

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 10/0253
3 - Dezernat III			Datum: 20.05.2010
Bearb.:	Frau Christine Werner	Tel.:	öffentlich
Az.:	61.3/Frau Werner - sz		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

03.06.2010

Konzept zur Einführung von Car-Sharing im Stadtgebiet Norderstedt

Sachverhalt

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans hat die Stadt Norderstedt den Autoverkehr als Hauptverursacher des Lärms identifiziert. Deshalb ist Car-Sharing als Maßnahme im Lärmaktionsplan verortet (Maßnahme 2008-05). Car-Sharing (CS) bietet sich als organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen in beliebiger Rechtsform an, um in Norderstedt „Lebenswert leise“ ein Stück näher zu kommen. CS bietet sowohl ökonomisch als auch ökologisch Vorteile für den einzelnen Nutzer sowie für die Gemeinde.

	Vorteile	Nachteile
Nutzer	Reduktion der Mobilitätskosten	Zeitaufwand für Informationsbeschaffung
	Zeitersparnis, da Reparaturen, Wartungen etc. entfallen	Zeitaufwand für Weg vom Wohnort zum Fahrzeugstandort
	Reduktion des Flächenverbrauchs durch weniger Stellplätze (durchschnittl. 7 Personen nutzen 1 Pkw)	Geringere Flexibilität und Verfügbarkeit des Fahrzeugs
	Höhere Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl	
	Weniger Pkw-Verkehr (s.o.)	
Gemeinde	Vorbildcharakter für Bürger	Parkplatzreservierung
	Komplettierung des Mobilitätsangebots	Kooperationspartner für Kundenprüfung
	Kundenbindungsinstrument für Verkehrsbetriebe (Car-Sharing-Nutzer fahren überdurchschnittlich oft den ÖPNV)	
	Flächeneinsparung (s.o.)	
	Förderung des Umweltverbunds	

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	----------	-------------------

a) Anzahl der Standorte

Grundsätzlich gibt es aber keinen definierten Schlüssel, der die Stationsdichte festlegt. Je dichter das CS-Netz ist, desto attraktiver ist die Nutzung. Das wichtigste Kriterium ist die Wohndichte sowie die Wohn- und Gewerbestruktur um den CS-Standort herum. Daneben kann sowohl der Modal Split als auch die Einkommensverteilung einen Einfluss auf das Nutzerpotential haben, denn gerade einkommensschwachen Familien wird auf diese Weise ermöglicht, einen Pkw zu nutzen, obwohl sie selber nicht im Besitz eines solchen sind. Über den Modal Split sowie die Einkommensverteilung in einzelnen Stadtteilen gibt es in Norderstedt keine Informationen.

Variante	1: Zwei Standorte	2: Drei Standorte	3: Neun Standorte
Empfehlung	Installation von zwei Stationen in Stufe 1 im südlichen Stadtgebiet (Garstedt). Ist das System erfolgreich, sollte über eine Ausweitung auf 4-6 Stationen in Stufe 2 nachgedacht werden.	Installation von drei Stationen in Stufe 1 im südlichen Stadtgebiet (Garstedt) und zusätzlich in Norderstedt Mitte. Ist das System erfolgreich, sollte über eine Ausweitung auf 5-7 Stationen in Stufe 2 nachgedacht werden.	Installation von neun Stationen in Stufe 1 im Stadtgebiet. Damit wären beinahe alle wichtigen zentralen Punkte in Norderstedt abgedeckt. Bei einer entsprechenden Nachfrage könnten in einer 2. Stufe weitere Stationen zur Netzverdichtung hinzugefügt werden.
Begründung	Bei diesen Stationen sind alle Gebiete abgedeckt, in denen es bereits CS-Kunden gibt, eine hohe Wohndichte vorliegt und somit ein wirtschaftlicher Betrieb ohne Risiko zu stemmen ist.	Neben den beiden Stationen, in deren Nähe Bestandskunden wohnen, soll Norderstedt Mitte als wichtiger ÖV-Verknüpfungs- und -Umsteigepunkt hinzugefügt werden. CS wird so auch Nicht-Nutzern zugänglicher.	Bei der Einrichtung von neun Stationen ist eine attraktive Stationsdichte vorhanden. Insbesondere die Mobilstationen (LAP) wären mit diesem System optimal abgedeckt.
Anzahl Pkw pro Standort	1	1	1
Kosten	kostenfrei	Anschubfinanzierung erforderlich (siehe Anlage 2)	Anschubfinanzierung erforderlich (siehe Anlage 3)

b) Auswahl der Standorte

Kriterien für die Standortwahl:

- 24 Stunden muss Zugang gewährleistet sein
- Bodenbeschaffenheit sollte gegen Regen resistent sein
- Zentral, gut einsehbar, repräsentativ, beleuchtet
- Mobilstationen vom Lärmaktionsplan
- Verknüpfung mit ÖPNV
- Verdichtete Wohngebiete

Zur Auswahl stehende Standorte

1 = kurzfristige Umsetzung 2 = mittelfristige Umsetzung 3 = langfristige Umsetzung

		Standorte	2	3	9
Nr.	Empfehlung	Begründung	Var. 1	Var. 2	Var. 3

1	Langenhorner Chaussee neben Sparkasse Holstein	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Wohnverdichtung • Bestandskunden • Verbindung zu Hamburger CS-Kunden 	1	1	1
2	Norderstedt Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • LAP Mobilstation • Stark frequentierte ÖV-Haltestelle • Wohnverdichtung 	2	1	1
3	Herold Center Garstedt	<ul style="list-style-type: none"> • LAP Mobilstation • Stark frequentierte ÖV-Haltestelle • Wohnverdichtung • Bestandskunden 	1	1	1
4	Harksheider Markt	<ul style="list-style-type: none"> • LAP Mobilstation • Wohnverdichtung 	2	2	1
5	Glashütte Markt (ZOB)	<ul style="list-style-type: none"> • LAP Mobilstation • Stark frequentierte Haltestelle • Hohe Wohnverdichtung 	2	2	1
6	Quickborner Straße / Ostdeutsche Straße	<ul style="list-style-type: none"> • LAP Mobilstation 	2	2	1
7	Südlicher Schinkelring	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Wohnverdichtung 	3	3	1
8	Glashütter Damm / Poppenbüttler Straße	<ul style="list-style-type: none"> • LAP Mobilstation • Hohe Wohnverdichtung 	2	2	1
9	Schapenmoor / Am Sood	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Wohnverdichtung • Bestandskunden 	3	3	1

c) Öffentlichkeitsarbeit und Kooperationspartner

Bei allen Varianten müssen bei Zustimmung der politischen Gremien folgende Schritte durchgeführt werden:

1. Bereitstellen geeigneter Stellplätze im öffentlichen Raum, die oben beschriebene Kriterien erfüllen (siehe b)).

2. Der CS-Anbieter wünscht sich für den Projektstart ideelle Unterstützung in Form eines Pressegesprächs mit dem Oberbürgermeister, dem Baudezernenten sowie einem Vertreter des HVV und der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH. Hiermit kann gleich zu Beginn die nötige Aufmerksamkeit in den Medien und der Bevölkerung sowie die notwendige Verknüpfung zum ÖPNV sichergestellt werden.

Außerdem wäre ein entsprechender dauerhafter Hinweis auf www.norderstedt.de wichtig, der neben Informationen zum CS-Angebot in Norderstedt auch einen Link auf die Homepage des Anbieters herstellen würde.

3. Zudem muss noch ein geeigneter Kooperationspartner vor Ort gefunden werden. CS-Neukunden müssen einmalig vor ihrer ersten Fahrt mit einem CS-Auto nachweisen, dass sie im Besitz eines gültigen Führerscheins sind. Dafür benötigt der CS-Anbieter vor Ort einen Partner, der über ein Ladengeschäft mit üblichen Öffnungszeiten sowie mindestens einem Arbeitsplatz mit Computer und Internet-Zugang verfügt. Dies könnte z.B. ein ÖPNV-/HVV-Kundenbüro sein, aber auch ein privates Ladengeschäft. Jeder Prüfungsvorgang dauert maximal 5 Minuten und wird mit 7,50 € + MWSt. als Entschädigung vergütet.

Kosten:

Eine Kostenkalkulation wurde bislang von einem CS-Anbieter eingeholt (Anlagen 1-3 nicht öffentlich). Die Errichtung eines Netzes von 3 Stationen wäre für die Stadt mit einer Anschubfinanzierung von 1.800,00 €/Jahr (150,00 €/Monat) realisierbar.

Empfehlung:

Die Verwaltung spricht sich zunächst für die von Umsetzung von Variante 2 (3 CS-Standorte: 2 in Garstedt, 1 Norderstedt Mitte) im Stadtgebiet aus. Die benötigten Mittel für die Anschubfinanzierung sollen zunächst für ein Jahr zur Verfügung gestellt werden. Ein Kooperationspartner wird in Norderstedt Mitte gesucht. Geeignete Parkplätze (Norderstedt Mitte, Langenhorner Chaussee, Herold-Center) werden im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt.

Deckung der Kosten ist innerhalb des Haushaltsbudgets vorhanden.

Anlagen:

- 1 Anbieter für Car-Sharing und Kostengegenüberstellung (nicht öffentlich)
- 2 Finanzplan 3 Stationen (nicht öffentlich)
- 3 Finanzplan 9 Stationen (nicht öffentlich)