

bcs • Kurfürstendamm 52 • 10707 Berlin

Die Präsidentin
des Landtages Nordrhein-Westfalen

Es schreibt Ihnen:

Willi Loose
Geschäftsführer bcs
Kurfürstendamm 52
10707 Berlin
Tel.: 030 – 92 12 33 54
mobil 0178 – 189 47 12
willi.loose@carsharing.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/3510**

A25

**Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen
Personennahverkehrs (FINÖPV) des nordrhein-westfälischen Landtags**

**Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e.V. (bcs) zur Anhörung
„Multimodalität/Flexible Bedienungsformen – in urbanen und ländlichen Räumen“ am
04. März 2016 (Multimodalität – Anhörung EK IV – 04.03.2016)**

Berlin, 22. Februar 2016

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin Gödecke,

sehr geehrte Damen und Herren,

gerne nehmen wir wie gewünscht im Rahmen der Landtags-Anhörung am 04. März 2016
zu Ihren Fragen Stellung. Meine schriftlichen Antworten zu Ihren Fragen sind diesem
Schreiben angehängt. Gerne werde ich dies bei der Anhörung am 04.03. noch weiter
ausführen, wenn dies gewünscht wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Willi Loose
Geschäftsführer bcs

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Kurfürstendamm 52
10707 Berlin

Vereinsregisternummer VR 31024 B
beim Amtsgericht Charlottenburg

www.carsharing.de
info@carsharing.de
Tel. 030-92 12 33 53
Fax 030-22 32 07 04

USt-ID DE197701058

Vorstand
Bettina Dannheim
Hinrich Kählert
Bernd Kremer
Nikolaus Wachholtz

Geschäftsführer
Willi Loose

Sparda-Bank Hannover eG
Kontonummer 925063
BLZ 25090500
IBAN: DE78 2509 0500 0000 9250 63
BIC: GENODEF1S09

Vorbemerkung

Die Antworten erfolgen – soweit nicht anders angegeben – ausschließlich aus der Perspektive des von uns vertretenen CarSharing. Hierbei betrachten wir sowohl die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen des stationsbasierten CarSharing, wie es derzeit in Deutschland in 537 Städten und Gemeinden (Stand Mitte Februar 2016) angeboten wird, als auch des reinen stationsunabhängigen („free-floating“) CarSharing, wie es in Deutschland in sieben großen Großstädten organisiert wird. Daneben gibt es noch vereinzelt kombinierte CarSharing-Angebote, bei denen mittelständische, stationsbasierte Anbieter neben einem stadtweiten Stationsnetz auch eine kleinere Flotte stationsunabhängiger CarSharing-Fahrzeuge bereitstellen. Dies wird in NRW bisher jedoch nur in rudimentären Ansätzen verwirklicht.

1. Welche Voraussetzungen sind notwendig, um Multimodalität gewährleisten zu können und in welchem Umfang werden die Voraussetzungen in NRW erfüllt?

Multimodalität wird in unserer Stellungnahme definiert als Variation der Verkehrsmittelnutzung in einem bestimmten Zeitraum, in der Regel wird hierfür eine Woche betrachtet. Als multimodal wird demnach ein Verkehrsteilnehmer bezeichnet, wenn er im Laufe einer Woche unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Dabei könnte auf immer das gleiche Verkehrsmittel für den gleichen Verkehrszweck zugegriffen werden, beispielsweise wenn jemand für die Fahrt zur Arbeit ein Jobticket für den ÖPNV nutzt, die übrigen Fahrzwecke könnten jedoch immer mit einem gleichen anderen Verkehrsmittel absolviert werden. Eine höhere Stufe von Multimodalität erreicht dagegen ein Verkehrsteilnehmer, der zu unterschiedlichen Verkehrszwecken auf jeweils unterschiedliche Verkehrsmittel zugreift (zugreifen kann), und der dabei die Verkehrsmittel nach ihren spezifischen Stärken auf bestimmten Fahrtstrecken oder zu bestimmten Tageszeiten variiert.

Multimodalität ist nach unserer Meinung kein Selbstzweck an sich und auch nicht per se verkehrsentlastend. Beispielsweise wird ein Verkehrsteilnehmer, der bisher monomodal mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad unterwegs war, dadurch multimodal, dass er nun zusätzlich das eigene Auto (als Fahrer) nutzt. Jedoch verbessert dieser Verkehrsteilnehmer dadurch nicht seine persönliche Klimabilanz, was nicht unbedingt als wünschenswert gelten kann.

Aus unserer Sicht ist Multimodalität immer dann verkehrsentlastend, wenn sie sich auf den ÖPNV oder das Fahrrad als Rückgrat stützt und dann weitere Verkehrsangebote als Ergänzung einsetzt. Und damit die routinisierte, dominante Nutzung des eigenen Autos ersetzt.

Wir betrachten CarSharing als ein solches ergänzendes Verkehrsangebot. Aus der ökonomischen Logik macht es für einen Autobesitzer und regelmäßigen, häufigen Fahrer seines eigenen Pkw keinen Sinn, alle bisherigen Fahrten mit dem eigenen Auto eins zu eins durch CarSharing-Fahrten zu ersetzen. CarSharing wurde in einer 2002 an der Universität Kaiserslautern im Auftrag des BMVBS erstellten „Pilotstudie zur Modellierung einer Schnittstelle zwischen ÖPNV und Carsharing“ als vierte Säule des Umweltverbundes bezeichnet. Als Ergänzung des ÖPNV trägt CarSharing damit zur Flexibilisierung des quasi öffentlich nutzbaren Verkehrsangebotes bei.

In NRW gibt es nach Kenntnis des bcs derzeit in 71 Städten und Gemeinden des Landes CarSharing-Angebote. In der folgenden Tabelle werden diese bestehenden Angebote nach der Größenklasse der Städte und Gemeinden aufgelistet und mit den Angeboten in Bayern und Baden-Württemberg als Bundesländer mit vergleichbarer Größe und Einwohnerzahl verglichen. Wir kommen im Punkt 4 noch einmal darauf zu sprechen.

	Nordrhein-Westfalen		Bayern		Baden-Württemberg	
	Anzahl CarSharing-Orte	Anteil an jeweiliger Größenklasse	Anzahl CarSharing-Orte	Anteil an jeweiliger Größenklasse	Anzahl CarSharing-Orte	Anteil an jeweiliger Größenklasse
über 200.000 Einwohner	15	100 %	3	100 %	4	100 %
100.000 – 200.000 Einw.	12	85,8 %	5	100 %	5	100 %
50.000 – 100.000 Einw.	18	40,0 %	8	100 %	12	92,3 %
20.000 – 50.000 Einw.	21	15,9 %	26	51,0 %	55	71,4 %
unter 20.000 Einw.	5	2,6 %	87	4,8 %	100	9,1 %
gesamt	71	17,9 %	129	6,3 %	177	16,1 %

Tab. 1: Vergleich der räumlichen Abdeckung mit CarSharing-Angeboten zwischen NRW, Bayern und Baden-Württemberg

2. Wie können multimodale Verkehre und flexible Bedienungsformen zu einer Verbesserung des Verkehrsangebotes in NRW beitragen?

Nach eigenen Befragungen von CarSharing-Neukunden sowie aus früheren Studien zum stationsbasierten CarSharing wissen wir, dass ein CarSharing-Fahrzeug bis zu zehn private Pkw ersetzen kann. Dieser hohe Entlastungswert ist sicherlich nur in großstädtischen Ballungsräumen erzielbar, in kleineren Städten mit einer geringeren Nutzerdichte wird diese Ersetzungsquote geringer ausfallen. Jedoch werden auch in kleineren Städten mit einem tendenziell geringeren ÖPNV-Angebot Privatautos von CarSharing-Kunden abgeschafft, allerdings betrifft dies in diesen Räumen eher Zweitwagen als den einzigen Haushalts-Pkw.

Der bcs hat gerade in zwölf deutschen Städten eine Befragung von Nutzern stationsbasierter CarSharing-Angebote (u.a. in Köln und Aachen) durchgeführt. Die Ergebnisse werden am 28.04.2016 in Berlin bei einem Parlamentarischen Abend im Deutschen Verkehrsmuseum vorgestellt. Gerne laden wir Sie hiermit zur Teilnahme an dieser Veranstaltung ein. Auch werden wir Ihnen die Ergebnisse auf Wunsch nach diesem Termin persönlich ausführlich vorstellen.

Die Untersuchung hat – ohne dass bereits die Ergebnisse im Detail vorweggenommen werden sollen – wieder einmal eindrucksvoll bestätigt, dass die CarSharing-Nutzer im Vorher-Nachher-Vergleich nach der Anmeldung zum CarSharing sehr viel weniger mit dem Auto fahren (im eventuell nach wie vor vorhandenen eigenen Pkw, in geliehenen Fahrzeugen von Freunden/Bekanntem und im CarSharing-Fahrzeug), jedoch häufiger das Fahrrad nutzen. Der ÖPNV wird nach der Anmeldung zum CarSharing dann eindeutig häufiger genutzt, wenn mit der CarSharing-Teilnahme auch ein eigener Pkw abgeschafft wurde.

Neuere Studien (z. B. das vom BMUB geförderte Projekt WiMobil oder die von der Landeshauptstadt München in Auftrag gegebene Studie EVA-CS) wiesen auch für die stationsunabhängigen CarSharing-Angebote positive Entlastungseffekte nach, allerdings fallen diese pro CarSharing-Fahrzeug oder pro CarSharing-Kunden geringer als im stationsbasierten CarSharing aus.

Zu einer Verbesserung des Verkehrsangebotes trägt auch die Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung dieser Angebote bei. Dies ist zum einen physisch gemeint durch den Bau von Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum (siehe Punkt 6). Zum anderen auch durch die tarifliche und informatorische Verknüpfung der vorhandenen Angebote.

Noch gänzlich im vagen liegen die Auswirkungen autonom fahrender Autos auf die Verkehrssysteme. Es scheint klar zu sein, dass autonom fahrende Autos enorme Umwälzungen im Verkehrssystem mit sich bringen, wenn erst einmal die technischen und rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind. Nach Aussage vieler Experten wird dies bereits früher geschehen als heute dem durchschnittlich involvierten Verkehrsteilnehmer denkbar. In welche Richtung diese „disruptive“ Entwicklung gehen wird, ist jedoch noch weitgehend unklar. So scheint es uns vorstellbar, dass sowohl der ÖPNV gerade im ländlichen Bereich von kleineren, autonom fahrenden Fahrzeugen profitieren kann. Auch können weiterhin mit dem ÖPNV eng verbundene CarSharing-Angebote diese Zubringerdienste zu den stark frequentierten ÖPNV-Linien leisten. Es ist aber auch denkbar, dass autonom fahrende Pkw zu einer „Renaissance des privat besessenen Pkw“ beitragen, indem sie einen Teil der lästigen Eigenschaften des eigenen Pkw abfedern.

3. Wie kann durch Mobilitätsmanagement die Nutzung multimodaler Angebote/flexibler Bedienungsformen gesteigert werden?

CarSharing kann im ländlichen Raum seine wirtschaftliche Basis in der Regel nicht aus dem Tourismus schöpfen, diese muss durch die einheimische Bevölkerung erbracht werden. Touristen können jedoch als interessante, ergänzende Zielgruppen angesehen werden, wenn es bereits gedeihliche CarSharing-Angebote in kleinen Städten oder Gemeinden gibt, die durch die Bevölkerung vor Ort getragen werden. Dann muss die Information über ein bestehendes CarSharing-Angebot die Urlauber oder Freizeitsuchenden bereits bei der Suche nach einer passenden Urlaubsregion und bei der Buchung von Unterkünften erreichen. Voraussetzung hierfür ist, dass die Kontaktpersonen in den touristischen Zielregionen das CarSharing selbst als passende Mobilitätsoption kennengelernt haben und diese Informationen gerne weitergeben. Dies geht jedoch über die Kernkompetenz von Beschäftigten im Tourismusgewerbe hinaus.

Gute Erfahrungen wurden auch mit der Informationsübermittlung der Palette multimodaler Mobilitätsangebote zum richtigen Zeitpunkt gemacht. Der Umzug in eine neue Stadt oder in eine entfernte, unbekannte Wohnumgebung scheint ein solcher günstiger Zeitpunkt für Mobilitätsmanagement zu sein. Mit dem Umzug wird eine Umorientierung auf den Alltagswegen notwendig. Bisherige Routinen greifen nicht mehr, neue Wege und Verkehrsangebote müssen ausprobiert werden. Wenn zu einem solchen Zeitpunkt mit einem Neubürgerpaket die richtigen Informationen über alle zur Verfügung stehenden Verkehrsangebote geliefert werden, besteht die Chance zu einer umweltfreundlicheren Umorientierung im Verkehrsverhalten. Erfahrungen mit dem Neubürgerangebot im München oder das vom Verfasser in Offenburg aufgebaute Neubürgerangebot bestätigen dies.

4. Welche Potenziale sehen Sie für die möglichen Angebote im ländlichen bzw. urbanen Raum?

Die oben angeführte Tabelle 1 zur räumlichen Verbreitung von CarSharing-Angeboten in NRW zeigt eklatante Lücken im Angebot auf. Zwar deutet der Anteil von 17,9 Prozent aller Städte und Gemeinden in NRW auf keine allzu schlechte räumliche Verbreitung in NRW hin. Dies ist jedoch in erster Linie auf die Gemeindegebietsreform zurückzuführen, die in NRW zu einer deutlich geringeren Gemeindezahl führte, während im Vergleich dazu Bayern und Baden-Württemberg eine Vielzahl kleiner und kleinster Gemeinden (unter 10.000 Einwohnern) aufweist. In NRW weisen selbst Großstädte zwischen 100.000 und 200.000 Einwohnern noch Lücken im CarSharing-Angebot auf. Auch in den darunter liegenden Gemeindegrößenklassen von 50.000 bis 100.000 Einwohnern und 20.000 bis 50.000 Einwohnern sind die CarSharing-freien Lücken in NRW wesentlich ausgeprägter als in Bayern und Baden-Württemberg. Demgegenüber sind in Bayern und Baden-Württemberg selbst in kleinen Gemeinden vereinzelt CarSharing-Angebote vorzufinden.

Dies ist teilweise auf ein Phänomen zurückzuführen, für das wir noch keine Erklärung gefunden haben. Eigenständige CarSharing-Angebote können in Kleinstädten und Gemeinden oft nur dann bestehen, wenn sie in ehrenamtlicher Arbeit von CarSharing-Vereinen organisiert werden. Dies setzt ein außergewöhnliches Bewusstsein und die Bereitschaft zur ehrenamtlichen Initiative zugunsten einer solchen freiwilligen CarSharing-Organisation voraus, die wir in NRW seltener als in den südlichen Bundesländern antreffen. Am mangelnden ehrenamtlichen Engagement und am fehlenden Organisationsgeschick kann es unserer Meinung nach nicht liegen, wie die Vielzahl der Bürgerbusinitiativen in NRW zeigen. Warum in Bayern und Baden-Württemberg ehrenamtliches verkehrspolitisches Engagement sich eher in CarSharing-Initiativen manifestiert hat und in NRW eher die Bürgerbus-Bewegung davon profitiert hat, entzieht sich unserer Kenntnis.

Zu einer tiefergehenden Ursachenanalyse, warum es in NRW in vergleichsweise weniger Orten CarSharing-Angebote gibt als beispielsweise in den südlichen Bundesländern, darüber trauen wir uns mangels ausreichender Ortskenntnisse kein fundiertes Urteil zu. Wir stehen jedoch gerne mit Rat und Tat zur Seite, wenn dies näher erkundet werden soll.

5. Welche Hindernisse gibt es derzeit bei der Umsetzung?

Neben der Gründung eigenständiger CarSharing-Angebote, die im vorherigen Abschnitt eher als Potenzial verstanden werden, besteht noch die Möglichkeit, dass sich großstädtische

CarSharing-Angebote allmählich in die Fläche und die umliegenden kleineren Städte und Gemeinden ausdehnen. Dies geschieht auch vereinzelt in NRW, jedoch in bedeutend geringerem Umfang als beispielsweise in den Regionen Rhein-Neckar, Stuttgart, Karlsruhe und Freiburg in Baden-Württemberg. Die Ursache kann darin gesehen werden, dass die stationsbasierten Anbieter in NRW ihren Schwerpunkt eher in der Konsolidierung ihrer Angebote in den Kernstädten und in der Ausschöpfung der hier vermuteten Kundenpotenziale sehen als in der wirtschaftlich schwerer darzustellenden Flächenausbreitung in die Umlandgemeinden.

Bei den Anbietern der reinen stationsunabhängigen CarSharing-Angebote in Köln und Düsseldorf konnte in letzter Zeit eher der Rückzug aus den umliegenden Gebieten und die Arrondierung ihrer innenstadtnahen Geschäftsgebiete festgestellt werden, als eine räumliche Ausdehnung. Auch hat der bcs keine Hinweise auf die Eröffnung neuer stationsunabhängiger Angebote in NRW-Großstädten.

Wie sich die Nachhaltigkeit (Wirtschaftlichkeit, Zeitbeständigkeit) von derzeit vorhandenen Elektromobilitätsangeboten in CarSharing-Flotten nach Auslaufen von Förderprojekten in NRW darstellt, muss noch abgewartet werden.

6. Was kann die Politik tun, um günstige Rahmenbedingungen für die Schaffung von Multimodalität zu schaffen? Welche finanziellen Mittel sind notwendig?

- a) Aus der Sicht der CarSharing-Anbieter ist die Förderung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs als Rückgrat eines multimodalen Verkehrsangebotes unerlässlich. Je besser das Angebot des umweltfreundlichen Hauptverkehrsangebotes ist, desto eher können Autobesitzer mit einer unterdurchschnittlichen Autonutzung davon überzeugt werden, dass sie ihr eigenes Auto durch die Kombination mit ÖPNV und/oder Fahrrad und CarSharing ersetzen können und dadurch keine Mobilitätseinbußen erleiden. Nach unserer Erkenntnis eröffnet die Abschaffung eines eigenen Pkw den Blick für alle anderen in einer Region vorhandenen Mobilitätsangebote.

Aus den oben beschriebenen Erkenntnissen kann eindeutig ausgesagt werden, dass CarSharing im ländlichen Raum kein Ersatz für einen eventuell geplanten Rückzug des ÖPNV aus der Fläche sein kann.

- b) Stationsbasiertes CarSharing muss sichtbar werden. Dazu dient das Carsharing-Gesetz (Csg-G) der Bundesregierung, das sich derzeit in der Vorbereitung befindet. Mit diesem Gesetz soll den Kommunen die Möglichkeit an die Hand gegeben werden, CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum auszuweisen. Unternehmensbezogen zugeordnete Stellplätze bedienen stationsbasierte Angebote und sorgen dafür, dass vorab gebuchte CarSharing-Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt am gewünschten Ort zur Verfügung gestellt werden. Das erhält die Zuverlässigkeit dieser Angebote. Stationsunabhängige („free-floating“) Angebote können nicht spezifisch zugeordnete, aber für das CarSharing reservierte Stellplätze nutzen.

Wir erwarten von den Bundesländern, dass sie diesen auf einheitlicher bundesrechtlicher Grundlage formulierten Gesetzgebungsprozess konstruktiv begleiten und danach die Voraussetzungen schaffen, damit nach Verabschiedung des Carsharing-Gesetzes die Kommunen zügig die Umsetzung einleiten können.

- c) Multimodale Mobilitätsangebote, d. h. Mobilitätsangebote, die Multimodalität im oben beschriebenen Sinne unterstützen, sollen an geeigneten Standorten in Mobilitätsstationen zusammengefasst werden. Damit wird die Bewohnern in den Städten und Gemeinden die Vielzahl der bestehenden Mobilitätsangebote sinnlich erfahrbar gemacht. Da in den meisten Fällen der ÖPNV das Rückgrat der Multimodalität ist, sollten diese Multimodalstationen in der Nähe von häufig bedienten ÖPNV-Linien sein.

Zur Finanzierung dieser Mobilitätsstationen kann die Förderung aus dem Topf der investiven Klimaschutzmaßnahmen des BMUB beantragt werden. Voraussetzung ist, dass die Maßnahme Bestandteil eines kommunalen Klimaschutzkonzeptes ist.

Da sich der Nutzen des CarSharing jedoch in der Mehrzahl der Fälle nicht aus dem unmittelbaren Umstieg von einem auf das andere Verkehrsmittel im Sinne einer intermodalen Wegeketten bezieht, sind dezentral in den Kundenschwerpunkten verteilte CarSharing-Stationen auch dann sinnvoll, wenn sie nicht unmittelbar in ÖPNV-Nähe in Wohnquartieren platziert sind.

- d) Elektromobilität macht aus unserer Sicht nur dann Sinn, wenn nicht nur der herkömmliche, fossile Antrieb eines Fahrzeuges durch einen Elektroantrieb ersetzt wird. Mit der Elektromobilität sollte auch eine Änderung im Gebrauch von motorisierten Fahrzeugen einhergehen. Dies leisten Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten.

Aus diesem Grunde sollten nicht private Elektrofahrzeuge voraussetzungslos durch Kaufprämien gefördert werden. Eine Investitionshilfe für Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten ist hingegen sinnvoll, da diese Fahrzeuge dann über ihre CarSharing-Eigenschaft dazu beitragen, dass private (herkömmlich motorisierte) Pkw ersetzt werden und der Pkw-Bestand insgesamt reduziert wird.