CarSharing fact sheet Nr. 6
November 2018

bcs.
Bundesverband CarSharing

Wohnen mit CarSharing – umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür

Kooperationen der Wohnungsunternehmen mit CarSharing-Anbietern sorgen dafür, dass in Neubauprojekten die Bedeutung des eigenen Autos zurückgedrängt wird. Die Automobilität wird durch „gesharte" Fahrzeuge abgedeckt. Die Fläche für eingesparte Stellplätze kann anderweitig genutzt werden, jeder nicht notwendige Stellplatz spart Baukosten ein. Aber auch in bestehenden Wohngebieten sorgt das CarSharing-Angebot dafür, dass CarSharing-Nutzer ihre eigenen Pkw abschaffen.[1]

Durchschnittlich 3,1 Wege legte jeder Mensch in Deutschland 2017 am Tag zurück (MiD 2017). Der Großteil dieser Wege beginnt oder endet an der eigenen Wohnung. Die Mobilitätsangebote vor der Wohnungstür haben – neben persönlichen Präferenzen und Voraussetzungen – großen Einfluss darauf, mit welchen Verkehrsmitteln diese Wege zurückgelegt werden.

Die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen der Wohnungswirtschaft und örtlichen CarSharing-Anbietern ist eine Möglichkeit, den Autobesitz in Wohnprojekten zu senken und trotzdem alle Mobilitätschancen zu gewährleisten. Voraussetzung ist allerdings, dass die öffentlich und kollektiv verfügbaren Verkehrsmittel (Bus & Bahn, sonstige Mobilitätsdienste) mit einem ausreichend attraktiven Angebot verfügbar sind bzw. die Fahrradanbindung zur Abwicklung der Alltagswege gut ist.

1 Dieses fact sheet ist die etwas erweiterte und überarbeitete Fassung eines Beitrags in der Fachzeitschrift PLANERIN Heft 3-2018 vom Juni 2018.

CarSharing spart „notwendige Stellplätze“ in Neubauprojekten

Viele Unternehmen der Wohnungswirtschaft haben inzwischen großes Interesse an der Zusammenarbeit mit CarSharing-Anbietern in Neubauprojekten, weil sie so in verdichteten Quartieren Kosten für die Errichtung von Stellplätzen einsparen können. Im Folgenden werden einige ausgewählte Beispiele vorgestellt.

Der CarSharing-Anbieter StattAuto hat in Lübeck und Kiel einige Neubauprojekte von Wohnungsbaugenossenschaften mit CarSharing-Angeboten ausgestattet. In Lübeck wurden an fünf Standorten des Lübecker Bauvereins insgesamt sechs CarSharing-Fahrzeuge, davon zwei Elektrofahrzeuge, stationiert. Die Fahrzeuge stehen allen Kunden von StattAuto zur Verfügung. Am Neubaustandort Luisenstraße hat der Ladeinfrastrukturbetreiber Allego auf dem Gelände des Bauvereins auf eigene Kosten eine Ladesäule installiert, die mit einem Ladepunkt exklusiv dem CarSharing-Fahrzeug zur Verfügung steht (siehe Abb. 1).

Abb. 1: CarSharing-Station mit Elektrofahrzeug auf dem Gelände des Lübecker Bauvereins (Quelle: bcs)

In Kiel kooperiert StattAuto mit der WBG Kiel-Ost. Am Standort Kiel-Ellerbek wurde im Mai 2017 eine Station mit zwei Fahrzeugen eröffnet. Da die CarSharing-Nachfrage auf dem Kieler Ostufer noch gering ist, garantiert die WBG Kiel-Ost einen Mindestumsatz auf den beiden Fahrzeugen und wirbt bei ihren Mietern für die Nutzung. Im Gegenzug hat die Stadt bei Umbaumaßnahmen im Bestand den Stellplatzschlüssel auf 0,2 herabgesetzt. Damit konnte auf den Bau von acht Stellplätzen im Projekt verzichtet werden, die eigentlich nach Stellplatzsatzung „notwendig“ wären.

Auch in Kiel-Dietrichsdorf wurde ein genossenschaftliches Neubauprojekt mit 17 Wohneinheiten umgesetzt, das ohne die Zusammenarbeit mit dem CarSharing-Anbieter nicht hätte realisiert werden können. Durch die Kooperation wurde die Errichtung von acht Stellplätzen eingespart. Für den ansonsten notwendigen Bau einer größeren Tiefgarage stand nicht genug Fläche zur Verfügung. Im Gegenzug zur Reduzierung der üblichen Stellplatzpflicht verpflichtete sich die TING-Projekte GmbH, die Beschaffungskosten für zwei CarSharing-Fahrzeuge sowie einen Teil der Betriebskosten für fünf Jahre vorzufinanzieren. Diese Kosten wurden mit den Baukosten verrechnet und den Mitgliedern der Genossenschaft in Rechnung gestellt, was trotzdem zu einer erheblichen Kosteneinsparung für die Mieter führt. Falls nach fünf Jahren noch kein eigenwirtschaftlicher Betrieb der Fahrzeuge möglich ist, müssen neue Verhandlungen um eine Verlängerung des Zuschussbetriebs geführt werden. Die CarSharing-Kooperationspflicht wurde von der Stadt in der Baugenehmigung als Baulast eingetragen.

München Domagkpark - Quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement von Anfang an

Auf dem ehemaligen Kasernengelände im Norden Münchens sind in den letzten Jahren 1.800 geförderte und frei finanzierte Wohnungen entstanden. Vor allem durch die Initiative von Wohnungsbaugenossenschaften und Bauherrengemeinschaften ist sehr frühzeitig mit der Planung vielfältiger Mobilitätskonzepte begonnen worden. So konnten sich die zukünftigen Bewohner des Quartiers bereits vor Ihrem Umzug darauf einstellen, dass sie dort ein Leben ohne eigenes Auto führen können, jedoch ihre persönliche Mobilität nicht einschränken müssen.

Beispielsweise werden in der Mobilitätsstation Fritz-Winter-Straße – in einem Wohnhaus der WOGENO Genossenschaft – fünf CarSharing-Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb und zwei Elektrofahrzeuge angeboten. Zusätzlich können die Bewohner vier Pedelecs, drei Elektro-Lastenräder sowie zwei Elektro-Roller ausleihen.[2] Alle Fahrzeuge werden über das Buchungssystem des CarSharing-Anbieters STATTAUTO München reserviert. Außerdem werden über das System auch übertragbare Monatskarten des Münchner Verkehrsverbunds

2 Siehe auch: https://www.domagkpark.de/mobilitaetsstation-fritz-winter-str-3.html (abgefragt am 26.11.2018)

tageweise angeboten. Ein zentraler Paketannahmedienst beschränkt den Lieferverkehr in den Wohnstraßen des Quartiers. Eine privat betriebene Mobilitätsberatung rundet das Angebot im Quartier ab.

Im Gegenzug wurde von der Stadt München der Stellplatzschlüssel von den üblichen 1,0 Stellplätzen pro Wohnung bis auf 0,5 bei Wohnungsgenossenschaften mit umfangreichen Mobilitätskonzepten abgesenkt.

Abb. 2: Mobilitätsstation Fritz-Winter-Straße – Schlüssel zur geteilten Mobilität im Domagkpark (Quelle: Willi Loose)

CarSharing-Kooperationen in kleinen Städten und Gemeinden

Erfolgversprechende Projekte gibt es jedoch nicht nur in Großstädten, wo die CarSharing-Angebote dichter sind und der ÖPNV besser ausgebaut ist. Auch in kleineren Städten und Gemeinden wächst das Interesse an der Zusammenarbeit zwischen Wohnungsunternehmen und CarSharing-Anbietern.

In der 22.000-Einwohner-Gemeinde Vaterstetten östlich von München wird das Baugebiet Nordwest entwickelt. Die ersten der 1.500 geplanten Bewohner sind bereits 2018 eingezogen. Die drei Bauträger und die Gemeinde als vierter Bauherr haben mit dem örtlichen CarSharing-Anbieter, dem Vaterstettener AutoTeiler e.V. (VAT), ein gemeinsames Mobilitätsprojekt beschlossen. Es soll die Bewohner des Baugebietes überzeugen, weniger eigene Pkw mitzubringen. Die Bauträger und die Gemeinde finanzieren zwei Kleinwagen für fünf Jahre, die dem ehrenamtlich organisierten CarSharing-Verein zur Verfügung gestellt werden. Bewohner des Neubaugebietes können sich ohne Zahlung der üblichen Einlage und Aufnahmegebühr beim VAT registrieren und die Fahrzeuge gegen Zahlung der sehr günstigen Nutzungsgebühren nutzen. Die Fahrzeuge werden vom Verein betreut und gepflegt, die Fahrgelder verbucht der Verein als Einnahmen.

Abb. 3: Baugebiet Vaterstetten Nordwest mit eigenem CarSharing-Angebot (Quelle: Klaus Breindl, VAT)

Inzwischen wurde das erste CarSharing-Fahrzeug im Baugebiet platziert. Die Gemeinde weist für die CarSharing-Fahrzeuge an zentraler Stelle per Sondernutzung reservierte CarSharing-Stellplätze aus. Sobald die beiden Fahrzeuge gut ausgelastet sind, fügt der Verein auf eigenes Risiko ein weiteres Fahrzeug hinzu. Das nicht direkt an der S-Bahn gelegene Baugebiet soll mit einer Buslinie angeschlossen werden.

Färberhaus in Bamberg

In Bamberg ist 2017 das erste von mehreren vereinbarten Neubau-Wohnprojekten bezogen worden. In Kooperationen mit dem örtlichen CarSharing-Verein Ökobil e.V. ist das Angebot „meiaudo“ (fränkisch: mein Auto) umgesetzt worden. In der dicht bebauten Gärtnerstadt, die noch zum Weltkulturerbe Bamberg gehört, hatte die Stadt zwei Grundstücke zur Bebauung ausgeschrieben. Bedingung war, dass dort „Gemeinschaftliche Wohnprojekte“ entstehen sollten. Das Färberhaus in der

Färbergasse ist 2017 von 27 Personen (19 Erwachsene und 8 Kinder) in 11 Wohnungen bezogen worden. Es ist das erste Bamberger Wohnprojekt, bei dem die Stadt deutlich von den Vorgaben der Stellplatzsatzung abgewichen ist. Nur drei Plätze für CarSharing, anstelle der geforderten 18 Plätze, wurden gebaut und damit eine teure Tiefgarage eingespart. Die CarSharing-Fahrzeuge sind auch für andere Mitglieder des CarSharing-Vereins zugänglich. Zusätzlich sorgen 58 Fahrradabstellplätze für kurze, bequeme Wege der Bewohner. Zwei derzeit noch benötigte private Pkw von Bewohnern werden auf angemieteten Stellplätzen in der Nachbarschaft abgestellt.

Abb. 4: Färberhaus Bamberg mit CarSharing-Fahrzeugen (Quelle: Gabriele Wiesemann)

Zwischenfazit: Kooperationen in Neubauprojekten

Als Schlussfolgerung zu diversen Kooperationen von CarSharing-Anbietern mit Wohnungsunternehmen, Wohnungsbaugenossenschaften, Bauherrengemeinschaften in Neubauprojekten werden folgende verallgemeinerbare Erkenntnisse gewonnen:

- Der Bedarf an CarSharing-Fahrzeugen und die Auslastung der zur Verfügung gestellten Fahrzeuge sind im Voraus schwer einzuschätzen. Jedes Neubauprojekt und seine Bewohner erzeugen eine jeweils spezifische Bereitschaft zur aktiven Teilnahme. Nicht ausgelastete CarSharing-Fahrzeuge sind ein Kostenfaktor, der nur für einen begrenzten Zeitraum in Kauf genommen wird. Hilfreich ist es, wenn CarSharing-Fahrzeuge auch von anderen Kunden genutzt werden können, die nicht im Bauprojekt leben. Dafür müssen sie zugänglich sein.
- Kooperationen sind umso erfolgreicher in Bezug auf die Verkehrsentlastung, je besser ein integriertes Mobilitätskonzept aus dem Projekt heraus entwickelt wird. Da der Zeitpunkt des Umzuges in ein neues Wohnumfeld ein geeigneter Zeitpunkt zur Umorientierung eigener Routinen ist, sollten die zukünftigen Bewohner frühzeitig von diesen Mobilitätskonzepten erfahren. Besser noch ist es, die zukünftigen Bewohner aktiv in die Planung der Mobilitätsangebote am neuen Standort einzubeziehen.
- Falls Bauträger aufgrund des Mobilitätskonzeptes Kosten für nicht zu errichtende Stellplätze einsparen, wäre eine Beteiligung an den Kosten des CarSharing-Anbieters in Form einer Umsatzgarantie für einen definierten Zeitraum hilfreich. Das stellt die Wirtschaftlichkeit des Angebotes während der Einführungsphase sicher.
- Eine Trennung der Errichtungskosten für Wohnungen und Pkw-Stellplätze erhöht die Wahrnehmung der tatsächlichen Kosten eines eigenen Autos. Dadurch wird das Interesse zugunsten von Mobilitätsalternativen gestärkt.
- Wenn in Zukunft tatsächlich das Prinzip „Nutzen statt Eigentum am Auto“ sich weiter durchsetzen wird, besteht die Gefahr des Leerstandes von kostenträchtiger Stellplatz-Infrastruktur. Die in Tiefgaragen angelegten Stellplätze sind dann nur schwer durch andere sinnstiftende Nutzungen abzulösen. Diese Gefahr wird durch frühzeitige Kooperationen mit CarSharing-Anbietern gemindert.
- Kommunale Stellplatzsatzungen sollten Kooperationen zwischen Bauträgern und CarSharing-Anbietern unterstützen. Dadurch kann die Notwendigkeit der baulichen Errichtung von später nicht gebrauchten Autostellplätzen reduziert werden. Wie die Kooperation und die damit verbundene Reduzierung „notwendiger Stellplätze“ auf Dauer verankert werden, ist Gegenstand konkreter trilateraler Verträge.

Kooperationen im bestehenden Quartier

Nicht nur in Neubaugebieten, auch in bestehenden Wohnquartieren und urbanen Stadträumen sorgen CarSharing-Angebote dafür, dass Nutzer ihre privaten Pkw abmelden. Damit werden Potenziale für die Umfeldverbesserung dicht bebauter Quartiere geschaffen.

Ende 2011 startete der CarSharing-Anbieter book-n-drive in Frankfurt eine bisher einmalige Zusammenarbeit zwischen einem Wohnungsunternehmen und einem CarSharing-Anbieter. Das kommunale Unternehmen ABG Frankfurt Holding erwarb einen 33-Prozent-Anteil am CarSharing-Unternehmen. Damit gewann der CarSharing-Anbieter Zugang zu neuen Kundengruppen und akquirierte frisches Geld für seine Wachstumsstrategie. Seitdem können sich Mieter der ABG Frankfurt Holding zu Vorzugskonditionen in den Service-Centern der Wohnungsgesellschaft anmelden und erhalten regelmäßig Informationen zu den CarSharing-Angeboten vor Ort in den Mieterinformationen und an Aushängen. Zusätzlich stellt das Wohnungsunternehmen reservierte CarSharing-Stellplätze auf eigenen, wohnungsnahen Grundstücken zur Verfügung (siehe Abb. 5). Das sind im Oktober 2018 133 Stellplätze an 64 Standorten in Frankfurt.

Abb. 5: CarSharing-Stellplatz auf dem Gelände der ABG in Frankfurt-Bornheim (Quelle: Willi Loose)

Eine 2016 vom bcs veröffentlichte Befragung zeigte, dass in innenstadtnahen urbanen Gründerzeitvierteln in zwölf Großstädten jedes stationsbasierte CarSharing-Fahrzeug acht bis zwanzig private Pkw überflüssig macht.[3] Wenn auch durch die Untersuchung keine direkte Aussage zur Wirkung des CarSharing-Angebotes als Ursache für die Abschaffung der privaten Pkw gemacht wird, stellt das CarSharing-Angebot doch sicher, dass Haushalte nicht wieder Pkw anschaffen und auf Dauer überwiegend autofrei leben. CarSharing-Kunden im Untersuchungsgebiet in Frankfurt zeigten sich sehr zufrieden, dass für sie die Parkplatzsuche der Vergangenheit angehört. Abbildung 6 zeigt die typische Parkplatzsituation im Untersuchungsgebiet. Der reservierte CarSharing-Stellplatz um die Ecke – auf dem Gelände der kooperierenden Wohnungsbaugesellschaft – ist auch für andere Kunden des CarSharing-Anbieters jederzeit erreichbar (siehe Abb. 5).

Abb. 6: Typische Straßensituation im Untersuchungsgebiet Frankfurt-Bornheim (Quelle: Willi Loose)

Gartenstadtsiedlung Farmsen in Hamburg

1954 bis 1960 entstand im Norden Hamburgs die Gartenstadtsiedlung Farmsen. 1992 wurde sie – nach der Pleite der Neuen Heimat – von der mgf Gartenstadt Farmsen Mieter- und Wohnungsbaugenossenschaft eG übernommen. Die Gartenstadt umfasst heute mehr als 2.500 Wohneinheiten. Die Fluktuation der Mieter sorgt dafür, dass jährlich rund 100 Fahrzeuge mehr in die Siedlung drängen: Altmieter ohne Auto ziehen aus oder sterben, Familien mit oft mehr als einem Auto ziehen zu. Das war der Anlass für die Wohnungsgenossenschaft, eine Kooperation mit dem CarSharing-Anbieter cambio Hamburg einzugehen. 2013 wurden zwei Fahrzeuge am Eingang der Siedlung, nahe der U-Bahn-Station, stationiert, die allen Mietern und der Nachbarschaft angeboten werden.

Da für den CarSharing-Anbieter eine Auslastung der Fahrzeuge wegen des hohen Kfz-Bestands der Mieter am peripheren Standort nicht absehbar war, vereinbarte cambio für die Startphase eine Umsatzgarantie. Die

3 Bundesverband CarSharing e.V. (2016): Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet. Endbericht. Berlin; in Kurzform: Bundesverband CarSharing e.V.: CarSharing fact sheet Nr. 2

Wohnungsbaugenossenschaft übernahm die Differenz zwischen den vereinbarten monatlichen Fixkosten der Fahrzeuge und den Nutzungsentgelten. Die Genossenschaft informierte ihre Mieter in der Mieterzeitung, an Informationstagen und beim Sommerfest. Nach einem guten Jahr Einführung erreichten die Nutzungsparameter der beiden Fahrzeuge die Schwelle der Wirtschaftlichkeit.

Zwischenfazit: Kooperationen in Bestandsquartieren

CarSharing-Angebote finden große Beachtung in innenstadtnahen urbanen Stadtquartieren mit dichter, nutzungsgemischter Bebauung. Jedoch sind in solchen Bestandsquartieren weniger Kooperationen mit Wohnungsgesellschaften ursächlich, als vielmehr die Häufung CarSharing-affiner Bevölkerungsgruppen. Dennoch tragen erste Kooperationen in solchen Gebieten zur noch stärkeren Verbreitung des CarSharing bei, wie die Beispiele zeigen.

- Parkplatzsuche am Wohnungsstandort gehört für die Kundschaft stationsbasierter CarSharing-Anbieter der Vergangenheit an, da die Stellplätze ausschließlich den CarSharing-Fahrzeugen zur Verfügung stehen. Eventuell müssen diese Stellplätze durch bauliche Maßnahmen gegen Falschparker geschützt werden.
- Da bisher nur wenige Kommunen stationsbasierte, d.h. einem bestimmten CarSharing-Anbieter exklusiv zugeordnete Stellplätze im Straßenraum per Sondernutzung genehmigt haben, befinden sich diese CarSharing-Stationen derzeit vorwiegend auf privaten Parkplätzen. Diese werden in der Regel in Tiefgaragen oder auf Hinterhöfen angemietet und sind damit der Wahrnehmung durch die Öffentlichkeit entzogen. Nicht-Kunden wissen oft nichts von der Existenz der Angebote in ihrer Nachbarschaft. Deshalb ist es wichtig, dass Kommunen solche Stellplätze durch Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum genehmigen. Dadurch kommt das große Entlastungspotenzial von stationsbasierten CarSharing-Angeboten noch besser zur Geltung und noch mehr Menschen in der Nähe solcher Angebote verzichten auf ihr eigenes Auto.
- Wohnungsunternehmen mit Bestandswohnungen erweisen sich durch Kooperationen mit CarSharing-Anbietern als innovationsfreudig. Sie bieten ihren Mietern einen Zusatznutzen, der als nicht selbstverständlich wertgeschätzt wird.
- Neue Kooperationen benötigen eine Anlaufzeit von mindestens ein bis zwei Jahren, um ihre Tragfähigkeit abzuschätzen.
- Es zeigt sich, dass Menschen mit höherer Bildung CarSharing-Angebote eher annehmen. Deshalb finden solche Angebote in Quartieren mit einem hohen Anteil von Sozialwohnungen bisher kaum Beachtung.
- Befragungen von CarSharing-Nutzern zeigen, dass sich mit der Teilnahme am CarSharing der Aktionsradius verändert. So weist der Münchner Verkehrsverbund MVV für 1996, 2002 und 2011 bei Kunden des stationsbasierten Anbieters STATTAUTO nach, dass sich 80 bis 88 Prozent der Befragten nun häufiger im eigenen Wohnquartier bzw. im eigenen Stadtteil aufhalten (vgl. Krietemeyer 2012).[4] Eine 2018 veröffentlichte Untersuchung in Bremen bestätigt, dass CarSharing-Nutzer die Einkaufsmöglichkeiten im eigenen Stadtteil häufiger ansteuern.[5] Mit den Kooperationen stärken die Wohnungsunternehmen also mittelbar auch die Versorgungsinfrastruktur im Stadtteil.

4 Hartmut Krietemeyer (2012): Effekte einer langjährigen Marketing-Kooperation zwischen dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und der Car-Sharing-Organisation STATTAUTO München. In: Willi Loose, Michael Glotz-Richter (Hrsg.): CarSharing und ÖPNV – Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote. Köln

5 team red (Hrsg.): Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen. Endbericht. 2018

Impressum

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

Tel.: 030 / 92 12 33 53
E-Mail: info@carsharing.de
www.carsharing.de

Autor und V.i.S.d.P.: Willi Loose
Titelfoto:
WOGENO München eG

bcs. Bundesverband CarSharing

gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier, 100% Recycling, EU Ecolabel