

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/306/2024

Ausbau der Mobilpunkte & Carsharing

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	08.10.2024	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	08.10.2024	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
66

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, im Stadtgebiet weitere Carsharing-Standorte einzurichten und mit den Mobilpunkten gebündelt auszuschreiben.

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Einrichtung von Mobilpunkten im Stadtgebiet Erlangen	613/203/2018	16.10.2018 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Ausbau von "mobilpunkten" im Stadtgebiet	613/017/2020	22.09.2020 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Haushalt 2021: Arbeitsprogramm von Amt 61 "Mobilpunkte"	613/040/2020	17.11.2020 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Sachstandsbericht über die Umsetzung der Mobilpunkte im Erlanger Stadtgebiet	613/108/2021	21.09.2021 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Vergabebeschluss	613/153/2022	29.03.2022 Nicht öff. UVPA	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Inbetriebnahme des Carsharing an Mobilpunkten	613/162/2022	28.06.2022 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Um das stationsgebundene Carsharing und zugleich eine multimodale Verkehrsmittelwahl zu fördern, werden im Stadtgebiet Erlangen Mobilitätsstationen nach dem Bremer Vorbild der Mobilpunkte im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Ein Mobilpunkt zeichnet sich durch mindestens einen Carsharing-Platz und Zusatzangeboten aus, wie beispielsweise dem Anschluss an den ÖPNV, Fahrradbügel, E-Scooter oder Leihradangebote. Derzeit stehen an vier Standorten acht Carsharing-Fahrzeuge (Bismarckstraße, Langemarckplatz, Bahnhof Großparkplatz, Mozartstraße) zur Verfügung. Weitere Standorte (Karlsbader Straße, Bahnhof Bruck, Strümpellstraße, Doris-Ruppenstein-Straße, Flurstraße/Eltersdorf) sind zwar baulich umgesetzt, aber noch ohne Carsha-

ring-Fahrzeuge ausgestattet. Die Planungen der weiteren Mobilpunkte (Naturbadstraße, Kosbacher Damm, Lachnerstraße, Rennesstraße, Odenwaldallee) liegen vor, die Umsetzung wurde zurückgestellt, bis ein Carsharing-Betreiber gefunden wurde. Der Standort Haagstraße (vormals Essenbacherstraße – Verschiebung aufgrund der Bergkirchweih) wird im Zuge des Umbaus zur barrierefreien Haltestelle berücksichtigt.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen erfordern ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren zur Identifikation eines geeigneten Carsharing-Anbieters, dem eine Sondernutzungserlaubnis mit einer Laufzeit von längstens acht Jahren erteilt werden kann und der das Angebot auf eigene Kosten zur Verfügung stellt.

Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass das stationsgebundene Carsharing zur Reduzierung des Pkw-Besitzes und damit zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums beiträgt. Ein Carsharing-Fahrzeug kann bis zu 20 private Fahrzeuge ersetzen, in Nürnberg sind es derzeit etwa dreizehn. Auch in Erlangen wird das Potenzial gesehen, durch den Ausbau von stationsgebundenem Carsharing zu einer Reduzierung des privaten Pkw-Besitzes beizutragen. Das klassische (stationsgebundene) Carsharing-System, bei dem Fahrzeuge an einem festen Platz stehen, dort ausgeliehen und am selben Stellplatz wieder abgestellt werden, führt zu einer Reduzierung der Anzahl privater Pkw sowie der Pkw-Nutzung insgesamt. Bei Free-Floating Systemen ist dieser Effekt deutlich geringer. Besonders in dicht bebauten Gebieten, in denen ein hoher Parkdruck herrscht, kann Carsharing eine Alternative darstellen. Der Bundesverband Carsharing weist auf eine deutliche Verkehrsentslastung hin. Carsharing-Nutzende sehen häufig keinen Bedarf mehr für ein eigenes Auto und schaffen es ab, sodass bis zu 80% der Haushalte autofrei sind. Dabei muss neben der Abschaffung eines privaten Autos auch die vermiedenen Pkw-Neuanschaffungen betrachtet werden, vor allem von Zweit- und Drittwagen. Da auch in der Fahrradstadt Erlangen die Motorisierung, d.h. zugelassene Pkw / 1.000 Einwohner zunimmt, ist dieser Effekt besonders relevant. Zudem wird das gesamte Mobilitätsverhalten durch eine Neuverteilung der Wege angepasst. Bis zu 30% nutzen häufiger den ÖPNV und bis zu 20% fahren häufiger mit dem Rad.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Um Carsharing-Fahrzeuge an den Mobilpunkten bereit zustellen wurde das notwendige Auswahlverfahren durchgeführt, allerdings wurde im Teilnahmeverfahren kein Antrag eingereicht, sodass kein Anbieter gefunden und der ursprüngliche Zeitplan nicht eingehalten werden konnte. Nach Rücksprache mit verschiedenen Carsharing-Betreibern wurden die Gründe identifiziert, die dazu geführt haben, dass die Anbieter nicht am Auswahlverfahren teilgenommen haben.

Ein sich wiederholendes Hauptargument lautet, dass sich die Standorte an den Mobilpunkten in einer für den Betreiber wirtschaftlich zu unattraktiven Lage befinden. Für einen wirtschaftlicheren Betrieb wünschen sich die Anbieter bei einer Verteilung der Standorte etwa ein Verhältnis von 6-2-1 (A-B-C-Lage).

Die Einordnung der Attraktivität der Lage der Standorte ist folgendermaßen einzuschätzen:

A-Lage	Viele Anwohnende, hoher Parkdruck, hohe Kosten für Unterbringung privater Kfz (insb. Innenstadtbereich)
B-Lage	mit dem Fahrrad auch aus der Innenstadt schnell erreichbar
C-Lage	mit dem Fahrrad aus Innenstadt nur bedingt erreichbar, aber mit S-Bahn oder Bus; weit außerhalb, Carsharing noch nicht implementiert

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Um einen geeigneten Carsharing-Anbieter zu finden und das Angebot im Stadtgebiet weiter auszubauen, wie sowohl im VEP (613/062/2020) als auch im Klimaaufbruch (31/163/2022) festgehalten, muss eine attraktive, für den Anbieter wirtschaftliche Standortauswahl gegeben sein.

Aus diesem Grund ist vorgesehen weitere lukrative Carsharing-Standorte auszuweisen (vgl. Anlage 1 - Pläne der Carsharing-Standorte). Perspektivisch kann der Ausbau zu Mobilpunkten geprüft werden. Alle Standorte werden gebündelt ausgeschrieben, sodass auch die unattraktiveren Lagen ein Carsharing-Angebot aufweisen, welches im gesamten Stadtgebiet vernetzt ist. Da die Carsharing-Betreiber auf unterschiedlichen Carsharing-Buchungsplattformen ihr Angebot veröffentlichen, wird davon abgesehen die Standorte in Lose aufzuteilen, um die Nutzerfreundlichkeit flächendeckend zu gewährleisten. Die bisherige Quernutzung verschiedener Anbieter auf derselben Plattform ist somit nicht mehr möglich. Nach der erfolgreichen Ausschreibung erfolgt die Umsetzung der Standorte sukzessiv. Da für die Carsharing-Betreiber die Beschaffung der Fahrzeuge mit teils längeren Lieferzeiten verbunden ist, wird eine umfassende Abstimmung intern und mit dem Betreiber angestrebt, um den Leerstand der Carsharing-Standorte möglichst kurz zu halten. Die baulich bereits umgesetzten Mobilpunkte werden bei der Besetzung priorisiert behandelt. Die Umsetzung aller weiteren Standorte erfolgt in Abstimmung mit dem Carsharing-Betreiber der den Zuschlag erhält, in einem definierten Zeitraum von fünf Jahren.

Nach der oben genannten Kategorisierung ergibt sich für die geplanten Mobilpunkte und Carsharing-Standorte (vgl. Anlage 2 - Standortübersicht Carsharing und Mobilpunkte) das Verhältnis von 16 – 9 – 6, wobei an einem Teil der Standorte bereits Carsharing zur Verfügung steht (grau hinterlegt), sodass bei der Ausschreibung ein Verhältnis von 13 – 8 – 6 enthalten sein wird. Da die Standorte unterschiedlich viele Carsharing-Plätze aufweisen, wird bei der Gesamtbetrachtung aller Carsharing-Plätze ein Verhältnis von 32 – 17 – 9 (4 – 2 – 1) erreicht. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht der Standorte (Die mit Stern gekennzeichneten Standorte befinden sich noch in Detailabstimmungen):

Standort	Kategorie
Bismarckstraße	A
Großparkplatz Hauptbahnhof	A
Langemarckplatz	A
Haagstraße	A
Bohlenplatz	A
Südliche Stadtmauer/Fahrstraße	A
Fuchsgarten	A
Güterbahnhofstraße	A
Stubenlohstraße	A
Südliche Stadtmauerstraße	A
Theaterplatz	A
Zollhausplatz	A
Lorlebergplatz	A
Max-Busch-Straße*	A
Nürnberger Straße*	A
Ohmplatz*	A

Standort	Kategorie
Mozartstraße	B
Brucker Bahnhof	B
Doris-Ruppenstein-Straße	B
Karlsbaderstraße	B
Strümpellstraße	B
Am Rötelheim	B
Saalestraße	B
Michael-Vogel Straße*	B
Von-der-Tann-Straße	B
Flurstraße	C
Kosbacher Damm	C
Lachnerstraße	C
Naturbadstraße	C
Odenwaldallee	C
Rennestraße	C

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung die Mobilpunkte und Carsharing-Standorte im Stadtgebiet einrichten, sofern die benötigten Finanzmittel zur Bereitstellung der Flächen zur Verfügung stehen (die Kosten sind durch die Sondernutzungsgebühren gedeckt, siehe unten), und ein Auswahlverfahren zur Vergabe der vorgesehenen Carsharing-Stellplätze an einen geeigneten Betreiber durchführen. Sofern das bestehende Angebot gut angenommen wird, können die Carsharing-Standorte zu Mobilpunkten ausgebaut werden. Die Ausweisung zusätzlicher Standorte in allen Statteilen wird weiter geprüft. Es wird das Ziel verfolgt, ein dichtes Netz an Mobilpunkten zu schaf-

fen, wodurch in jedem Stadtteil in einer fußläufigen Entfernung Carsharing-Fahrzeuge ausgeliehen werden können.

Die Kosten zur Herstellung eines Carsharing-Platzes für die Beschilderung und Markierung belaufen sich auf ca. 500,00 €. Diese sind durch die Sondernutzungsgebühren gedeckt, die in zwei Zonen aufteilt sind (vgl. Anlage 3):

	Stellplatz/Monat	Stellplatz/Jahr	Stellplatz / 2 Jahre
Sondernutzung Zone 1	40,00 €	480,00 €	960,00 €
Sondernutzung Zone 2	30,00 €	360,00 €	720,00 €

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten: € bei IPNr.:
Sachkosten: € 20.500 bei Sachkonto: 522102
Personalkosten (brutto): € bei Sachkonto:
Folgekosten € bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen € bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
 sind vorhanden im Budget von Amt 66 auf Sachkonto 522102
 sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Pläne der Carsharing-Standorte

Anlage 2 – Standortübersicht Carsharing und Mobilpunkte

Anlage 3 – Übersicht Sondernutzungsgebühren

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang