

Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Erlangen-Höchstadt und seine Gemeinden

Carsharing-Workshop

26. November 2020

LANDKREIS
ERLANGEN-HÖCHSTADT



- I. Aktuelle CS-Versorgung in Deutschland nach Gemeindegröße
- II. Status Quo und CS-Potential im Landkreis Erlangen-Höchstadt
- III. Relevante Parameter für CS
 - I. Modelle und Anbieter
 - II. Nutzergruppen
 - III. Nutzung und Auslastung
 - IV. Kostenstrukturen
- IV. Einführungsstrategien und Unterstützung aus Gemeindesicht
- V. Interaktiver Austausch zu Ihren Herausforderungen und Fragen
- VI. Abschluss und Verabschiedung

Hinweis: Zur Nachbereitung des Termins wird der Workshop aufgenommen. Alle Aufnahmen werden im Anschluss gelöscht.



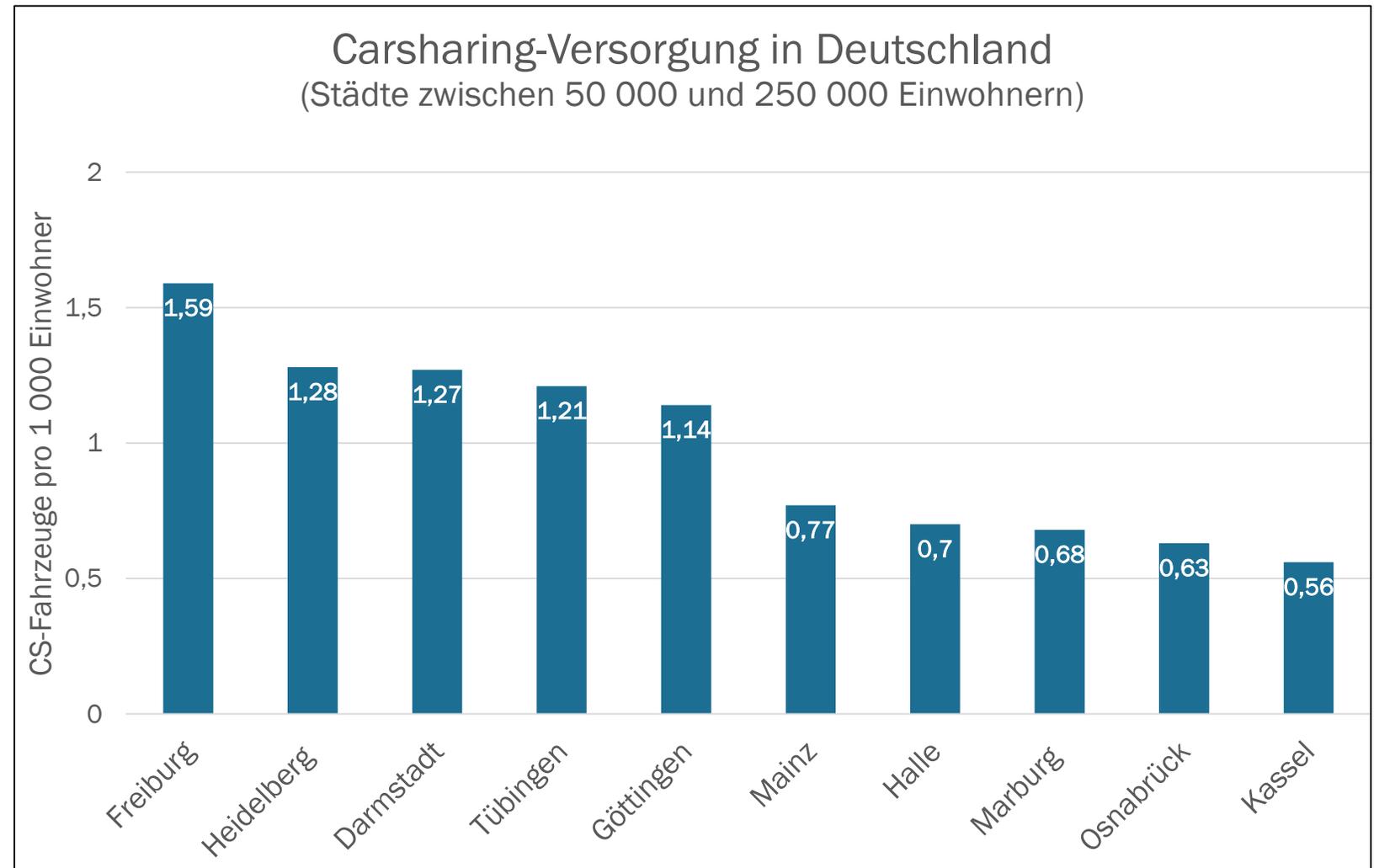
Gemeindegroßenklasse	Anzahl Kommunen	Anzahl/Anteil Kommunen mit CarSharing-Angeboten
Großstädte (> 100.000 Einw.)	80	76 (95,0 %)
50.000 – 100.000 Einw.	110	64 (58,2 %)
20.000 – 50.000 Einw.	505	202 (40,0 %)
10.000 – 20.000 Einw.	884	155 (17,5 %)
5.000 – 10.000 Einw.	1.344	84 (6,3 %)
< 5.000 Einw.	8.136	96 (1,2 %)
Gesamt	11.059	677 (6,1 %)

2019: 840

*Verteilung der CarSharing-Angebote in Kommunen unterschiedlicher Einwohnergrößenklassen
(Quelle: eigene Erhebung bcs, Stand 01.01.2018; Statistisches Bundesamt, Stand 31.12.2016)*

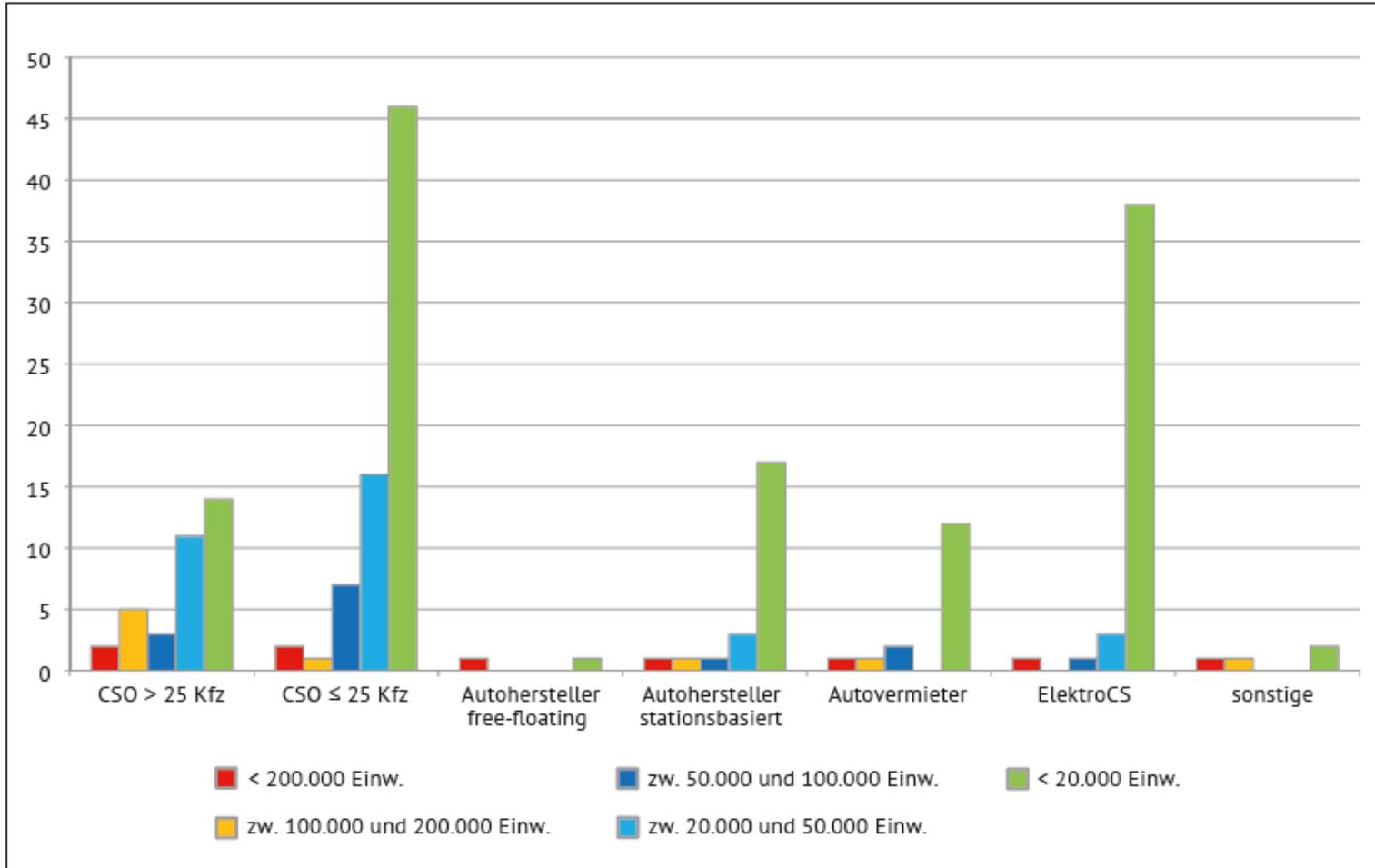
I. Aktuelle CS-Versorgung in Deutschland nach Gemeindegröße

- Faktor 1 je 1000 Einwohner machbar – Auch Beispiele in kleineren Kommunen
- 226 CS-Anbieter (25 400 Fahrzeuge) in Deutschland
- Ca. 2,3 Mio. Nutzer
- Insgesamt in 840 deutschen Städten und Gemeinden
- In 151 Städten mit > 50 000 Einwohnern



(Quelle: Bundesverband CarSharing e. V., 2019)

Carsharinganbieter nach Ortsgrößen

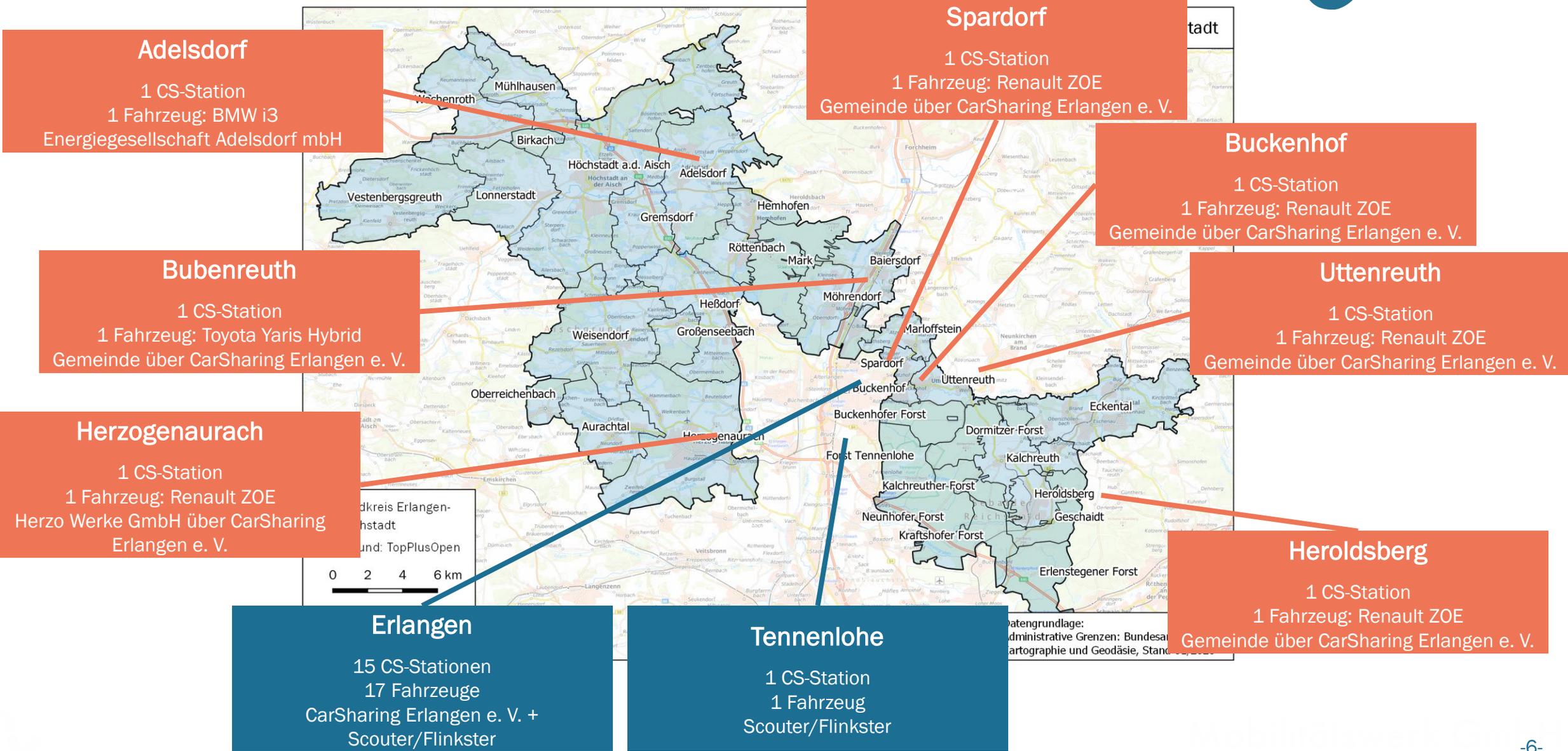


Städte in Bayern < 50.000 EW mit Carsharing-Angebot

Stadt	Einwohner	Einwohner pro km ²	Carsharing-Betreiber	Carsharing-Fahrzeuge	CS-Fahrzeuge pro 1000 Einwohner
Weilheim i. OB	22.184	400	Carsharing Pfaffenwinkel e.V.	9	0,41
Freising	46.963	528	StadtTeilAuto Freising e.V.	13	0,28
Moosburg a.d. Isar	17.847	404	StadtTeilAuto Freising e.V.	4	0,22
Ansbach	41.159	412	Firma Muhr/Carina e.V.	7	0,17
Kulmbach	25.933	279	Meiaudo e.V., Easy Drive	4	0,15

Auftreten von CarSharing-Anbietergruppen nach Ortsgrößen in Bayern

II. Status Quo und CS-Potential im Landkreis Erlangen-Höchstadt



Potentialanalyse berücksichtigt folgende Standort-Typen:



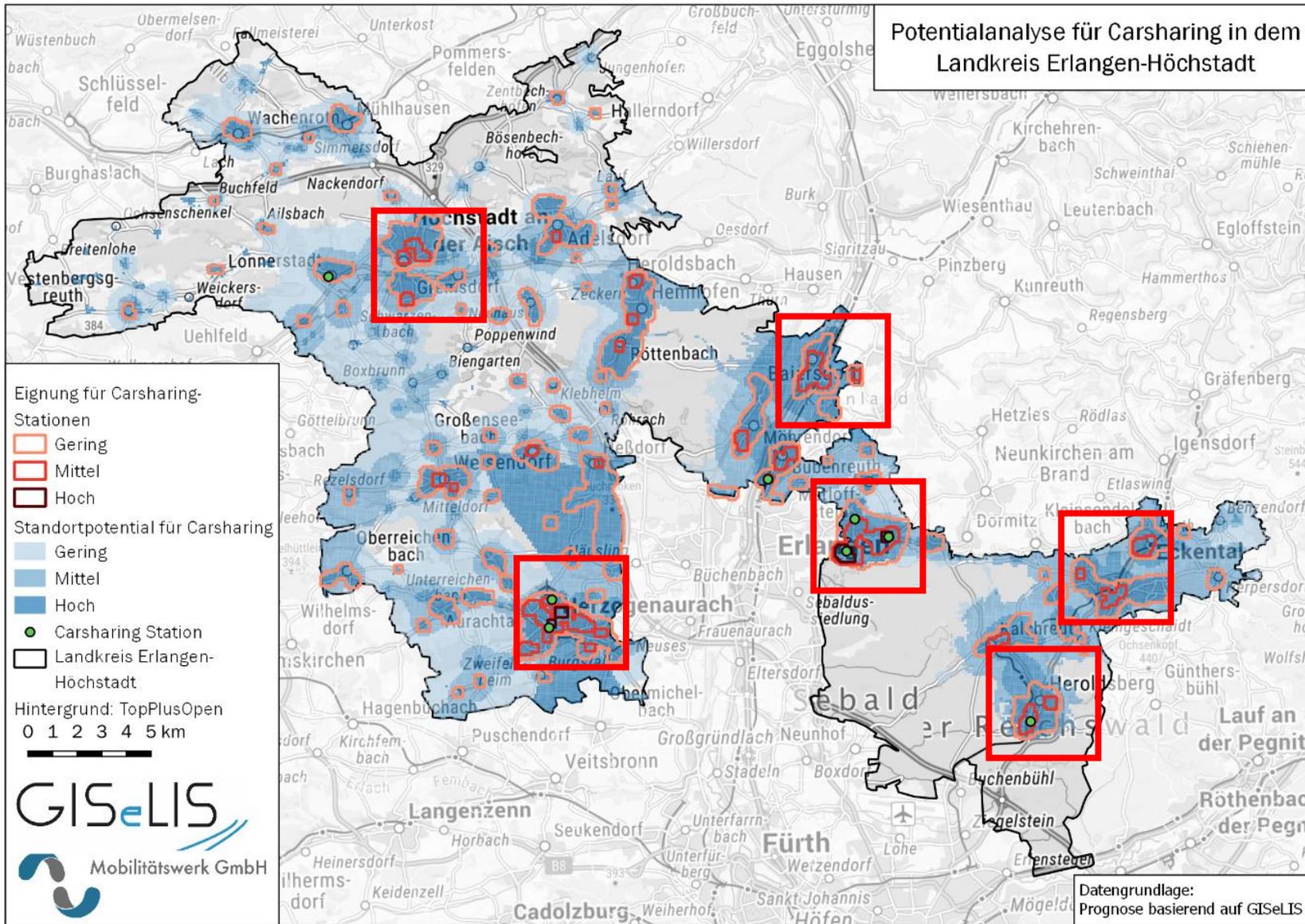
1. Wohnortnahe CS-Standorte (*Anwohner*)

- Demografische und sozioökonomische Faktoren (z. B. Einwohnerdichte, Altersstruktur, Einkommen, Bildungsgrad)
- Lage und Art der Wohngebäude (Bebauungsdichte, Nähe zu ÖPNV und Nahversorgung, Zentralität)

2. Zentrale CS-Standorte und Ankernutzer (*Beschäftigte, Pendler, Touristen*)

- Multimodale Knotenpunkte (insbesondere Fernverkehr)
- Hohe funktionale Dichte (viele Pol, PoS)
- Nähe zu Ankernutzern, wie Unternehmen/Behörden (Ergänzung/Alternative zum Dienstwagen) und Gastgewerbe (Nutzung durch Touristen)

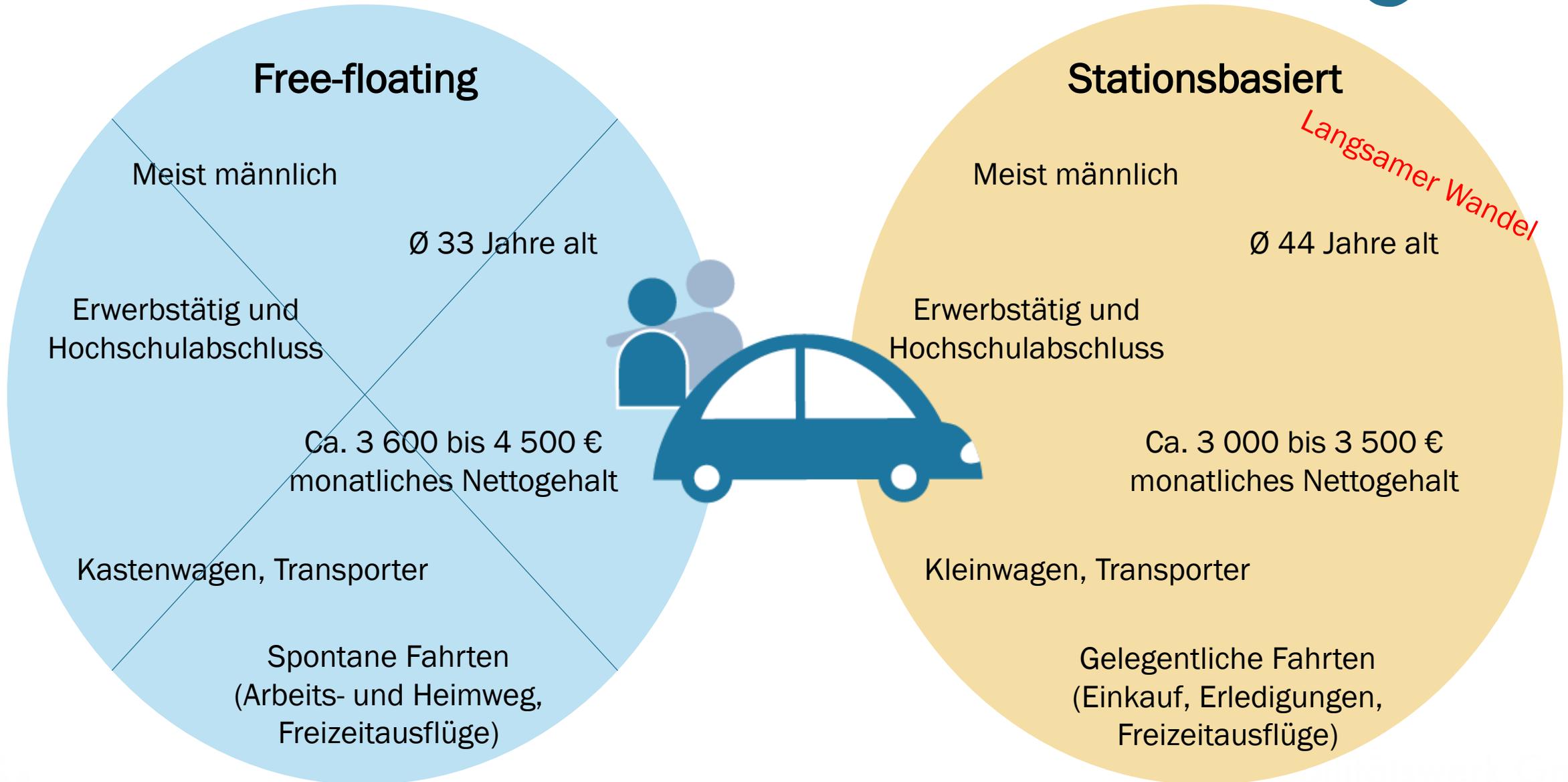
II. Status Quo und CS-Potential im Landkreis Erlangen-Höchstadt



- **Hohe Eignung:** Herzogenaurach, Buckenhof, Uttenreuth
 - **Mittlere Eignung:** u. a. Höchststadt an der Aisch, Baiersdorf, Eckental, Gremsdorf, Möhrendorf, Mitteldorf, Röttenbach, Weisendorf
 - **Geringe Eignung:** Randbereiche der Kommunen und Umland
- Potential insbesondere in **Städten** und **größeren Gemeinden**
- Ca. **4-6 Stationen** kurzfristig sinnvoll umsetzbar

- Anbieter:
 - Vereine, Genossenschaften (Ehrenamtlicher Ansatz)
 - Kommerzielle Betreiber, Autovermietungen, Autohäuser. Spezialanbieter Elektromobilität
- Modelle:
 - Ankernutzer Gemeinde → Ergänzungsnutzung durch Dritte
 - Vereinsansatz mit Fahrzeugen von Gemeinde
 - Ergänzung des Vermietung- / Autohausgeschäftes
 - Kommerzieller Ansatz

III. Relevante Parameter für CS Nutzergruppen

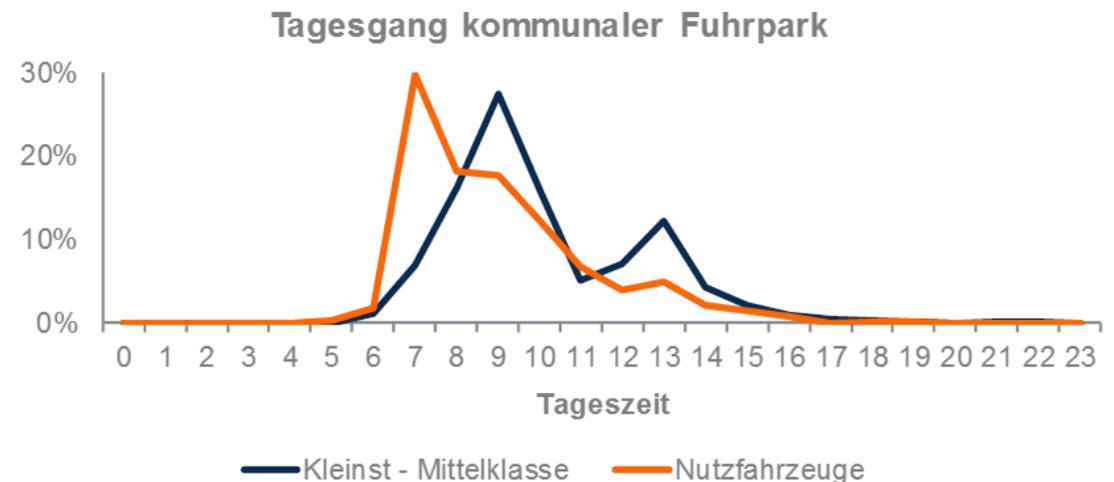
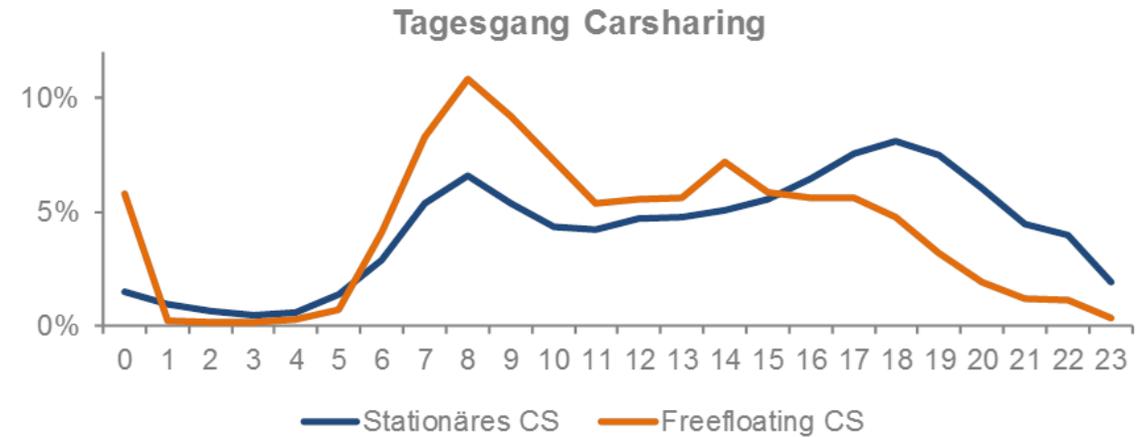


III. Relevante Parameter für CS

Nutzung und Auslastung

	Free-floating	Stationsbasiert	Kommune
Mittlere Leihdauer pro Tag	0:30 h	4:00 h	5:00 h
Mittlere Fahrtlänge pro Tag	14 km	50 km	30 km
Nutzungsvorgänge pro Tag	4-6	1 - 2	1-2
Auslastung	15 %	22 %	27 %

- **Hauptzeiten:** Abendstunden und Wochenende mit Privatnutzern
- Großer Hebel: Nutzung durch Gewerbe zu üblichen Arbeitszeiten → Grundlast durch **Ankernutzer**
- Durchsetzbarkeit im Neubau i. d. R. größer als im Bestand



(Quelle: Analysen der TU Dresden; CS-Daten aus Berlin, Hamburg, Köln, München, Düsseldorf; Kommune - Fahrtenbuchdaten der Landeshauptstadt Dresden)

III. Relevante Parameter für CS

Kostenstrukturen

Kosten pro Monat (Schätzgrößen):

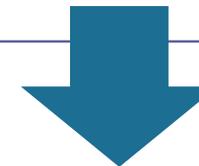
100 €	Leasingrate [VW Polo]
25 €	Beitrag für DB-System [Beispiel Backend-Software]
25 €	Onboard-Unit [Öffnen des Fahrzeugs]
25 €	Stellplatzmiete
80 €	Versicherung
50 €	Wartung und Reinigung
230 €	Kraftstoff [Je 100 km etwa 10-15 €]*
535 €	Gesamt

* Angenommene Jahreslaufleistung: 27 000 km (entspricht 2 300 km monatlicher Laufleistung)

Einnahmen (exemplarisch):

	Kurzfahrt 2.5 Stunden, 15 km	9,84 €
	Tagesfahrt 7.5 Stunden, 150 km	63,00 €
	Wochenendfahrt 2 Tage, 250 km	120,52 €
	Urlaubsfahrt 1 Woche, 550 km	319,69 €

(Quelle: teilAuto 2019)



- **25-40 Nutzer** pro Fahrzeug bzw. **650 € (800 €) Mindestumsatz** pro Monat:
 - pro Nutzer mindestens 24-15 € pro Monat
 - 20 € pro Fahrzeug pro Tag
 - 4-5 Stunden Mietdauer pro Tag
 - 1-2 Kurzstrecken pro Tag oder 2/5 Tagesmiete

- Ca. 2-4 Jahre Etablierungsphase → **Sensibilisierung und Aktivierung** relevant
- Unterstützung bei Interessentenansprache (Zeitaufwendig)
- Zentraler gut sichtbarer Stellplatz
- Kombination aus gewerblicher und privater Nutzung → Erhöhung der Auslastung durch **Ankernutzer** (z. B. Behörden, Unternehmen)
 - Voraussetzung gewerbliche Nutzung: geringe Auslastung Fahrzeugpool (< 1,5 Stunden pro Fahrzeug pro Tag)
 - Voraussetzung private Nutzung: Haushalte ohne eigenen Pkw; Zweitwagen, spezielle Fahrzeuge (9 Sitzer)



- Fahrzeugfinanzierung oder Zuschuss durch Gemeinden
- Kombination von konventionellen und Elektrofahrzeugen / diverse Flotte [Kleintransporter und 9 Sitzer sowie Kleinwagen mit der höchsten Auslastung]
- Bei Neubauprojekten
 - Kommunikation und öffentlichkeitswirksame Visualisierung (frühzeitige Schaffung Stationen und Platzierung Fahrzeuge)
 - Erprobung im Mietprozess
 - Erlass der Anmeldegebühren bei Einzug, spezieller Mietertarif
- Finanzierung über Stellplatzablöse von Bauträger → in Bayern nicht so einfach möglich, wie in anderen Bundesländern! (§47Abs.1 BayBO)



Interaktiver Austausch zu Ihren Herausforderungen und Fragen

LANDKREIS
ERLANGEN-HÖCHSTADT

