

Drucksache Nr.: 359/2023

Dezernat IV

Federführend: Verkehrsplanung

Anlagen: Karte KundInnen
Stadtmobil

Az.: 260cl

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Stadtrat	21.11.2023	Ö	zur Information

Carsharing Entwicklung - Ortsteile und Innenstadt; Beantwortung des Antrages der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.06.2023

Antrag:

Der Stadtrat nimmt die Informationen zur bisherigen und zukünftigen Entwicklung von CarSharing in Neustadt an der Weinstraße zur Kenntnis und berät die Möglichkeiten, die sich mit bestelltem CarSharing für die Ortsteile bieten kann.

Begründung:

A) Stand bisher

Intensität der Nutzung

CarSharing ist längst ein wichtiger Baustein einer vielfältigen, attraktiven und modernen Mobilitätsgestaltung geworden. Der CarSharing-Anbieter Stadtmobil ist seit rund 30 Jahren existent, in der Stadt Neustadt an der Weinstraße seit mehr als 20 Jahren aktiv.

Aktuell stehen den Nutzenden im Stadtgebiet in Summe 11 Fahrzeuge an 9 Stationen zum Ausleihen beim Anbieter Stadtmobil zur Verfügung – die Tendenz ist kontinuierlich steigend.

CarSharing-Mitgliedern steht jederzeit vor Ort oder andernorts ein Auto zur Verfügung, da im bcs organisierte CarSharing-Betriebe in der ganzen Bundesrepublik die Mitgliedschaft und Tarife untereinander anerkennen. Somit wirken sie im Verbund als ein gemeinsames, nachhaltiges CarSharing-System. Durch das stationsgebundene, verlässliche System wirkt CS reduzierend auf den Pkw-Besitz (Erst- oder Zweitwagen) und verbessert den Modal Split der NutzerInnen. CS reduziert den Stellplatzbedarf deutlich, da ein Fahrzeug laut Stadtmobil rund 8-10 Pkw ersetzen kann, in Neustadt und vergleichbaren Städten greifen durchschnittlich 20 Personen auf ein Stadtmobil-Fahrzeug zu.

Stadtmobil hat in Neustadt 220 KundInnen. Die meisten davon wohnen in der Innenstadt, wo das Angebot auch vorhanden ist, einige jedoch auch auf den Ortteilen. Aktuell finden pro Woche 6 Fahrten statt, somit teilen sich rund 21 KundInnen ein Fahrzeug. Die Nutzungsintensitäten sind je nach Lebenslage unterschiedlich: Viele KundInnen nutzen das CS-Fahrzeug bislang lediglich als Zweit- oder Dritt-Fahrzeug, einige Personen nutzen CS

häufig und haben kein Zugriff auf ein eigenes Auto. Möglich, aber noch zu selten genutzt werden CS-Autos als Dienstauto, dies bietet sich bei kleinen Betrieben an, die nicht ständig fahren müssen und sich so Kosten einer eigenen Kfz-Anschaffung sparen können. Große Betriebe können auch von einem professionellen Fuhrparkmanagement profitieren, entweder für Spitzenzeiten oder generell. Die Stadtverwaltung besitzt mehrere Kundenkarten mit denen MitarbeiterInnen die stadtmobil-Fahrzeuge ganz unkompliziert und automatischer Abrechnung zu dienstlichen Zwecken nutzen können.

Im Vergleich mit anderen Städten im Umkreis ist Stadtmobil in Neustadt ganz gut am Markt platziert hat aber noch Platz nach oben (Bad Dürkheim lediglich 1 Fahrzeug, in Speyer 10 Fahrzeuge, Frankenthal 3 Fahrzeuge, in Landau sind 18 Fahrzeuge an 8 Stationen im Angebot). Zuletzt hatte Stadtmobil 2020 ein zweites Fahrzeug an den Haltepunkt Böbig platziert. In 2022 wurde durch die Initiative der Jugendherberge auf dortigem Gelände ein öffentlicher neuer Standort eröffnet. In diesem Winter 2023/2024 sollen zwei weitere Fahrzeuge rund um den Hauptbahnhof einen Standort finden. Ein dichteres CS-Netz an Stationen würde der Parkplatznot in besonders engen Stadtquartieren zugutekommen und wird die alternativen Mobilitätsangebot in der Stadt Neustadt vervollständigen.

Stadtmobil als Mobilitätsdienstleister

Stadtmobil Rhein-Neckar ist sehr gut platziert in der Metropolregion und bietet in 36 Kommunen mehr als 750 Fahrzeugen an, deutschlandweit sind es über 7.000 CS-Fahrzeuge in 120 Städten.

Das Unternehmen ist Mitglied im Bundesverband Carsharing und ist somit u.a. Teil der großen CS-Gemeinschaft: KundInnen mit einer Mitgliedskarte können in der Regel in einer anderen Stadt das Angebot eines anderen CS-Anbieters nutzen, wenn der eigene Anbieter hier nicht aktiv ist.

Stadtmobil ist ein Unternehmensverbund der Carsharing-Unternehmen Stadtmobil Rhein-Neckar AG, Stadtmobil Karlsruhe GmbH & Co. KG, Stadtmobil Stuttgart AG, Stadtmobil Rhein-Main GmbH, Stadtmobil Rhein-Ruhr GmbH, stadtmobil Trier, Stadtmobil Hannover GmbH und Stadtmobil Berlin GmbH.

Zurückhaltung bei der E-Mobilität

Beim Einsatz von Elektro-Autos sind viele Anbieter sehr zurückhaltend. Hintergrund sind die deutlich höheren Kosten die für eine Refinanzierung durch mehr NutzerInnen bzw. Fahrten ausgeglichen werden müssten. Außerdem gibt es für viele Menschen noch eine Hürde E-Autos zu nutzen, dies wird in Studien als Grund genannt, wieso E-CarSharing-Fahrzeuge meist nur als Zweit- oder Drittwagen genutzt werden aber keinen Privat Pkw ersetzen und somit keine wirkliche verkehrsentlastende Wirkung nachzuweisen ist. Daher ist die Haltung von Stadtmobil zunächst durch eine höhere Dichte mit Verbrennern das System CarSharing als Mobilitätsbaustein besser zu etablieren.

Vorteile des stationsgebundenen CarSharings

In Klein- und Mittelstädten wird in der Regel ausschließlich stationsbasiertes CS anboten. In fast allen Großstädten gibt es sogenannten Free-Floating-Systeme wo man stationsunabhängig einen Parkplatz suchen kann und ein CS-Fahrzeug zur Buchung finden kann. Free-Floating Systeme (ohne festen Stellplatz) schaffen laut Studien kaum eine Verlagerung vom eigenen PKW hin zum CS-Fahrzeug als Erst- oder Zweitwagen von Privathaushalten, vielmehr sind sie Konkurrenz zum ÖPNV und anderen Sharing-Angeboten wie den Leihrädern. Free-Floating-CS schafft kein verlässliches Angebot, da man sich immer erst den Standort eines nächstgelegenen Fahrzeugs suchen muss. Konflikte mit Parkraumkonzept und -überwachung sind vorprogrammiert.

Umgang mit potenziellen weiteren Anbietern

Mehrere, konkurrierende Anbieter existieren bislang im VRN-Gebiet vor allem in den Großstädten. Bisher ist in unserem Raum lediglich Stadtmobil aktiv. Würde sich ein weiterer

CarSharing-Anbieter etablieren bzw. für Stellplätze im öffentlichen Raum anfragen, würden wir ihn gleichermaßen wie den aktuellen Anbieter behandelt. Voraussetzung ist jedoch, dass er die Vorgaben des bcs einhält und im Verbund mit anderen Anbietern arbeitet, Vergünstigungen für ÖPNV-KundInnen anbietet, sowohl im ökologischen Bereich (z.B. Blauer Engel) und im sozialen Bereich (z.B. Stundenlohn) gewisse Anforderungen erfüllt und seine Zuverlässigkeit nachweisen kann. Es ist davon auszugehen, dass mehrere CS-AnbieterInnen sich bei einem noch nicht in der Breite der Bevölkerung angekommenen Mobilitätsangebot untereinander Konkurrenz machen würden.

Wirkungsweise von CarSharing - Auto-Ersetzungsrate

Laut einer bcs-Studie liegt im ländlichen Raum die Ersetzungsquote bei 1:4, d.h. mit einem CS-Auto werden der Besitz und Nutzung von 4 PKW ersetzt. Je nach Jahreskilometerleistung liegt durchschnittlich rund die Hälfte bis zwei Drittel der Kosten für einen Pkw bei den Fixkosten für Versicherung, Wartung und Service. Hinzu kommt der Wertverlust, falls es sich um einen Neuwagen handelt. Diese Kosten fallen auch an, wenn das Fahrzeug gar nicht gefahren wird. Die Nutzung eines CS-Fahrzeuges könnte unter Umständen für viele Haushalte aber auch Betriebe eine günstigere, nachhaltigere und praktischere individuelle Mobilitätslösung darstellen. Hierzu müsste eine Station mit vertretbarem Aufwand erreichbar sind.

Hürden der Ausweitung von CarSharing

Eine CS-Ausweitung wird durch die erforderliche hohe Anzahl an realen KundInnen pro Station verlangsamt, denn es sind rund 10-15 mehr oder weniger regelmäßige NutzerInnen erforderlich, um bei den Fixkosten für das CS-Fahrzeug finanziell auf null herauszukommen. Somit muss der Anbieter bei neuen Stationen in Vorleistung gehen bzw. die Bestandsstationen müssen die neue Station mitfinanzieren. Gebremst wird die CS-Entwicklung auch durch den langen Nutzungszyklus von privat angeschafften Pkw (im Durchschnitt wird lediglich alle 10 Jahre eine Kauf- bzw. Mobilitätsentscheidung getroffen), daher ist auch mit einer langen Anlaufzeit für neue Stationen zu rechnen.

B) Weiterentwicklung von CarSharing in Neustadt

CarSharing an Mobilitätspunkten und in Wohngebieten

In Neustadt sind an den Mobilitätspunkten Hauptbahnhof sowie Haltepunkt Böbig mehrere Stadtmobil-Fahrzeuge zu finden, um die alternative, intermodale Wegekette zu vervollständigen.

Mittelfristig sollten auch die weiteren Haltepunkte zu Mobilitätspunkten mit CS-Station erweitert werden. Weitere Zielorte sind für die Stadtverwaltung wichtige Plätze und Ziele in der (Innen-)Stadt. Hierzu gehören bislang z.B. die Stationen Laustergasse, Rittergartenstraße, Moltkestraße und die Hetzelstraße. Wichtig ist aber auch das CS-Angebot zu den NutzerInnen zu bringen, in die (Wohn-)gebiete, dort wo viele aktuelle und potenzielle NutzerInnen wohnen bzw. arbeiten. Hierzu zählen z.B. die Stationen Maconring und Festwiese.

Es wurde von Stadtmobil angekündigt, im nächsten halben Jahr zwei weitere Fahrzeug im Bereich des Bahnhofs platzieren zu wollen, auf der Südseite am neuen Ausgang Schillerstraße und auf der Nordseite. Darüber hinaus gab es bereits Gespräche zwischen stadtmobil und der WBG hinsichtlich einer Platzierung an großen Wohngebäudekomplexen, um den MieterInnen eine alternative Auto-Mobilität anzubieten. Gespräche hinsichtlich der Umstellung von einzelnen Fahrzeugen auf E-Autos einschließlich Ladesäulen scheiterte bislang an der rechtlichen Komplexität im öffentlichen Raum mit mehreren öffentlichen und privaten AkteurInnen sowie an der Frage der Wirtschaftlichkeit. Ein E-Auto ist um ein Vielfaches teurer in Anschaffung und komplizierter in der Unterhaltung, zusätzlich stellt der E-Antrieb für einige Menschen noch eine Hürde dar. Stadtmobil ist trotzdem interessiert, hilfreich wäre eine Lademöglichkeit auf privatem Grund.

Mögliche Ausweitung auf die Ortsteile

Anlass ist die Anfrage der Grünen nach einer Ausweitung von CS auf die Ortsteile. Hintergrund ist auch, dass bereits von mehreren Ortsbeiräten im Rahmen der Haushaltsdebatte sowie anderen Kontexten ähnlich lautende Anfragen kamen. Damit sich ein CS-Fahrzeug für den Anbieter nach einer Anlaufzeit von 4-10 Jahren trägt, sind je nach Häufigkeit der Nutzung zwischen 10-15 KundInnen erforderlich. Relevant ist bei den KundInnen, ob sie CS als Erst-, als Zweit-Fahrzeug oder nur punktuell nutzen. Diese Zahl an vorhandenen KundInnen, erreichen wir bislang noch in keinem Ortsteil. In Hambach und auf der Haardt wohnen jedoch bereits jeweils 7 bzw. 9 KundInnen, auf der Haardt wird zugleich bereits sehr häufig CS genutzt (siehe Tabelle). Weitere geringe Fahrten finden in Mußbach, Gimmeldingen und Lachen-Speyerdorf statt.

Ortsteil	Kunden	Anzahl Fahrten in 2023	Fahrten pro Woche
Hambach	9	9	0,17
Haardt	7	16	0,31
Mußbach	6	12	0,23
Gimmeldingen	3	4	0,08
Lachen-Speyerdorf	1	24	0,46
Diedesfeld	2	1	0,02
Königsbach	0	0	0,00
Duttweiler	0	0	0,00
Geinsheim	0	0	0,00

Abbildung: Bisherige KundInnen- und Fahrtenzahl in den Ortsteilen (Quelle: Stadtmobil Rhein-Neckar)

Möglichkeit für bestelltes CarSharing

Für Stationen in den Ortsteilen ist eine deutliche Ausweitung durch Stadtmobil nicht möglich, es wäre eine zu große finanzielle Vorleistung erforderlich. Stadtmobil möchte außerdem ungern Stationen „ausprobieren“ und dann wieder zurücknehmen müssen, wenn nicht genug NutzerInnen zusammenkommen. Ziel ist es für den CS-Anbieter mit positiven Nachrichten ein stabiles dauerhaftes, tragfähiges Produkt anzubieten. Stadtmobil und die Stadt Neustadt möchte das CarSharing-Angebot in Neustadt ausweiten.

Hierfür könnte wie in anderen Städten die Möglichkeit gewählt werden, sinnvolle aber noch nicht alleine tragfähige neue Stationen einzurichten über sogenanntes „bestelltes CarSharing“. Das heißt, die Fixkosten für die neuen Fahrzeuge werden für die Zeit von 4 Jahren von der Stadtverwaltung finanziert, jedoch werden die tatsächlichen Fahrten von diesem zu zahlenden Budget zu 90% abgezogen. Somit reduzieren sich die Kosten für die Stadtverwaltung mit zunehmendem Erfolg des Standortes, bestenfalls auf Null.

Kosten für bestelltes CarSharing in Neustadt auf Ortsteilen

Stadtmobil ruft für bestelltes CS einen Fixpreis auf von 659,- Euro netto monatlich für Klasse A-Mini (z.B. Toyota Aygo) oder 709,-Euro netto monatlich für Klasse B-Klein (z.B. Ford Fiesta, Opel Corsa) auf sowie rund 3.000,- Euro netto initial für die Auftragserteilung.

Für ein bestelltes Fahrzeug kämen somit maximal rund 10.125 Euro brutto laufende Kosten pro Jahr zusammen. Die eingehenden anteiligen Nutzungsgebühren wären von den Kosten für die Stadtverwaltung in Abzug zu bringen.

Bestelltes CarSharing wäre zunächst für je ein Fahrzeug auf der Haardt und in Mußbach sinnvoll, weil hier bereits Kundenstämme ohne Angebot vorhanden sind und außerdem weiteres Potenzial gesehen wird. Wenn weiter ausgeweitet werden soll wäre z.B. zwei Jahre später Gimmeldingen und Hambach als nächste potentielle Standorte sinnvoll.

Dann Lachen-Speyerdorf und Diedesfeld und zum Schluss könnten Standorte in Duttweiler, Geinsheim, Königsbach geprüft werden.

Rechenbeispiel:

Für ein CS-Ausweitung-Projekt von je zwei Stationen für 4 Jahre und zeitlich gestaffelt alle zwei Jahre kommen folgende Maximalkosten zusammen, wenn in Summe alle Ortsteile bedacht werden sollten:

Zustieg 1 / z.B. 2024	2 Fahrzeuge	20.250	neu: Haardt, Mußbach
Zustieg 2 / z.B. 2026	2 x 2 Fahrzeuge	40.500	neu: Gimmeldingen, Hambach
Zustieg 3 / z.B. 2028	2 x 2 Fahrzeuge	40.500	neu: Lachen-Speyerdorf, Diedesfeld,
Zustieg 4 / z.B. 2030	2 x 2 Fahrzeuge	40.500	neu: Duttweiler, Geinsheim
Zustieg 5 / z.B. 2032	1 x 2 Fahrzeuge + 1	30.375	neu: Königsbach

Nach 4 Jahren Bestellung sollten jeweils alle Fahrzeuge kostendeckend und dauerhaft über Stadtmobil laufen. Durch die zeitliche Staffelung der Starts der je 2 Stationen ist die finanzielle Belastung für den Haushalt ähnlich bleibend. Zu beachten ist die Reduzierung der Kosten durch die Einkünfte aus der Nutzung, die der Stadtverwaltung zu 90% zugutekommt, somit handelt es sich um Maximalkosten, die zum Ende der 4-jährigen Laufzeit hin deutlich sinken sollten.

In Summe kämen bei diesem Rechenbeispiel über alle Ortsteile über die 12 Jahre maximal rund 385.000 Euro brutto für die Übernahme der Fixkosten als Starthilfe für 9 CS-Fahrzeuge zusammen, abzüglich der Gegenrechnung der Einkünfte zu 90% durch die tatsächliche Nutzungsgebühren.

Abweichende Vorgehensweise:

Vom vorgenannten Rechenbeispiel abweichend kann beispielsweise die Geschwindigkeit der Neueinführungen variiert werden oder vom Erfolg und damit dem Kostengefüge der neuen Stationen abhängig gemacht werden. Eine Beauftragung nacheinander erscheint sinnvoll, um von Erfahrungswerten profitieren zu können. Wenn sich abzeichnen würde, dass nach 2 Jahren keinerlei Erfolg an einem bestellten Standort zu verzeichnen wäre, könnte das Fahrzeug an eine eher erfolgversprechende Örtlichkeit umgesetzt werden. Ein Start in den Ortsteilen sollte definitiv dort erfolgen, wo sich anhand der bereits vorhandenen NutzerInnenzahl und ggf. auch der Zahl von Absichtsbekundungen eine zufriedenstellende Entwicklung von Fahrtzahlen abschätzen lässt. Dies scheint v.a. in Haardt und Mußbach, Hambach und Gimmeldingen, ggf. Lachen-Speyerdorf der Fall zu sein.

Marketing und MultiplikatorInnen

Nach einer Bestellung ist es erforderlich und sinnvoll ein starkes Marketing aufzusetzen. Wunsch ist, dass insbesondere öffentlich Angestellte und die Ortsbeiräte selber mit gutem Beispiel vorangehen und die Fahrzeuge für dienstliche und private Zwecke nutzen. Hierfür bietet Stadtmobil Unterstützung im Marketing an:

- Zeitlich befristet per 200 Gutscheinen z.B. für MultiplikatorInnen den Tarifstart zu erlassen (Gegenwert je 35 oder 79 Euro), um einen Anreiz zum Einstieg gleich zum Start des neuen Standortes zu geben.
- Außerdem kann mit einer kleinen Gutschrift von z.B. 20 Euro auf einem Flyer der Einstieg ins CS-System erleichtert werden, wenn die Stadtverwaltung die Verteilung der Flyer in den Ortsteilen übernimmt.

Fazit:

Die Verwaltung hält folgende Bausteine für eine CS-Weiterentwicklung für sinnvoll, die zeitgleich oder nacheinander angegangen werden können:

1. Marketing über alle Ortsbeiräte, Ansprache von BürgerInnen, Firmen, MitarbeiterInnen und Ortsbeiräte – möglichst gemeinsam mit Stadtmobil – um potenzielle NutzerInnen zu identifizieren
2. Neue tragfähige Stellplätze in der Kernstadt mit Stadtmobil diskutieren – z.B. Stadtteilzentrum Böbig, Stadtteilzentrum Winzingen, ggf. Schöntal
3. Bestelltes CarSharing zunächst für je ein Fahrzeug auf der Haardt und in Mußbach, nach 2 Jahren Gimmeldingen und Hambach als nächste potentielle Standorte sinnvoll, ggf. noch Lachen-Speyerdorf. Über weitere bestellte Stationen in den Ortsteilen kann auch später entschieden werden.

Anhang:

Karte KundInnen-Wohnorte (blau) und bestehende Stadtmobil-Stationen (roter Punkt)

Neustadt an der Weinstraße, 09.11.2023

Marc Weigel
Oberbürgermeister