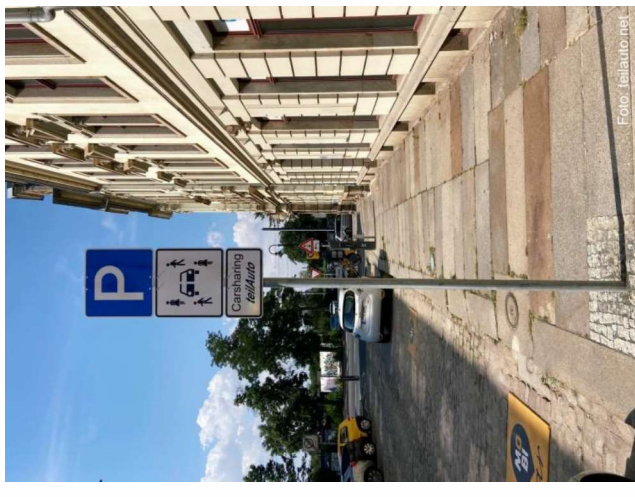


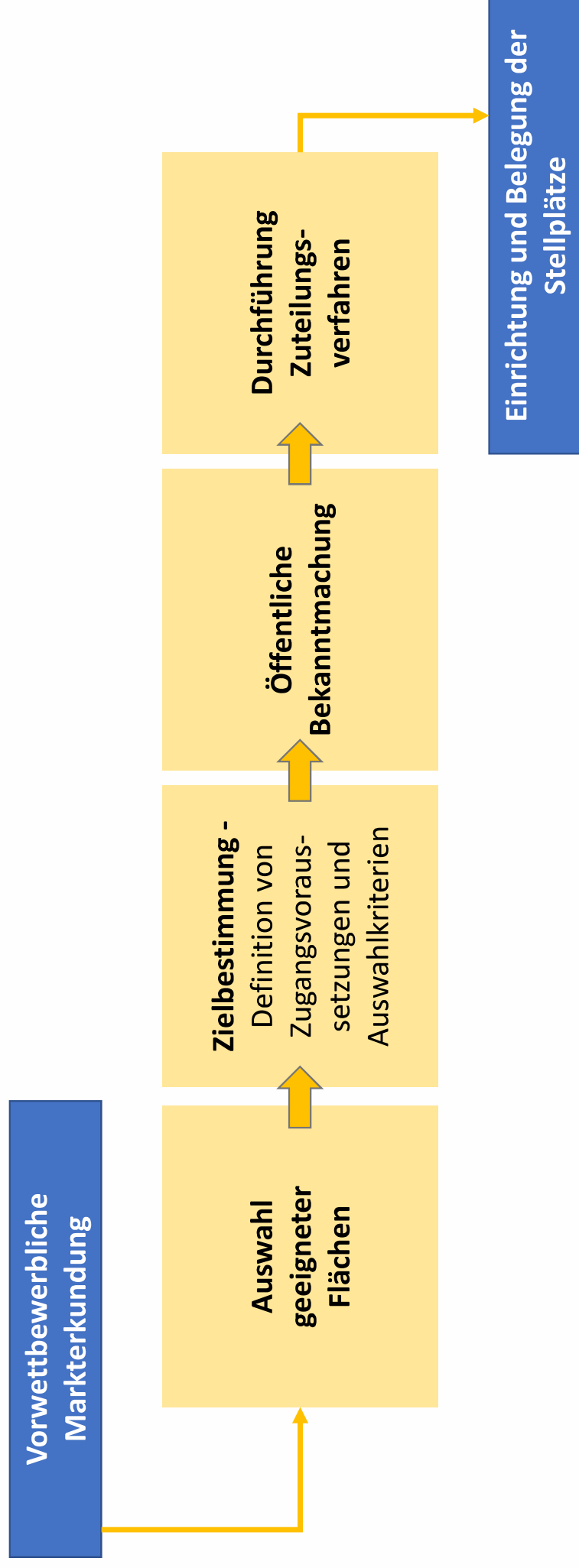
Hinweise zu Standortauswahl und Zuteilungsverfahren

Mobilpunkt-Akademie, 13. Oktober 2020

Gunnar Nehrke, Bundesverband CarSharing e.V.



Ablauf des Zuteilungsverfahrens



Markterkundung

Gespräche mit CarSharing-Anbietern sollen zeigen:

- Welche Anbieter gibt es in der Kommune/in nahegelegenen Kommunen?
- Wo stellen die Anbieter bereits Fahrzeuge bereit?
- Wo fragen die Anbieter Stellplätze nach?
- Wird die Anbieter-Nachfrage die Zahl zur Verfügung stehender Flächen voraussichtlich übersteigen? Wird es einen Wettbewerb um Flächen geben?

Achtung:

- Markterkundung ist **kein Bestandteil** des Zuteilungsverfahrens
- Gesprächsinhalte sollten **vertraulich** bleiben, gewünschte Lage von Stellplätzen ist oft Geschäftsgeheimnis

Auswahl geeigneter Flächen

Konzeptionelle Vorüberlegungen für die Flächenauswahl:

- Wie wird die **Attraktivität des CarSharing-Angebots** aus Sicht der Bürger*innen gesteigert?
- Sollen **Expansionshemmnisse** für die Anbieter abgebaut werden?
- Sollen Gebiete ohne CarSharing-Angebot **neu erschlossen** werden?
- Soll das CarSharing in ein **multimodales Gesamtkonzept** integriert werden?
(-> Mobilitätsstationen)

Best-Practice für CarSharing-Stellplätze

Der Grundgedanke: Wie wird das CarSharing so bereitgestellt, dass es am effektivsten mit dem privaten Pkw konkurrieren kann?

1. Optimale Wohnortnähe

- Die Distanz zwischen Wohnung der Kund*in und CarSharing-Station sollte 500 Meter nicht überschreiten.

2. Hohe Verdichtung der Stationen

- Viele kleine Standorte, dezentral verteilt, sind besser als wenige große Stationen (steigert Fahrzeug-Verfügbarkeit, verbessert Erreichbarkeit für mehr Kunden).

3. Mix aus großen und kleinen Stationen

- Optimal: Viele kleine Stationen mit wenigen Fahrzeugen kundennah in Wohnstraßen + einige größere Stationen mit verschiedenen Fahrzeugklassen (Kleinwagen, Kombis, Transportern) an Verkehrsknotenpunkten des ÖPNV.

4. Räumliche Verbindung ÖPNV/CarSharing ist gut - aber nicht notwendig

- CarSharing ergänzt den ÖPNV multimodal. Intermodale Wegekette mit CarSharing sind die Ausnahme (Fern- und Geschäftsreisen). Daher sollte der Beitrag von multimodalen Mobilstationen zur Neukundengewinnung für das CarSharing nicht überbewertet werden. (Aber: Mobilstationen fungieren oft als „Flagshipstore“ der Mobilität)

Praktische Hinweise zum Zuteilungsverfahren (1/2)

“The winner takes it all” vermeiden

- Viele unterlegene Anbieter im wettbewerblichen Verfahren = viele “unterlegene” Kunden
- Unterschiedliche Angebote erreichen zum Teil unterschiedliche Zielgruppen
- Zuteilung von Stellplatz-Losen ist bei Wettbewerb gleich geeigneter Anbieter oft das beste Verfahren

Langfristige zeitliche Staffellung der Flächenzuteilung anstreben

- Alle Sondernutzungen laufen zum selben Zeitpunkt aus = hohes Risiko für die CarSharing-Anbieter
- Alle Flächen zugleich vergeben = neue Anbieter sind auf acht Jahre ausgeschlossen
- Kürzere Vergabe-Perioden als acht Jahre = hohes wirtschaftliches Risiko für die Anbieter

Praktische Hinweise zum Zuteilungsverfahren (2/2)

Zuverlässigkeit: Welche Anbieter können ein Angebot langfristig betreiben?

- Investoren-gestützte Angebote gehen oft nach dem Trial-and-Error Prinzip vor
- Reines E-CarSharing ist zurzeit nur in absoluten Ausnahmefällen wirtschaftlich tragfähig (nämlich: in kleinen E-CarSharing-Projekten mit intensivem Kundenkontakt des Anbieters)

Hinweise zur Gestaltung

- Eine CI der Kommune erhöht die Wiedererkennbarkeit und den offiziellen Character
- Eine einfache Gestaltung spart Kosten und minimiert Konflikte mit Bau- und Denkmalämtern
- Aufwändige Gestaltung kann auf große Mobilstationen beschränkt bleiben (“Flagshipstores der Mobilität”)



Kosten der Stellplätze

Was wird erhoben?

- Sondernutzungsgebühr oder individuell festgesetzter Preis?

Was ist der Vergleichsmaßstab?

- Was zahlen Pkw-Besitzer für einen Bewohnerparkausweis? ->Für CarSharing-Kunden ist der Preis des Parkplatzes anteilig im Nutzungspreis enthalten.
- In zentralen Innenstadtlagen deutscher Großstädte kostet die Anmietung eines privaten Stellplatzes ca. 100 bis 200 Euro
(Quelle: Agora Verkehrswende, Öffentlicher Raum ist mehr wert)
- Was steht im Vordergrund: Angemessene Bepreisung oder CarSharing-Förderung?

Preisbeispiele für Stellplätze nach Sondernutzung (Angaben pro Monat):

- **Bremen:** 49,50 Euro in Zone 1 und 25,50 Euro in Zone 2
- **München:** 60 Euro bis 80 Euro (je nach Lage)
- **Köln:** 60 Euro bis 120 Euro (je nach Lage)
- **Lübeck:** 20 Euro
- **Tübingen:** 54 Euro

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Gunnar Nehrke
Bundesverband CarSharing e.V.
Schönhauser Allee 141 B
10437 Berlin



www.carsharing.de



gunnar.nehrke@carsharing.de



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