

Anlage 1 zu GD 072/22

Konzept für ein flächendeckendes CarSharing in Ulm



Erstellt von:

Stadt Ulm
Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßen-
bau, Grünflächen, Vermessung
Abteilung Mobilität (VGV/MO)
Münchner Straße 1
89073 Ulm
Jan Ackermann, Torsten Fisch
Tel: 0731/161-6807
E-Mail: oePNV@ulm.de

Ulm, 21.03.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund und Zielsetzung	3
1.1	Hintergrund.....	3
1.2	Zielsetzung	3
2	Rechtliche Grundlage	4
3	Geeignete Stellplätze.....	4
4	Einrichtung der Stellplätze.....	5
5	Sondernutzung	5
6	CarSharing-Fahrzeuge	5
7	Branding	6
8	Eignungskriterien	6
8.1	Allgemeine Kriterien	6
8.2	Daten.....	7

1 Hintergrund und Zielsetzung

1.1 Hintergrund

Neben dem bestehenden städtischen Verkehrsangebot, dessen Rückgrat nach wie vor der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist, drängen im Zuge der Digitalisierung neue Formen individueller Mobilität in die Städte. Hierzu zählen insbesondere Mobilitätsangebote wie zum Beispiel Car-, Bike- und E-Tretroller-Sharing. Diese Angebote, die teilweise bereits elektrische Antriebe nutzen, lassen neue räumliche Nutzungsansprüche entstehen: für beispielsweise Mobilitätsstationen, CarSharing-Stellplätze und Ladeinfrastrukturen. Für die Stadtbewohner*innen bietet sich so eine immer breiter werdende Palette an Mobilitätsangeboten, die multimodales Verkehrsverhalten ermöglichen und eine Reduzierung des individuellen PKW-Besitzes unterstützen.

Der städtische Raum wird zunehmend knapper und wertvoller. Die Art seiner Nutzung entscheidet darüber, ob eine Stadt lebenswert, attraktiv und damit letztlich auch als Standort begehrt ist. Gesellschaftliche Trends und Mobilitätsstile wie etwa geringerer Auto- und Führerscheinbesitz bei der jüngeren Bevölkerung beeinflussen neben anderen Faktoren wie Dichte, Wohnumfeld, Arbeitsplätze etc. die Verkehrsmittelnutzung und in Folge davon den Bedarf an Mobilitätsangeboten und Infrastrukturen. Das Leitbild einer "autogerechten Stadt" gilt als überholt. So gelten Städte, in denen man nicht auf das eigene Auto angewiesen ist, als attraktiv und lebenswert.

Nutzungskonkurrenzen unterschiedlicher Bewohnergruppen oder Verkehrsteilnehmer*innen können zu Konflikten führen. Die Kommunen verfügen jedoch über wirkungsvolle Instrumente und Maßnahmen, mit denen sie den Flächenverbrauch spürbar reduzieren und die Flächennutzung gezielt steuern können: zum Beispiel die Förderung von CarSharing.

1.2 Zielsetzung

In der Stadt Ulm ist der ÖPNV ein zentraler Faktor und Rückgrat der Mobilitätswende. Jedoch erfüllt der ÖPNV nicht immer alle Verkehrsbedürfnisse und sollte daher durch flexible und individuelle Mobilitätsangebote ergänzt werden. Somit kann es gelingen, einem möglichst großen Teil der Ulmer Bevölkerung ein Leben ohne eigenes Auto zu ermöglichen ohne dabei auf die Vorzüge des Individualverkehrs verzichten zu müssen. Die Förderung von CarSharing (und anderer Sharing-Dienste) kann zu einer niedrigeren Besitzquote individueller Pkws und in der Folge ebenfalls zu einer geringeren Umweltbelastung und einem reduzierten Flächenbedarf führen.

Um das CarSharing gezielt in die Mobilität der Ulmer Bürger*innen zu integrieren, hat sich die Stadt Ulm das Ziel gesetzt, ein flächendeckendes CarSharing-Angebot in Ulm zu etablieren. Dafür ist es notwendig, öffentliche Flächen in CarSharing-Stellplätze umzuwandeln und via Sondernutzung an CarSharing-Anbieter zu vergeben. Dieser Prozess soll nicht von heute auf Morgen umgesetzt werden. Vielmehr sollen schrittweise Stellplätze für ein stationsbasiertes CarSharing vergeben werden. Eine schrittweise Vergabe wird in Betracht gezogen, um sicherzustellen, dass ein nachfragegerechtes und gleichzeitig wirtschaftliches Betreiben durch die Anbieter*innen erfolgen kann.

Begonnen werden soll mit der Ausweitung der Angebote in den Bereichen mit dem höchsten Nachfragepotenzial und damit in den Bereichen mit hoher Dichte.

2 Rechtliche Grundlage

Das CarSharing-Gesetz (CsgG) ist ein vom Bundestag in 2017 beschlossenes Gesetz. Der wesentliche Knackpunkt des CsgG ist, dass die Regelungskompetenzen des Bundes sich **nur auf Bundesstraßen** und somit auf CarSharing-Stellplätze an meist unattraktiven Ortsdurchfahrten bezieht.

Damit die Kommunen in Baden-Württemberg die Vergabe von Sondernutzungsberechtigungen entlang von Landes-, Kreis und Gemeindestraßen vergeben können, hat der Landtag Baden-Württemberg am 30. Januar 2019 eine Änderung des Straßengesetzes beschlossen. Mit Novellierung des **§ 16a Straßengesetz** Baden-Württemberg (StrG) wurde die rechtliche Grundlage zur Erteilung von Sondernutzungsrechten von CarSharing-Flächen durch die Kommunen geschaffen.

3 Geeignete Stellplätze

Die Stadt Ulm beabsichtigt auf Antragstellung durch einen CarSharing-Anbieter öffentliche Flächen/Stellplätze für das CarSharing umzuwidmen, um so das Ziel der Einführung eines flächendeckenden und gleichzeitig wohnortnahen CarSharing-Angebots zu erreichen. Ob die beantragten Stellplätze für CarSharing geeignet sind und genehmigt werden können wird in jedem Fall einzeln geprüft. Eine Sammlung geeigneter Stellplätze hat die Stadt Ulm in Anlage 2 in Zusammenarbeit mit den lokalen CarSharing-Anbietern erarbeitet.

Die nachfolgenden Kriterien dienen zur Orientierung, ob ein Stellplatz tendenziell für CarSharing geeignet ist:

Kriterien	Hinweis
Wohnlage: städtischer Raum, verdichteter Raum, ländlicher Raum	Je urbaner desto größer das wirtschaftliche Potential eines Stellplatzes
Anzahl der Bewohner*innen im fußläufigen Umkreis um den Stellplatz / Anzahl Bewohner*innen Zielgruppe CarSharing (18 - 45)	Radius 300 m
Altersstruktur der Bewohner*innen im fußläufigen Umkreis um den Stellplatz	Radius 300 m
Anzahl DING Stammkunden	Radius 300 m
KFZ-Zulassungen auf Baublockebene (Parkdruck)	Radius 300 m
Öffentliche Stellplätze (Parkdruck)	Unzureichende Datengrundlage
Anzahl Anwohner*innen mit Führerschein (Baublockebene)	Nur auf Basis von Stadtvierteln möglich- Daten weniger geeignet
Nähe zur nächsten ÖPNV-Haltestelle	Daten nur bedingt relevant
Nähe zum nächsten Park & Ride Parkplatz	Daten nur bedingt relevant
Nähe zu Radabstellanlagen	Daten nur bedingt relevant

Ob das CarSharing-Angebot von den Nutzer*innen angenommen wird, hängt neben den anbieterseitigen Faktoren insbesondere von den zur Verfügung stehenden Stellplätzen ab. Aus wirtschaftlichen Gründen bevorzugen CarSharing-Anbieter ertragsstarke Stellplätze im urbanen Bereich mit hohem Parkdruck. Dem gegenüber steht das Interesse der Stadt Ulm, der Bürgerschaft gleichermaßen ein CarSharing-Angebot auch an weniger wirtschaftlich attraktiven Standorten zur Verfügung zu stellen. Um das wirtschaftliche Risiko für die CarSharing-Anbieter abzufedern und dennoch ein möglichst flächendeckendes CarSharing-Angebot zu ermöglichen, bedarf es einer Erweiterung des CarSharing-Angebots in Stufen:

- Stufe 1: 2022-24 - ca. 15 zusätzliche Stellplätze
- Stufe 2: 2024-26 - ca. 10 zusätzliche Stellplätze
- Stufe 3: 2026-28 - ca. 10 zusätzliche Stellplätze
- usw.

4 Einrichtung der Stellplätze

Die Stellplätze werden von der Stadt Ulm eingerichtet. Die Kosten für die benötigten Arbeiten zzgl. Bodenmarkierung inkl. CarSharing-Piktogramm, Pfosten und die Beschilderung werden von der Stadt Ulm getragen. Die Kosten für eine etwaige Ladesäule sowie die Kosten für den Netzanschluss und die Tiefbauarbeiten sind von den CarSharing-Anbietern zu tragen. Sofern seitens des CarSharing-Anbieters eine Ladesäule errichtet wird, ist diese so zu platzieren, dass der 2. Ladepunkt der Öffentlichkeit zum Laden angeboten werden kann oder bei einer späteren Ausbaustufe für CarSharing genutzt werden kann.

5 Sondernutzung

Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsflächen zum gewerblichen Zweck für ein CarSharing-Angebot stellt eine Sondernutzung dar und bedarf daher einer Sondernutzungserlaubnis. Interessierte Anbieter können bei der Verkehrsbehörde (VG/VP4) eine Sondernutzungserlaubnis beantragen. Der gestellte Antrag wird zusammen mit der konzeptverantwortlichen Abteilung Mobilität (VG/VO) geprüft. Die Erteilung der Sondernutzung kann zurückgenommen werden, wenn der/die Begünstigte die Eignungskriterien bzw. Anforderungen aus diesem Konzept nicht mehr erfüllt. Sofern mehrere Anträge für den selben Stellplatz oder einen Stellplatz in unmittelbarer Nähe eingehen, entscheidet das Losverfahren.

Die Stadt Ulm möchte CarSharing und alternative Mobilitätsangebote fördern und sieht daher von einer Gebühr für eine Sondernutzungserlaubnis ab. Die Sondernutzungserlaubnis je Stellplatz wird auf 8 Jahre erteilt. Durch die lange Geltungsdauer können die Fixkosten der CarSharing-Fahrzeuge über eine längere Zeitperiode abgeschrieben werden und machen das CarSharing für die Anbieter attraktiver.

Nach Auslaufen der Sondernutzungserlaubnis müssen die CarSharing-Anbieter diese erneut beantragen.

6 CarSharing-Fahrzeuge

Die Art der Motorisierung bei CarSharing-Fahrzeugen ist ein häufig diskutiertes Thema. Insbesondere wenn es um die Reichweite der elektrisch betriebenen Fahrzeuge geht, spalten sich die Meinungen. Untersuchungen des Bundesverbands CarSharing haben ergeben, dass die Reichweitenproblematik in den allermeisten Fällen gar nicht zum Tragen kommt. Denn 86 % aller Fahrten mit CarSharing-Fahrzeugen legen eine Strecke von unter 80 km zurück. Wie die erhobenen Daten an der Mobilitätsstation am Eselsberg zeigen, gibt es allerdings auch eine Nachfrage für längere Fahrten, beispielsweise für Wochenendausflüge und sogar Urlaubsfahrten. In diesen Fällen weisen herkömmliche Verbrennungsmotoren wesentliche Vorteile auf. Daher ist gegenwärtig für einen Übergangszeitraum noch ein heterogenes CarSharing-Angebot anzustreben.

Der große verkehrliche Vorteil von CarSharing-Angeboten resultiert allerdings auch nicht aus der Art der Motorisierung. Vielmehr liegen die Vorzüge des CarSharing darin, dass sich mehrere Menschen ein Auto teilen können und sich dadurch der KFZ-Bestand reduzieren lässt. Beispielsweise könnten Familien auf den zweiten PKW verzichten oder jemand der täglich mit dem ÖPNV zur Arbeit fährt, aber in seiner Freizeit gerne mit dem privaten PKW unterwegs ist, auf den eigenen PKW verzichten.

CarSharing ist nicht von Anfang an ein profitables Geschäftsmodell. Es dauert in der Regel eine ganze Weile bis das Angebot von den Kunden*innen rund um den Stellplatz angenommen wird und das CarSharing gewinnbringend betrieben werden kann. Daher ist das Risiko bei der Einrichtung eines neuen Stellplatzes nicht ganz unerheblich. Umso schwieriger wird es, wenn mit der Errichtung eines Stellplatzes zusätzliche Kosten für das Errichten einer Ladesäule entstehen sowie die Mehrkosten für ein Elektroauto getragen werden müssen. Zudem haben elektrisch betriebene CarSharing-Fahrzeuge aufgrund der langen Ladevorgänge i.d.R. eine nicht so hohe "mögliche" Nutzungsdauer wie CarSharing-Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Aus diesen Gründen werden in der Ausbaustufe 1 keine verpflichtenden Vorgaben bzgl. der Motorisierung getroffen. Dennoch erhofft sich die Verwaltung einen erheblichen Anteil an elektrisch betriebenen CarSharing-Fahrzeugen. Bei den geeigneten Stellplätzen in Anlage 2 werden Hinweise gegeben wo elektrisch betriebenes CarSharing wünschenswert ist. Ziel ist es, in einem ersten Schritt rund 50% der Fahrzeuge als elektrisch betriebenes Angebot zu erreichen.

Sofern es zu der in Anlage 2 dargestellten Verteilung zwischen Verbrennern und elektrisch betriebenen CarSharing-Fahrzeugen kommt, werden von den 15 neuen Stellplätzen 9 Stellplätze mit elektrisch betriebenen CarSharing-Fahrzeugen bestückt sein. Davon sind heute bereits 3 Stellplätze mit Ladesäulen der SWU versehen. Für die restlichen 6 Stellplätzen müssen Ladesäulen errichtet werden. Der jeweils nicht genutzte Ladepunkt soll dabei der Öffentlichkeit zum Laden von privaten KFZ zur Verfügung stehen.

Nach Finalisierung der Stellplätze aus Stufe 1 wird es in Ulm inkl. der CarSharing-Fahrzeuge aus den Ortsteilen 29 CarSharing-Fahrzeuge geben. Davon werden 18 CarSharing-Fahrzeuge elektrisch betrieben.

In den nächsten Ausbaustufen soll der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge deutlich gesteigert werden.

7 Branding

Die Stellplätze der CarSharing-Anbieter werden von der Stadt Ulm mit dem Logo "mobil.ulm" gekennzeichnet. Dadurch soll eine bessere Wahrnehmung des CarSharings im öffentlichen Raum erwirkt werden.

8 Eignungskriterien

8.1 Allgemeine Kriterien

Die CarSharing-Anbieter haben folgende allgemeine Kriterien zu erfüllen:

- CarSharing-Anbieter gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.
- Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich möglich.
- Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich.
- Die Wartung der Fahrzeuge wird regelmäßig entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.
- Inhabern*innen von Dauer- oder Vergünstigungskarten des Öffentlichen Personenverkehrs sollen Vergünstigungen gewährt werden.
- Buchung über mindestens 2 von 3 Arten (Telefon, Website, App).

- Die CarSharing-Anbieter müssen untereinander quernutzungsfähig sein. D.h. mit dem Zugang des einen Anbieters müssen auch die Fahrzeuge des anderen CarSharing-Anbieters ohne erneute Registrierung genutzt werden können.

8.2 Daten

Mit Erhebung von Nutzungsdaten möchte die Stadt Ulm eigenständige Auswertungen und Rückschlüsse auf die CarSharing-Nutzung an verschiedenen Standorten durchführen können. Zum Anderen besteht gemäß der Delegierten Verordnung (DV) 1926/2017 die Pflicht, seit Dezember 2020 u. A. CarSharing-Verfügbarkeiten und komplette Tarifierungsinformationen (vgl. <http://sfm-con.dk/2020/05/08/introducing-open-mobility-data-in-the-eu-entering-level-2-less-than-7-months-to-the-deadline/>) und diese Daten zur Nachnutzbarkeit von Reise-/Verkehrsdaten (z.B. intermodale Routenplanung) öffentlich nutzbar zu machen. Dazu müssen Daten der Allgemeinheit zur freien Nachnutzung zu jedweden Zwecken anonymisiert zur Verfügung gestellt werden dürfen.

Für alle Mobilitätsangebote in der Stadt Ulm z.B. CarSharing und (e)bikes/(e)Lastenräder, gilt eine verpflichtende Datenbereitstellung. Zustand oder Ort von aktuell ausgeliehenen Fahrzeugen werden dabei aus Datenschutzgründen nicht ausgespielt. Es geht darum, den aktuellen Zustand abzubilden, also aktuelle Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Zustand von Stationen. Diese Daten umfassen u.a. folgende Positionen:

- Stationen:
 - Name der Station
 - Geokoordinaten der Station
 - Adresse der Station
 - Anzahl der Stellplätze einer Station
 - Anzahl der aktuell zur Leihe verfügbaren Fahrzeuge an jeder Station
 - Ob zum aktuellen Zeitpunkt Fahrzeuge an dieser Station ausgeliehen oder zurückgegeben werden können
 - Zeitpunkt der letzten Aktualisierung dieser Daten
- Fahrzeuginformationen:
 - Geokoordinaten an denen das Fahrzeug ausgeliehen werden kann
 - Ob das Fahrzeug bereits reserviert wurde oder nicht ausgeliehen werden kann, weil z.B. Akku-Stand zu niedrig
 - Wie weit das Fahrzeug mit der aktuellen Ladung oder Tankfüllung ungefähr fahren kann, falls diese Information im System hinterlegt ist
 - Art des Fahrzeugs (z.B. Auto, Elektroauto, Motorroller, Fahrrad, E-Bike, Scooter, ...)
 - Falls sich das Freefloating-Fahrzeug an einer Station befindet, die Information an welcher Station
 - Zeitpunkt der letzten Aktualisierung dieser Daten

Alle nachfolgenden Daten sollen unter offener Lizenz unter CC-by-Lizenz vom Mobilitätsanbieter als Schnittstelle bereitgestellt werden.

Die folgenden Daten (csv-Format) dienen ausschließlich Auswertungen und Analysen innerhalb der Stadtverwaltung.

- Standort(identifizier)
- Fahrzeug
- Datum
- Uhrzeit Mietstart
- Uhrzeit Mietende
- Dauer Mietvorgang

Konzept für ein flächendeckendes CarSharing in Ulm

- Anzahl gefahrene Kilometer