

CarSharing – Die Möglichkeit für eine zügige Realisierung zur stärkeren Umweltentlastung

Fachgespräch Carsharing

Grüne Landtagsfraktion Baden-Württemberg

Stuttgart, 05.03.2018

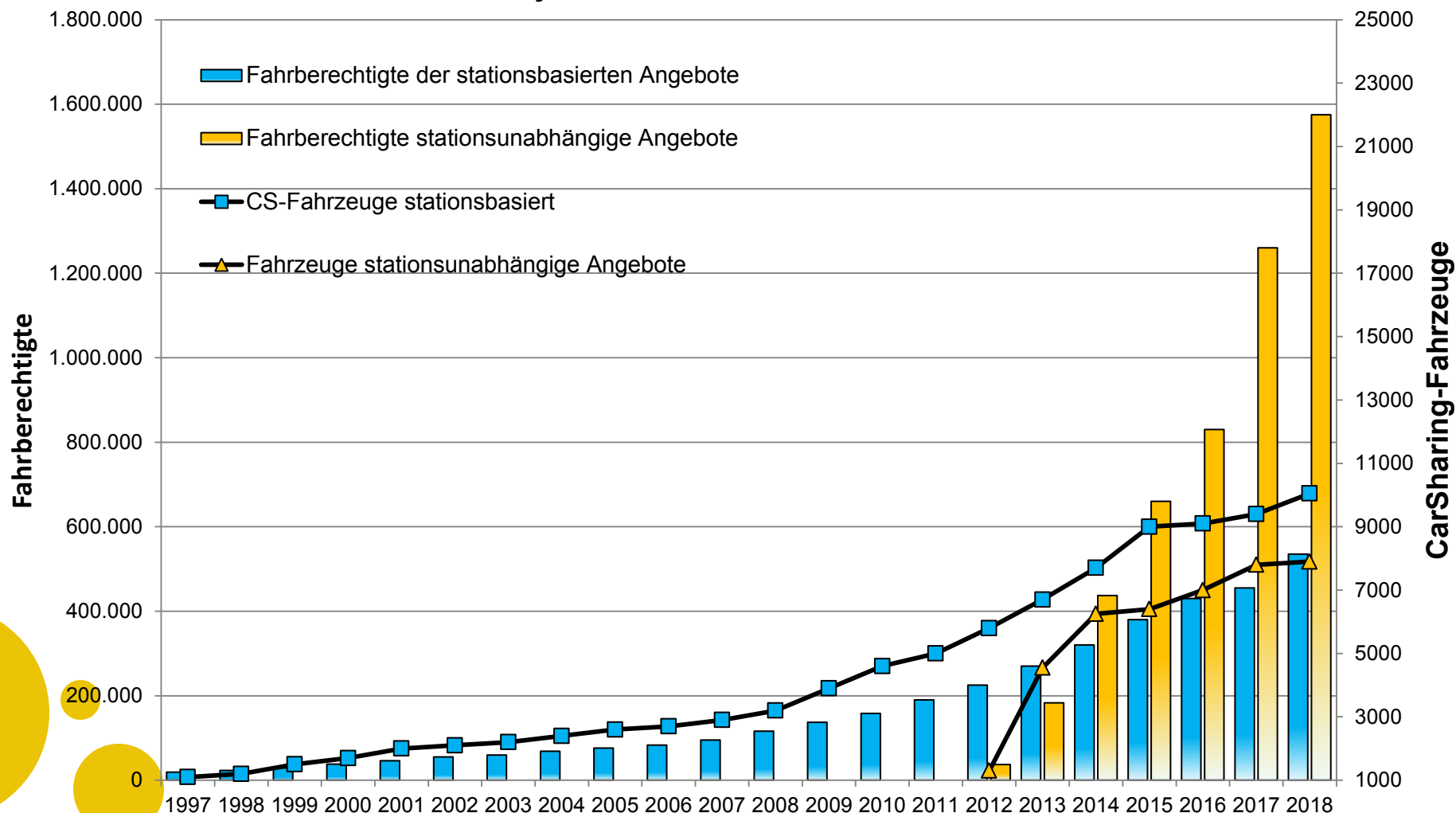
**Willi Loose, Geschäftsführer,
Bundesverband CarSharing e.V.**

Übersicht

- **CarSharing in Deutschland und in Baden-Württemberg – Zahlen und Struktur der Angebote**
- **Umweltentlastung durch CarSharing: Auszug aus Ergebnissen einer bcs-Studie zum stationsbasierten CarSharing in 12 Städten**
- **Das Carsharinggesetz (CsgG) und seine Umsetzung – Gestaltung der Sondernutzung durch Land und Kommunen**

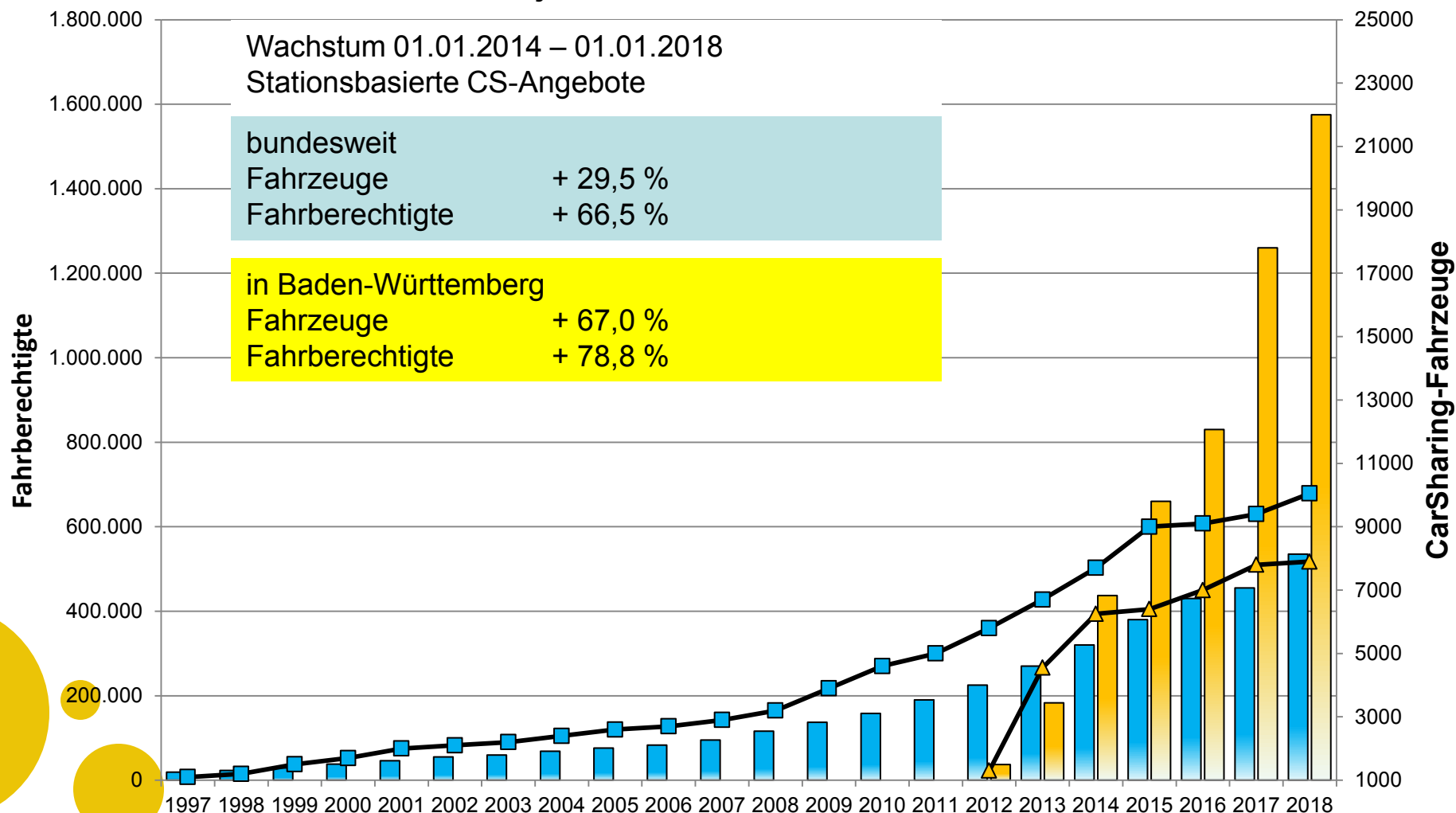
Entwicklung des CarSharing in Deutschland

jeweils zum 01.01.des Jahres

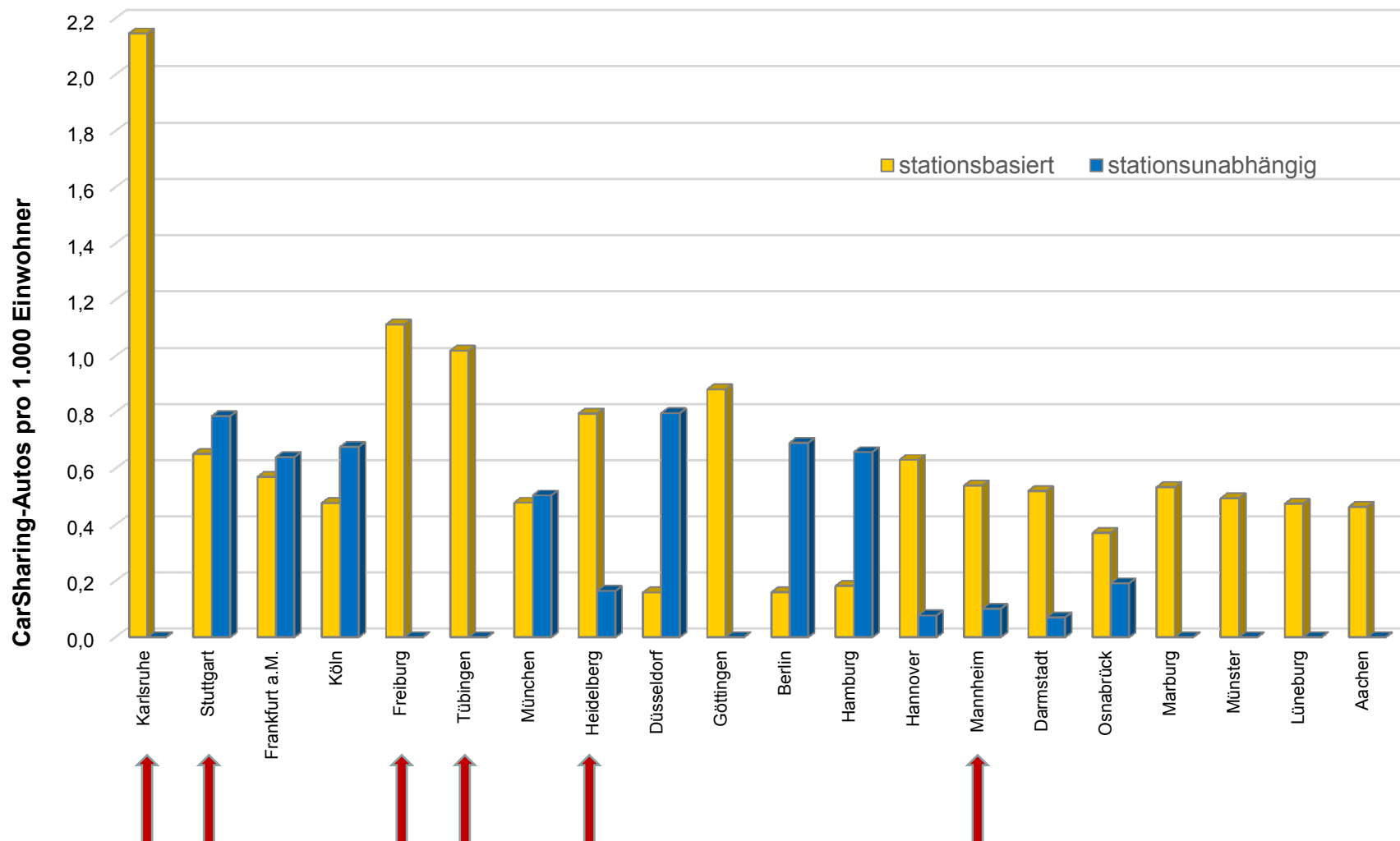


Entwicklung des CarSharing in Deutschland

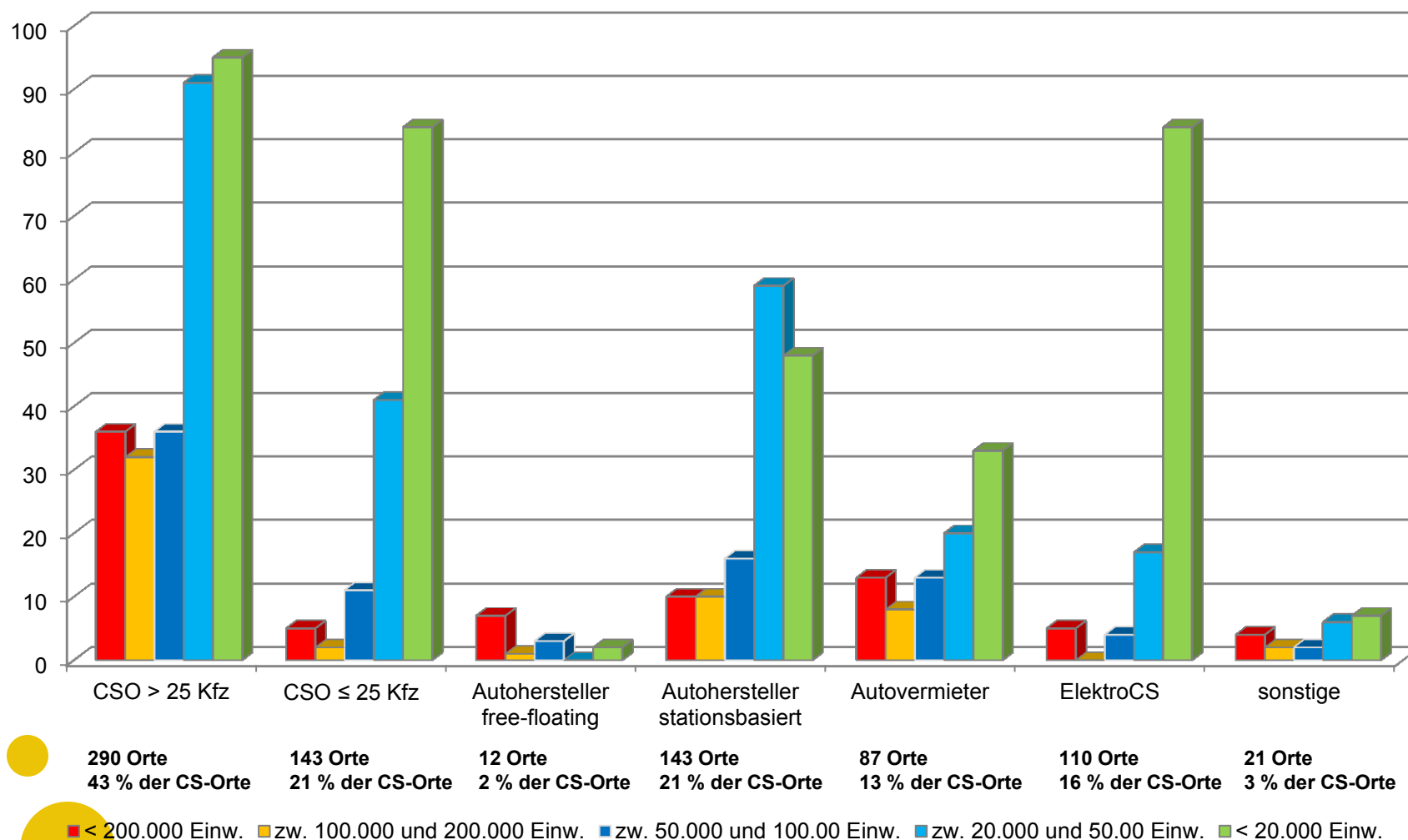
jeweils zum 01.01.des Jahres



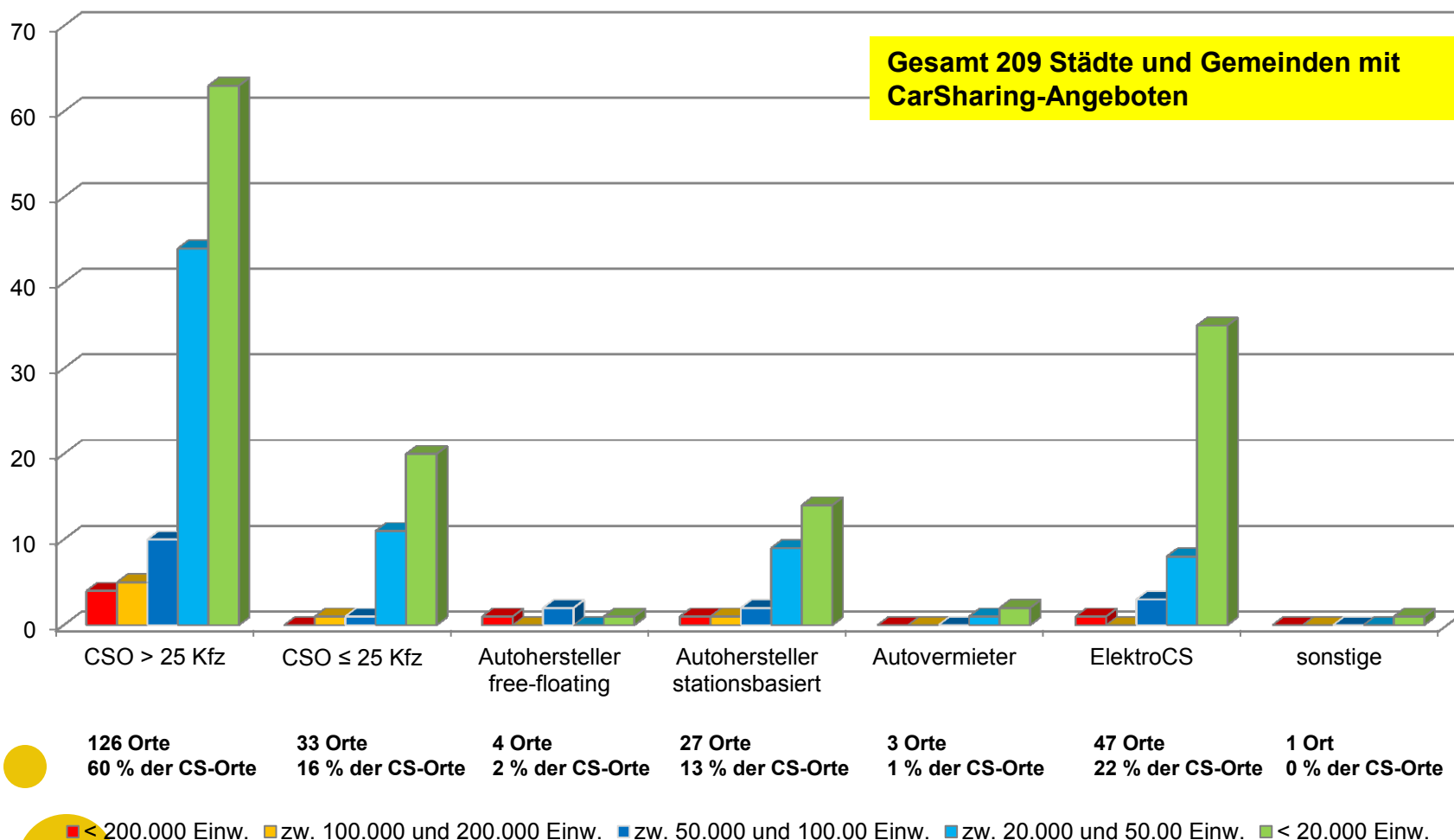
CarSharing Städteranking Herbst 2017: Top 20



Wer bietet CarSharing wo in Deutschland an?

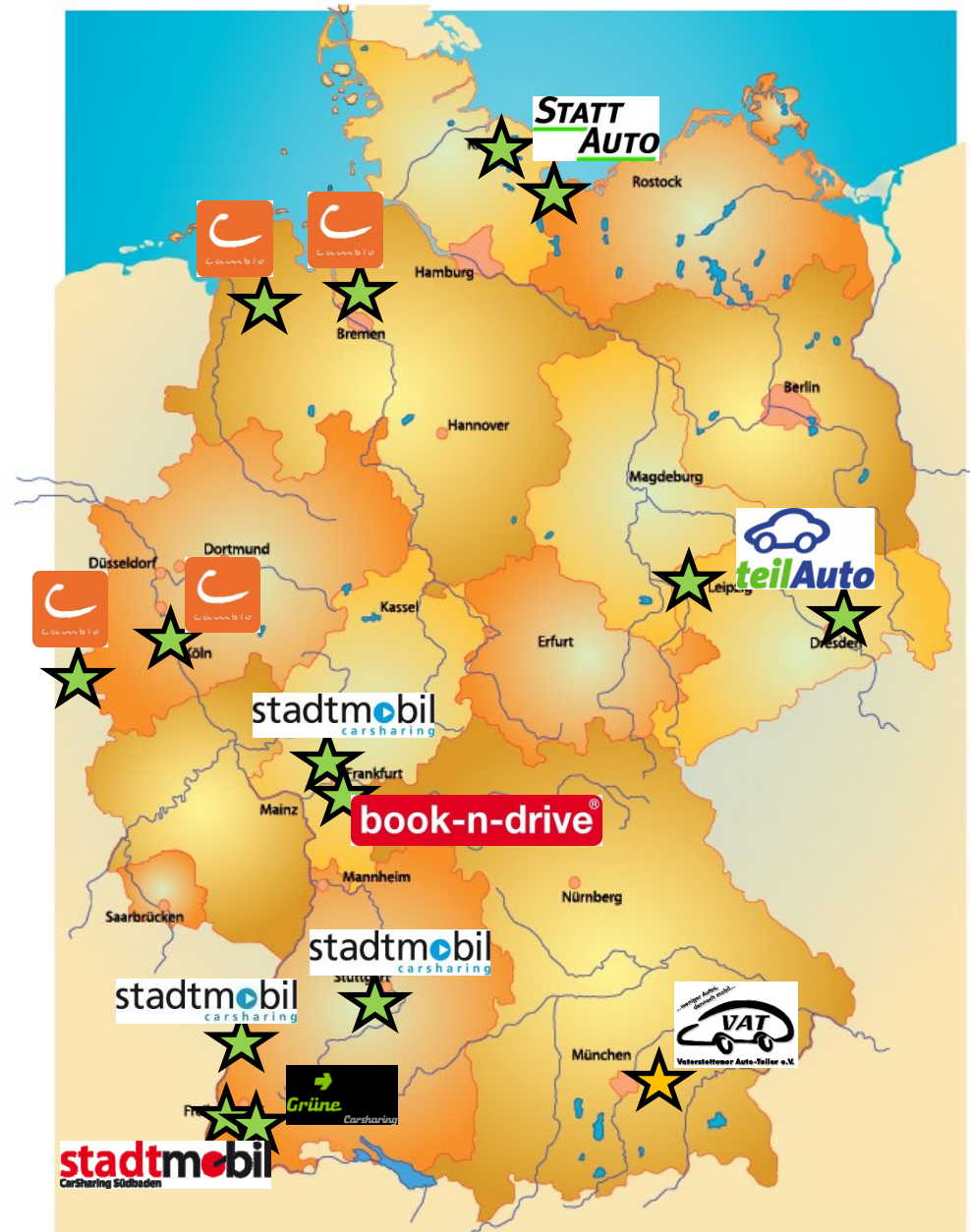


Wer bietet CarSharing wo in Baden-Württemberg an?

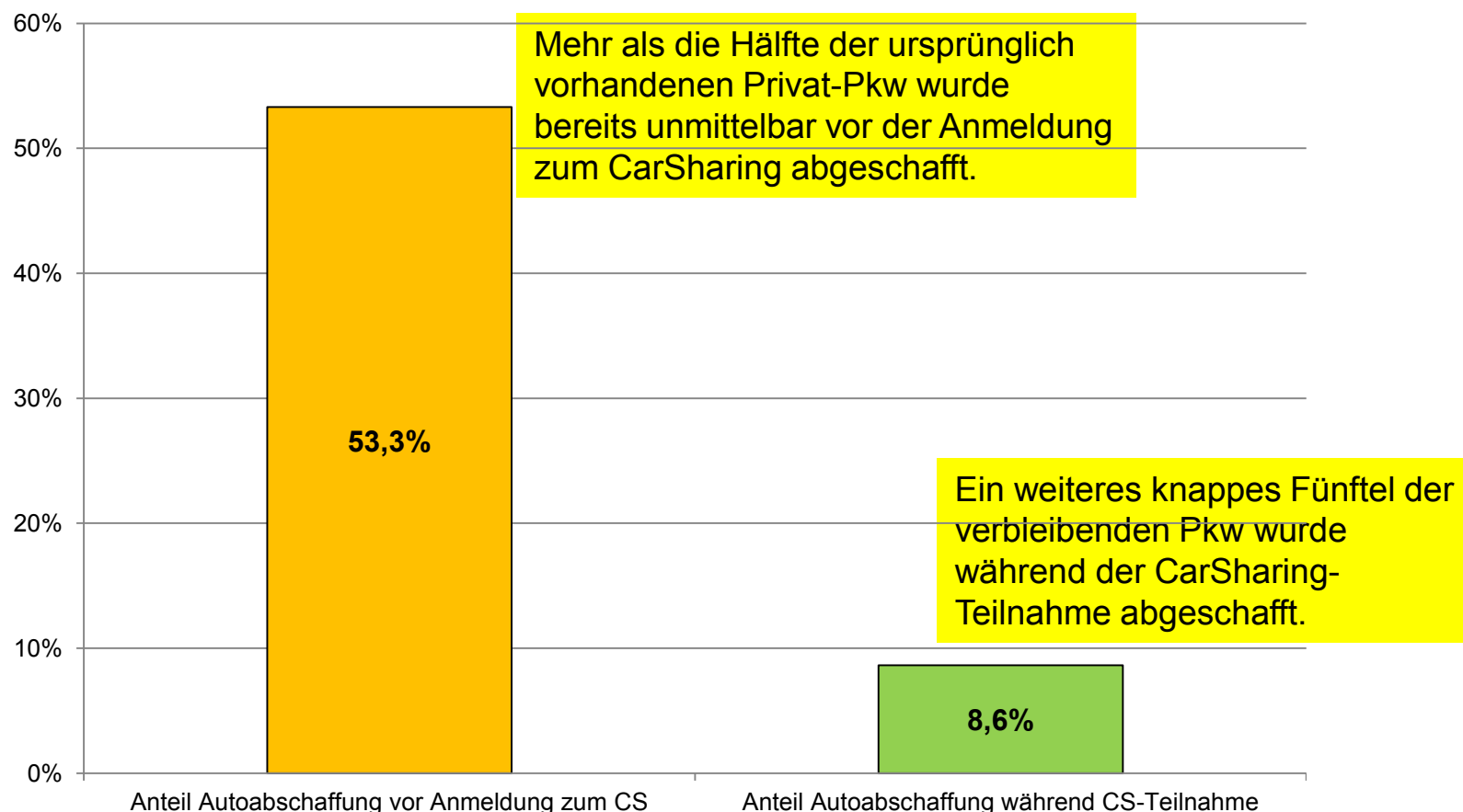


Städte und Gebiete

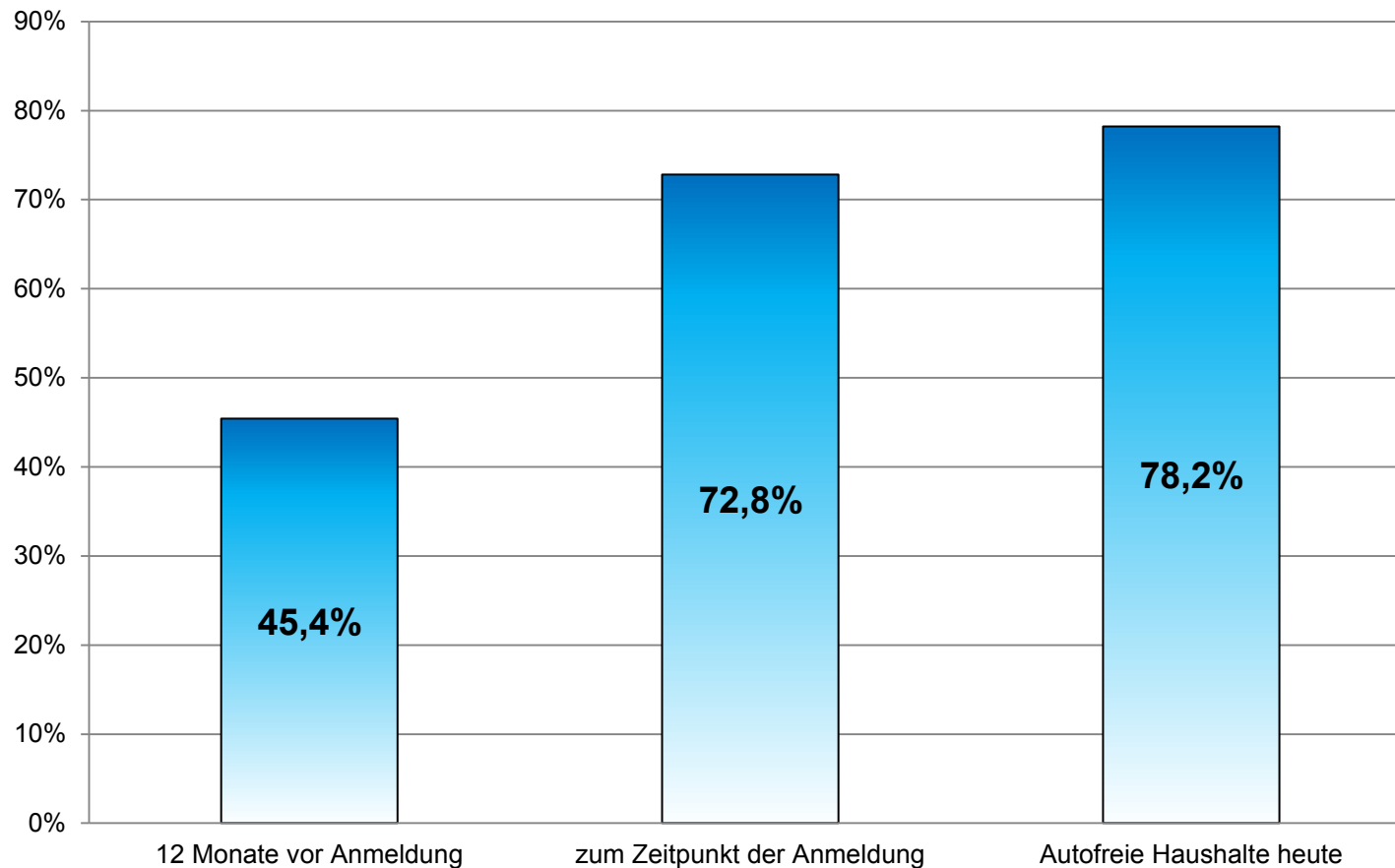
- 12 Großstädte und eine Gemeinde
- 13 CarSharing-Anbieter stationsbasiert



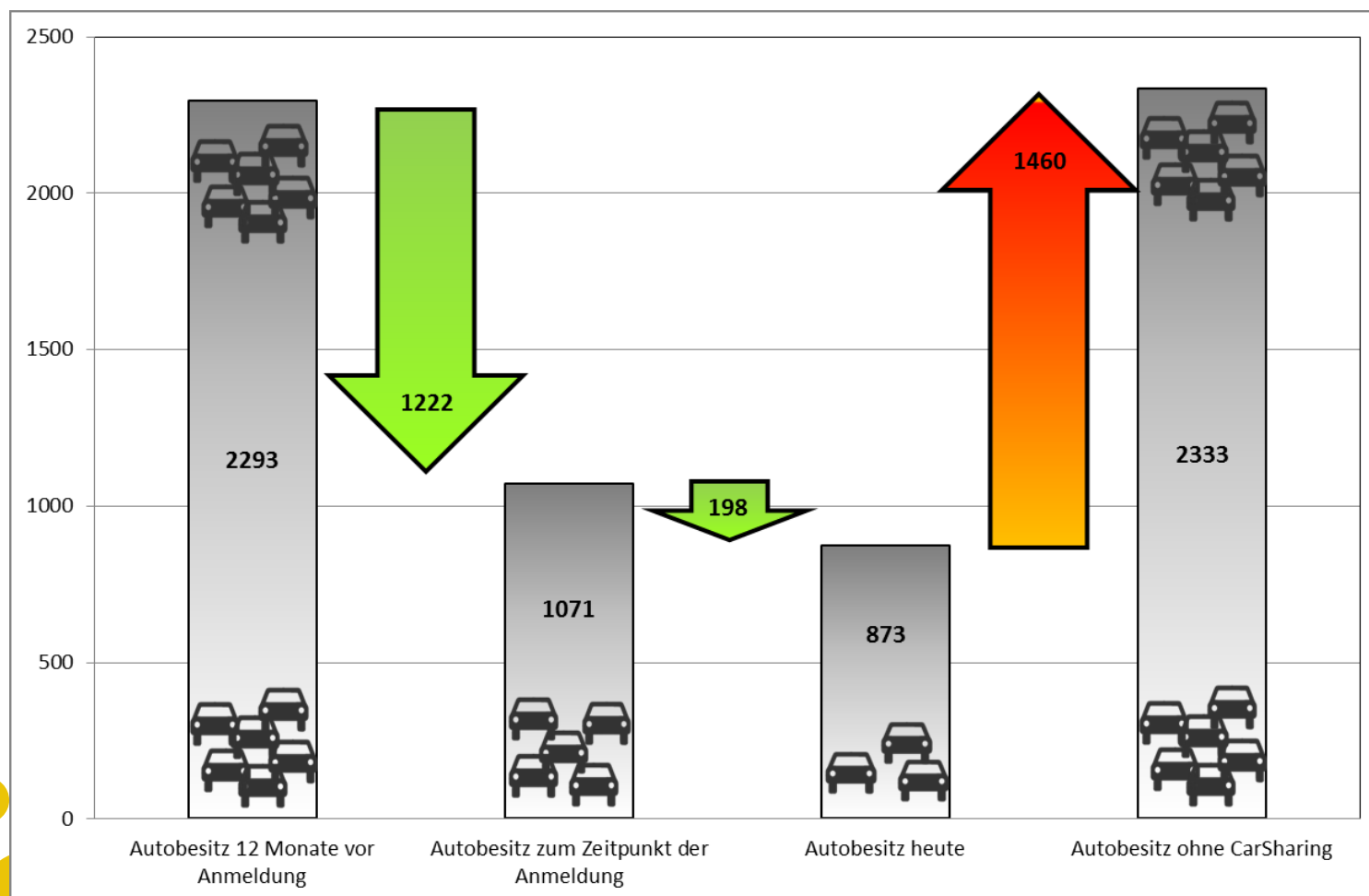
Reduktion des Autobestandes vor und während der Teilnahme am CarSharing



Entwicklung autofreier Haushalte vor und während der CarSharing-Teilnahme

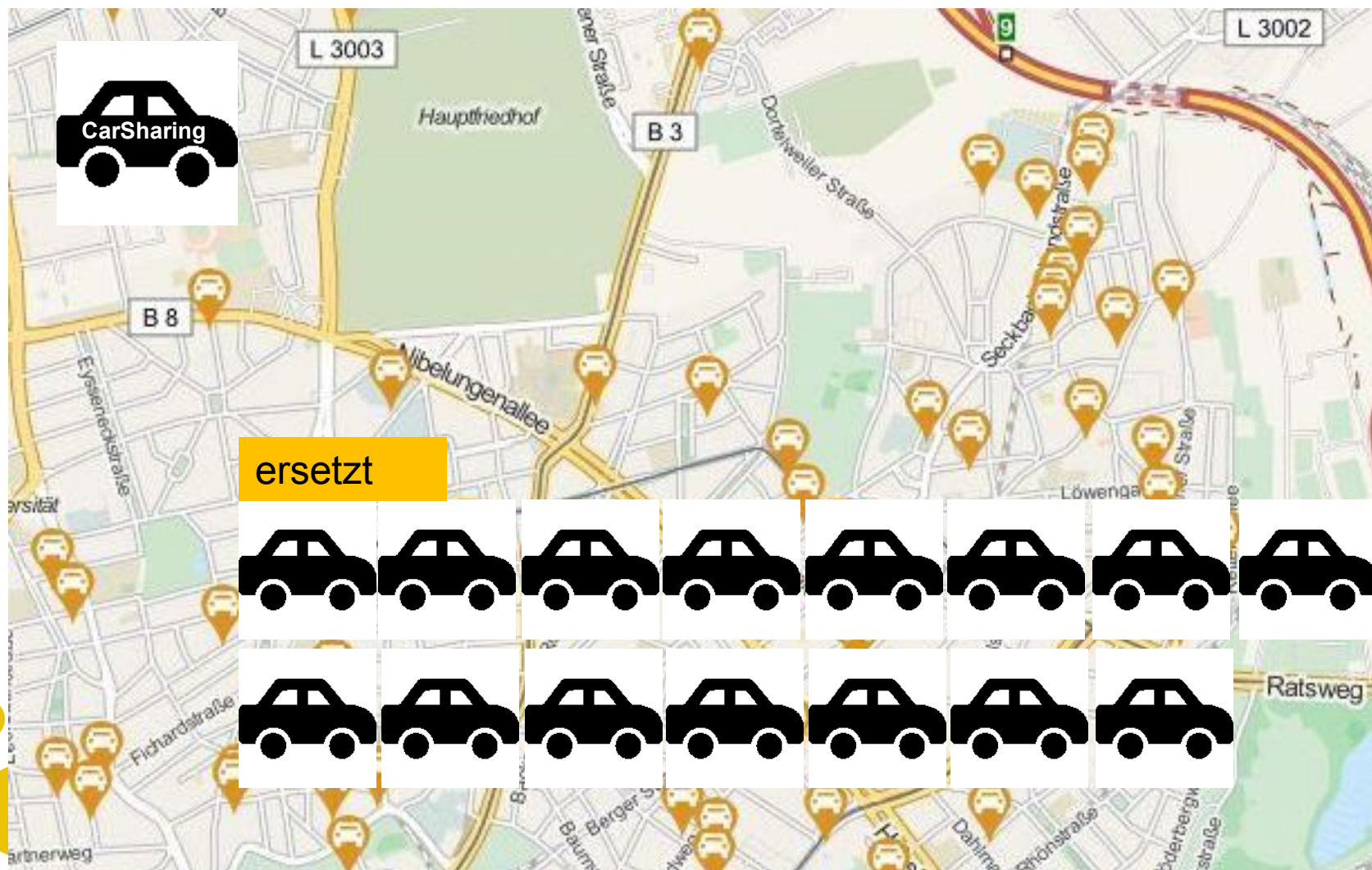


Bekundete Autoanschaffung ohne CarSharing-Angebot



n = 3.512

Jedes CarSharing-Fahrzeug ersetzt im Mittel in den betrachteten Untersuchungsgebieten 15,3 private Pkw



Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten

	Anzahl von Elektrofahr- zeugen in den Flotten	Anteil von Elektrofahr- zeugen in den Flotten
Neue CarSharing- Angebote nur mit Elektrofahrzeugen	429 EVs (+17)	100,0 %
CarSharing-Flotten von Autoherstellern	1.020 EVs (- 50)	13,5 %
Andere CarSharing- Anbieter	321 EVs (+ 21)	2,0 %
Gesamt	1.770 EVs (- 12)	10,3 %

Stand 01.01.2018

Am 01.01.2017 waren laut KBA 0,07 % der Pkw in privaten oder Firmenflotten Elektrofahrzeuge.

Mehr Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten

- Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen sehr schwierig zu erreichen, weil auf der Kostenseite die Fahrzeuge teuer sind, weil auf der Einnahmeseite die Auslastung der Elektrofahrzeuge niedriger ist und damit Fahrentgelteinnahmen fehlen.
- Wer zahlt für die Ladeinfrastruktur von stationsbasierten Angeboten?
- CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum können nur dann mit Elektrofahrzeugen bestückt werden, wenn es eine zugeordnete Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum neben dem Stellplatz gibt.



Das CsgG ermächtigt die Kommunen zu folgenden Maßnahmen:

1. Ausweisung allgemeiner CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die allen (berechtigten) CarSharing-Fahrzeugen gleichermaßen zur Verfügung stehen.
2. Kommunen können Parkgebühren für CarSharing-Fahrzeuge gegenüber den allgemein geltenden Gebührensätzen ermäßigen.
3. Ausweisung unternehmens-spezifisch zugeordneter CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum durch Sondernutzungen.

Länder, Landkreise und Städte können eigene Regeln für die Auswahl von Stellplätzen an Straßen in ihrer Straßenbaulast aufstellen!

CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum

- **62 Städte und Gemeinden haben nach unserer Kenntnis bisher schon CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum erlaubt.**
- **12 davon liegen in Baden-Württemberg. Dabei wurden 322 CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet.**
- **In acht dieser Orte wurden die reservierten CarSharing-Stellplätze durch Sondernutzung genehmigt.**

CarSharing-Stellplätze als Sondernutzung:

- ☒ Der Nutzen § 5 CsgG darin, dass es die Sondernutzung prinzipiell als Genehmigungsgrundlage definiert hat.
- ☒ Länder können in den Landesstraßengesetzen die Sondernutzung für CarSharing-Stellplätze näher regeln.
- ☒ Kommunen sollten CarSharing in ihre Sondernutzungssatzungen aufnehmen (ev. Vergabekriterien, Gebühren).
- ☒ Antragsverfahren oder kommunales Vergabeverfahren?
- ☒ Formale Ausschreibung (europaweit, bundesweit?) oder informelles Interessensbekundungsverfahren? Welche Schwellenwerte sind wann zwingend zu beachten?
- ☒ Bedarfserhebung: Feststellung eines gewünschten Bedarfs
- ☒ Standortermittlung gemeinsam mit CarSharing-Anbietern
- ☒ The winner takes it all oder zweckdienliche Aufteilung bei mehreren geeigneten Bewerbern?

Regelungsbedarf nach Verabschiedung des CsgG in noch zu erlassenden nachfolgenden Verordnungen:

- # Konkretisierung der Privilegierungen und von Auswahlkriterien bevorrechtigter CarSharing-Angebote**
- # Kennzeichnung der bevorrechtigten CarSharing-Fahrzeuge**
- # Amtliches Straßenschild zur Kennzeichnung der bevorrechtigten Stellplätze**
- # Schutz der privilegierten CarSharing-Stellplätze vor Falschparkern**
- # Möglichkeit, bevorrechtigte Stellplätze durch bauliche Einrichtungen (z.B. Klappbügel) vor Falschparkern zu schützen**
- # Möglichkeit, dass CarSharing-Fahrzeuge in Bewohnerparkzonen abgestellt werden dürfen**

Wünsche an die Landesregierung:

- Struktur der CarSharing-Angebote im Land Baden-Württemberg zeigt, dass ausschließlich stationsbasierte Angebote für eine flächendeckende Ausbreitung des CarSharing beitragen. Diese Angebote in zurzeit 209 baden-württembergischen Kommunen werden sowohl von meist mittelständischen CarSharing-Anbietern aus den Kernstädten heraus betrieben als auch von kleinen ehrenamtlichen CarSharing-Vereinen.
- Damit diese Angebote mehr Aufmerksamkeit bekommen, sollten sowohl in den Großstädten als auch in kleineren Kommunen reservierte CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum per Sondernutzung bekommen.
- Die Landesregierung sollte es den Kommunen ermöglichen, diese Sondernutzung möglichst **wenig komplex** und **unbürokratisch** zu ermöglichen (siehe Landtags-Drucksache 16/2887 vom 29.03.2017) und nicht die Landesregelung stur **an das Bundesrecht anzugleichen** (siehe Landtags-Drucksache 16/2887 vom 23.10.2017).

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Busse, Bahnen + Carsharing
Umweltfreundlich fahren? Geht doch!

Willi Loose
Bundesverband CarSharing e.V.
Kurfürstendamm 52
10707 Berlin
Tel.: 030 - 92 12 33 54
Email: willi.loose@carsharing.de