

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Vahrenwald-List
In den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult
In den Stadtbezirksrat Linden-Limmer
In den Stadtbezirksrat Nord
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung

Nr. 0476/2009

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Konzept zur weiteren Förderung der organisierten gemeinschaftlichen Autonutzung (CarSharing)

Antrag,

dem Entwurf des Konzeptes zur weiteren Förderung der organisierten gemeinschaftlichen Autonutzung (CarSharing) zuzustimmen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Das Konzept zur Förderung des CarSharing und die damit verbundenen Maßnahmen wirken sich in gleichwertiger Weise auf die Belange von Männern und Frauen bzw. auf alle gesellschaftlichen Gruppen aus.

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

Begründung des Antrages:

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am 06.11.2008 mit Beschluss über den Antrag der CDU-Fraktion aus Drucksache Nr. 1406/2008 in der Fassung des Änderungsantrages der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zur Förderung der gemeinschaftlichen Autonutzung zu erarbeiten und dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen. Mit dieser Drucksache kommt die Verwaltung diesem Auftrag nach.

Konzept zur Förderung des CarSharing in Hannover

1. Das System CarSharing

1.1 CarSharing als Baustein einer Nachhaltigen Mobilität

CarSharing integriert Möglichkeiten zur Vernetzung der nichtmotorisierten Verkehrsmittel in den Umweltverbund und trägt als Baustein eines intelligenten Nutzungskonzeptes zu einer nachhaltigen Gestaltung der Mobilität bei. Eine Trennung von Autonutzung und -besitz ist ein wesentlicher Beitrag zu einer integrierten Gestaltung der Mobilität.

CarSharing ermöglicht als Dienstleistung eine motorisierte Individualmobilität ohne den Besitz eines Autos und ist damit in der Lage die Negativauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Der entscheidende Vorteil besteht in der Erhöhung des Ausnutzungsgrades und der Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Auf ein CarSharing-Fahrzeug kommen im Bundesdurchschnitt etwa 27 Nutzer. Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt fünf bis acht private Pkw. Zudem nutzen CarSharing-Kunden das Auto nur, wenn es anderen Verkehrsmitteln überlegen ist und nachweislich gehen mit dem Beginn des CarSharings die Fahrleistungen der Nutzer im MIV deutlich zurück. Zudem stellt sich bei zunehmender Mitgliedsdauer der so genannte „Lerneffekt“ ein, d.h. die Mitglieder fahren mit zunehmender Mitgliedsdauer immer weniger Auto; sie lernen sich autounabhängig zu organisieren. Damit trägt das CarSharing direkt und indirekt zur Ressourcenschonung bei.

1.2 CarSharing als Baustein einer kombinierten Mobilität

Eine intelligente Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger - darunter sind z.B. die Optimierung von Übergängen wie auch günstige Kombiangebote zu verstehen - ermöglicht ein kundenfreundliches Kombinieren von Verkehrsmitteln. Die Möglichkeit zur Verkehrsmittelkombination ist eine Grundlage für die Zukunftsfähigkeit des Systems CarSharing.

CarSharing wird als Ergänzung des konventionellen ÖPNV-Angebotes gesehen. Nach Untersuchungen profitieren CarSharing-Unternehmen und ÖV-Unternehmen von einer Zusammenarbeit, da die Möglichkeit zur kombinierten Mobilität zur beiderseitigen Kundenbindung beiträgt, Marketing den Bekanntheitsgrad von Angeboten insgesamt steigert und gegenseitige Kundenwerbung stattfindet. Wichtig ist eine aktive Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit. Hinsichtlich der Zusammenarbeit gibt es im Angebot und in der Organisation zahlreiche Modelle, bei denen vergünstigte CarSharing-Angebote für ÖPNV-Kunden und umgekehrt Grundlage der Kooperationen sind.

Ökostadt/teilAuto als hannoverscher CarSharing-Anbieter wurde 1992 gegründet und 2005

in die Stadtmobil Hannover GmbH ausgegründet. Größter Gesellschafter der Stadtmobil Hannover GmbH ist Ökostadt e.V.. In Hannover besteht seit 1999 eine Kooperation der üstra mit Stadtmobil. Mit dem im Jahr 2004 gestarteten Projekt HANNOVERmobil können Besitzer eines GVH-Abos für einen geringen monatlichen Beitrag ein Mobilitätspaket hinzubuchen. Dieses ermöglicht die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes um den Autobaustein CarSharing sowie vergünstigte Taxenfahrten und Fahrten im Bahnfernverkehr (BahnCard 25) und vergünstigte Serviceleistungen wie Lieferservice (Lebensmittel) und Reparaturservice (Fahrrad).

Folgerichtig sind integrierte Mobilitätsangebote auch Bestandteil des Nahverkehrsplans 2008 der Region Hannover. Als Maßnahme enthält der Nahverkehrsplan der Region Hannover die Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und Stadtmobil als CarSharing Unternehmen mit dem Ziel der Einführung einer Multimodalen Monatskarte, die die beliebige Kombination von Mobilitätsangeboten wie CarSharing, BahnCard, Taxennutzung ermöglicht.

Ein wichtiges Ziel der Verkehrsplanung ist, möglichst vielen Menschen möglichst viele Mobilitätsalternativen für unterschiedliche Wege zur Verfügung zu stellen. CarSharing bietet eine weitere Mobilitätsoption und trägt damit zur sozialen Gerechtigkeit im Verkehr bei. Integrierte Mobilitätsangebote und die örtliche Festlegung von Übergängen zwischen dem ÖPNV-Netz und den CarSharing-Standorten werden daher auch Bestandteile der derzeit laufenden Verkehrsentwicklungsplanungen für die Stadt Hannover (Fertigstellung Ende 2010). Ein Bestandteil des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans ist zudem der Bereich Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Dabei wird im Rahmen des Mobilitätsmanagements versucht, das Verkehrsverhalten gezielt über Informationen zu Gunsten einer nachhaltigen Mobilität zu beeinflussen.

2. CarSharing als innovatives zukunftsfähiges Verkehrssystem – Maßnahmenkonzept zur Förderung des CarSharings in Hannover

Um eine optimale Standortentwicklung zu fördern, die Schnittstellen zum ÖPNV zu verbessern und CarSharing publik zu machen, sollen in Hannover Maßnahmen zur Stärkung des CarSharings umgesetzt werden:

Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum

Derzeit verfügt Stadtmobil in Hannover über 96 Fahrzeuge an 51 Stationen. 21 Stellplätze an acht Standorten werden von der Stadt Hannover angemietet. Dabei handelt es sich um Stellplätze an städtischen Gebäuden wie Verwaltungsgebäuden, Schulen und Museen. Zusätzlich werden durch Exklusivnutzungen einzelner Fachbereiche der Stadt Hannover fünf Stellplätze an vier Standorten Stadtmobil unentgeltlich überlassen. 14 Stellplätze werden in der Tiefgarage am Raschplatz von der städtischen Tochter Union Boden angemietet. Insgesamt stehen damit 40 Fahrzeuge auf Stellplätzen der Stadt bzw. der Union Boden; 35 davon werden zu marktüblichen Konditionen gemietet, fünf Fahrzeuge stehen via Dienstwagennutzung auf kostenlosen Stellplätzen. Die übrigen CarSharing-Stellplätze wurden auf privaten Flächen eingerichtet.

Stellplatzdefizite sind in Hannover vor allem in den Bereichen mit hohem Parkdruck wie der List, der Südstadt, Linden und der Nordstadt vorhanden. Dem eingeschränkten

CarSharing-Stellplatzangebot steht hier eine hohe Anzahl von potenziellen Nutzern gegenüber. Für 400 Kunden in der List können im Umkreis von 500 m um ihren Wohnort beispielsweise nur fünf statt der auf Grund der Nachfrage erforderlichen 15 Fahrzeuge angeboten werden.

Bislang sind die Möglichkeiten, neue CarSharing-Stellplätze in dicht besiedelten Gebieten mit hohem Parkdruck auszuweisen, begrenzt. Es stehen nur wenige für CarSharing-Fahrzeuge zu mietende private Stellplätze zur Verfügung. Die Möglichkeit, öffentliche Stellplätze für CarSharing zu nutzen, ist derzeit nicht ohne weiteres gegeben, da eine bundeseinheitliche Regelung zur Förderung des CarSharings und der Einrichtung von Stationen im öffentlichen Raum noch nicht existiert. Seit März 2007 liegt der Gesetzentwurf des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung vor, der eine bundesweit einheitliche Rechtsgrundlage zur Schaffung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum schaffen soll. Da das Bundeswirtschaftsministerium ein Veto gegen den Entwurf einlegte, liegt eine bundeseinheitliche Regelung zur Einrichtung reservierter CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum noch nicht vor. Daher ist eine rechtliche Anerkennung des CarSharings als beschränkte Sondernutzung auf Basis des Straßenverkehrsgesetzes sowie der Straßenverkehrsordnung nicht vorhanden. Die Straßenverkehrsvorschriften bieten derzeit - mit Ausnahme der nach der StVO vorgesehenen Nutzergruppen wie Bewohner und Schwerbehinderte - keine Möglichkeit, Stellplätze im öffentlichen Raum für einzelne Nutzergruppen privilegiert auszuweisen und entsprechend zu beschildern.

Da die Möglichkeit über eine entsprechende Beschilderung nicht gegeben ist, bestehen derzeit prinzipiell zwei Varianten, Stellplätze im öffentlichen Raum für CarSharing zu nutzen:

- Die Mobilpunkte in Bremen sowie die CarSharing-Stellplätze in Köln und Halle wurden auf der Basis von Sondernutzungsbescheiden genehmigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass eine Sondernutzung nach dem Niedersächsischen Straßengesetz §18 sowie nach der Hannoverschen Sondernutzungssatzung als „Nutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus“ - also über den verkehrlichen Gebrauch hinaus - verstanden wird. Parken ist allerdings durchaus eine verkehrliche Nutzung. In Hannover besteht daher diese Möglichkeit nicht, da Flächen, die als öffentliche Verkehrsflächen also als Stellplätze gewidmet sind, nicht mit einer Sondernutzung zum Parken für einzelne Gruppen versehen werden können.
- Die alten Bundesländer verfügen zudem über die Option, auf Basis der Straßengesetze Entwidmungen des öffentlichen Raumes vorzunehmen und öffentliche Flächen ganz oder teileinzuziehen. Da die Landesgesetze inhaltlich voneinander abweichen, gibt es derzeit allerdings keine einheitliche Umsetzung zur Einführung reservierter Stellplätze im Straßenraum. In Saarbrücken wurden CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum über eine Einziehung auf Basis des Saarländischen Straßengesetzes eingerichtet. Im Land Berlin und in Leverkusen erfolgte die Bereitstellung von Stellplätzen über die Teileinziehung nach den jeweiligen Straßengesetzen. Allen Einziehungen gemeinsam ist die Begründung der Einziehung aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls. Auch das Niedersächsische Straßengesetz (NStrG) sieht die Möglichkeit der Einziehung bzw. Teileinziehung vor: § 8 des NStrG besagt, dass eine Straße die keine Verkehrsbedeutung mehr hat oder wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohles für ihre Beseitigung vorliegen, eingezogen werden kann. Die Teileinziehung einer Straße kann angeordnet werden, wenn nachträglich Beschränkungen der

Widmung auf bestimmte Benutzungsarten oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden. Da die Nutzung der öffentlichen Stellplätze auf die Nutzergruppe CarSharing eingeschränkt werden soll, bietet die Teileinziehung die Möglichkeit, CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum einzurichten. Die Teileinziehung ist

drei Monate vorher bekannt zu geben.

Es wird vorgeschlagen, dass die Stadt Hannover auf Basis des Niedersächsischen Straßengesetzes über eine Teileinziehung CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum einrichtet. CarSharing trägt wie bereits erläutert zur Verkehrsentslastung und zur sozialen Gerechtigkeit im Verkehr bei und ermöglicht zudem eine weitere Mobilitätsalternative.

Anforderungen an CarSharing-Stellplätze sind die gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und die permanente Zugänglichkeit. Vorschläge für in einer ersten Stufe einzurichtende Stellplätze sind im Anhang zusammen gestellt. Hierbei handelt es sich um die folgenden Standorte:

- Ferdinand-Wallbrecht-Straße (ein Stellplatz östlich der Haltestelle Lister Kirchweg, zwei Stellplätze westlich der Haltestelle Moltkeplatz),
- Jakobistraße (ein Stellplatz westlich des Knotenpunktes Jakobistraße/Voßstraße bei Ummarkierung der Längs- in Querstellplätze),
- Lister Platz (ein Stellplatz westlich des Knotenpunktes Edenstraße/Jakobistraße; der vorgeschlagene Wendepunkt Jakobistraße ist nicht geeignet),
- Stephansplatz (nach Platzumbau ein Stellplatz im Bereich der Taxenstellplätze)
- Am Kleinen Felde (ein Stellplatz vor der Lutherschule)

Die vorgeschlagenen sieben Stellplatzstandorte liegen in unmittelbarer Nähe zu Haltestellen des ÖPNV und können mit Fahrradbügeln versehen zudem Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr bieten. Die Standorte liegen in den von der Stadtmobil Hannover GmbH als deutlich unterversorgt gekennzeichneten Bereichen im Stadtgebiet Hannover (List, Südstadt, Nordstadt).

Weitere potenzielle Stellplätze liegen im Bereich Velberstraße (Linden) auf einem Grundstück in Privatbesitz. Langfristig soll in diesem Bereich ein Stadtteilparkhaus erreicht werden. Über Gespräche mit dem Investor sollte versucht werden, vorläufig Stellplätze auf dem Grundstück zu nutzen. Nach Fertigstellung des Stadtteilparkhauses kann Stadtmobil Stellplätze in dem Gebäude mieten.

Eine aufwändige Ausrüstung der CarSharing-Stellplätze mit Informationsmöglichkeiten zur Verfügbarkeit der Fahrzeuge wird derzeit nicht angestrebt. Im Unterschied zu den Bremer Mobilpunkten, auf denen fünf CarSharing-Stellplätze und zehn Fahrradabstellanlagen eingerichtet worden sowie Informationen zum ÖPNV abrufbar sind, sind die CarSharing-Fahrzeuge in Hannover auf viele Einzelstandorte verteilt. Gespräche mit Stadtmobil haben ergeben, dass hier aufwändige Ausstattungen nicht wirtschaftlich zu betreiben sind.

Bei der Vermietung von städtischen Stellplätzen z.B. an Schulen werden Stellplatzanfragen von Stadtmobil bereits bevorzugt berücksichtigt. Bei der Vermietung einzelner Stellplätze ist ein Gebührenrabatt derzeit nicht vorgesehen, da die Kosten des Arbeitsaufwandes durch die Stellplatzgebühren gedeckt werden. Bei der Vermietung mehrerer Stellplätze ist ein Rabatt möglich und kann gewährt werden. Es soll bei der Neu-Vermietung von städtischen Stellplätzen routinemäßig geprüft werden, ob diese für CarSharing geeignet sind. Geeignete Stellplätze sollen dem CarSharing-Unternehmen angeboten werden. Anfragen von Stadtmobil sollen weiterhin bevorzugt berücksichtigt werden.

Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Zur Steigerung des Bekanntheitsgrades von CarSharing ist eine intensive

Öffentlichkeitsarbeit und eine ständige Medienpräsenz und Information notwendig. Umfragen haben gezeigt, dass nur ein Drittel der Bevölkerung den Begriff CarSharing definieren kann. Für umfangreiches Marketing steht den CarSharing-Organisationen zumeist keine finanzielle Möglichkeit zur Verfügung.

Um das Angebot CarSharing in Hannover einem größeren potenziellen Nutzerkreis bekannt zu machen, werden folgende Maßnahmen zur Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit vorgeschlagen:

- Die neu einzurichtenden CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum dokumentieren den hohen Stellenwert des CarSharings in Hannover und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Steigerung des Bekanntheitsgrades.
- Es wird vorgeschlagen, dass die Stadt Hannover zukünftig alle Neubürger der Stadt über die Angebote umweltbewusster Mobilität informiert. Zu den Materialien des Neubürgerpakets, das derzeit über die Bürgerämter an alle Neubürger der Stadt Hannover verteilt wird, gehören das Nachschlagewerk Hannover 2008, eine Erlebniskarte von Hannover, Umweltinformationen, Informationen über Bürgerämter, Wertstoffhöfe und Abfuhrtermine, das ÖPNV-Liniennetz vom GVH, Hinweise zu Zeitungen (HAZ und NP), Zeitschriften wie Hannover geht aus! und der Schädelspalter Extra. Zukünftig sollen zum Neubürgerpaket Informationen zum CarSharing und zum Projekt HANNOVERmobil (werden von Stadtmobil angefertigt und zur Verfügung gestellt) gehören.
- Um die Informationen zum CarSharing und zum Projekt HANNOVERmobil einem größeren Personenkreis zugänglich zu machen sollen die Broschüren zukünftig auch in den Bürgerämtern der Stadt Hannover ausgelegt werden.
- Im Jahr 1998 ist zwischen der Stadt Hannover und Ökostadt e.V. ein Rahmenvertrag zur Durchführung eines Modellversuchs zur dienstlichen teilAuto-Nutzung geschlossen worden. Der Rahmenvertrag regelt vergünstigte Konditionen für die Stadt Hannover und bildet die Grundlage für die weitergehenden Nutzungsverträge der einzelnen Fachbereiche mit Ökostadt als Vertragspartner. Einzelne Fachbereiche bei der Stadtverwaltung (z.B. 67, 61.3, 66, 68) verfügen durch Nutzungsverträge über die Möglichkeit, CarSharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten zu nutzen. Die zu Grunde gelegten Bedingungen im Rahmenvertrag sind veraltet. Derzeit werden die Konditionen über konkrete Nutzungsverträge an die Stadt weiter gegeben. Als Grundlage soll der Rahmenvertrag angepasst werden. Nach Ausarbeitung des neuen Rahmenvertrages werden alle Fachbereiche über die Konditionen informiert und es wird empfohlen, eine Überprüfung der Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen als Alternative zur Nutzung von privaten oder städtischen Fahrzeugen für Dienstfahrten durchzuführen.
- Auf der Internetseite der Stadt Hannover soll in die Rubrik „Mobilität und Verkehr – Mobil in Stadt und Region“ neben den Hinweisen auf ÖPNV und Frauennachttaxi auch ein Hinweis auf CarSharing und ein Verweis auf die Internetseite von Stadtmobil eingefügt werden. Damit ist eine Information auch über die CityGuides (Infosteelen z.B. vor dem Neuen Rathaus), die eine Verbindung zum Internetauftritt der Stadt Hannover herstellen,

zugänglich.

- Die CarSharing-Stationen sollen darüber hinaus als zusätzliches Thema in die online-Stadtpläne der Stadt Hannover (über *hannover-gis.de*) integriert werden. So können diese bei Bedarf auf dem Kartenhintergrund angezeigt werden. Auf der Internetseite der Stadt Hannover kann wiederum über den Hinweis auf CarSharing in der Rubrik „Mobilität und Verkehr – Mobil in Stadt und Region“ eine direkte Verknüpfung zu den Karten des *hannover-gis* hergestellt werden.
- Um auch weitergehend eine positive Entwicklung des CarSharings in Hannover zu fördern, wird ein regelmäßiger Informationstausch zwischen der Stadt Hannover und der Stadtmobil GmbH unter Beteiligung der GVH und der Verkehrsbetriebe stattfinden.

61.15
Hannover. / 02.03.2009