

Maßnahmenkonzept zur Förderung des Car-Sharing und der E-Mobilität in Charlottenburg Wilmersdorf als Maßnahme zur Reduktion der Treibhausgasemissionen nach § 9 EWG Berlin

Das Berliner Energiewendegesetz hält die Bezirke dazu an, eigene Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen durchzuführen (§ 9 EWG Berlin). Die Reduktion von Fahrten von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb trägt zur Reduktion der Treibhausgasemissionen stark bei und ist daher ein sinnvolles Ziel. Außerdem werden lokale Stickoxidemissionen reduziert und Lärmquellen verringert.

Zusätzlich herrscht in vielen innerstädtischen Kiezen des Bezirks ein starker Parkdruck, verursacht durch hohen Privat-PKW-Besitz. Stichproben ergeben, dass nur ein geringer Teil dieser Fahrzeuge täglich bewegt wird. Alle seltener bewegten Fahrzeuge kommen für eine Abschaffung und Ersetzung durch Car-Sharing in Frage. Dies wäre ein Beitrag zur Reduktion des Parkdrucks, des Parksuchverkehrs und zur Verbesserung des Stadtbildes.

Viele Menschen sehen die Notwendigkeit zur Änderung unseres Verkehrsverhaltens und würden gern ihren Teil dazu beitragen, indem sie auf das private Auto verzichten oder auf ein E-Auto umsteigen. Doch die Rahmenbedingungen dafür sind schlecht und halten viele Menschen von der Entscheidung ab. Insbesondere die Angst nach der Abschaffung des eigenen Kraftfahrzeugs mit Verbrennungsmotor bei der Nutzung von Car-Sharing oder E-Auto keine ausreichenden Angebote an Fahrzeugen oder Ladestationen im häuslichen Umfeld zu finden, stellt eine wesentliche Hemmschwelle dar.

Die Kommunalpolitik kann dem entgegenwirken, indem ein breites Angebot entsprechender Flächen im Bezirk bereitgestellt wird. Dazu dienen die folgenden Maßnahmen:

1. Umwidmung von Parkplätzen zu Mobilitätspunkten

Das Bezirksamt wird in den Jahren 2018 bis 2021 pro Jahr eine Zahl von 120 Doppel-Parkplätzen durch Umwandlung von jeweils zwei regulären Parkplätzen des öffentlichen Straßenraums als Mobilitätspunkt herrichten. Dabei sollen jeweils zwei nebeneinanderliegende Parkplätze, egal ob Quer-, Längs- oder Schrägparken, genutzt werden. Diese Parkplätze werden mit zwei Ladepunkten für Elektrofahrzeuge ausgerüstet. Ein Ladepunkt ist dabei eine Einrichtung, die ein Fahrzeug zur Zeit laden kann – also die üblichen freistehenden Säulen mit zwei Ladepunkten pro Säule, aber auch zwei einzelne Ladestationen mit nur einem eingebauten Ladepunkt zur Befestigung an Straßenbeleuchtungsmasten. Einer der beiden Plätze wird für die ausschließliche Nutzung durch Car-Sharingfahrzeuge reserviert. Die Regelungen des Bundescarsharinggesetzes werden dafür analog angewandt, sofern es sich nicht um eine Bundesstraße handelt, an der das Gesetz direkte Gültigkeit hat. Der andere Platz steht für alle extern aufladbaren Fahrzeuge während des Ladevorgangs zur Verfügung.

Die Reservierung der Car-Sharingplätze kann orts- und nachfrageabhängig auf ein betreibendes Unternehmen begrenzt werden (für stationäres Car-Sharing mit Rückkehr des Fahrzeugs zum Ursprungsort) oder für alle Car-Sharingunternehmen frei sein (zur Nutzung im Freefloating-Modell).

Bis jetzt steht eine landesrechtliche Umsetzung des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Car-Sharing (CsgG) noch aus, um eine geeignete Rechtsgrundlage zu schaffen. Bis dahin werden Car-Sharingstellplätze als Sondernutzung ausgewiesen.

Das Bezirksamt arbeitet mit den ortsansässigen Car-Sharing-Anbietern zusammen, um zu erreichen, dass pro zusätzlichem Mobilitätspunkt, egal ob im öffentlichen oder halböffentlichen Raum ein elektrifiziertes Car-Sharingfahrzeug in die bestehende Fahrzeugflotte aufgenommen wird. Dies soll unternehmensübergreifend geschehen.

Weitere Angebote alternativer Mobilität sollen bevorzugt im direkten räumlichen Umfeld der Mobilitätspunkte angesiedelt werden bzw. die Mobilitätspunkte bevorzugt in räumlicher Nähe zu bereits bestehenden Alternativangeboten angesiedelt werden. Dies betrifft beispielsweise Fahrradverleihstationen, Fahrradabstellanlagen, ÖPNV-Haltestellen und ähnliches.

2. Ordnungsrechtliche Begleitmaßnahmen

Diese reservierten Parkplätze auf öffentlichem Straßenland werden beschildert und zusätzlich farblich markiert, um eine klare Erkennbarkeit sicherzustellen und eine irrtümliche Nutzung zu verhindern. Die Beschilderung und farbliche Markierung soll analog zu den Regelungen Hamburgs durchgeführt werden, da sich deren Regelungen bereits gut im Alltag bewährt haben.

3. Ausweitung im nichtöffentlichen Raum

Im Laufe der Jahre 2018 und 2019 werden die Parkplätze aller öffentlichen Gebäude des Bezirksamtes (beispielsweise Schulen, Dienstgebäude, Friedhöfe) mit dem Ziel untersucht, auch hier Parkplätze mit Ladepunkten und Car-Sharing für die Öffentlichkeit bereitzustellen. Situationsabhängig können hier auch ausschließlich Ladestationen oder ausschließlich Car-Sharingplätze ausgewiesen werden.

4. Ausweitung auf Parkplätze des Einzelhandels

Das Bezirksamt geht auf die im Bezirk ansässigen Unternehmen des Einzelhandels zu, motiviert und berät diese dahingehend, dass bestehende Kund*innenparkplätze in vergleichbarer Form für Car-Sharing und Lademöglichkeiten bereitgestellt werden. Das Bezirksamt arbeitet dafür mit verschiedenen Carsharingunternehmen und Anbietern von Lademöglichkeiten zusammen und vermittelt Fördergelder anderer Institutionen. Bedarfsweise kann auf das demnächst angebotene Beratungsmodul Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr der eMO Berlin zurückgegriffen werden.

5. Anreize für bisherige Nutzer*innen eigener PKW's

In den Jahren 2018 und 2019 bemüht sich das Bezirksamt, Anwohner*innen, die ihren Privat-PKW abmelden und nicht ersetzen, einen Car-Sharing-Parkplatz mit Fahrzeug im Umkreis von maximal 200 Metern um ihre Wohnung einrichten zu lassen. Dazu prüft das Bezirksamt die Verfügbarkeit eines geeigneten Doppelparkplatzes, widmet diesen entsprechend um, lässt eine Ladestation errichten und arbeitet mit Car-Sharingunternehmen zusammen, um ein möglichst verlässliches Fahrzeugangebot sicherzustellen. Aufgrund der nicht überall gegebenen eigenwirtschaftlichen Tragfähigkeit von Car-Sharing kann dies nur innerhalb des S-Bahnringes garantiert werden.

Begründung:

Zu 1.

Um den bisherigen Besitzer*innen von Privat-PKW mittels Car-Sharing eine attraktive Alternative anzubieten, dürfen die Zugangswege zu einem Car-Sharingfahrzeug nur wenige Minuten betragen, vergleichbar dem Zugangsweg zum geparkten Privat-PKW.

Gleiches gilt für den Umstieg auf ein privates Elektro-KFZ - die notwendige Lademöglichkeit darf ebenfalls nicht allzu weit entfernt sein. Daher ist eine dezentrale Verteilung der Standorte in den Kiezen notwendig.

Rechtsgrundlage der Nutzungsänderung ist:

Für Car-Sharing:

Bis zum Beschluss einer landesrechtlichen Regelung entsprechend des Bundescar-Sharinggesetzes wird für diese Plätze eine Sondernutzungserlaubnis erteilt. Auf eine Teileinziehung soll aufgrund des hohen zeitlichen und administrativen Aufwands verzichtet werden.

Für Ladestationen:

Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis, wie auch bislang schon praktiziert. Straßenrechtliche Anordnung und Beschilderung nach dem Vorbild Hamburgs. Markierung der Fläche in Blau, sofern es sich nicht um unbefestigte Flächen oder Kopfsteinpflaster handelt.

Das Gesetz zur Bevorrechtigung des Car-Sharing definiert die Ausweisung von Car-Sharingplätzen als Sondernutzung öffentlichen Straßenraums (§5 CsgG). Damit wird es den Bezirken bereits heute, auch ohne die noch nicht vorhandenen landesrechtlichen Regelungen, ermöglicht, Car-Sharingstellplätze im Rahmen einer Sondernutzung zu errichten, ohne auf das Instrument der Teileinziehung angewiesen zu sein.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gibt vor, dass Car-Sharingplätze mit den Verkehrszeichen „absolutes Haltverbot“ + Zusatzzeichen „außer Car-Sharingfahrzeuge“ zu beschildern sind. Damit ist eine Nutzung der Plätze

im stationsbasierten Car-Sharing kaum möglich. Dies würde eine Privilegierung des betreibenden Unternehmens erfordern, um den Platz für das zurückkehrende Fahrzeug sicher freizuhalten. Bis zu einer eventuellen Änderung dieser Regelung sollen stationsbasierte Car-Sharingplätze im Einzelfall auch entgegen der landesweiten Regelung beschildert werden. Die Vergabe von Plätzen für stationsbasiertes Car-Sharing an interessierte Betreiberunternehmen kann mittels eines einfachen Interessenbekundungsverfahrens stattfinden. Bei Freefloater-Plätzen entfällt dies, da diese Plätze allen Car-Sharingfahrzeugen zur Nutzung zur Verfügung stehen.

Dem Bezirksamt liegen bereits Gesprächsangebote mehrerer Car-Sharinganbieter vor, welche die Nutzung weiterer Elektrofahrzeuge pro zusätzlichen Ladepunkten vorsehen. Insofern erscheint es möglich und realistisch, eine solche Regelung mit den Unternehmen zu treffen.

Es erscheint sinnvoll, weitere Mobilitätsangebote im direkten Umfeld dieser Mobilitätspunkte anzusiedeln. Hier sind insbesondere Fahrradverleihstationen des Anbieters Nextbike zu nennen, da diese ein attraktives ergänzendes Verkehrsangebot zum Erreichen des Mobilitätspunktes darstellen. Dem Unternehmen Nextbike sollten daher, wenn keine anderen Flächen verfügbar sind, ebenfalls Parkplätze zur Aufstellung seiner Stationen angeboten werden.

Zu 2.

Die Nutzbarkeit der bestehenden Infrastruktur (ca. 700 Ladepunkte, ca. 100 Car-Sharingparkplätze) in Berlin wird durch Fehlbelegungen massiv erschwert. Dies verhindert das Erreichen der oben genannten Ziele zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. Eine Freihaltung der Lade- und Car-Sharingplätze von nicht zugelassenen Fahrzeugen ist daher unbedingt sicherzustellen. Die rechtssichere Beschilderung der Standorte reicht dafür offensichtlich nicht aus - daher müssen zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat dieselben Erfahrungen bereits gemacht und einige offenkundig gut wirksame Maßnahmen erarbeitet. Auf diese kann auch in Berlin zurückgegriffen werden.

Im Einzelnen sind dies:

- Aufstellung entsprechender Beschilderung
- farbliche Markierung der Fläche (sofern die Flächenbeschaffenheit dies zulässt) Hamburg verwendet dafür ein intensives Blau.
- Erhöhung des Kontrolldruck und sofortiges Umsetzen von fehlnutzenden Fahrzeugen. Hierfür ist eine klare Erkennbarkeit der Fahrzeuge nötig. Diese ergibt sich bei privaten Elektrofahrzeugen durch das E-Kennzeichen in Verbindung mit einem in die Ladestation eingestecktem Stecker – E-Fahrzeuge die nicht laden, sollen ebenfalls umgesetzt werden, da kein Ladevorgang stattfindet – und bei Car-Sharingfahrzeugen in Ermangelung einer landesrechtlichen Regelung zur Kennzeichnung durch den Firmenaufdruck auf dem Fahrzeug.

Zu 3.

Die Nutzung von Elektrofahrzeugen wird insbesondere durch den hohen Anschaffungspreis und die außerhalb von Einfamilienhausgebieten mangelhafte Aufladeinfrastruktur verhindert. Maßnahmen zur Reduktion des Anschaffungspreises werden bereits durch die Bundesregierung getroffen ("Kaufprämie"). Der Ausbau der Infrastruktur muss allerdings vor Ort erfolgen.

Die bereits bestehende Ladeinfrastruktur erscheint bereits heute für den geringen Bestand an Fahrzeugen als völlig inadäquat (Anzahl, Nutzbarkeit). Das Bezirksamt kann daher den starken Ausbau der Infrastruktur auf eigenen Flächen in eigener Zuständigkeit verfolgen, ohne eine Rechtsgrundlage zu benötigen (Ladeinfrastruktur auf Privatgelände ist genehmigungsfrei).

Zu 4.

Auch die Flächen der Einzelhandelsparkplätze können jeweils die entsprechenden kleinen Mobilitätsstationen anbieten und damit zu einem flächendeckenden Angebot beitragen. Dies erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Standorte.

Zu 5.

Ein Car-Sharingfahrzeug ersetzt mittelfristig mehrere Privat-PKW. Unterschiedliche Untersuchungen kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Überwiegend liegen die Ersetzungsquoten aber mindestens bei 1:3, das heißt, ein Car-Sharingfahrzeug ersetzt drei Privat-PKW. Die Schaffung eines hochwertigen und attraktiven Car-Sharingangebotes kann daher mittelfristig eine deutliche Reduktion der Anzahl an Privat-PKW hervorrufen und ist daher wünschenswert. Um die Anwohner*innen noch stärker zum Umstieg zu motivieren, erscheint es daher sinnvoll, einen zusätzlichen Anreiz durch die Zusicherung von Standorten in Wohnnähe zu geben.