

Straßen für Menschen, nicht für Autos – das Potenzial, das CarSharing für die Umgestaltung des Straßenraums bereitstellt

Fachkonferenz und Parlamentarischer Abend
Verkehrswende und Straßenverkehrsrecht
Landesvertretung Berlin der Freien Hansestadt Bremen
Berlin, 01.06.2017



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

Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)

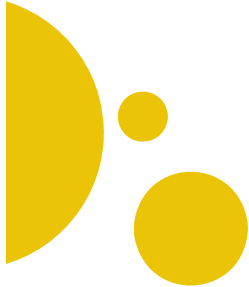
- Erster Parlamentarischer Abend bcs: 19.04.2004
- Erster Beschluss Bundestag: 16.06.2005
- Erster Gesetzentwurf des BMVBS: 08.03.2007
- Beschluss des jetzigen Entwurfs CsgG im Bundeskabinett: 21.12.2016
- Behandlung im Bundesrat: 10.02.2017
- 1. Lesung Bundestag: 09.03.2017
- Verabschiedung im Bundestag (3. Lesung): 30.03.2017
- Inkrafttreten CsgG: 01.09.2017 (geplant)



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!



Untersuchungsgebiet Köln: Ist-Situation



Untersuchungsgebiet Frankfurt: Ist-Situation




Städte und Gebiete

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

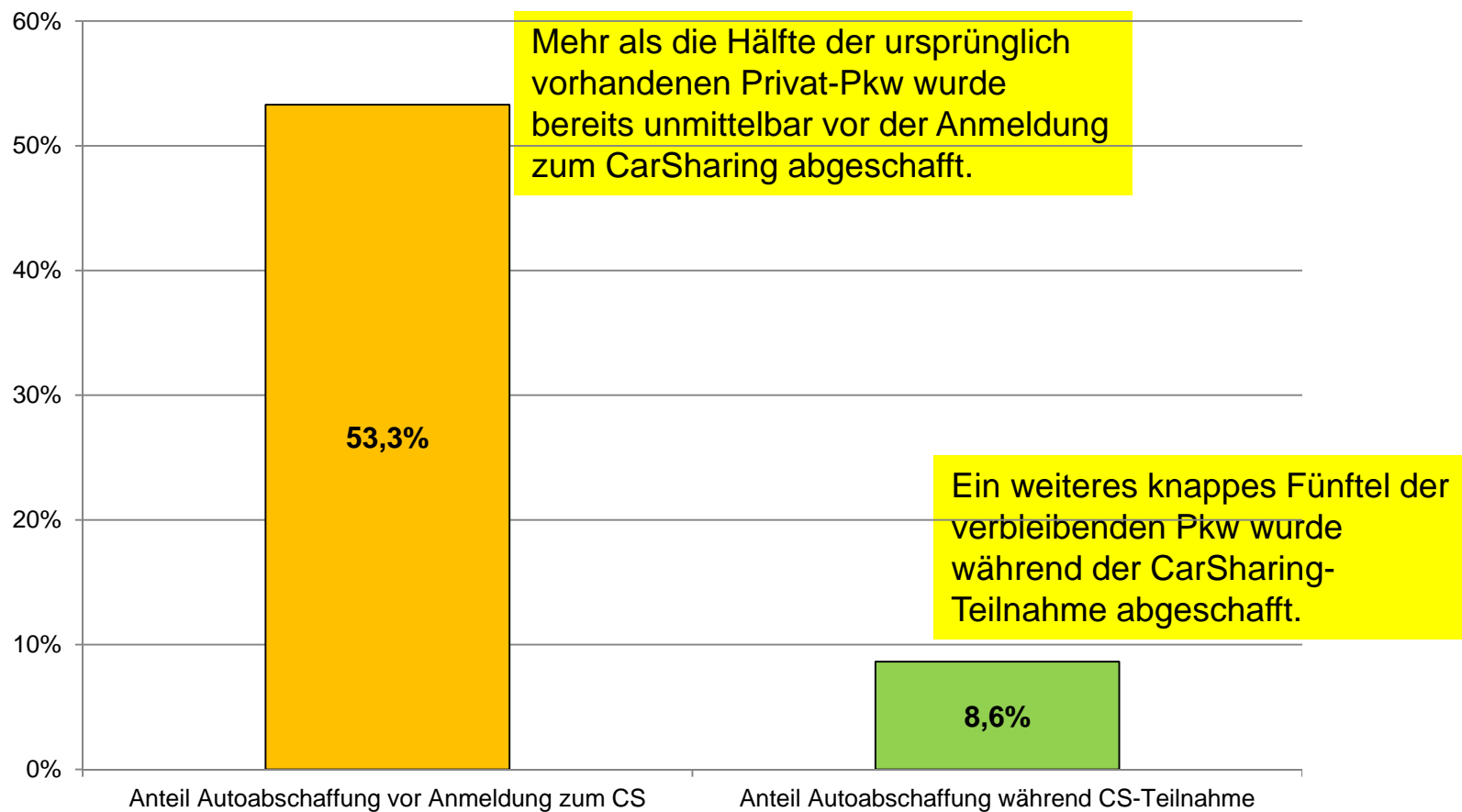


Projektdesign bcs-Evaluationsprojekt

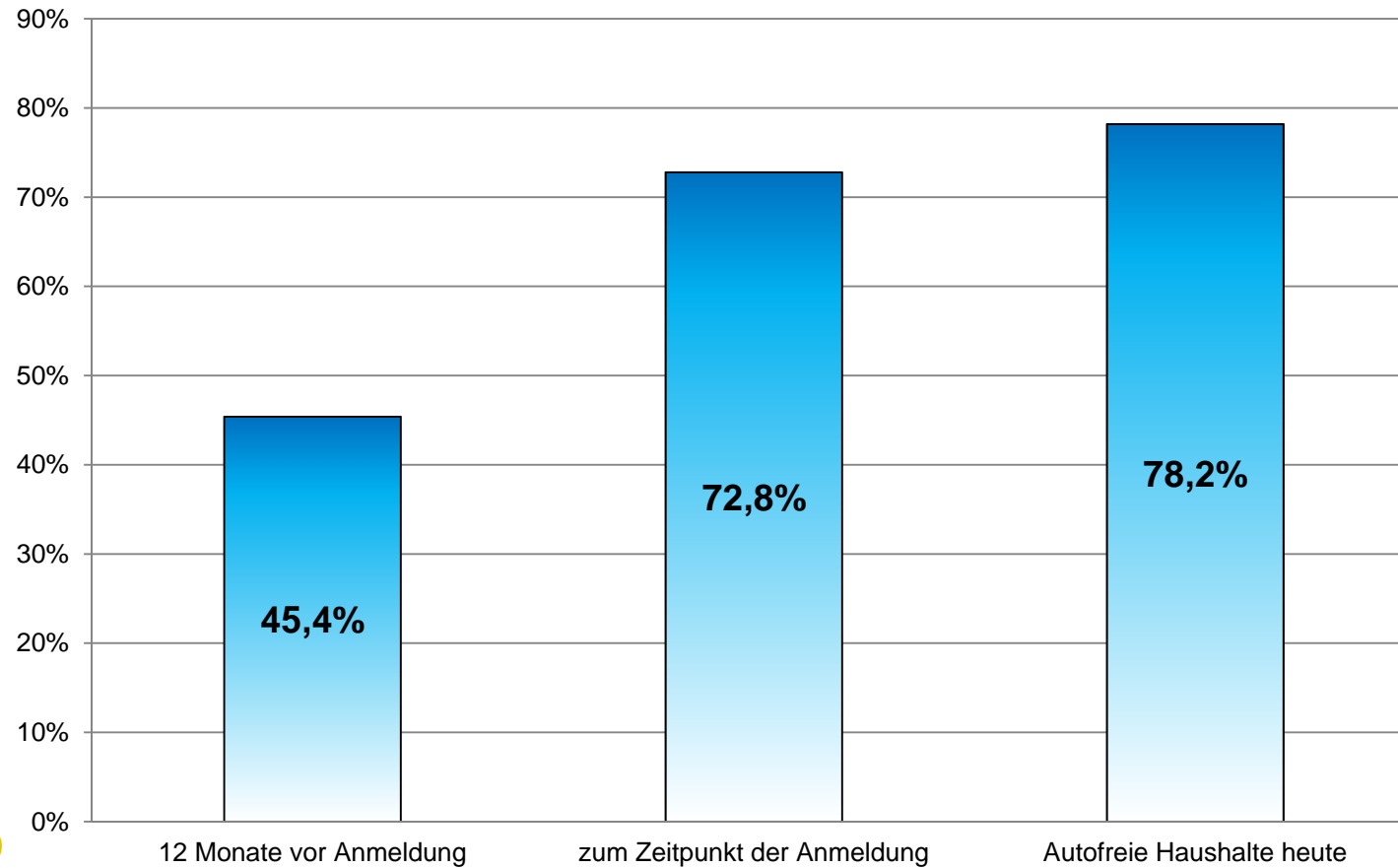
Städte und Gebiete

- Die Untersuchung wurde in 12 Großstädten (Einwohnergrößen 1 Mio. und 150.000 Einwohner) und einer Gemeinde (mit 22.000 Einwohnern) durchgeführt.
 - 13 stationsbasierte CarSharing-Anbieter sind beteiligt.
 - In Abstimmung mit den Anbietern wurden die CarSharing-Schwerpunkte als Untersuchungsgebiet bestimmt. Diese Gebiete sind gekennzeichnet durch die jeweils größte Kunden- wie auch Angebotsdichte.
 - Alle Gebiete in den zwölf Großstädten zeichnen sich durch ihre hohe Urbanität und Nutzungsmischung aus. In vielen dieser Gebiete ist die Motorisierungsquote niedriger als in der jeweiligen Gesamtstadt.
 - Die Untersuchungsergebnisse sind als Best-Case-Betrachtung zu interpretieren.
- 

Reduktion des Autobestandes vor und während der Teilnahme am CarSharing

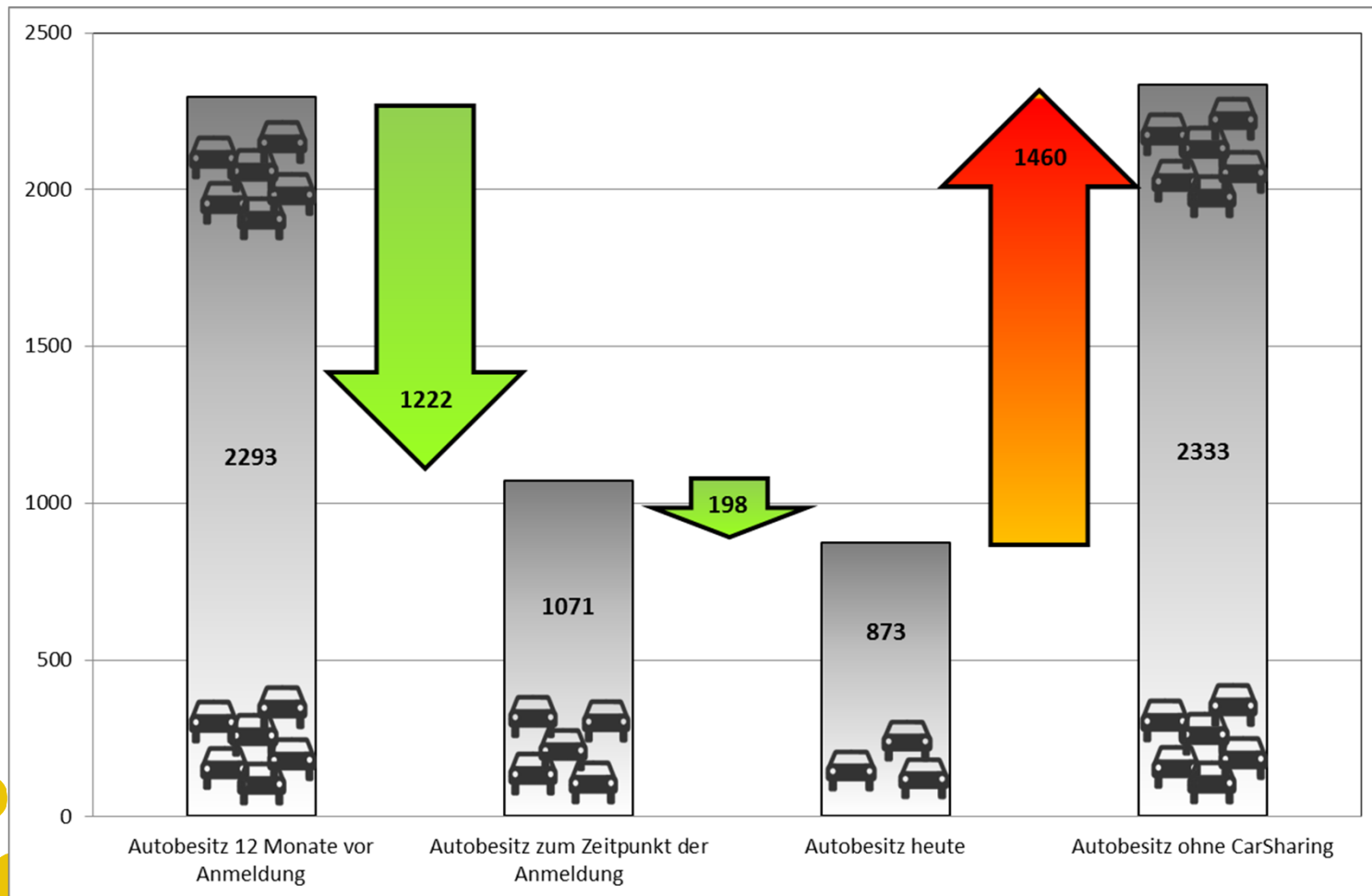


Entwicklung autofreier Haushalte vor und während der CarSharing-Teilnahme



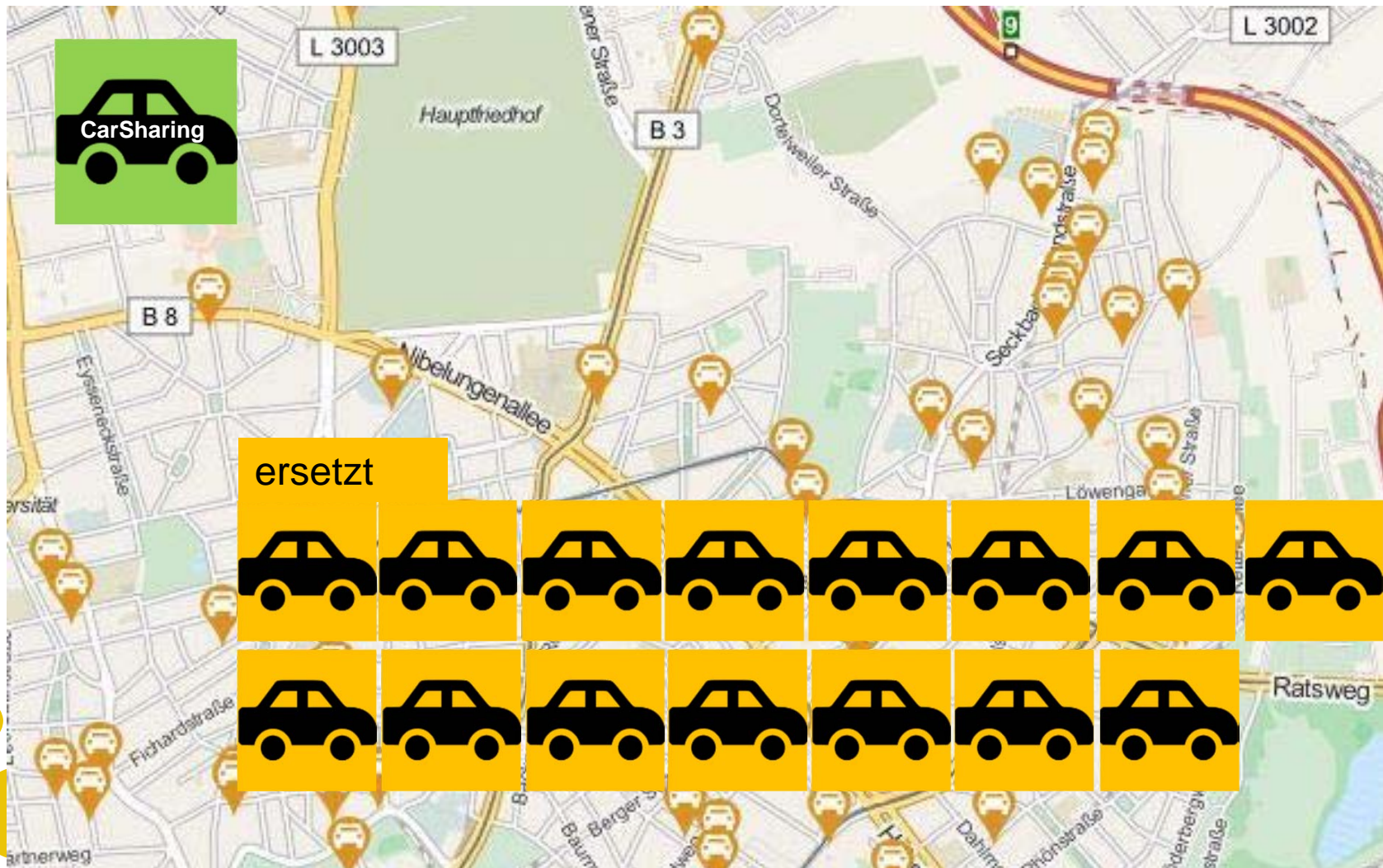
n = 3.512

Bekundete Autoanschaffung ohne CarSharing-Angebot

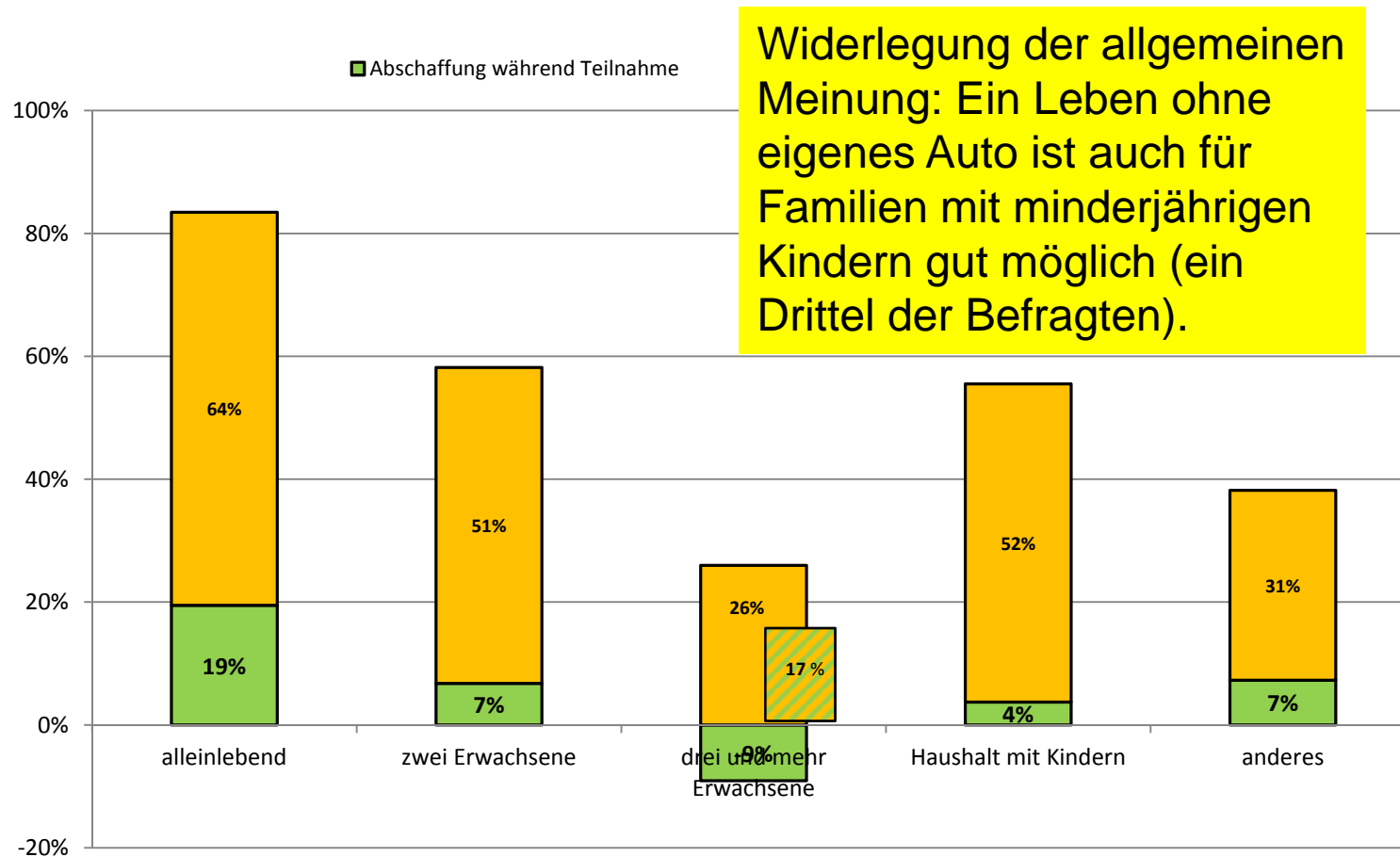


n = 3.512

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

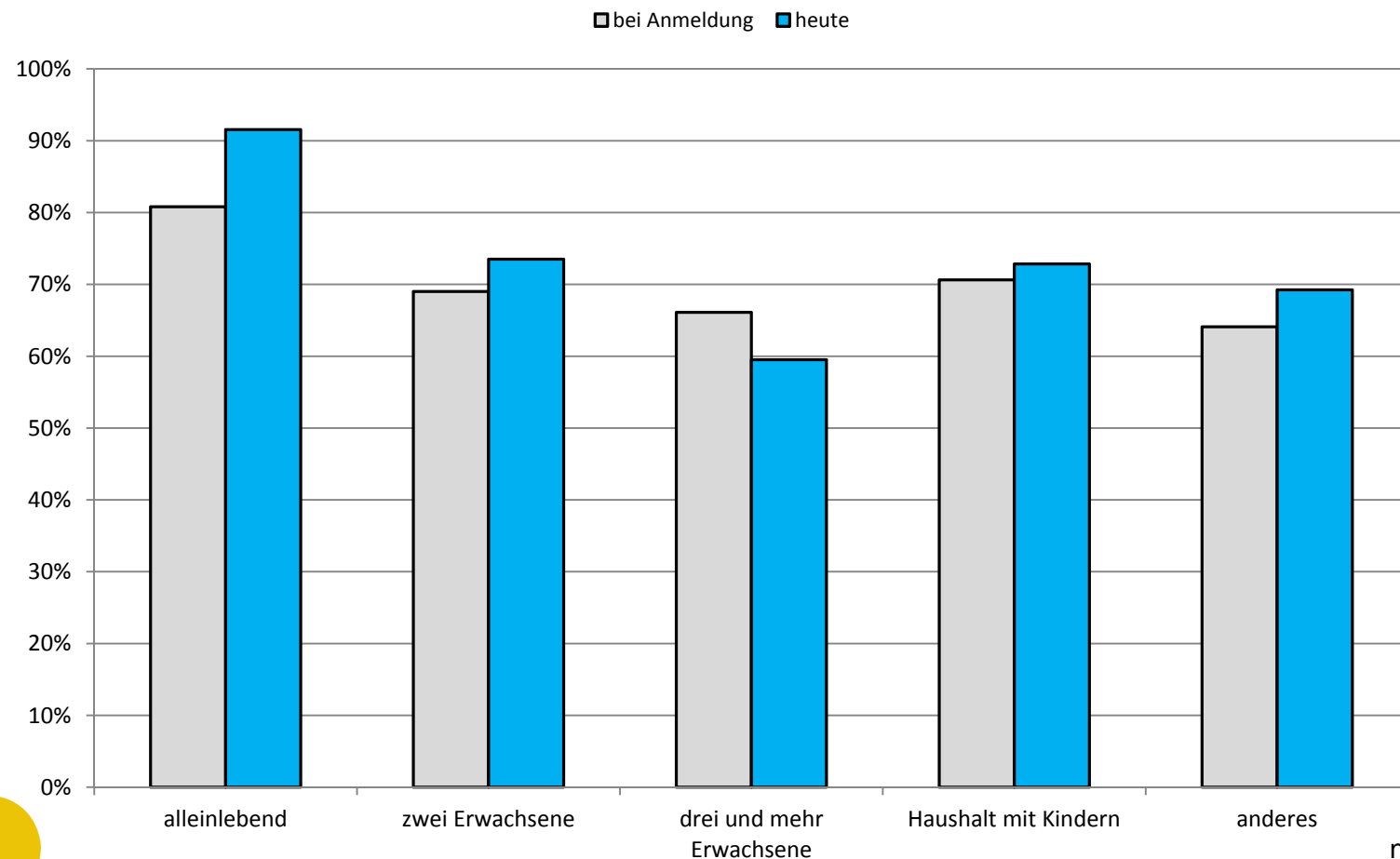


Reduktion des Autobestands in Abhängigkeit vom Haushaltstyp, in dem die CarSharing-Teilnehmer leben



Widerlegung der allgemeinen Meinung: Ein Leben ohne eigenes Auto ist auch für Familien mit minderjährigen Kindern gut möglich (ein Drittel der Befragten).

Entwicklung autofreier Haushalte in Abhängigkeit vom Haushaltstyp, in dem die CarSharing-Teilnehmer leben



Untersuchungsgebiet Köln: Ist-Situation



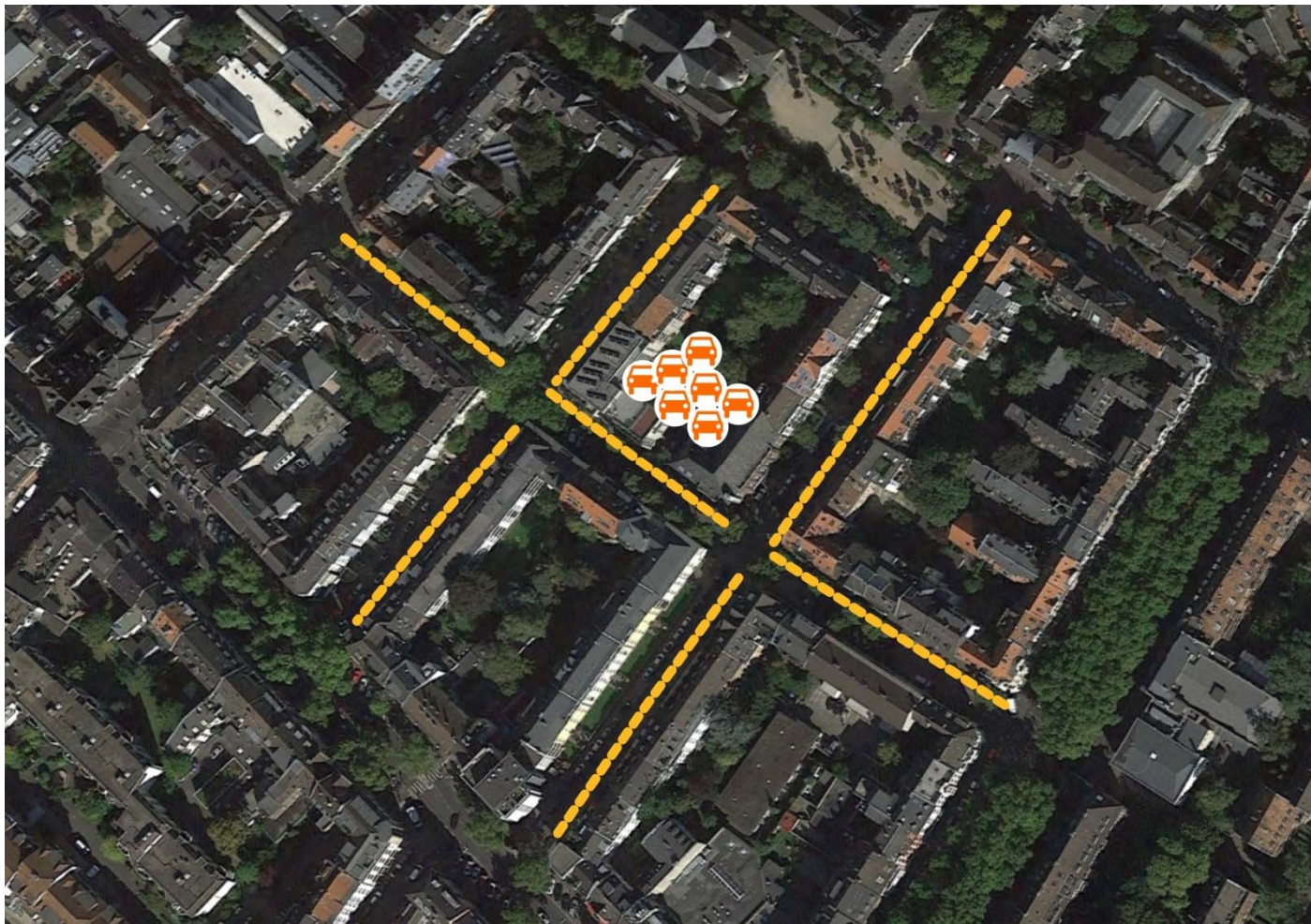
Untersuchungsgebiet Köln: CarSharing-Angebote



Untersuchungsgebiet Köln: Entlastung durch CarSharing 1 : 18,6



Untersuchungsgebiet Köln: Entlastung durch CarSharing 1 : 18,6



Mehr Platz zu Leben – wie CarSharing Städte entlastet

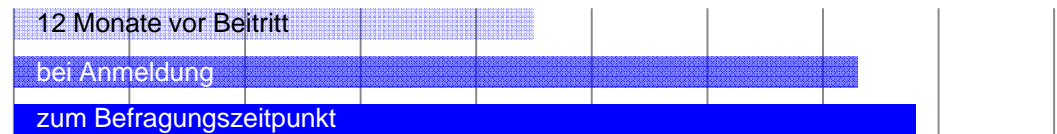


Politische Rahmenbedingungen und die Unterstützung durch die Bundespolitik tragen dazu bei, dass diese Vision verwirklicht werden kann!

Autofreie Haushalte im Vergleich: stationsbasiertes CarSharing und stationsunabhängige Angebote

stationsbasiertes CarSharing

bcs-Untersuchung 2016
12 deutsche Städte, 13 Anbieter



Flinkster, WiMobil 2016
München, Berlin



CarPlus-Untersuchung 2015/16
London

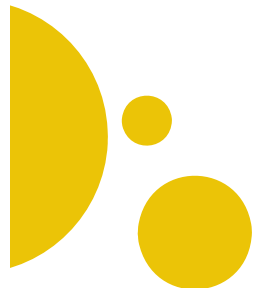


stationsunabhängiges CarSharing

DriveNow, WiMobil 2016
München, Berlin



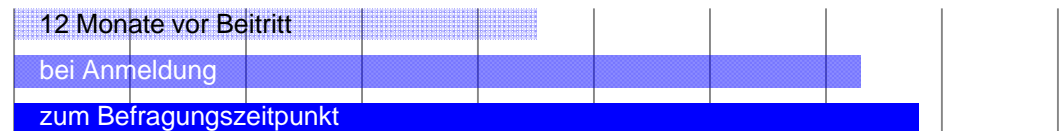
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%



Autofreie Haushalte im Vergleich: stationsbasiertes CarSharing und stationsunabhängige Angebote

stationsbasiertes CarSharing

bcs-Untersuchung 2016
12 deutsche Städte, 13 Anbieter



Flinkster, WiMobil 2016
München, Berlin



CarPlus-Untersuchung 2015/16
London

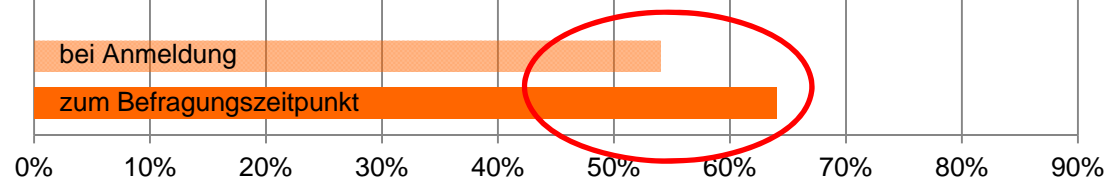


stationsunabhängiges CarSharing

DriveNow, WiMobil 2016
München, Berlin



DriveNow, CarPlus-Unters. 2015/16,
London



Erweiterung des Katalogs in § 45 StVO

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

...

3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen

...

6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.



Erweiterung des Katalogs in § 45 StVO

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

...

7. zur Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung von Parkraumbedarf in Wohnquartieren.



Dies passt zum Ziel 11 der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten“ und dem im Unterziel 11.1 formulierten Anspruch, den Anstieg des Flächenverbrauchs für Siedlungs- und Verkehrsflächen deutlich zu verringern.

Mögliche Umsetzungsmaßnahmen

- **Subventionierung des öffentlichen Straßenraums zum Parken von privaten Pkw aufheben**
- **Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner verursacher-gerecht bepreisen**
- **flächendeckende Parkraumbewirtschaftung**
- **Einführung von City-Maut zur Steuerung der Kfz-Menge und Antriebsarten**
- **Höhere Bußgelder bei Verstößen gegen die StVO, sukzessive Erhöhung von Bußgeldern bei wiederholten gleichartigen Verstößen**
- **Notwendigkeit zur Evaluierung von geförderten Infrastrukturmaßnahmen in Kommunen, Verpflichtung zur Nachsteuerung bei Verfehlen der Maßnahmenziele**

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

