Nutzungsdaten der zwölf Stationen aus Kapitel 4.2 als Basis. Sie wurden bezüglich der Buchungsanzahl pro Tag analysiert mit dem Ziel herauszufinden, an welchen Tagen die Buchungsnachfrage eher durchschnittlich und wann sie eher hoch ist. Für die Erhebungen wurde der nachfrageintensivste Tag, ein Samstag, und ein „normaler“ Tag, ein Donnerstag, ausgewählt.

Abbildung 11: Anzahl der Buchungen je Wochentag an 12 ausgewählten Carsharing-Stationen

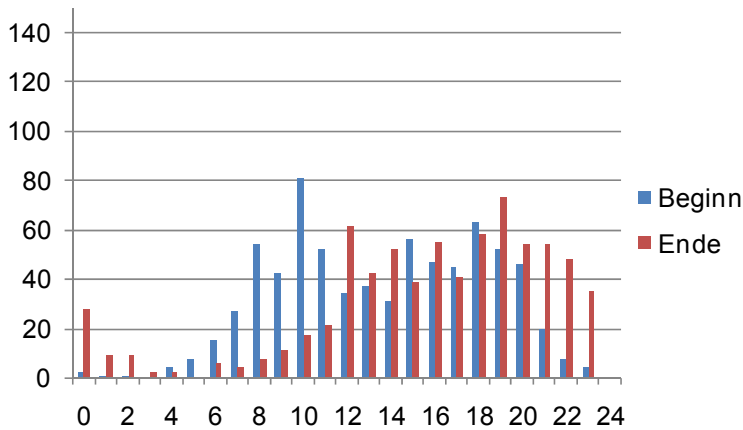


Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen.

Daraufhin konnte die Erhebungszeit anhand der Anzahl der Buchungsvorgänge eines Donnerstags bzw. Samstags ausgewählt werden. Die folgenden Abbildungen zeigen die Zeitpunkte für Beginn und Ende einer Buchung. Da Fremdarker nur dann auftreten können, wenn das Carsharing-Fahrzeug gebucht wurde und sich nicht an der Station befindet, wurde eine Zeit gewählt, in der viele Buchungsbeginne lagen und noch wenige Buchungen endeten. Außerdem sollten die Erhebungen zu einer Zeit stattfinden, zu der sich Buchungen und sonstige hohe Parkraumnachfrage im Gebiet überlagern.

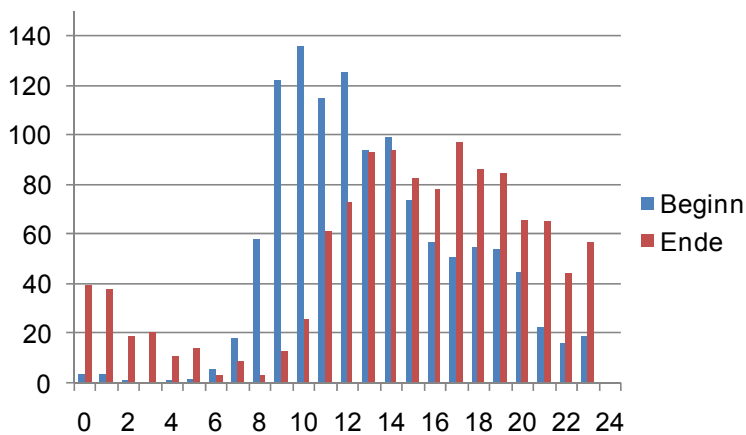
Die Erhebungen wurden deshalb am Donnerstag, dem 24.04.2008 in der Zeit von 12.00 Uhr bis 20.00 Uhr und am Samstag, dem 26.04.2008 in der Zeit von 11.00 Uhr bis 19.00 Uhr durchgeführt.

Abbildung 12: Anzahl Buchungen je Stunde donnerstags an 12 ausgewählten Carsharing-Stationen



Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen.

Abbildung 13: Anzahl Buchungen je Stunde samstags an 12 ausgewählten Carsharing-Stationen



Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen.

Die Erhebungen fanden an neun (mit je einem reservierten Fahrzeug-Stellplatz) der 29 Stationen im öffentlichen Straßenraum statt. Damit konnte das Fremdparkergeschehen an ungefähr einem Drittel aller Stationen beobachtet werden. Ausgewählt wurden v.a. Stationen zu denen auch Daten aus der Nutzungsanalyse vorlagen, um überprüfen zu können ob es sich bei dem Erhebungstag um einen Standarttag bzgl. der Häufigkeit der Fahrzeugbuchung handelte. Außerdem wurden Stationen ausgewählt, an denen bereits Umsetzungsvorgänge bekannt waren, da davon auszugehen ist, dass mit der Beobachtung solcher Stationen der maximale Fremdparkeeranteil erfasst wird. Ausgewählt wurden im Bezirk Tempelhof-Schöneberg die Stationen:

- Barbarossaplatz (BBP),
- Dürerplatz (DRP),
- Großgörschenstraße (GGS),

- Gustav-Müller-Platz (GMP),
- Rathaus Schöneberg (RHS),
- Victoria-Luise-Platz (VLP)

und im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg die Stationen:

- Frankfurter Tor (FFT),
- Rudolfplatz (RDP) und
- Wühlischplatz (WLP).

Die reservierten Stellplätze befinden sich alle in Gebieten mit hohem Parkdruck. In direkter Nachbarschaft finden sich nicht reservierte, normale Stellplätze, die z.T. bewirtschaftet werden. In der Umgebung der Stationen Frankfurter Tor (2 h mit Parkscheibe) und Rathaus Schöneberg (1 h mit Parkscheibe) wird die Parkdauer auf einzelnen Stellplätzen begrenzt und am Viktoria-Luise-Platz werden Parkgebühren erhoben. In den anderen Gebieten existieren in der direkten Umgebung der Carsharing-Stellplätze keine Restriktionen, die das Parken betreffen.

Abbildung 14: Lage der erhobenen Carsharing-Stationen



Quelle: Daten Greenwheels, eigene Auswertungen auf Kartengrundlage Google Maps.

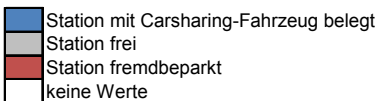
Ergebnisse der Erhebung

Abbildung 15 zeigt die Belegung an den Stationen über den erfassten Zeitraum. Im Schnitt wurde an jeder Station alle 26 Minuten ein Wert erhoben. Da sich jedoch verkehrlich bedingte zeitliche Verschiebungen in den einzelnen Touren ergaben, liegen nicht für alle betrachteten 30-Minuten-Perioden Werte vor. Die Anzahl der Buchungen lag an den Erhebungstagen im normalen Rahmen.

In 5 Fällen war die Carsharing-Station ganztägig mit dem Carsharing-Fahrzeug belegt, so dass es hier nicht zu Fremdparkervorgängen kommen konnte. Am Samstag, dem 26.04.08 war die Station Wühlischplatz im gesamten Erhebungszeitraum von ein und demselben Fremdarker belegt und das Carsharing-Fahrzeug gegenüber diesem Stellplatz abgestellt. Auch an der Station Barbarossaplatz ist der reservierte Stellplatz über ca. 6 Stunden von einem Fremdarker belegt. An der Station Großgörschenstraße wurde der Stellplatz über einen ca. 4,5 stündigen Zeitraum durch mehrere Fremdarker genutzt. Insgesamt betrachtet waren in ca. 15 % der Fälle Fremdarker auf den reservierten Carsharing-Stellplätzen zu beobachten. Ihr Anteil war am Samstag mit 25 % deutlich höher als am Donnerstag mit 6 %. In ca. 19 % der Fälle war die Station frei und in ca. 65 % der beobachteten Zeitpunkte stand ein Carsharing-Fahrzeug in der Station.

In der Summe der Beobachtungszeitpunkte eines freien und eines fremd beparkten Stellplatzes sind in 44 % der Zeit, in der ein Carsharing-Fahrzeug nicht auf dem Stellplatz steht, Fremdparker zu beobachten. Untersuchungen in Berlin Mitte ergaben für Gebiete mit vergleichbarer Nutzungsstruktur und ähnlicher Parkraumsituation hohe Falschparkeranteile (Mitte 2006). Da die erfassten Stellplätze in Gebieten mit hohem Parkdruck liegen und die Zahl der Falschparker im Gebiet nicht erfasst wurde, kann nicht gesagt werden, ob die geringe Akzeptanz der Reservierung auf einen generell hohen Falschparkeranteil oder einen Mangel an Akzeptanz für reservierte Carsharing-Stellplätze zurückzuführen ist.

Abbildung 15: Belegung im Tagesverlauf an 9 ausgewählten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum (Erhebungstage: Donnerstag 24.04.08, Samstag 26.04.08)



| Nr. | Station | Tag | 11.00 | 11.30 | 12.00 | 12.30 | 13.00 | 13.30 | 14.00 | 14.30 | 15.00 | 15.30 | 16.00 | 16.30 | 17.00 | 17.30 | 18.00 | 18.30 | 19.00 | 19.30 | 20.00 | | | | |
|-----|---------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|--|--|
| 1 | BBP | Do. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sa. | | | | | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | | | | | | |
| 2 | DRP | Do. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | FFT | Do. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sa. | | | | | | | | FP 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | GGS | Do. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sa. | FP 1 | FP 2 | FP 2 | FP 2 | FP 3 | FP 4 | FP 4 | FP 4 | FP 5 | FP 5 | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | GMP | Do. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | RDP | Do. | | | | | | | | | FP 1 | FP 1 | FP 1 | | | | | | | | | | | | |
| | | Sa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | RHS | Do. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | VLP | Do. | | | | FP 1 | FP 1 | | | | | | FP 2 | | FP 3 | FP 3 | | FP 3 | | | | | | | |
| | | Sa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | WLP | Do. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sa. | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | FP 1 | | | | | | |

Tabelle 16: Erhebungsdaten an 9 ausgewählten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum (Erhebungstage: Donnerstag 24.04.08, Samstag 26.04.08)

| Station | Tag | Anzahl Beobachtungen | Station frei | | Station belegt mit ... | | | |
|----------------------|-----|----------------------|--------------|-----|------------------------|------|-------------|------|
| | | | | | Carsharing-Fahrzeug | | Fremdparker | |
| | | | abs. | % | abs. | % | abs. | % |
| Barbarossaplatz | Do. | 13 | 0 | 0% | 13 | 100% | 0 | 0% |
| | Sa. | 18 | 2 | 11% | 2 | 11% | 14 | 78% |
| Dürerplatz | Do. | 21 | 0 | 0% | 21 | 100% | 0 | 0% |
| | Sa. | 21 | 0 | 0% | 21 | 100% | 0 | 0% |
| Frankfurter Tor | Do. | 24 | 3 | 13% | 21 | 88% | 0 | 0% |
| | Sa. | 17 | 5 | 29% | 11 | 65% | 1 | 6% |
| Großgörschenstraße | Do. | 14 | 0 | 0% | 14 | 100% | 0 | 0% |
| | Sa. | 18 | 8 | 44% | 0 | 0% | 10 | 56% |
| Gustav-Müller-Platz | Do. | 20 | 2 | 10% | 18 | 90% | 0 | 0% |
| | Sa. | 20 | 0 | 0% | 20 | 100% | 0 | 0% |
| Rudolfplatz | Do. | 25 | 7 | 28% | 15 | 60% | 3 | 12% |
| | Sa. | 17 | 9 | 53% | 8 | 47% | 0 | 0% |
| Rathaus Schöneberg | Do. | 20 | 14 | 70% | 5 | 25% | 1 | 5% |
| | Sa. | 21 | 5 | 24% | 16 | 76% | 0 | 0% |
| Victoria-Luise-Platz | Do. | 13 | 7 | 54% | 0 | 0% | 6 | 46% |
| | Sa. | 18 | 4 | 22% | 14 | 78% | 0 | 0% |
| Wühlischplatz | Do. | 24 | 0 | 0% | 24 | 100% | 0 | 0% |
| | Sa. | 17 | 0 | 0% | 0 | 0% | 17 | 100% |
| Total | Do. | 174 | 33 | 19% | 131 | 75% | 10 | 6% |
| | Sa. | 167 | 33 | 20% | 92 | 55% | 42 | 25% |
| | Σ | 341 | 66 | 19% | 223 | 65% | 52 | 15% |

Ein Vergleich mit den bisherigen Zahlen zu Umsetzungen zeigt, dass nur ein Bruchteil davon bei Greenheels gemeldet wird, weil nur die Fremdparker bemerkt werden, die noch auf dem Stellplatz stehen, wenn das Carsharing-Fahrzeug wieder abgegeben werden soll. Außerdem meldet auch nicht jeder Kunde die Fremdparker, sondern stellt das Fahrzeug u.U. auf den nächsten freien Parkplatz, um Zeit zu sparen.

Das Carsharing-Unternehmen Greenheels lässt seit November 2007 Fremdparker auf den reservierten Stellplätzen umsetzen. Im Zeitraum November 2007 bis März 2008 wurden 21 Umsetzungen beauftragt, davon kam es in 11 Fällen auch wirklich zur Umsetzung (53 %), in 2 Fällen (10 %) wurde die Umsetzung begonnen, konnte dann jedoch abgebrochen werden, weil der Fahrzeugführer hinzukam, in 8 Fällen (38 %) war der Fremdparker bereits weggefahren, als das Umsetzungsfahrzeug eintraf.

Stationen mit bereits mehr als einem eingeleiteten Umsetzungsvorgang waren im öffentlichen Straßenraum die Stationen Frankfurter Tor, Rudolfplatz, Wühlischplatz, Zeughofstraße und auf privaten Flächen die Station Goethestraße.

Fazit: Die Akzeptanz der Stellplatzreservierung für Carsharing-Fahrzeuge ist gering. Wenn die Carsharing-Fahrzeuge unterwegs sind, werden ihre Stellplätze nahezu ebenso häufig von Fremdparkern belegt wie die Regelung befolgt wird. Weitere Untersuchungen mit Parkraumerhebungen in den Gebieten könnten zeigen, ob dies auf einen Mangel an Akzeptanz für reservierte Carsharing-Stellplätze oder einen generell hohen Falschparkeranteil zurückzuführen ist.

4.4 Online-Befragung der Berliner Greenwheels-Kunden

Mit einer Online-Befragung der Berliner Greenwheels-Kunden sollte herausgefunden werden, welche Stellplatzvariante bzw. Lage von Carsharing-Stationen die Nutzer als optimal empfinden und ob sie die Einschätzung der Carsharing-Anbieter teilen und reservierte Stellplätze als sinnvoll erachten. Den Berliner Greenwheels-Kunden wurde dafür ein Fragebogen mit 6 Fragen zur Lage der Carsharing-Stellplätze per E-Mail zugestellt (siehe Anhang). Von 90 % der rund 6.000 Berliner Kunden liegt eine E-Mailadresse vor und sie konnten angeschrieben werden. Im zweiwöchigen Antwortzeitraum wurden 97 Fragebögen von den Kunden zur Auswertung zurückgesandt, von denen 89 auswertbar waren. Die geringe Rücklaufquote könnte ein Hinweis darauf sein, dass die Thematik bei den Kunden keinen großen Stellenwert einnimmt. Mit ca. 2 % Antwortquote ist diese Umfrage nicht repräsentativ, zeigt aber dennoch deutlich, dass auch die Kunden die reservierten Stellplätze favorisieren.

Frage 1: „Welches ist Ihre bevorzugte Carsharing-Station?“

Mit der Frage sollte herausgefunden werden, wie viele der Befragten die neuen Stationen im öffentlichen Straßenraum einschätzen können, weil sie sie regelmäßig nutzen. Ca. 4 % der Antwortenden nutzten die bis kurz vor der Befragung noch vorhandenen freien Stationen bei denen das Carsharing-Fahrzeug entlang eines Straßenzuges abgestellt wird. Weitere 4 % nutzen sowohl reservierte Stationen im öffentlichen Straßenraum, als auch auf privaten Flächen. Insgesamt nutzen 27 % der Befragten regelmäßig reservierte Stationen im öffentlichen Straßenraum, 64 % Stationen auf privatem Grund und 5 % beide Formen.

Frage 2: „Warum [bevorzugen die Kunden ihre Station]?“ und

Frage 3 „Welche Lage der Carsharing-Station würden Sie bevorzugen?“

Mit den Fragen 2 und 3 sollte herausgefunden werden, ob es eine bestimmte Lage von Stationen gibt, die die Kunden eindeutig bevorzugen und ob die vorhandenen Stellplatzarten auch die vom Kunden gewünschten sind. Dabei wird deutlich, dass vor allem die Lagegunst einer Station (Nähe zu ...) entscheidend ist. Die Antwortverteilung ist hier bei den Nutzern der verschiedenen Stationsarten nahezu gleich. Wenn die Kunden es sich aussuchen könnten, würden ca. 58 % eine reservierte Station im öffentlichen Straßenraum wählen. Untersucht man nur diejenigen, die regelmäßig Stationen im öffentlichen Straßenraum nutzen, so geben ca. 68 % an, die Lage im öffentlichen Straßenraum zu bevorzugen. Somit empfinden sowohl diejenigen, die diese Stationen kennen und nutzen als auch die anderen Nutzer diese Stationen als günstig.

Es ist jedoch anzunehmen, dass die Kunden nicht genau differenzieren zwischen einer Fläche auf privatem Grund oder im öffentlichen Straßenraum. Sie wünschen sich reservierte Flächen direkt an der Straße, so dass sie direkt einsteigen und losfahren können. Das trifft prinzipiell auch auf Stellplätze auf privaten Flächen, die direkt an die Straße angrenzen, z.B. auf, den Gebäuden vorgelagerten, Flächen zwischen Hauswand und Gehweg, zu. Das Fahrzeug muss schnell zu finden sein (Antwort 2c 24 %), was neben den Stellplätzen an der Straße auch für Stellplätze im Hinterhof (Antwort 3c 9 %) und auf Sammelparkplätzen (17 %) zutreffen kann. Es gibt jedoch auch einen geringen Anteil von Leuten, denen es völlig egal ist wo die Stellplätze angeordnet sind (ca. 7 %) solange sie nur in der Nähe liegen.

Abbildung 17: Antwortverteilung auf die Frage „Warum [bevorzugen die Kunden ihre bestimmte Station]?“ (n= 89 Antwortende)

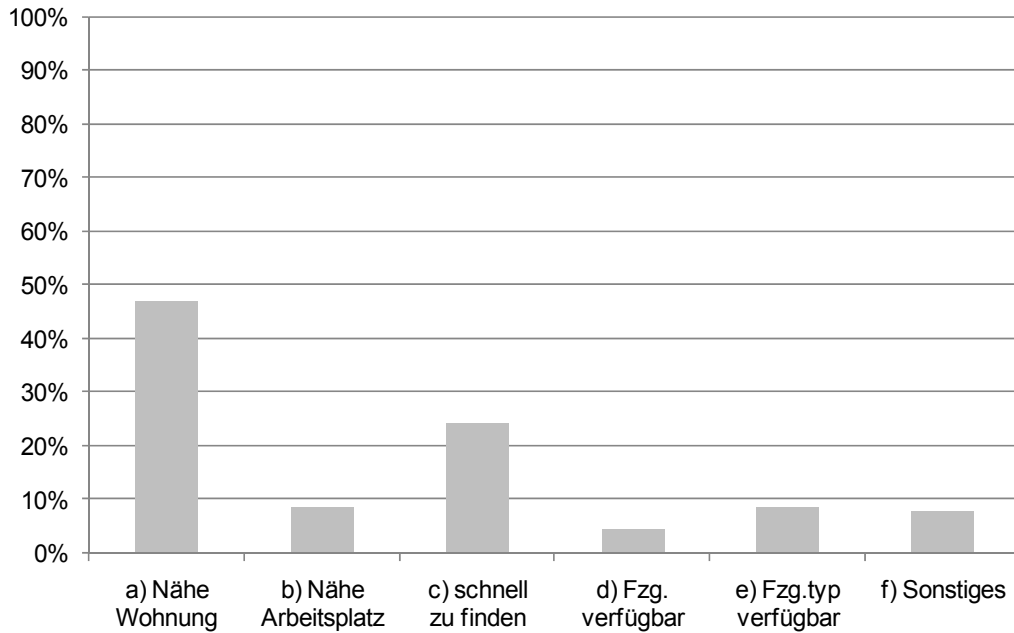
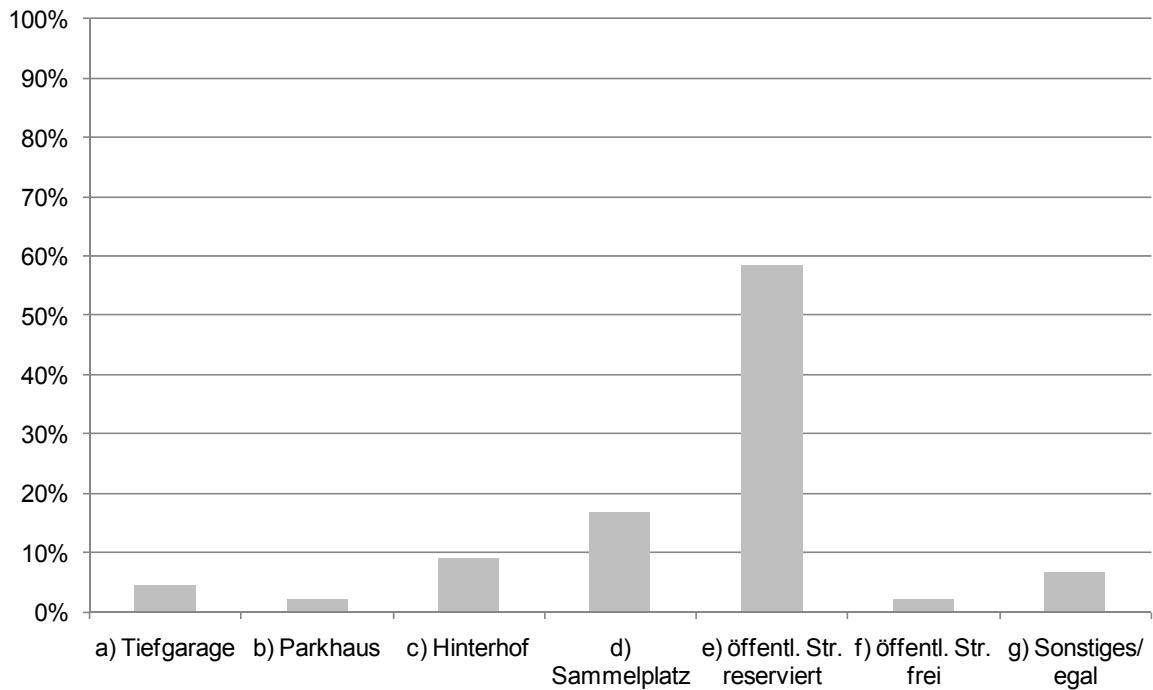


Abbildung 18: Antwortverteilung auf die Frage „Welche Lage der Carsharing Station würden Sie bevorzugen?“ (n= 89 Antwortende)



Frage 4: „Ist es Ihnen wichtig, dass ein Carsharing-Fahrzeug auf einem für Carsharing reservierten Stellplatz abgestellt werden kann?“ und

Frage 5: „Denken Sie, dass für Carsharing reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verbreitung des Carsharing beitragen können?“

Fragt man die Kunden direkt danach, ob es ihnen wichtig ist, dass die Fahrzeuge auf reservierten Stellplätzen stehen, so stimmen dem ca. 92 % zu und 8 % verneinen dies. Von den 7 Personen denen es nicht wichtig ist, einen reservierten Stellplatz zur Verfügung zu haben, schätzen dennoch 6 Personen einen solchen Stellplatz als wichtig ein, um die Verbreitung des Carsharing zu fördern. Circa 13 % wollen sich hier nicht festlegen und nahezu 79 % halten die reservierten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für angebracht. Damit denken lediglich 8 %, dass es für die weitere Etablierung des Carsharing nicht notwendig ist, reservierte Stellplätze im Straßenraum vorzusehen, obwohl 6 von diesen 7 Personen den eigenen reservierten Stellplatz zu schätzen wissen.

Betrachtet man nur diejenigen, die bereits Stationen im öffentlichen Straßenraum nutzen, so fällt das Ergebnis noch deutlicher aus. Ca. 93 % derjenigen, die diese Stationen bereits kennen, finden es wichtig, dass ein Carsharing-Fahrzeug auf einem reservierten Stellplatz abgestellt werden kann und ca. 89 % meinen, dass diese Stellplätze auch zur Verbreitung des Carsharing beitragen („nein“: 4 %, „weiß nicht“: 7 %).

Abbildung 19: Antwortverteilung auf die Frage „Ist es Ihnen wichtig, dass ein Carsharing Fahrzeug auf einem für Carsharing reservierten Stellplatz abgestellt werden kann?“ (n= 89 Antwortende)

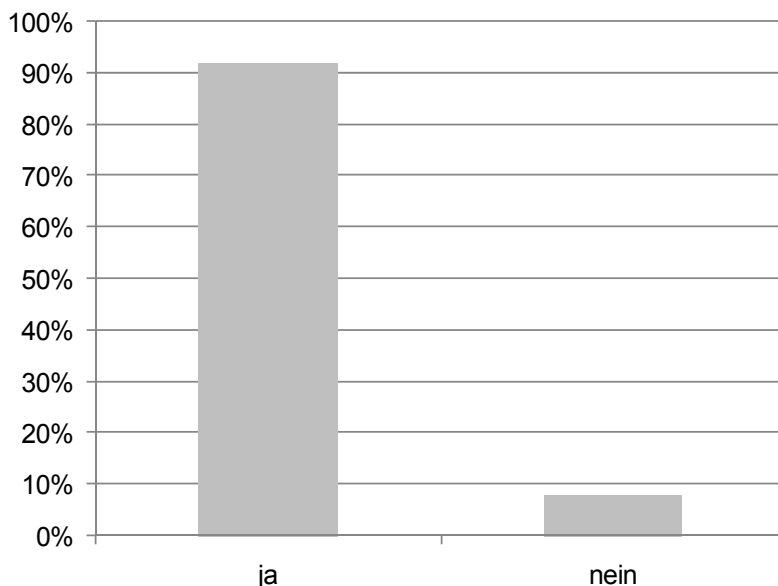
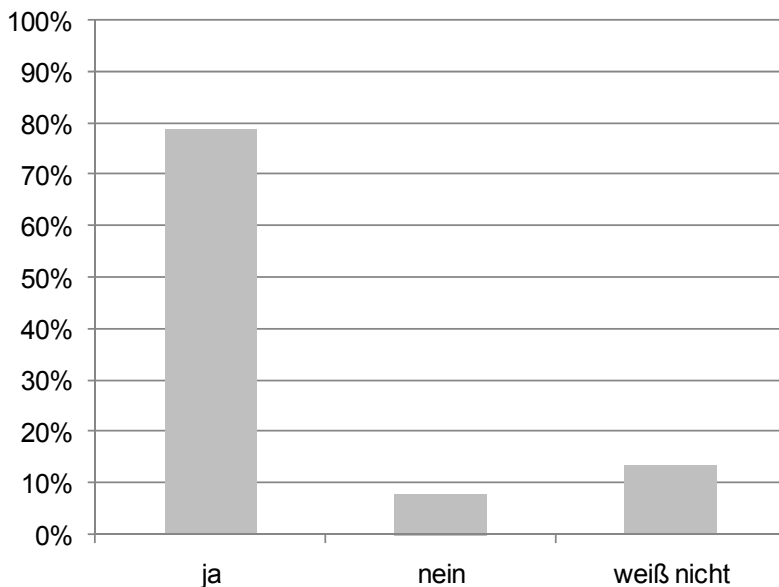


Abbildung 20: Antwortverteilung auf die Frage „Denken Sie, dass für Carsharing reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verbreitung des Carsharing beitragen können?“ (n= 89 Antwortende)



Frage 6: „Ist es Ihnen schon einmal passiert, dass Sie ein Carsharing-Fahrzeug beim Zurückbringen nicht auf den dafür vorgesehenen Stellplatz stellen konnten, weil dort ein Falschparker stand?“

Mit dieser Frage sollte ermittelt werden, wie die Kunden die Fremdparkersituation auf Carsharing-Stellplätzen wahrnehmen. Es ist davon auszugehen, dass ein verärgerter Kunde diese Frage eher mit „oft“ beantwortet, auch wenn er objektiv betrachtet eventuell noch nicht häufig mit Fremdparkern in Kontakt kam. Dennoch ist hier vor allem das subjektive Empfinden, welches die Zufriedenheit maßgeblich bestimmt, interessant. Mehr als die Hälfte der Kunden hat noch keine Fremdarker auf den Stellplätzen erlebt (ca. 53 %). Bei ca. einem Drittel der Befragten (32 %) ist das bereits vorgekommen, wurde jedoch noch nicht als „häufig“ empfunden, weitere 15 % nahmen die Fremdarker als häufig auftretendes Phänomen war. Diese Werte bestätigen im Wesentlichen die Ergebnisse der Vor-Ort-Erhebungen (vgl. Kapitel 4.3).

Bei Frage 6 wird der Unterschied zwischen der allgemeinen Auswertung und der Antwortverteilung derjenigen mit Erfahrungen bei der Nutzung der reservierten Stellplätze am deutlichsten. Diejenigen, die sonst bevorzugt die Stationen auf privaten Flächen nutzen, machen viel seltener Erfahrungen mit Fremdparkern („nie“: 70 %, „selten“: 23 %, „oft“: 7 %). Ungefähr ein Drittel der Befragten (32 %), die Stationen im öffentlichen Straßenraum nutzen, geben an, häufig auf Fremdarker zu stoßen. Weitere 50 % haben dies bereits erlebt und lediglich 18 % sind damit noch nicht in Berührung gekommen.

Abbildung 21: Antwortverteilung auf die Frage „Ist es Ihnen schon mal passiert, dass Sie ein Carsharing Fahrzeug beim Zurückbringen nicht auf den dafür vorgesehenen Stellplatz stellen konnten, weil dort ein Falschparker stand?“ (n= 89 Antwortende)

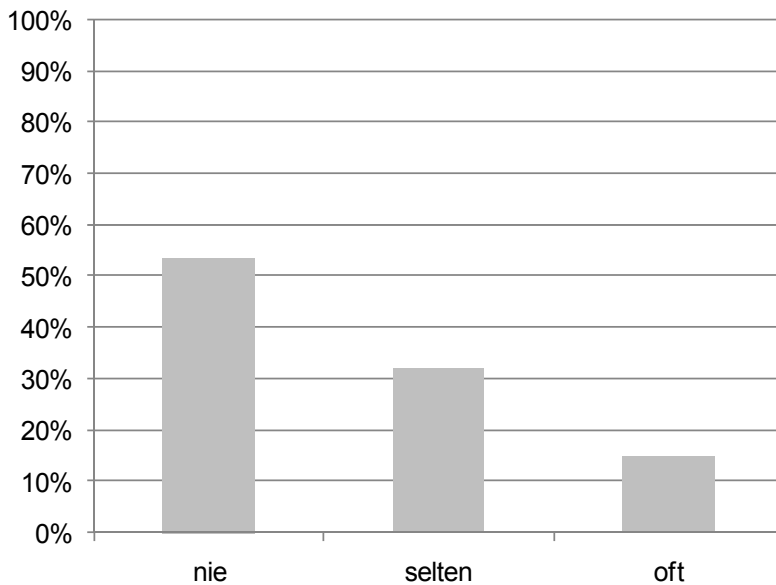
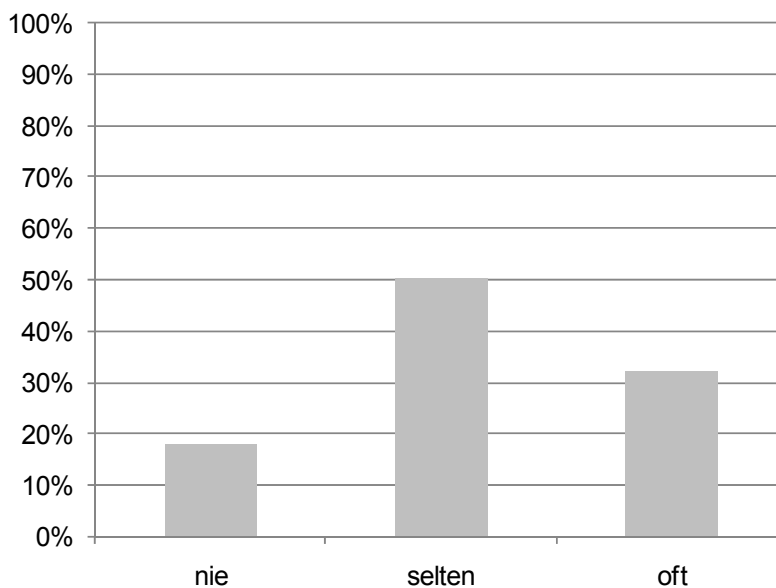


Abbildung 22: Antwortverteilung der Nutzer von reservierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum Frage 6 (n= 32 Antwortende)



Fazit: Die Kunden teilen die Einschätzung der Carsharing-Anbieter, dass reservierte Stellplätze für die weitere Verbreitung des Carsharing wichtig sind. Diejenigen, die bereits Erfahrungen mit diesen Stellplätzen haben, unterstützen deren Einsatz besonders. Die Kunden nutzen vor allem solche Stellplät-

ze gern, die in Wohnungsnähe liegen und schnell zu finden sind. Da letzteres auf die reservierten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zutrifft, werden sie von ihnen auch eindeutig gewünscht und häufig genutzt.

5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

Die Analyse der Nutzungsdaten zeigt, dass die reservierten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ein vollwertiger Ersatz für reservierte Stellplätze auf privatem Grund sind. Zwar sind die mittlere Buchungsanzahl und –dauer bei den Stationen im öffentlichen Straßenraum etwas geringer als bei denen auf privatem Grund, jedoch sind Unterschiede in den Nutzungsdaten eher auf den begrenzten Stichprobenumfang und die geringere Attraktivität der jeweiligen Gebiete als auf die Lage im Straßenraum zurückzuführen.

Auch die Befragung der Kunden ergab eine breite Zustimmung zu diesen Stellplätzen und die Forderung mehr davon einzurichten. Die Kunden wünschen sich von der Straße her frei zugängliche Stellplätze in Wohnortnähe. Ob diese auf öffentlichem oder privatem Grund liegen, ist für sie unwichtig. In Gebieten, in denen keine privaten Flächen zur Verfügung stehen, werden reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum also von den Nutzern gut angenommen.

Nachteilig scheint einzig das deutliche Fremdarkerproblem, welches auch von den Nutzern als störend wahrgenommen wird und der damit verbundene erhöhte Betreuungsaufwand dieser Stellplätze. Hier bleibt abzuwarten, ob die in jüngster Zeit angestrebte konsequente Umsetzung der Falschparker eine abschreckende Wirkung entfaltet. Notwendig erscheint in jedem Fall eine stärkere Überwachung der geltenden Regelungen. Zusätzliche farbliche Fahrbahnmarkierungen, wie sie z.B. DB Carsharing auf seinen Stellplätzen anbringen wird, können außerdem visuell betonen, dass es sich um reservierte Stellplätze handelt.¹

Die Carsharing-Anbieter kritisieren, dass das Verfahren zur Beantragung und Einrichtung der reservierten Stellplätze derzeit recht langwierig ist und mit den einzelnen Bezirken jeweils wieder neu angegangen werden muss. Von einer routinierten Umsetzung in Gesamtberlin ist man hier noch weit entfernt. Eine erneute allgemeine Information aller Bezirke und der fachliche Austausch dieser untereinander wären wünschenswert. Aus dem ehemaligen Modellprojekt zur Stellplatzreservierung sollte unter Auswertung der Modellprojekterfahrungen kurzfristig ein übertragbares Standardvorgehen entwickelt werden, das die weitere Anwendung vereinfacht.

Bislang erfolgt die Reservierung von Carsharing-Stellplätzen nur auf Anfrage der einzelnen Carsharing-Unternehmen, was in der Praxis zur Folge hat, dass auch nur das beantragende Unternehmen seine Fahrzeuge dort abstellt. Theoretisch erfolgt aber mit der Einrichtung der Stellplätze keine Zuweisung zu einem Unternehmen. In Zukunft sollte deshalb an Stationen in günstiger Lage eine größere Anzahl von Stellplätzen vorgesehen werden, um einen freien Wettbewerb zu ermöglichen und mehreren Anbietern die Möglichkeit zu geben ihre Fahrzeuge dort anzubieten.

Die genannten Schwierigkeiten könnten mittelfristig mit der Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes vermieden werden.² Rechtssicherheit würde die Möglichkeit bieten, Carsharing-Stationen wie Taxistände einzurichten. Eine weitsichtige Integration des Carsharing in das gesamtstädtische Verkehrssystem wäre somit möglich. Außerdem könnten auch ordnungsrechtliche Maßnahmen, wie Verwarnungsgelder für Fremdarker, zum Einsatz kommen, welche derzeit aufgrund der fehlenden Rechtssicherheit nicht angewendet werden.

¹ Jedoch ist das Fremdarkerproblem vermutlich weniger ein Mangel an Erkennbarkeit des Haltverbots als ein Akzeptanzproblem, das auch durch den generell hohen Parkdruck in den betreffenden Gebieten verstärkt wird.

² Die Bestimmung der ‚reservierungsfähigen‘ Anbieter sollte anhand der Kriterien aus den Vergabegrundlagen für das Umweltzeichen Blauer Engel erfolgen.

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Seite

| | | |
|---------------|--|----|
| Tabelle 1: | Vorteile Carsharing gegenüber Autovermietung und Privatfahrzeug (Keller 2000) | 11 |
| Tabelle 2: | Übersicht der Vor- und Nachteile der Stellplatzmöglichkeiten für Carsharing-Unternehmen | 13 |
| Abbildung 3: | Beschilderung reservierter Carsharing Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in Berlin, Beispiel Carsharing-Station Dürerplatz | 16 |
| Abbildung 4: | Lage der ausgewerteten Carsharing-Stationen (rot: Station im öffentlichen Straßenraum, blau: Station auf Flächen in privatem Besitz) | 22 |
| Abbildung 5: | mittlere Anzahl der Buchungen bzw. Fahrten pro Carsharing-Fahrzeug und Tag an den ausgewählten Carsharing-Stationen (07.2006 – 04.2008) | 23 |
| Abbildung 6: | mittlere Buchungsdauer und Fahrtlänge an den ausgewählten Carsharing-Stationen (07.2006 – 04.2008) | 24 |
| Tabelle 7: | Daten zu den ausgewerteten Carsharing-Stationen | 24 |
| Abbildung 8: | Mittelwert und Streubreiten der mittleren Fahrdauern an den ausgewählten Carsharing-Stationen in Minuten | 25 |
| Abbildung 9: | Anteil der Buchungen je Buchungsdauerklasse an den ausgewählten Carsharing-Stationen (07.2006 – 04.2008) | 26 |
| Abbildung 10: | Anteil der Buchungen je Fahrlängenklasse an den ausgewählten Carsharing-Stationen (07.2006 – 04.2008) | 26 |
| Abbildung 11: | Anzahl der Buchungen je Wochentag an 12 ausgewählten Carsharing-Stationen | 27 |
| Abbildung 12: | Anzahl Buchungen je Stunde donnerstags an 12 ausgewählten Carsharing-Stationen | 28 |
| Abbildung 13: | Anzahl Buchungen je Stunde samstags an 12 ausgewählten Carsharing-Stationen | 28 |
| Abbildung 14: | Lage der erhobenen Carsharing-Stationen | 30 |
| Abbildung 15: | Belegung im Tagesverlauf an 9 ausgewählten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum (Erhebungstage: Donnerstag 24.04.08, Samstag 26.04.08) | 31 |
| Tabelle 16: | Erhebungsdaten an 9 ausgewählten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum (Erhebungstage: Donnerstag 24.04.08, Samstag 26.04.08) | 32 |
| Abbildung 17: | Antwortverteilung auf die Frage „Warum [bevorzugen die Kunden ihre bestimmte Station]?“ (n= 89 Antwortende) | 34 |
| Abbildung 18: | Antwortverteilung auf die Frage „Welche Lage der Carsharing Station würden Sie bevorzugen?“ (n= 89 Antwortende) | 34 |

| | |
|---|----|
| Abbildung 19: Antwortverteilung auf die Frage „Ist es Ihnen wichtig, dass ein Carsharing Fahrzeug auf einem für Carsharing reservierten Stellplatz abgestellt werden kann?“ (n= 89 Antwortende) | 35 |
| Abbildung 20: Antwortverteilung auf die Frage „Denken Sie, dass für Carsharing reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verbreitung des Carsharing beitragen können?“ (n= 89 Antwortende) | 36 |
| Abbildung 21: Antwortverteilung auf die Frage „Ist es Ihnen schon mal passiert, dass Sie ein Carsharing Fahrzeug beim Zurückbringen nicht auf den dafür vorgesehenen Stellplatz stellen konnten, weil dort ein Falschparker stand?“ (n= 89 Antwortende) | 37 |
| Abbildung 22: Antwortverteilung der Nutzer von reservierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum Frage 6 (n= 32 Antwortende) | 37 |

Anhang

Fragebogen der Online-Befragung der Greenwheels-Kunden

1. Welches ist Ihre bevorzugte Carsharing Station? (Straßenname oder Stationskürzel)

2. Warum? (Mehrfachantwort möglich)
 - a. von der Wohnung günstig zu erreichen
 - b. vom Arbeitsplatz günstig zu erreichen
 - c. das Fahrzeug steht dort auf einem reservierten Stellplatz und ist schnell zu finden
 - d. dort ist immer ein Fahrzeug verfügbar
 - e. dort ist ein bestimmter Fahrzeugtyp verfügbar
 - f. Sonstiges: _____

3. Welche Lage der Carsharing Station würden Sie bevorzugen? (Bitte nur eine Antwort)
 - a. in Tiefgarage
 - b. im Parkhaus
 - c. im Hinterhof
 - d. auf Sammelparkplatz unter freiem Himmel
 - e. im öffentlichen Straßenraum auf für Carsharing reservierten Stellplätzen
 - f. im öffentlichen Straßenraum irgendwo entlang eines Straßenzuges
 - g. Sonstiges: _____

4. Ist es Ihnen wichtig, dass ein Carsharing Fahrzeug auf einem für Carsharing reservierten Stellplatz abgestellt werden kann? ja/ nein

5. Denken Sie, dass für Carsharing reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verbreitung des Carsharing beitragen können? ja/ nein/ weiß nicht

6. Ist es Ihnen schon mal passiert, dass Sie ein Carsharing Fahrzeug beim Zurückbringen nicht auf den dafür vorgesehenen Stellplatz stellen konnten, weil dort ein Falschparker stand? nie/ selten/ oft



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



LK Argus
GmbH