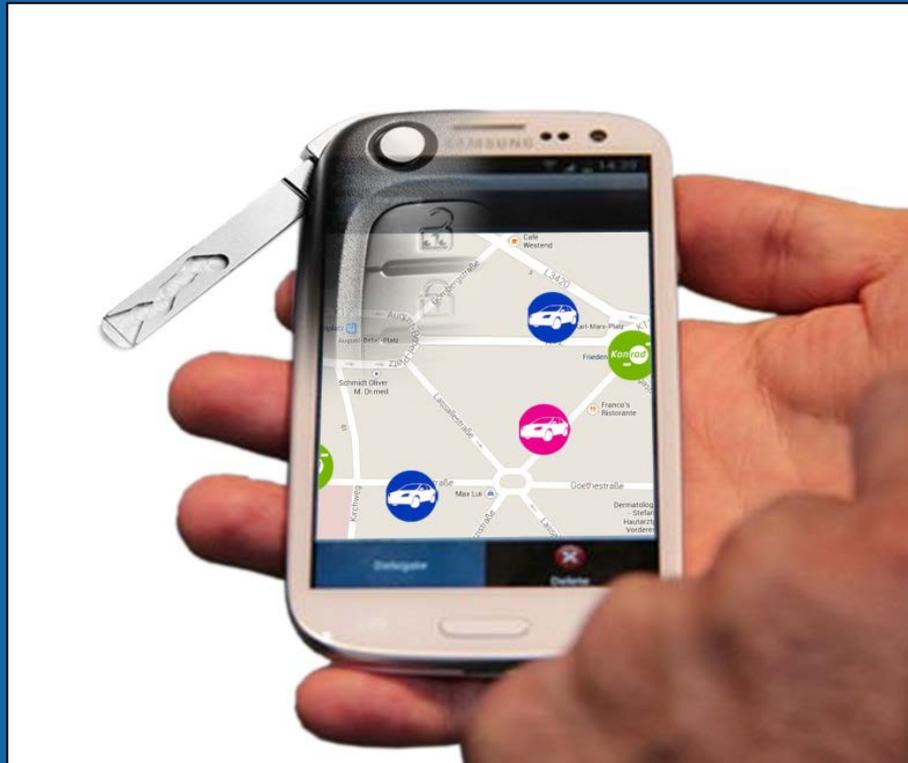


Carsharing-Entwicklungskonzept Stadt Kassel



Torsten Ruhm

Auto – Mobilität – Systeme
Preetz

und

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Berlin

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel

„Der Magistrat wird aufgefordert ein Carsharing-Entwicklungskonzept zu erstellen. Ziel soll es sein, den Anteil an Carsharing-Nutzern zu erhöhen und dadurch den Flächenverbrauch für Parkflächen zu verringern und gleichzeitig den CO₂-Ausstoß in der Stadt zu vermindern“ (27.02.2012, -101.17.354-).

Beauftragung

- freihändige Vergabe des Carsharing-Entwicklungskonzeptes nach VOL/A - Aufforderung von sechs Büros zur Abgabe eines Honorar-angebotes
- Angebotswertung nach Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Fachkunde
- Vergabe/Beauftragung des Carsharing-Entwicklungskonzeptes

Methodik und Vorgehen des Carsharing-Entwicklungskonzept

A Grundlagenermittlung

- Systembeschreibung
- Mobilitätsverhalten
- Kooperationsmöglichkeiten

B Analyse

- Carsharing in Kassel
- Siedlungsstruktur in Kassel
- Verkehrsstruktur in Kassel

C Konzept / Handlungsfelder

- Carsharing und andere Planwerke
- Handlungsfelder für die Stadt Kassel und die einzelnen Stadtteile
- Maßnahmen für Carsharing und ...

ÖPNV

Immobilienwirtschaft

Rahmenbedingungen

Neue Angebote

Parken

Gewerbliche Flotten

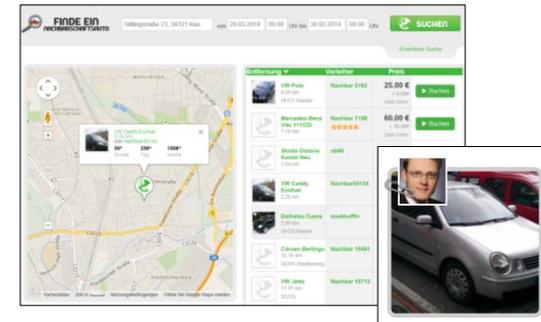
A

Systembeschreibung – Was ist Carsharing?

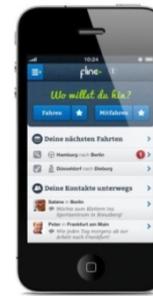
➤ Stationäres Carsharing



➤ Privates Carsharing



➤ Flexibles Carsharing „Free Floater“



A

Mobilitätsverhalten eines typischen Carsharing-Nutzer

- wohnt in dicht bebauten Gebieten mit guter Nahversorgung



- wohnt in 1- bis 2-Personen-Haushalten, verfügt über ein mittleres bis hohes Einkommen



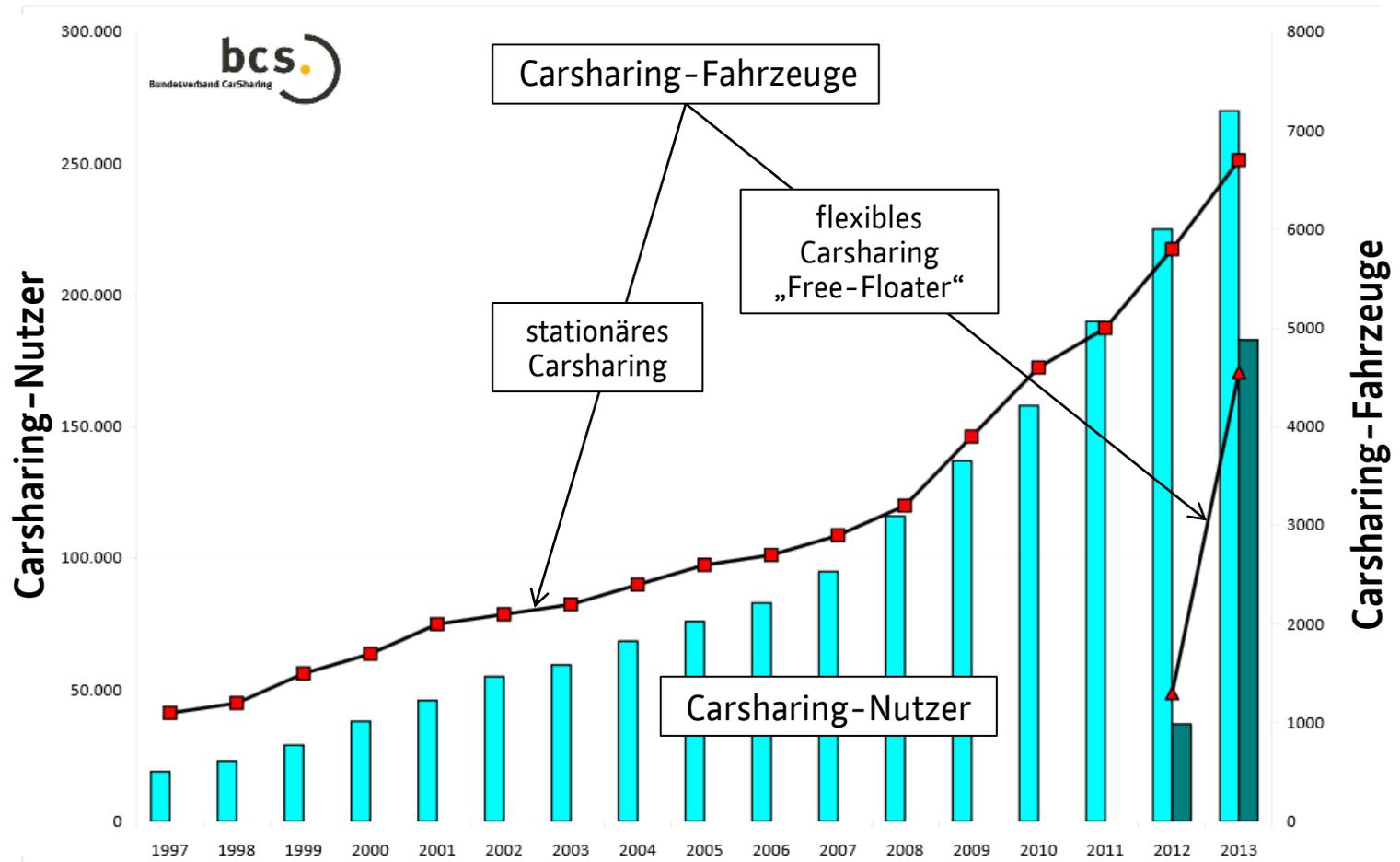
- ca. 25-35 Jahre bzw. 45-50 Jahre und ohne Kinder

- nutzt hauptsächlich den ÖPNV, das Fahrrad oder geht zu Fuß





Entwicklung Carsharing in Deutschland





Kooperationsmöglichkeiten mit

- Betrieben
- Verwaltung
- Öffentlicher Verkehr
- Immobilienwirtschaft,
Wohnungsbaugenossenschaft

Kassel documenta Stadt



Kasseler
Verkehrs-Gesellschaft
Aktiengesellschaft



Methodik und Vorgehen des Carsharing-Entwicklungskonzept

A Grundlagenermittlung

- Systembeschreibung
- Mobilitätsverhalten
- Kooperationsmöglichkeiten

B Analyse

- Carsharing in Kassel
- Siedlungsstruktur in Kassel
- Verkehrsstruktur in Kassel

C Konzept / Handlungsfelder

- Carsharing und andere Planwerke
- Handlungsfelder für die Stadt Kassel und die einzelnen Stadtteile
- Maßnahmen für Carsharing und ...

ÖPNV

Immobilienwirtschaft

Rahmenbedingungen

Neue Angebote

Parken

Gewerbliche Flotten

B

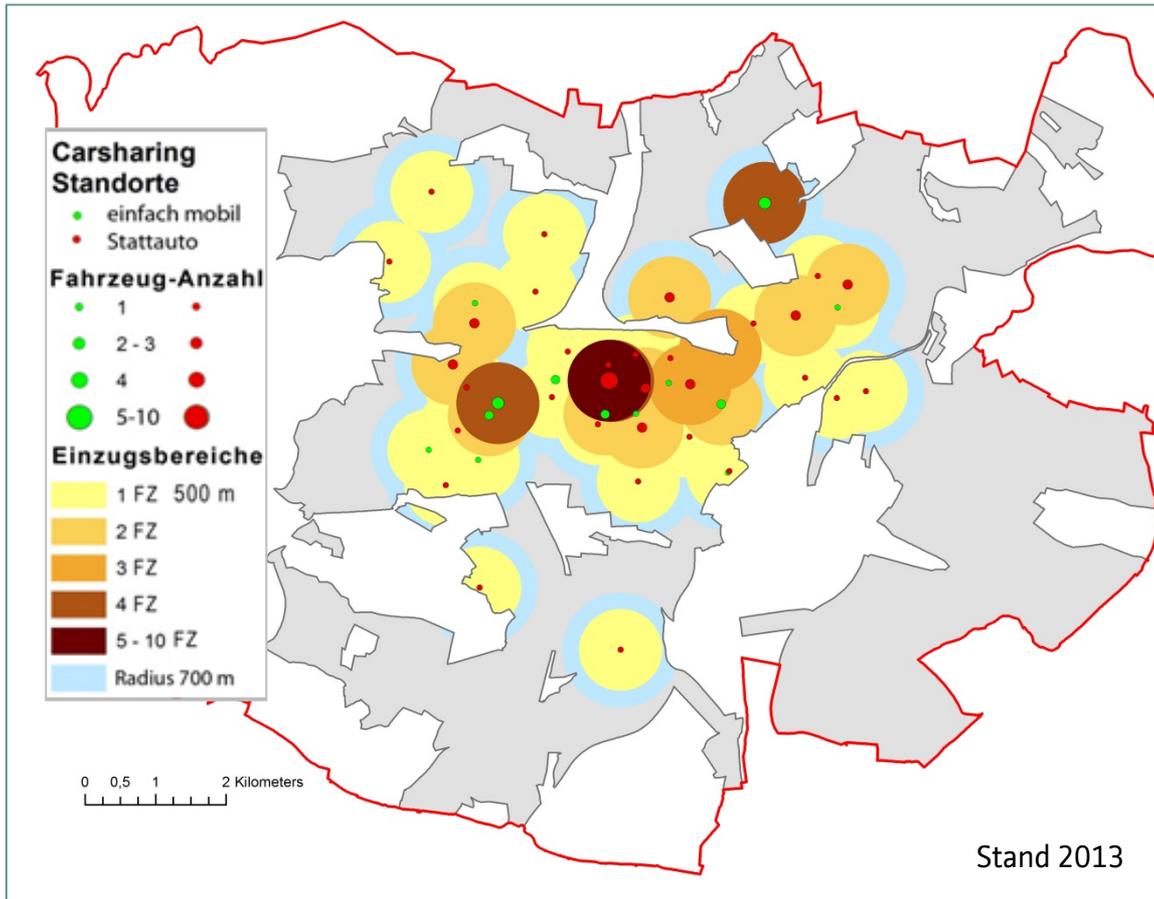
Carsharing-Anbieter in Kassel

- stationäres Carsharing von zwei Anbietern
- Ohne Sonderregelungen und ohne feste Stellplätze
- Einfach mobil: Kooperation mit DB-Flinkster und KVG
- Stattauto: besondere Angebote für Studierende/Asta



- Preise über Zeit und Kilometer, Kraftstoff ist inklusive
- Kosten einer Carsharing-Fahrt zwischen ÖPNV und Taxi

B Einzugsbereiche der 83 Carsharing-Fahrzeuge in Kassel

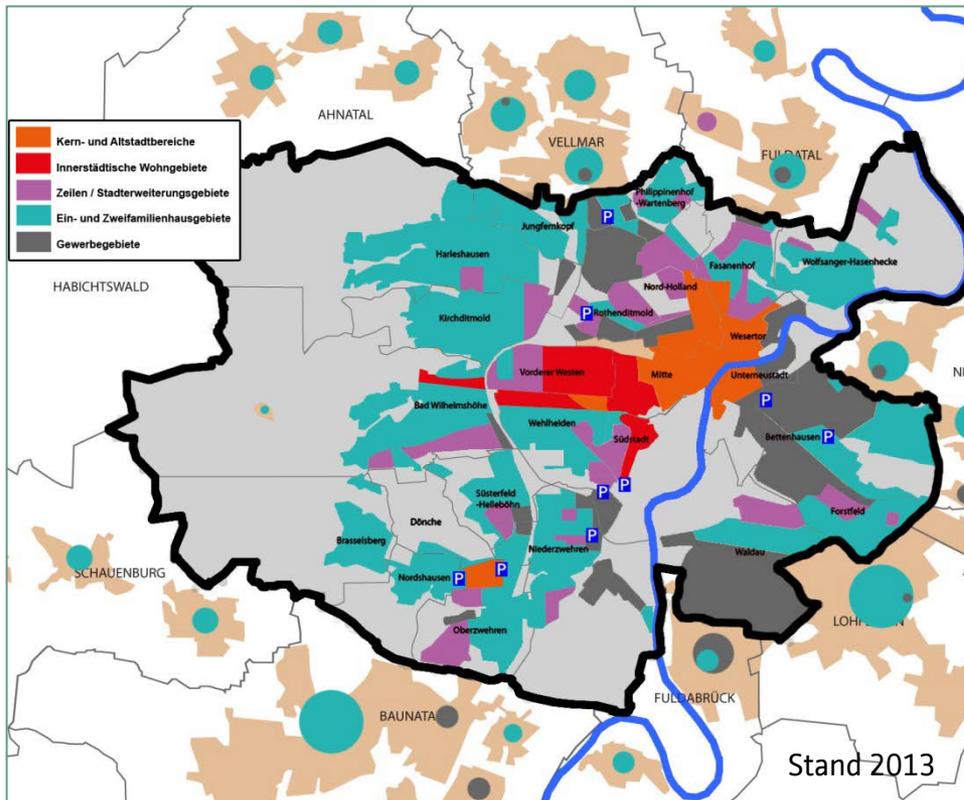


- vorrangig Wohngebiete
- mittleres bis hohes Einkommen
- dichte Bebauung
- gute Nahversorgung
- hohe ÖPNV Dichte
- jüngere Bevölkerung
- kleine Haushalte
- geringere PKW-Dichte

B

Art der Bebauung/Siedlungstypologie

Die Bebauungsstruktur allein gibt nur teilweise eindeutige Hinweise auf geeignete Fördermittel.



Kerngebiete:

- gut bis sehr gut geeignet für CS-Stationen, wenn Faktoren wie Einwohnerdichte, Arbeitslosigkeit und Haushaltsgrößen dem entsprechen.

Innerstädtisches, verdichtetes Wohnen:

- gut bis sehr gut geeignet für CS-Stationen.

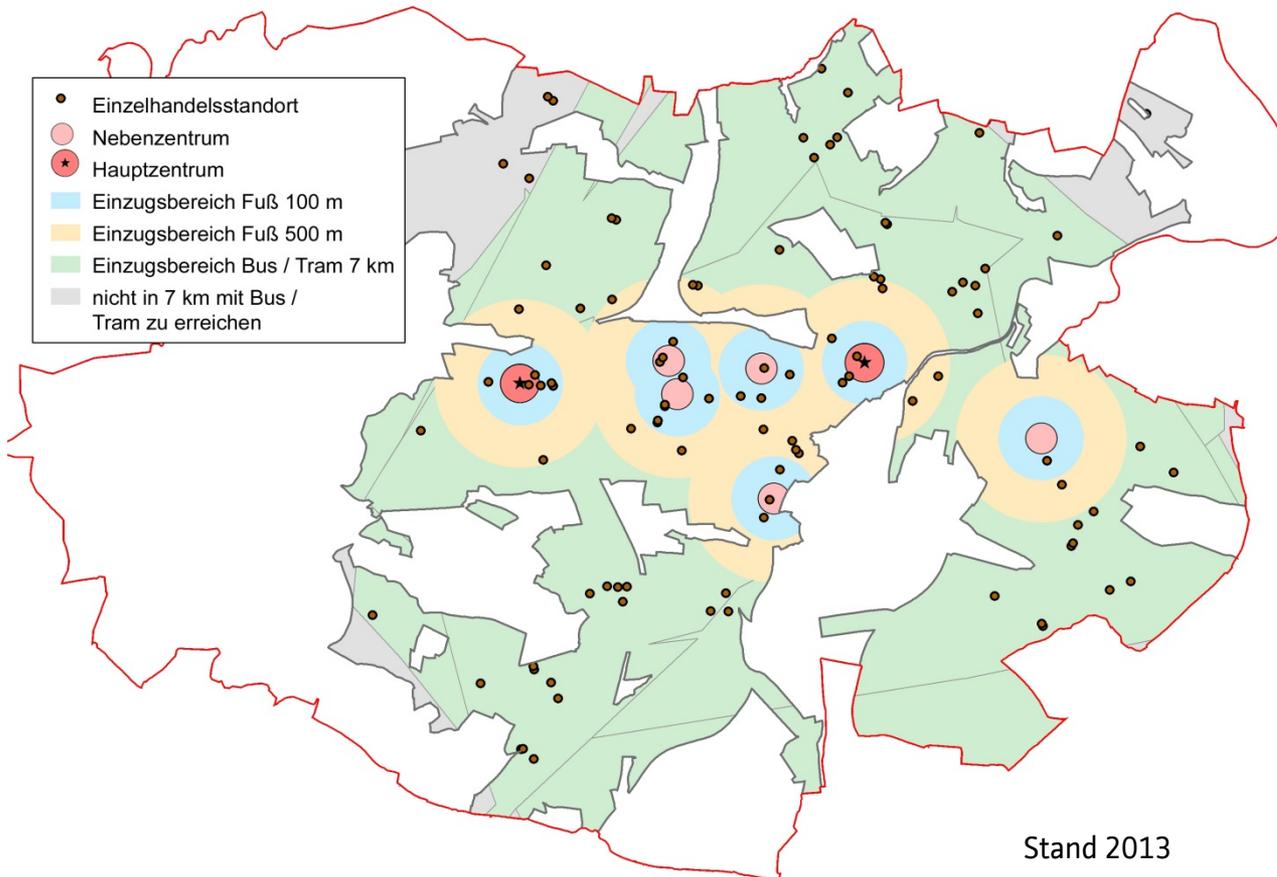
Mehrfamilienhäuser und Zeilenbebauung:

- geeignet für CS-Stationen, wenn hinreichende Einwohnerdichte, jüngere Bevölkerungsstruktur und kleine Haushaltsgrößen.

Ein- und Zweifamilienhausbebauung:

- weniger geeignet für CS-Stationen; bei hoher Einwohnerzahl autoreduziertes Wohnen möglich.

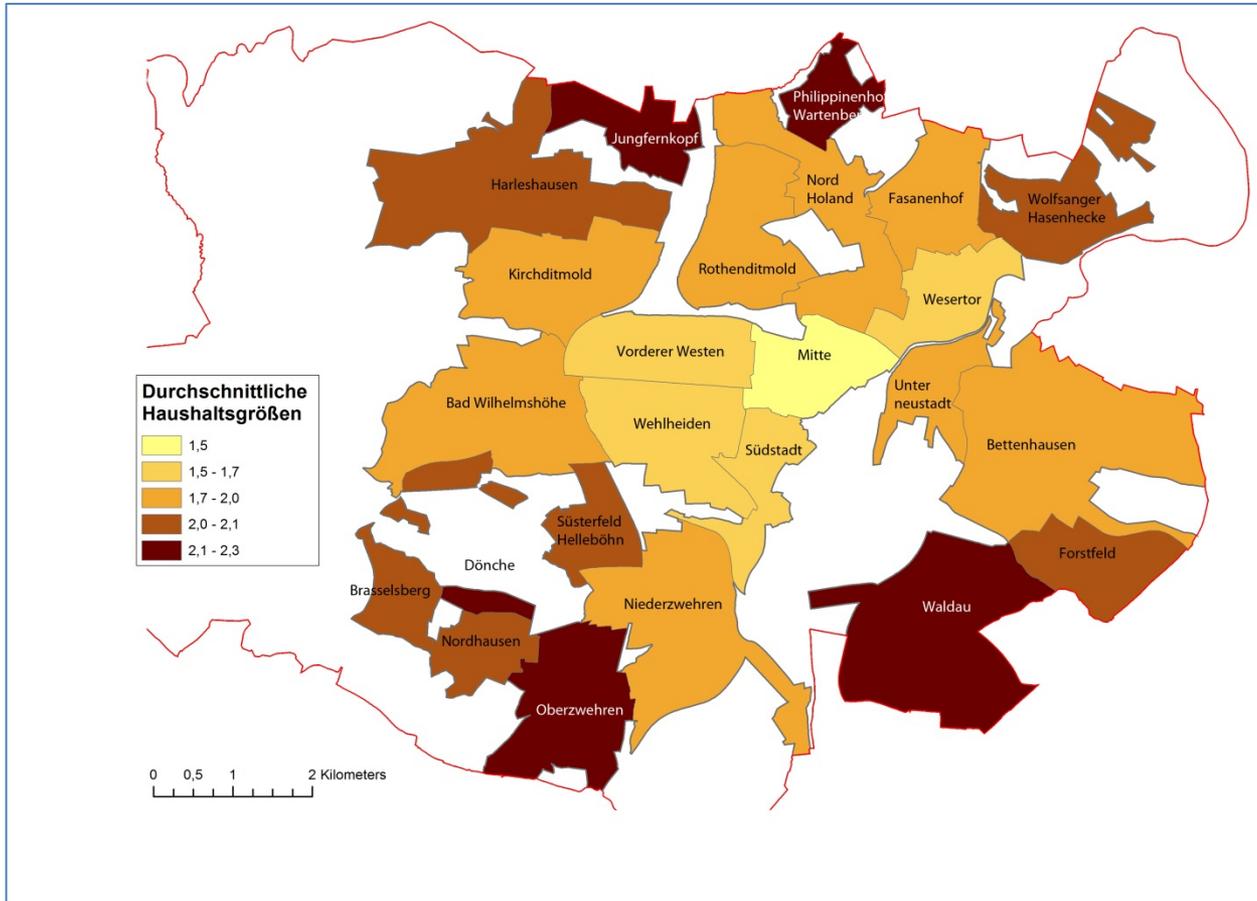
B Erreichbarkeit Zentren und Lebensmittelmärkte



- Carsharing funktioniert dort, wo zur Grundversorgung kein Auto erforderlich ist.
- Fußläufige Entfernung zu Gütern des täglichen Bedarfs.
- Erreichbarkeit der Zentren mit dem Fahrrad und dem ÖPNV.

B

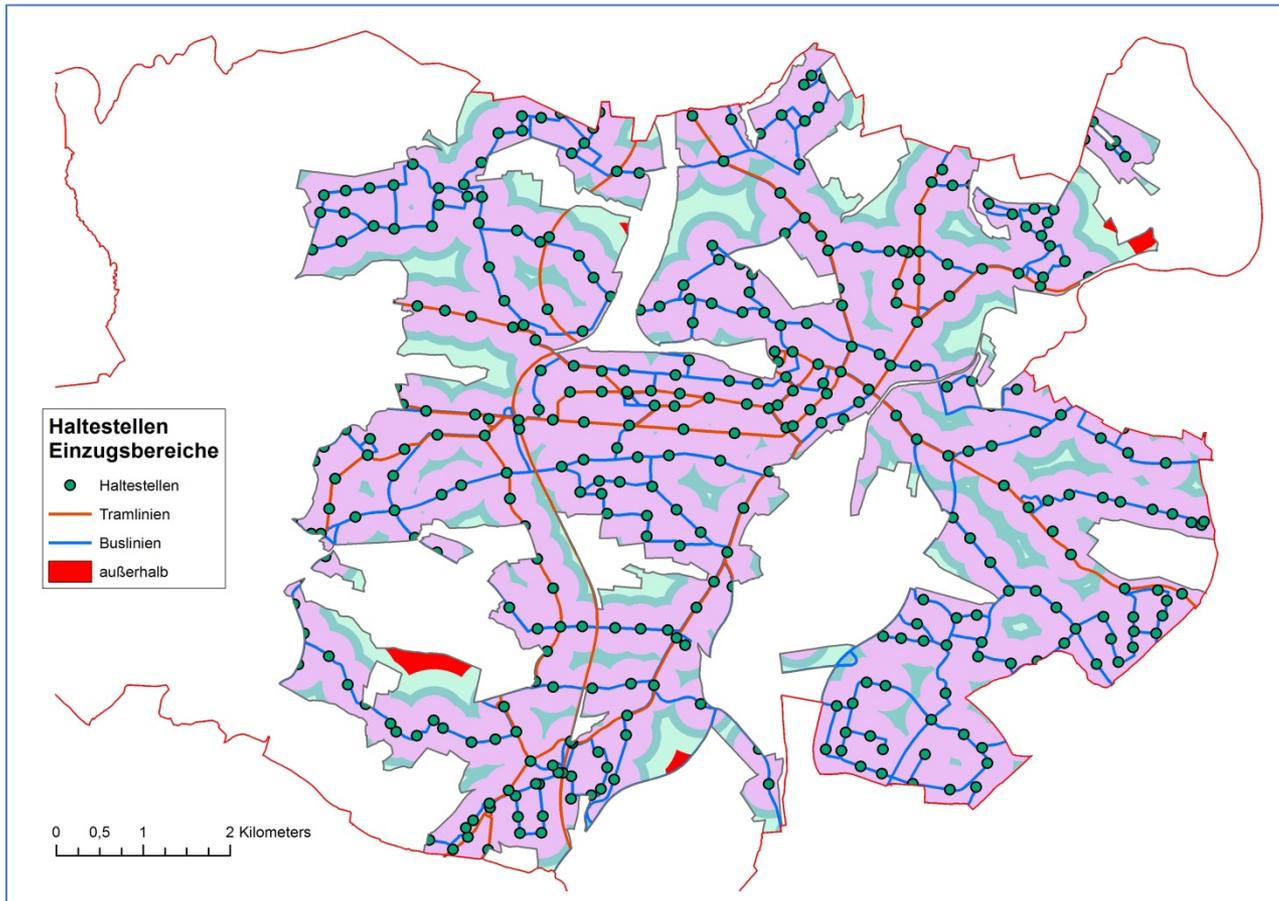
Durchschnittliche Haushaltsgrößen in Kassel



- Carsharing wird besonders von Personen in kleinen Haushalten nachgefragt, da diese eher ohne eigenes Auto auskommen.
- Je größer ein Haushalt ist, umso unverzichtbarer ist / erscheint ein eigenes Auto und desto weniger Alternativen werden gesucht / genutzt.

B

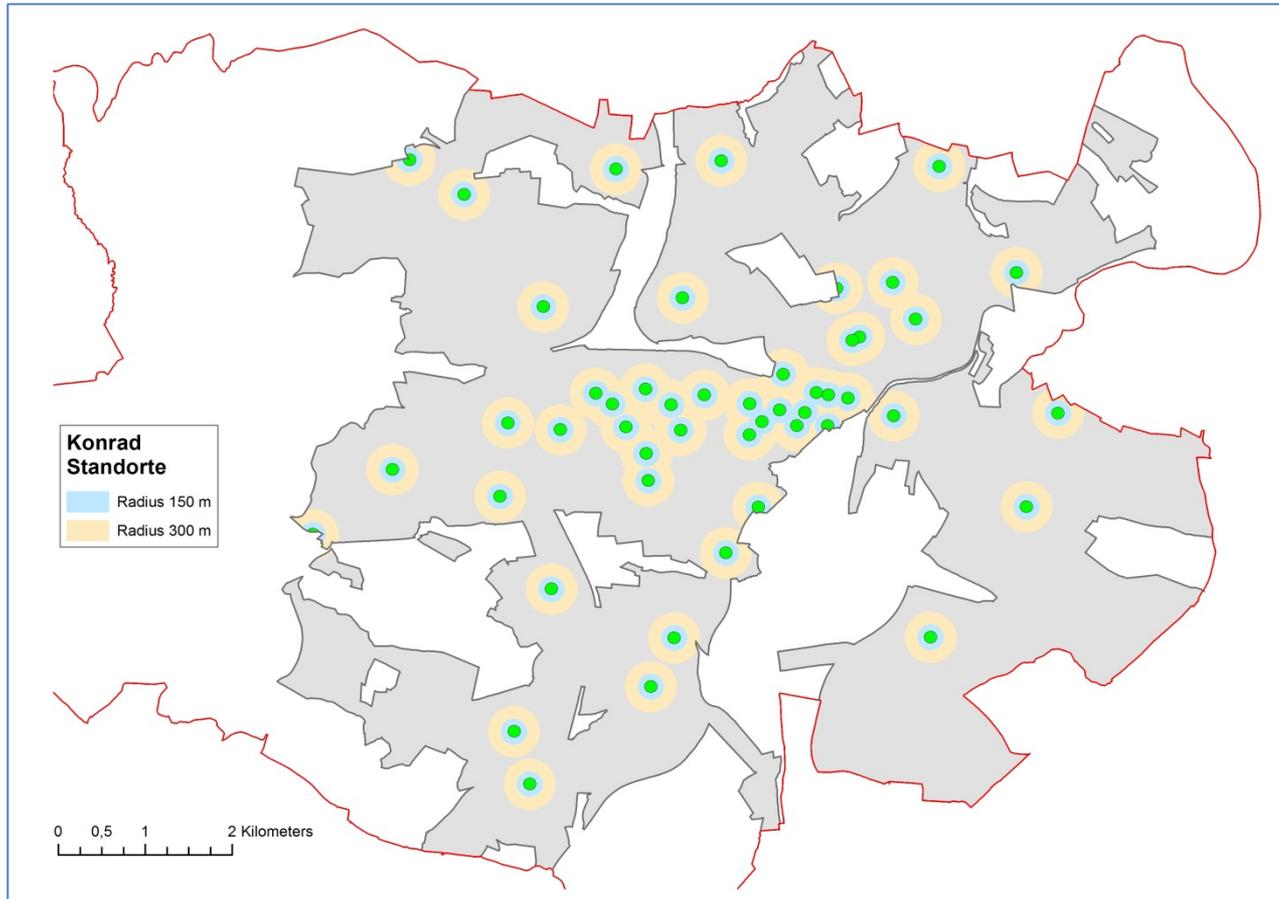
Haltestellenerreichbarkeit / Linien



- Die Nutzung eines (privaten) Autos ist verzichtbar, wenn Zugang und Zielerreichung mit einem guten ÖPNV-Netz möglich / attraktiv ist.
- Autofahrten können zunehmend auf Ausflugs- und Großeinkaufsfahrten reduziert werden.

B

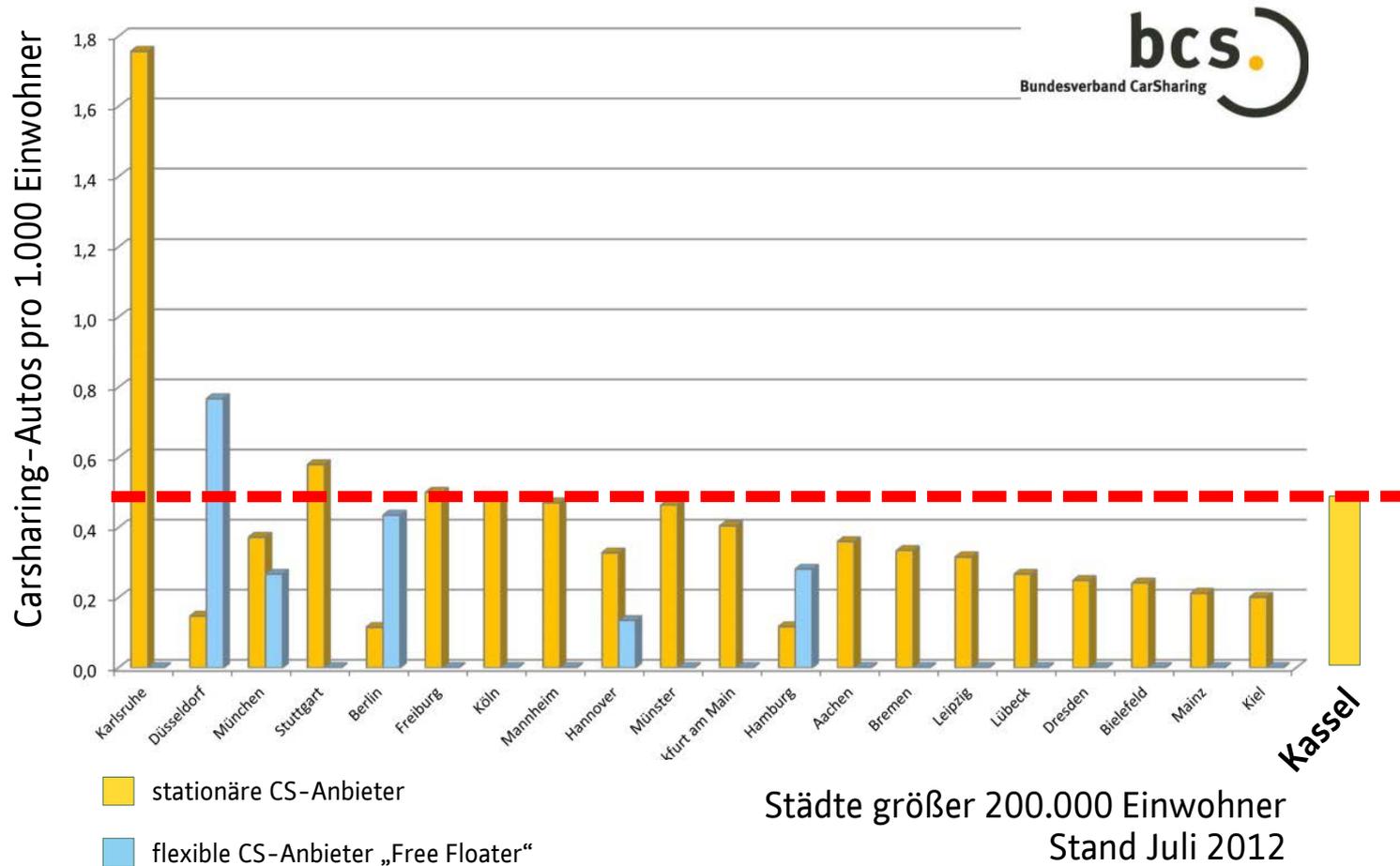
Konrad-Stationen und Einzugsbereiche



- Fahrrad, Bus und Straßenbahn ergänzen sich
 - als Anschlussverkehr
 - als Wetteralternativen
 - in Abhängigkeit von Wegelänge und -zweck
- Ein guter ÖPNV erhöht mit Hilfe von Fahrradverleihsystemen seine Erschließungswirkung



Carsharing in Kassel im Vergleich



Methodik und Vorgehen des Carsharing-Entwicklungskonzept

A Grundlagenermittlung

- Systembeschreibung
- Mobilitätsverhalten
- Kooperationsmöglichkeiten

B Analyse

- Carsharing in Kassel
- Siedlungsstruktur in Kassel
- Verkehrsstruktur in Kassel

C Konzept / Handlungsfelder

- Carsharing und andere Planwerke
- Handlungsfelder für die Stadt Kassel und die einzelnen Stadtteile
- Maßnahmen für Carsharing und ...

ÖPNV

Immobilienwirtschaft

Rahmenbedingungen

Neue Angebote

Parken

Gewerbliche Flotten

Carsharing ↔ andere Planwerke

Verkehrsentwicklungsplan
Kassel 2030
› Gestalten ›› Bewegen ››› Leben

Lärmaktionsplan
Ballungsraum Kassel (LAP)

Nahverkehrsplan
NVP Kassel

Luftreinhalteplan
Ballungsraum Kassel (LRP)

Integriertes
Klimaschutzkonzept
Stadt Kassel



Kasseler Stadtteile mit Merkmalsausprägungen

Beispiel: Vorderer Westen

- ÖPNV-Anschluss/Dichte: hoch
- Einwohnerdichte: hoch
- PKW-Dichte: mittel
- Alter Bevölkerung: niedrig
- Arbeitslosigkeit: niedrig
- Haushaltsgröße: niedrig
- Zentrumsnähe: hoch
- Betriebsdichte: hoch

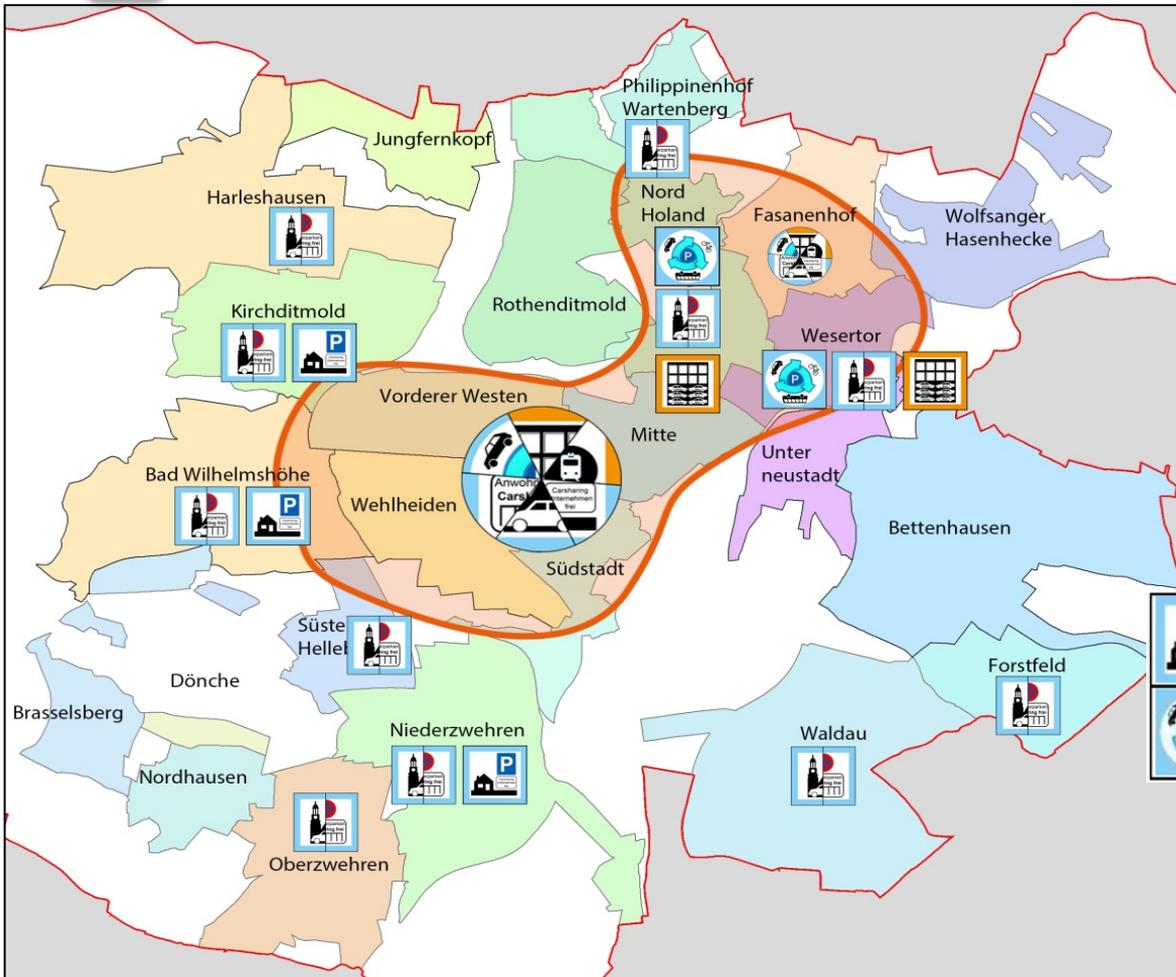
Ausprägung	
	niedrig
	mittel
	hoch

→ geeignet für die Umsetzung von Maßnahmen aller Handlungsfelder möglich

Merkmale	Anschl./Dichte			Bev.-struktur			Lage Vert.	
	ÖPNV / NMIV	Einwohnerdichte	PKW-Dichte	Alter	Arbeitslosigkeit	Haushaltsgröße	Zentrumsnähe	
Stadtteile	ÖPNV / NMIV	Einwohnerdichte	PKW-Dichte	Alter	Arbeitslosigkeit	Haushaltsgröße	Zentrumsnähe	Betriebsdichte
Brasselsberg								
Bad Wilh.								
Nordshausen								
Harleshausen								
Wolfsanger/H.								
Waldau								
Bettenhausen								
Niederzwehren								
Unterneustadt								
Südstadt								
Jungfernkopf								
Rothenditmold								
Süsterfeld/H.								
Kirchditmold								
Philippinenhof-W								
Forstfeld								
Oberzwehren								
Fasanenhof								
Mitte								
Nord (Holland)								
Wehlheiden								
Wesertor								
Vorderer Westen								

C

Welche Handlungsfelder eignen sich wo in Kassel



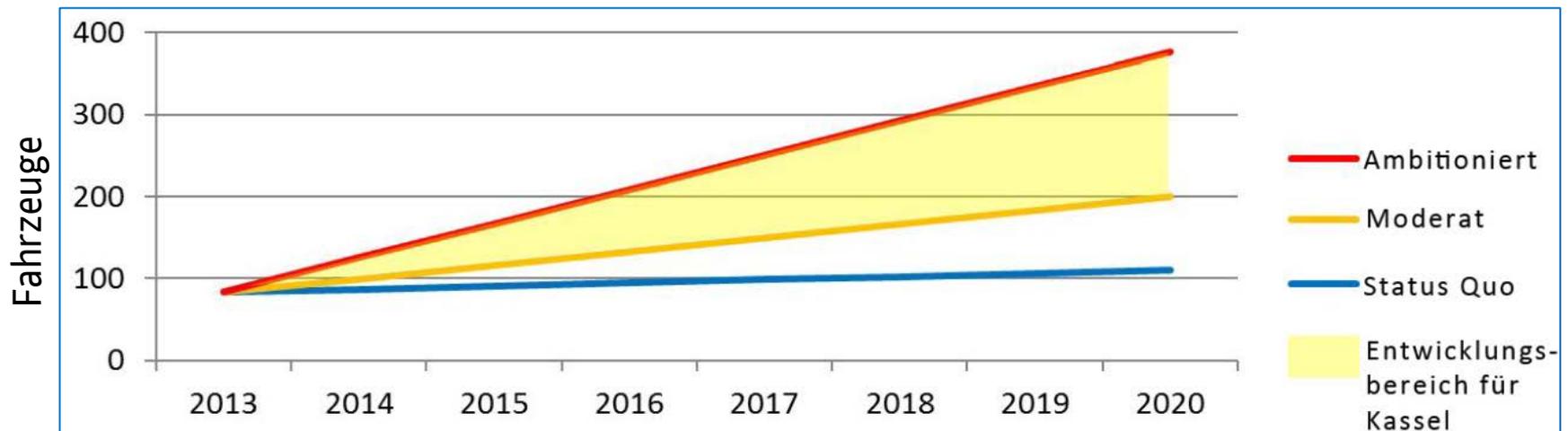
	Immobilienwirtschaft		Eigene Flächen
	Stationen		Sonderregelungen

	Gewerbliche Kunden		alle Handlungsfelder
	Kooperation mit ÖPNV		Gebiet mit hohem Potenzial



Entwicklungsmöglichkeiten für Kassel

Steigerung der Carsharing-Flotte in der Stadt Kassel für die Zielsetzung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung und damit Reduzierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsanlagen und Umweltauswirkungen (27.02.2012, - 101.17.354-).





Handlungsfelder und Maßnahmen - Bewertung

Handlungsfelder	Maßnahmen	Potenzial
ÖPNV	Ausweitung der Zusammenarbeit	Hoch
	Vermarktung / gemeinsames Produkt	Hoch
Parken	Parkhäuser	Mittel
	Fiskalische Flächen	Hoch
	Bewirts. Parkzonen ohne feste Stellplätze	Hoch
	Mobilstationen	Hoch
Immobilienwirtschaft	Stellplatzsatzung	Mittel
Gewerbliche Flotten	Flottenmanagement	Mittel
	Verwaltung	Hoch
	Unternehmen	Mittel
Rahmenbedingungen	Fahrradverkehr und -abstellanlagen	Mittel
	Marketing	Hoch
Neue Angebote	Neue Mix-Form	Hoch
	Elektromobilität	Mittel

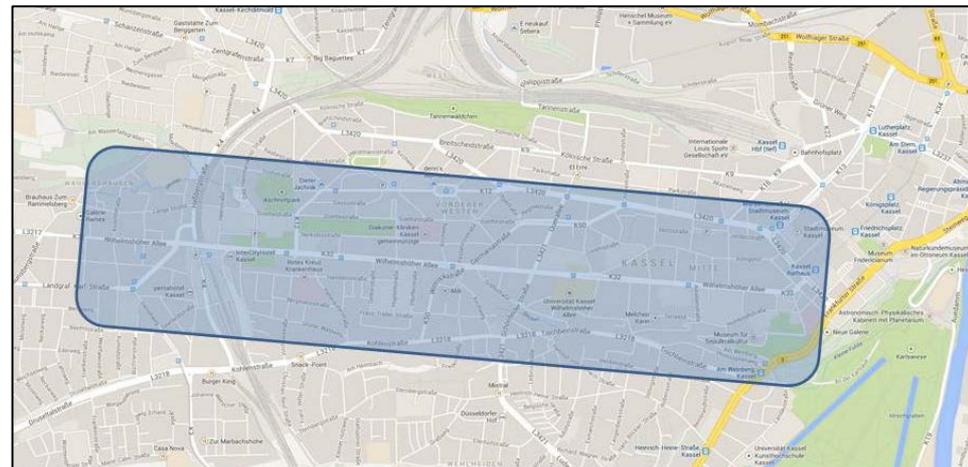


Flexibel im Vorderen Westen (1) mit kleinräumig flexiblem Carsharing

- Stationäres Carsharing mit langfristiger Buchungsmöglichkeit von Fahrzeugen an festen, reservierten Stellplätzen.
- Flexibles Carsharing mit spontaner Ausleihmöglichkeit über Buchungstechnologie und Rückgabe mit freier Stellplatzwahl.

Kombination:

- hohes Nachfragepotential
- wenig Parkraum





Flexibel im Vorderen Westen (2) mit kleinräumig flexiblem Carsharing

Derzeit noch schwierige Voraussetzungen, da nicht möglich:

**Feste Stellplätze
im öffentlichen
Straßenraum**



*Entwurf einer gesetzlichen Grundlage zur
Bevorrechtigung von stationären und flexiblen
Carsharingfahrzeugen - Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung, April 2015*



**Freigabe
Parkgebührenzonen**

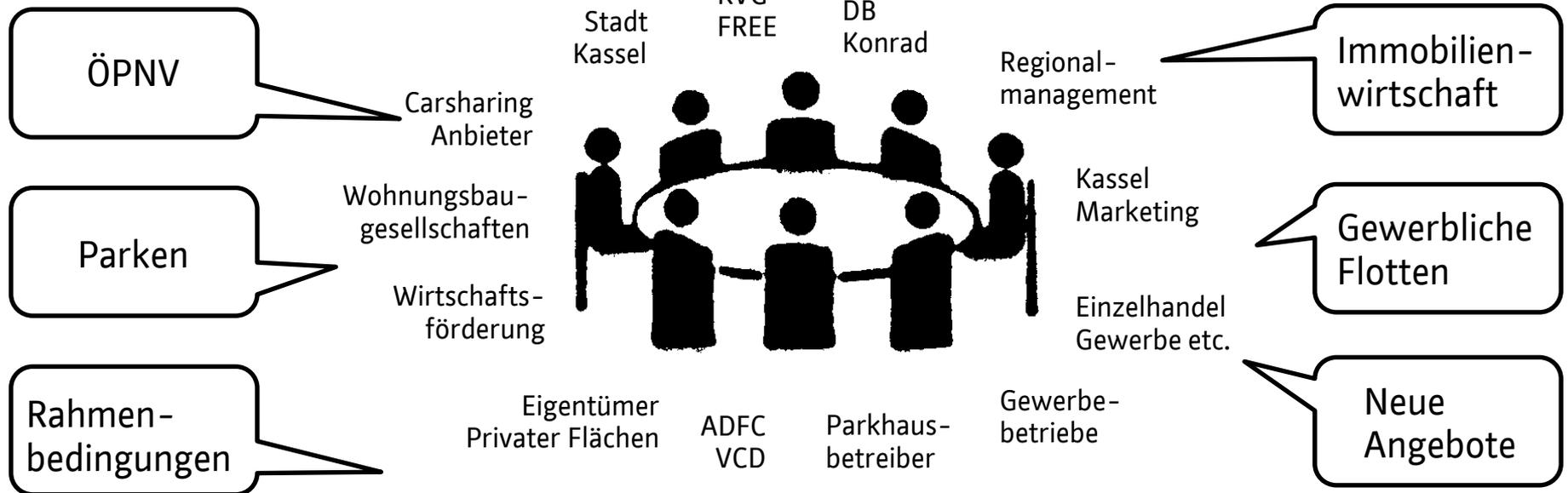


*derzeit keine gesetzliche Grundlage für eine
Ausnahmegenehmigung für gebührenpflichtige Stellplätze;
Bedarf einer Änderung der Parkgebührenordnung*

Nächster Schritt

um Zielsetzung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung umzusetzen (27.02.2012, -101.17.354-)

Netzwerkrunde „Carsharing“
ab Frühjahr 2016 ca. alle 4/6 Monate



Generation Mietwagen – Die neue Lust an einer anderen Mobilität:

„Multimodal wird zeitgemäß durch Verfügbarkeit in modernen Leihsystemen. Ich bezahle nur noch, was ich nutze, nicht was ich besitze. Eigentum belastet, Miete macht mobil“ (Adler 2011).