

Potenzialanalyse

für den zukunftsorientierten Ausbau von Carsharing in Rheine.

Als Bestandteil des:

Kommunalen **M**odularen **M**obilitätskonzept

*KOMM*Rheine

für eine nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung
in der Stadt Rheine

Rheine, Oktober 2022

Inhaltsverzeichnis

Potenzialanalyse für den zukunftsorientierten Ausbau von Carsharing in Rheine	1
Inhaltsverzeichnis	2
Hintergrund und Einleitung	3
1. Erläuterungen zur Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement FöRi-MM	4
2. Potenzialanalyse	5
2.1 Grundlagenbetrachtungen	5
2.2 Ermittlung von Potenzialen	5
2.3 Bewertungsmatrix	7
2.4 Staffelkonzept zur Einführung eines Carsharing-Angebotes für die Stadt Rheine	8
2.5 Potenzielle Carsharing Standorte Innenstadt (300 m Radius)	9
3. Betriebskonzept	10
3.1 Kosten und Umsatzprognosen	11
4. Finanzierung	13

Die Potenzialanalyse für den zukunftsorientierten Ausbau von Carsharing in Rheine wurde entwickelt und erstellt im Auftrag von:



Stadt Rheine
Der Bürgermeister
Fachbereich Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Dipl.-Ing. Michael Wolters
Mobilitätsmanagement
Klosterstraße 14
48431 Rheine

Potenzialanalyse

für den zukunftsorientierten Ausbau von Carsharing in Rheine.

Hintergrund und Einleitung

Die kommenden Jahre werden tiefgreifende Änderungen bei Mobilitätsoptionen und -verhalten bringen.¹ Verfügbare Mobilitätsangebote und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sind im Wandel. Kommunen müssen deshalb Schritt halten und haben mit ihrem Mobilitätsverhalten eine nicht zu unterschätzende Vorbildfunktion in der Öffentlichkeit.

Zwar zählt der Aufbau eines Carsharing-Angebotes nicht zu den Kernaufgaben einer Kommunalverwaltung. Kommunen sind jedoch als Unterstützer beim Aufbau eines neuen Carsharing-Angebotes ein unverzichtbarer Bündnispartner und können vielfältige und wesentliche Hilfestellung bieten.

Bedingt durch die Energie- und Klimakrise, zeichnet sich aktuell ein Bewusstseinswandel in der Bevölkerung ab. Als große Mittelstadt mit 80.000 Einwohnern, will die Stadt Rheine diesen gesellschaftlichen Transformationsprozess für eine klimagerechte und nachhaltige Entwicklung stützen und sich zeitnah dem zukunftsweisenden Mobilitätsbaustein Carsharing zuwenden.

Erleichtert wird dieser Schritt aktuell durch den Runderlass des Ministeriums für Verkehr NRW vom 21. Juni 2022 mit der Veröffentlichung der Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement (FöRi-MM), mit deren Hilfe der Aufbau von Carsharing-Diensten gefördert wird.

Voraussetzung für eine Förderung gemäß FöRi-MM ist jedoch die vorliegende Bedarfsermittlung bzw. Potenzialanalyse.

¹ KGSt®-Bericht Nr. 14/2017

1. Erläuterungen zur Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement FöRi-MM

Die am 21. Juni 2022 veröffentlichte Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) verfolgt als übergeordnete Zielsetzungen die Verbesserung des Mobilitätssystems, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Reduktion der Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen sowie Lärm.

Unter Punkt 9 der FöRi-MM wird die Einführung von Sharing Diensten, unter anderem Carsharing-Dienste (9.1) behandelt.

Als Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger der Förderrichtlinie sind Gemeinden und Gemeindeverbände vorgesehen.

Die Zuwendung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Fehlbedarfsfinanzierung bezogen auf den Ausgleich, der geleistet wird. Die Förderung des Betriebs kann nur zur Anschubfinanzierung - höchstens für einen Zeitraum von drei Jahren erfolgen. Der Höchstbetrag der Zuwendung je Kalenderjahr und Fahrzeug darf 5 000 Euro nicht überschreiten.

Voraussetzung für eine Förderung gemäß FöRi-MM ist eine Bedarfsermittlung bzw. Potenzialanalyse.

Weitere Voraussetzung für eine Förderung ist die Beteiligung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. Die nachfolgend durchgeführte Bedarfsanalyse und Suche nach Stellplätzen für das öffentliche Carsharing, ist in weiten Teilen deckungsgleich mit der Ermittlung von Flächen für Mobilstationen und wird in Folge dessen, gemäß den Vorgaben und Hinweisen des Zukunftsnetz Mobilität NRW in Bezug auf die Ermittlung von Potenzialen für Mobilstationen durchgeführt.

2. Potenzialanalyse

2.1 Grundlagenbetrachtungen

Die FöRi-MM fördert ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen. Innerhalb des Betriebsgebietes sind verschiedene Fahrzeuggrößen vorzuhalten, darüber hinaus ist mit Antragstellung ein Betriebskonzept vorzulegen, welches auch auf eine potenzielle Auslastung mit Dauermietern eingeht. Im weiteren Verlauf wird daher die Rolle der Stadtverwaltung als Ankermieter näher betrachtet. Die FöRi-MM fördert keine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Das vorliegende Konzept zur Einführung und zum Aufbau eines öffentlichen Carsharing Angebotes in der Stadt Rheine sieht daher für den Einführungszeitraum von drei Jahren in erster Linie den Einsatz von konventionellen Fahrzeugen vor. Geeignete Standorte von Carsharing-Stellplätzen weisen mindestens zwei benachbarte, neben-, -hintereinander- oder gegenüberliegende Stellflächen für Sharing-Fahrzeuge auf.

2.2 Ermittlung von Potenzialen

Um geeignete Standorte zu identifizieren und ein flächendeckendes Netz von öffentlichen Carsharing-Standorten zu entwickeln, wird eine Potenzialanalyse durchgeführt.

Folgende Ziele werden dabei verfolgt:

- 1.) Ermittlung der Einwohner- und Nutzerpotenziale
- 2.) Feststellung geeigneter Standorte und verfügbarer Flächen
- 3.) Kategorisierung der Standorte

Die Potenzialanalyse sieht eine unterschiedliche Betrachtung von:

- a) Carsharing-Standorten mit ÖPNV-Anschluss (Mobilstationen) und
- b) Carsharing-Standorten ohne ÖPNV-Anschluss (Quartiersmobilstationen) vor.

Beide Beurteilungen erfordern jeweils eine alternative Herangehensweise. Bei Standorten mit ÖPNV-Anschluss, werden im Hinblick auf die Kategorisierung folgende Kriterien berücksichtigt:

- Qualität des vorhandenen ÖPNV-Angebots
- Standortumgebung und Nachfragepotenzial

Das vorhandene Angebot im ÖPNV wird an Hand der Linien des Stadtbusverkehrs beurteilt. Aber auch der Anschluss an den Schienenpersonenverkehr sowie bereits existierende weitere Mobilitätsdienstleistungen (Radstation, Taxistand, überdachte Radabstellanlagen oder Aufstellflächen für E-Tretroller, etc.) fließen in die Bewertung ein.

Einwohner- bzw. Nutzerpotenziale im unmittelbaren und fußläufigen Einzugsbereich von Carsharing-Standorten (0 – 300 m) sind von höchster Bedeutung und stellen das wichtigste Qualitätskriterium der Stellplatzsuche dar. Geeignete Standorte finden sich darüber hinaus in der Nähe von öffentlichen Einrichtungen, Unternehmen, Freizeit- oder Gesundheitseinrichtungen die ggf. sogar eine (über)regionale Bedeutung aufweisen.

Bei der Analyse der Potenziale von Carsharing-Standorten ohne direkten ÖPNV-Anschluss (Quartiersmobilstationen) sind Unterscheidungen zu treffen im Hinblick auf die ÖPNV-Anbindung des Quartiers. Auch weisen Quartiere mit einer hohen Einwohner*innendichte (bspw. Geschosswohnungsbau) höhere Potenziale auf als Quartiere geringerer Dichte (bspw. Einfamilien- oder Doppelhausgebiete). Carsharing-Standorte ohne ÖPNV-Anschluss (Quartiersmobilstationen) dienen in erster Linie den Anwohner*innen in unmittelbarer Nähe.

Zweistufiges Verfahren der Potenzialanalyse

Bei der Ermittlung von Standorten für den zukunftsorientierten Ausbau von Carsharing in Rheine wird ein zweistufiges Verfahren angestrebt.

In einem ersten Schritt fokussiert sich die Standortsuche auf Carsharing-Standorte mit ÖPNV-Anschluss (zum Teil geeignet als Standort für Mobilstationen), bei denen die Einwohner- bzw. Nutzerpotenziale im unmittelbaren und fußläufigen Einzugsbereich im Vordergrund stehen.

Standorte von Quartiersmobilstationen, die sich für die Einrichtung von Carsharing-Standorten eignen, werden in einem nachgelagerten zweiten Schritt in Zusammenhang mit der derzeit laufenden Erstellung eines Masterplan E-Mobilität erhoben. Die Masterplan-Potenzialanalyse für weitere Carsharing-Standorte orientiert sich dabei an den Ausbausritten der Ladesäulen Infrastruktur (LIS).

Das zweistufige Verfahren hat den Vorteil, dass zunächst ausschließlich sehr geeignete Standorte für den Ausbau des öffentlichen Carsharing identifiziert, ermittelt und vorgeschlagen werden. Bei diesen Standorten, die über ein hohes Einwohner- bzw. Nutzerpotenzial verfügen, kann unterstellt werden, dass Anbieter von Carsharing-Dienstleistungen hier ein wirtschaftliches Potenzial für ihr Produkt vorfinden.

In Bezug auf die Implementierung und den Ausbau des öffentlichen Carsharings in Rheine, bietet das zweistufige Verfahren darüber hinaus den Vorteil, den Prozess in einem übersichtlichen und kontinuierlichen Rahmen gestalten zu können. Der Zugriff auf das Förderprogramm ermöglicht die notwendige, zwei- bis dreijährige, Vorlaufphase und bietet sowohl der Stadt, als auch dem Carsharing-Anbieter ausreichend Zeit zu entscheiden, ob das Angebot im Umfang und auf Dauer in der Stadt gehalten werden kann.

Der entscheidende Faktor bei der Analyse ist jedoch die Verfügbarkeit von Flächen. In Anbetracht der geplanten zügigen Umsetzung des Konzeptes, werden im ersten Schritt ausschließlich Flächen, die im Besitz der Stadt Rheine sind, für die Antragstellung der FöRi-MM herangezogen.

2.3 Bewertungsmatrix

Potenzielle Carsharing Standorte mit ÖPNV-Anschluss

Nr	Standort	Flächenverfügbarkeit	Qualität ÖPNV-Angebot	Standortumgebung	Nachfragepotenzial	regionale Wirkung	Standorteignung
1	Parkplatz Köpi	Ja, derzeit jedoch wegen aktueller Baumaßnahme nicht gegeben, verfügbar ab 2025	sehr gut	sehr gut	sehr hoch	gegeben	sehr geeignet
2	Einfahrt Tiefgarage Rathaus	Ja, derzeit jedoch nicht gegeben, Standort in Planung, verfügbar ab 2024	sehr gut	sehr gut	sehr hoch	gegeben	sehr geeignet
3	Parkplatz Bahnhof	Privatfläche (DB AG)	sehr gut, geeignet als Mobilstation	sehr gut	sehr hoch	Sehr hoch	sehr geeignet
4	Parkstreifen Mathiasstr. / ZOB	ja	sehr gut, geeignet als Mobilstation	Sehr gut	Sehr hoch	Hoch	Sehr geeignet
5	Parkplatz RTV	Privatfläche (Stadtsparkasse Rheine)	Sehr gut	Sehr gut	Sehr hoch	Gegeben	geeignet
6	Parkstreifen Poststraße	ja	sehr gut	sehr gut	sehr hoch	gegeben	Sehr geeignet
7	Parkplatz Klosterstraße	Privatfläche (diverse Eigentümer)	Sehr gut	Sehr gut	Hoch	Nicht gegeben	Geeignet
8	Hues Ecke	Ja	Sehr gut, geeignet als Mobilstation	Sehr gut	Hoch	hoch	Sehr geeignet
9	Europaviertel Catenhorner Straße Bühnerstr.	Ja, derzeit jedoch nicht gegeben, Standort in Planung, verfügbar ab 2024	Sehr gut geeignet als Mobilstation	Sehr gut	Sehr hoch	hoch	Sehr geeignet
10	Bahnhofausgang West, Radstation, Innovationsquartier	Ja	Sehr gut	Sehr gut	Sehr hoch	hoch	Sehr geeignet
11	Bernburgplatz, Stadthalle, City-Hotel	Ja	Gut (< 300 m Hues Ecke)	Gut	Hoch	hoch	geeignet
12	Emstorplatz	Ja	Gut (Linie C4)	Gut	Gegeben	Nicht gegeben	geeignet
13	Pfarrer-Bergmannshoff-Platz	Ja, geeignet für E-Carsharing, LIS geplant in 2023	Gut (Linie C9)	Gut	Gegeben	Nicht gegeben	geeignet
14	Bonifatiusstraße / Ludgeruskirche	Ja	Gut (Linie C1)	Gut	Gegeben	Nicht gegeben	geeignet
15	Bahnhof Mesum	Ja	Gut (Linien C7 und C6) sowie DB, geeignet als Mobilstation	Gut bis Befriedigend	Eher nicht gegeben	gegeben	Bedingt geeignet

2.4 Staffelkonzept zur Einführung eines Carsharing-Angebotes für die Stadt Rheine

Phase	Nutzerstruktur	Fahrzeuge	Fahrzeugtyp	Standort	Zeitraumen
Einführungsphase	Öffentliches Carsharing, Ankermieter Stadt Rheine	8 Fahrzeuge	Verschiedene Typen, Benziner	Vier Standorte Innenstadt Nr.: 4,6,8 und 10	2023 - 2025
Einführungsphase ^{plus}	Öffentliches Carsharing, Ankermieter Stadt Rheine	10 Fahrzeuge	Verschiedene Typen, 8 Benziner plus 2 Elektrofahrzeuge	Fünf Standorte Innenstadt Nr.: 4,6,8,10 und 13	2023 – 2025 E-Standort in Abhängigkeit Installation LIS 2023/2024
Verstetigungsphase	Öffentliches Carsharing, Ankermieter Stadt Rheine, weitere Ankermieter Gewerbe, öffentl. Einrichtungen, Gesundheitswesen, Dienstleistungsbereich, ...	16 - 20 Fahrzeuge	Verschiedene Typen, Mehrzahl vermutlich Elektrofahrzeuge	Bis 10 Standorte, überwiegend Innenstadt, Hinzunahme weiterer geeigneter Standorte in Quartieren, Parkhäusern, etc.	Ab 2026
Endphase Professionalisiertes öffentliches Carsharing durch mehrere Anbieter	Flottennutzung durch vielfältige Nutzer	> 50 Fahrzeuge	Verschiedenste Typen, überwiegend Elektrofahrzeuge	> 25 Standorte	Ab 2030

2.5 Potenzielle Carsharing Standorte Innenstadt (300 m Radius)

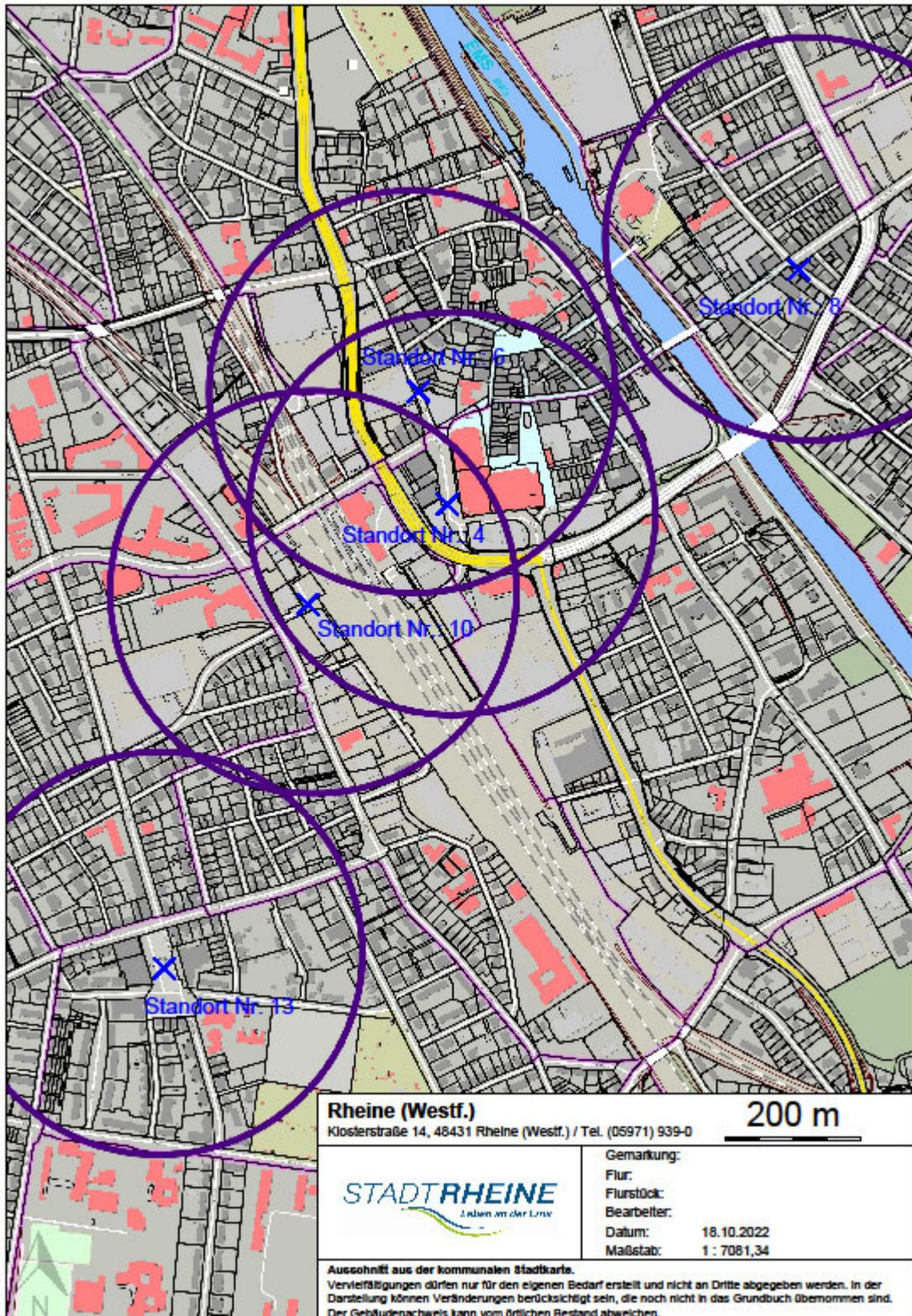


Abb.: Potenzielle Carsharing Standorte Innenstadt (300 m Radius)

3. Betriebskonzept

Das marktwirtschaftlich basierte öffentliche Carsharing-Mobilitätskonzept der Stadt Rheine soll in der Form gestaltet werden, dass nicht nur die Bürgerinnen und Bürger, insbesondere Anwohner*innen aus dem Bereich der Innenstadt das Angebot wahrnehmen, sondern das auch bei interessierten Firmen und Unternehmen ebenfalls das Carsharing beworben wird. Damit diese ebenfalls Fahrzeuge nutzen, um das System zu stützen.

Im Verlauf der Einführungsphase wird daher angestrebt, das Modellprojekt Carsharing in Zusammenarbeit mit einem Unternehmensverbund durchzuführen und auszubauen, denn in Rheine sind eine Reihe von Firmen im innerstädtischen Bereich angesiedelt, für die sich die Beteiligung an einem Carsharing-Modell als ökonomisch sinnvoll erweisen könnte, z.B. Banken, Krankenkassen, Apotheken, Ärztehäuser, Zeitungsverlag, Hotel- und Gaststättenbetriebe, etc.

Im Rahmen der Erstellung der Potenzialanalyse, wurde daher Wert darauf gelegt, dass sich potenzielle Carsharing Standorte mit ÖPNV-Anschluss im unmittelbaren Bereich von möglichen Dauermietern befinden, die mittelfristig eine Auslastung der Sharing-Flotte stützen und gewährleisten sollen.

In der Anfangs- und Initiierungsphase wird jedoch die Stadt Rheine, maßgeblich flankiert durch das Förderprogramm FöRi-MM, als Ankermieter den Aufbau eines Carsharing-Angebotes stützen, tragen und begleiten.

Prüfungen, Erhebungen und Berechnungen zu dieser Thematik wurden in den letzten Monaten fachübergreifend vorgenommen. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass insbesondere die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten aus dem Bereich des veränderten Baurechts, vor dem Hintergrund einer nachhaltigen und innovativen Mobilitätslenkung, für die Einführung eines marktwirtschaftlich basierten Carsharing-Mobilitätskonzepts der Stadtverwaltung Rheine sprechen.

3.1 Kosten und Umsatzprognosen

Der Stadt liegen Kosteninformationen zum Aufbau einer öffentlichen Carsharing Flotte vor, die im Rahmen einer aktuellen Marktbeobachtung eingeholt wurden.

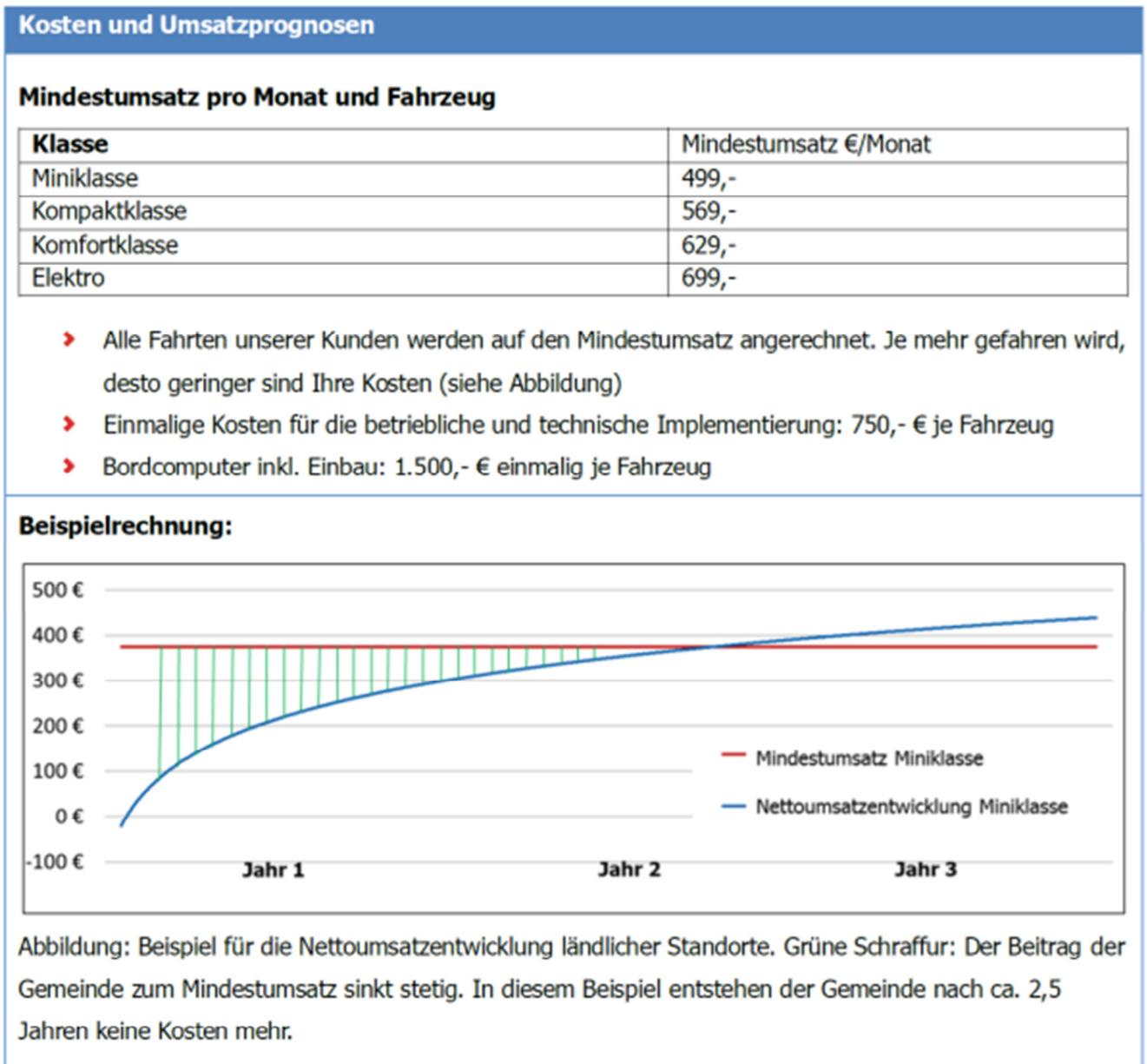


Abb.: Auszug aus den Kosteninformationen vom 02.08.2022

Auf Basis dieser Kostenstruktur wurden zwei Modelle für die Einführungsphase entwickelt, die in den politischen Abstimmungsprozess eingebracht werden.

3.1.1 Kosten Einführungsphase 2023 – 2025 (ohne Elektrofahrzeuge)

Klasse	Anzahl	Mindestumsatz € / Monat	Gesamt / a	Förderung	Eigenanteil
Mini	5	499,00	29.940,00 €		
Kompakt	3	569,00	20.484,00 €		
Einmalige Kosten	8	750,00	6.000,00 €		
Gesamt (1. Jahr)			56.424,00 € (Netto) 67.144,56 € (Brutto)	40.000,00 €	27.144,56 €
Gesamt (2. Jahr)			50.424,00 € (Netto) 60.004,56 € (Brutto)	40.000,00 €	20.004,56 €
Gesamt (3. Jahr)			50.424,00 € (Netto) 60.004,56 € (Brutto)	40.000,00 €	20.004,56 €
				120.000,00 €	67.153,68 €

3.1.2 Kosten Einführungsphase^{plus} 2023 – 2025 (mit Elektrofahrzeugen)

Klasse	Anzahl	Mindestumsatz € / Monat	Gesamt / a	Förderung	Eigenanteil
Mini	5	499,00	29.940,00 €		
Kompakt	3	569,00	20.484,00 €		
Elektro	2	699,00	16.776,00 €		
Einmalige Kosten	10	750,00	7.500,00 €		
Gesamt (1. Jahr)			74.700,00 € (Netto) 88.893,00 € (Brutto)	50.000,00 €	38.893,00 €
Gesamt (2. Jahr)			67.200,00 € (Netto) 79.968,00 € (Brutto)	50.000,00 €	29.968,00 €
Gesamt (3. Jahr)			67.200,00 € (Netto) 79.968,00 € (Brutto)	50.000,00 €	29.968,00 €
				150.000,00 €	98.829,00 €

4. Finanzierung

Für das favorisierte Modell der Einführungsphase^{plus} mit dem Einsatz von 8 konventionellen Fahrzeugen der Mini- und Kompaktklasse, sowie dem Einsatz von 2 Elektrofahrzeugen die in der Einführungsphase des öffentlichen Carsharing eingesetzt werden, fallen Gesamtkosten in Höhe von 250.000 € / a (Brutto) an. Der Höchstbetrag der über die FöRi-MM bereitgestellten Fördermittel beträgt 150.000,00 €. Der Eigenanteil der Stadt beträgt bei diesem Modell 100.000,00€ für die dreijährige Einführungsphase und könnte aus dem Budget für die Ablösung von Stellplätzen bestritten werden.



Gemäß § 48 BauO NRW können die Kosten für die Einführung des Carsharing-Angebotes aus der Ablösung von Stellplätzen finanziert werden, da diese Maßnahme als Bestandteil des Kommunalen Modulare Mobilitätskonzepts KOMM Rheine zu betrachten ist.

Der Rückgriff auf diese Finanzierungsmöglichkeit erlaubt in Kombination mit der Förderung durch die FöRi-MM eine zügige Umsetzung und Einführung eines öffentlichen Carsharing-Angebotes für die Stadt Rheine.

Abb.: KOMM Rheine, 2020