

1 Empfehlungen für die Implementation neuer Mobilitätsformen

Die ExWoSt-Studie wurde mit dem ausdrücklichen Ziel beauftragt, Handlungsempfehlungen für Kommunen auszusprechen, die in ihrem Zuständigkeitsbereich den Einsatz neuer Mobilitätsformen fördern wollen. Wie bei allen Empfehlungen, so sind auch hier die jeweils konkreten Bedingungen vor Ort zu berücksichtigen und es können keine allgemeingültigen Empfehlungen für einen Königsweg bei der Etablierung neuer Mobilitätsformen formuliert werden.

Es ist jedoch durchaus möglich, einzelne Aspekte –und hier gerade diejenigen mit stadtgestalterischer Relevanz– soweit ausdifferenzieren, dass eine fundierte Meinungsbildung stattfinden kann. Aufgeschlüsselt nach den Kategorien Ziel und Strategie, Art der Modalität, Netzdichte und Stationsgröße, Standorte, Gestaltung, Akteure und Träger, Rechtliche Situation sowie Finanzierung werden im Folgenden Aussagen getroffen, deren Berücksichtigung bei der Implementation neuer Mobilitätsformen helfen kann.

Die Empfehlungen sind überwiegend erfahrungsbasiert und resultieren aus:

- konkreten Hinweisen der Interviewpartner aus den Fallstudien auf verbesserungswürdige Sachverhalte oder eigene Praxiserfahrungen,
- Erfahrungen der Mitglieder des studienbegleitenden Expertenbeirats,
- Auswertung von wissenschaftlicher Literatur und Internetdarstellungen einzelner Maßnahmen,
- gutachterlichem Expertenwissen.

1.1 Mobilitätsstationen

Es hat 10 Jahre gedauert, bis die ersten deutschen Mobilitätsstationen Nachahmer in anderen Städten gefunden haben. Ab 2013 sehen die Kommunen zunehmend das Potenzial, das bei Mobilitätsstationen für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote und für ihren Beitrag zum Klimaschutz vorhanden ist.

Ziel und Strategie

- Mobilitätsstationen sind keine revolutionäre Erfindung neuartiger Mobilität, sondern „nur“ die sichtbare Ausprägung eines multimodalen Mobilitätskonzeptes mit (im Regelfall) Carsharing als zentralem Element. Vielerorts bringen sie die Dienstleistung Carsharing erst nachfrageorientiert in die dicht bebauten Wohngebiete, wo sonst aufgrund der räumlichen Gegebenheiten keine Carsharing-Stationen möglich wären. Daneben sind sie auch Marketinginstrumente, die bestehende Konzepte örtlich bündeln und öffentlichkeitswirksam präsentieren.
- Mobilitätsstationen eignen sich besonders dann als kommunale Strategie, wenn ein gesamtintegrativer Ansatz zur Förderung aller Formen des Umweltverbunds verfolgt und dies sichtbar vor Ort dokumentiert werden soll.
- Mit Mobilitätsstationen können unter Umständen weitere Zusatznutzen generiert werden (z.B. Ordnung des ruhenden Verkehrs, soziale Treffpunkte im Quartier etc.).

Art der Modalität

- Art und Anzahl der zu verknüpfenden Mobilitätsformen muss sich an den örtlichen Gegebenheiten orientieren. Mögliche Modelle sind:
 - Carsharing-Stationen in Wohngebieten –verknüpft mit Fahrradabstellmöglichkeiten – mit regelmäßig nachgefragten Fahrzeugtypen (v.a. Kompaktfahrzeuge)
 - Carsharing-Stellplätze in räumlicher Nähe zu ÖV-Haltestellen in Kombination mit Fahrradabstellmöglichkeiten (und – falls vorhanden – Fahrradverleihsystem) und einem breiteren Angebot an Fahrzeugen, wie Van, Minibus oder Kleintransporter
 - Carsharing-Stellplätze in Kombination mit Fahrradabstellmöglichkeiten (und – falls vorhanden – Fahrradverleihsystem)

Netzdichte und Stationsgröße

- Die wichtigsten Anforderungen an Mobilitätsstationen bestehen in der Praxistauglichkeit und der öffentlichen Wahrnehmbarkeit. Es empfiehlt sich, sie an ausgewählten, gut wahrnehmbaren Stellen einzurichten – sie müssen nicht das Rückgrat des Netzes für das jeweilige System darstellen.
- Die Stationsgröße muss sich an der örtlichen Situation orientieren: Nachfrage/Bevölkerungsdichte, Erreichbarkeit, Entfernung zur nächsten Station, Flächenverfügbarkeit etc. Die Bandbreite kann dabei – analog zu normalen Carsharingstationen - recht groß sein und in Abhängigkeit von der beabsichtigten Funktion (Wohnungsnähe, Angebotsbreite, Sichtbarkeit etc.) variieren.

Standorte

- Um ihre Marketingwirkung entfalten zu können, sollten Mobilitätsstationen generell im öffentlichen Raum liegen.
- Die Sichtbarkeit für Passanten/Vorbeifahrende sollte gesichert sein. Dies könnte insbesondere bei einer Ausdehnung von Carsharing-Angeboten in städtisch-periphere Lagen sinnvoll sein, um optische Werbewirksamkeit für Umweltverbund und Carsharing zu erzielen.
- Die Standortentscheidung für die Einrichtung einer Mobilitätsstation ist im Regelfall mit einem Aufwand verbunden (Ertstellungskosten, ggf. erforderliche Umnutzung von bestehenden Pkw-Stellplätzen durch Sondernutzungsgenehmigung oder Teileinziehungsverfahren), der eine nachträgliche Aufgabe oder Verlagerung des Standorts – im Gegensatz zu vielen Stationen bei Fahrradverleihsystemen – erschwert.

Gestaltung

- Mobilitätsstationen sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Damit erfordern sie eine deutliche Wahrnehmbarkeit und möglichst eindeutige Verständlichkeit der zentralen Aussage: „An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt.“
- Dies kann durch Namensgebung (z.B. Mobilitätsstation, Mobilpunkt [Markenschutz, aber Nutzungsrecht erhältlich], Mobilstation o.ä.), durch verständliche bzw. beworbene Signets oder (auffällige) einheitliche Farbgebung geschehen.
- Ggf. können an ausgewählten Standorten gestalterisch anspruchsvollere Stationen gebaut werden.
- Hilfreich ist es, wenn erkennbare Elemente örtlicher Mobilitätsformen des Umweltverbunds (Schriftarten, Farben, Formen, Signets) im äußeren Erscheinungsbild der Mobilitätsstationen aufgenommen werden.

Akteure und Träger

- Die Trägerschaft durch die Kommune, eine kommunale Gesellschaft oder den örtlichen Nahverkehrsbetrieb stellt den Regelfall dar. Denkbar sind jedoch auch private Trägerschaften, auch wenn es hierfür noch keine Vorbilder gibt.
- Möglicherweise kann ein großes Interesse privater Betreiber (z.B. Energieversorger, free floating-Anbieter, Entsorgungsunternehmen, Krankenkassen) am Betrieb von Ladestationen vorausgesetzt werden, so dass diese nicht kommunal bereit gestellt werden müssten.

Rechtliche Situation

- Rechtlicher Handlungsbedarf ergibt sich bei Mobilitätsstationen vorrangig aus der Stellplatzproblematik. Sollen – was der Regelfall sein dürfte – Carsharing-Stellplätze in die Mobilitätsstationen integriert werden, so muss die derzeit noch unbefriedigende Regelung für Stellplätze von stationsbasiertem Carsharing im öffentlichen Straßenraum im Sinne einer einfach anwendbaren Rechtsgrundlage gelöst werden.
- Sollte sich dies als nicht machbar oder nur als unbefriedigende Lösung herausstellen, so könnten die Bundesländer ihre Landesstraßengesetze dahingehend ändern, dass Sondernutzungen für Carsharing-Stellplätze möglich werden. In diesem Fall ist die Schaffung örtlicher Akzeptanz durch offensive Kommunikation über die räumliche Entlastungswirkung von stationsbasiertem Carsharing hilfreich.

Finanzierung

- Mobilitätsstationen erfordern Investitionskosten zur baulichen Erstellung von Stellflächen und Stationsinfrastruktur. Danach fallen relativ geringe Unterhaltungskosten an, die sich aus den Mieteinnahmen der an die Carsharinganbieter verpachteten Stellplätze refinanzieren lassen.
- Zur Finanzierung können ggf. Fördermittel (z.B. EU, GVFG, Nahverkehrsmittel, Umsetzung Klimaschutzkonzepte) eingesetzt werden. Hier ist die intensive Abstimmung mit den Fördergebern erforderlich, unter welchen Bedingungen Mobilitätsstationen die jeweiligen Förderbedingungen (z.B. Baustein im Zuge der ÖPNV-Förderung) erfüllen.

- Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative der Bundesregierung können in 2015 und 2016 Förderanträge für verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen gestellt werden, wenn
 - die dort stationierten Carsharing-Fahrzeuge mit dem Blauen Engel zertifiziert sind,
 - die parkraumentlastende Wirkung des zusätzlichen Carsharing-Angebots mit einer Vorher-Nachher-Befragung nachgewiesen wird und
 - qualitativ hochwertige Radabstellanlagen und eine – wenn möglich – hochwertige ÖPNV-Haltestelle sowie ggf. auch ein Taxihalteplatz integriert werden.Der Fördersatz beträgt bis zu 50%.
- Bei der Integration von Werbeflächen in die Mobilitätsstationen stellt sich die Grundsatzfrage, ob sie für das Erzielen von Einnahmen durch kommerzielle Werbung oder für Eigenwerbung genutzt werden sollen.

1.2 Carsharing

Carsharing stellt eine bereits sehr lang praktizierte und die bisher am weitesten verbreitete der hier untersuchten neuen Mobilitätsformen dar. Damit liegen hier die fundiertesten Erfahrungen vor, aber auch die größten rechtlichen Zwänge. An dieser Stelle ist u.a. auch der Bundesgesetzgeber gefordert.

Ziel und Strategie

- Carsharing konzentriert sich aus wirtschaftlichen Gründen räumlich bislang auf Innenstadtgebiete. Es kann mit seinen ökologischen und räumlichen Entlastungswirkungen noch deutlich größere Potenziale erschließen und in Zukunft also durchaus einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Hierfür bietet das Konzept der Sharing Economy („Nutzen statt Besitzen“) in seiner Gesamtheit gute Ansatzpunkte.
- Mit den free floating-Systemen können – in Ergänzung zu stationsbasiertem Carsharing - zusätzliche Zielgruppen für die Carsharing-Idee sensibilisiert werden. Ihr Ziel sollte aus kommunaler Sicht jedoch sein, verkehrliche und stadträumliche Entlastungseffekte zu erbringen. Nur dann kann ein öffentlicher Mehrwert entstehen. Der Nachweis muss über entsprechende Studien/Befragungen geführt werden. Da der Betrieb von free floating-Carsharing an eine Vereinbarung mit der Kommune über die zentrale Gebührenerhebung (pauschal oder orts- und zeitexakt) in Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung oder mit Anwohnerparken angewiesen ist, sollten die Kommunen ihr Entgegenkommen an diesen Nachweis koppeln.
- Es bedarf weiterer Untersuchungen zu den Auswirkungen von Carsharing-Angeboten auf den PKW-Besitz und das Mobilitätsverhalten, um den Begründungszusammenhang zwischen Ausweitung des Carsharing und lokalem Folgenutzen durch abgeschaffte private Pkw zu untermauern.
- Carsharing wird zunehmend als 4. Säule des Umweltverbundes verstanden und sollte entsprechende Berücksichtigung in den kommunalen Mobilitätsstrategien, Verkehrsentwicklungsplänen usw. finden. Auch ein Carsharing-Aktionsplan o.ä. kann die Verbreitung und Akzeptanz von Carsharing unterstützen. Dazu bedarf es eines Bewusstseinswandels in den Kommunalverwaltungen, da z.B. das zur Verfügung stellen von Carsharing-Stellplätzen häufig noch nicht als kommunale Aufgabe verstanden wird.

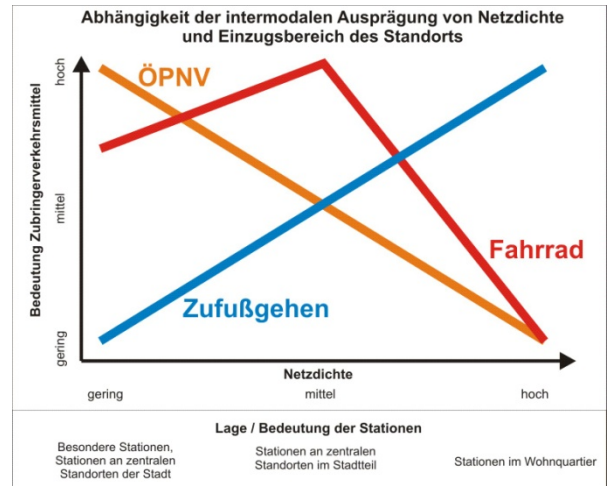
Art der Modalität

- Carsharingstationen unterliegen mindestens einer inter-, häufig auch einer multimodalen Nutzung. Haben die Stationen einen größeren Einzugsbereich, so sollten sie gut per ÖPNV oder mit dem Fahrrad zu erreichen sein. Stationen mit kleinem Einzugsbereich erfordern dagegen lediglich eine gute Erreichbarkeit zu Fuß oder per Fahrrad.
- Für die Anfahrt mit dem eigenen Fahrrad sind geeignete Abstellanlagen (z.B. Anlehnbügel) vorzusehen, an denen das Rad während der Autofahrt sicher abgestellt werden kann.

Netzdichte und Stationsgröße

- Die Netzdichte wird sowohl von der Nachfrageseite (wie groß ist der örtliche Bedarf an Carsharing?) als auch von baulich-räumlichen Strukturen vor Ort (wo gibt es geeignete Flächen?) beeinflusst.
- Die Stationsgröße ist zum einen abhängig von der Netzdichte (kurze Entfernungen zwischen den Stationen ermöglichen kleinere Stationsgrößen, z.B. mit ein bis zwei Pkw), zum anderen von der Angebotsbreite der Stationen (Stationen mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen [Kleinwagen/Kombi/Transporter] müssen größer sein, z.B. vier bis zehn Autos).

- Bei der Netzdichte gilt es, die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Netzkonzepte abzuwägen. Dichte Netze mit vielen kleineren Stationen in fußläufiger Entfernung zueinander können an ihren Standorten im Regelfall nur Standardfahrzeuge vorhalten, weitmaschigere Netze mit größeren Entfernungen zwischen den Stationen bieten dagegen mehr und verschiedene Fahrzeugtypen. Außerdem kann an großen Stationen eher die Möglichkeit einer open-end-Ausleihe geboten werden, da genügend Ausweichfahrzeuge vorhanden sind. Eine Mischform scheint – in Abhängigkeit von Stadtstruktur und Nachfrageverhalten – am ehesten angebracht zu sein.



Standorte

- Carsharing ist für einen wirtschaftlichen Betrieb auf eine große Nachfragedichte angewiesen, die sich bisher nur in Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte und Bewohnern mit großer Aufgeschlossenheit dem Autoteilen gegenüber realisieren lässt. Von daher konzentrieren sich viele Carsharing-Stationen in und um die Innenstädte sowie in wichtigen Nebenzentren. Eine Ausdehnung auf andere Gebietskategorien ist mit wirtschaftlichen Risiken verbunden, die ggf. anders ausgeglichen werden müssen.
- Um ihre Marketingwirkung entfalten zu können, sollten Carsharingstationen nach Möglichkeit im öffentlichen Raum liegen. Auch halböffentliche Räume – wie etwa Parkplätze von Supermärkten – haben eine entsprechende Außenwirkung, unterliegen aber der privaten Verfügungsgewalt der Eigentümer und sind somit in ihrer Eignung nicht kalkulierbar.
- Es ist sinnvoll, über Bürgerbeteiligung bei der Standortsuche für Carsharingstationen nachzudenken und somit die vorhandenen Ortskenntnisse der Bürger zu nutzen. Dazu könnten Bürgerumfragen gemacht werden (Beispiel: Aachen). Der Effekt bestünde zum einen in der Identifikation sonst verborgen gebliebener Standortpotenziale, zum anderen in der aktiven Auseinandersetzung der Bewohnerschaft mit dem Thema Carsharing.
- Um die Akzeptanz von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum in der Bevölkerung zu erhöhen, sollte die Einrichtung von Carsharing-Stationen in Bereichen mit sehr großen Nutzungskonflikten (z.B. vor Schulen oder in Bereichen mit einem sehr hohen Kurzparkanteil wie in der direkten Nähe von Einzelhandelskonzentrationen) besonders sensibel gehandhabt werden. Die Abwägung muss jedoch letztlich vor dem Hintergrund der jeweiligen verkehrspolitischen Zielsetzung erfolgen.

Gestaltung

- Die Gestaltung von Carsharing-Stellplätzen erfolgt in der Praxis nach rein funktionalen Gesichtspunkten durch das Aufstellen von Schildern (im Regelfall ein Schild je Stellplatz). In manchen Fällen wird auf dem Boden eine farbige Markierung aufgebracht. In Gebieten mit hohem Parkdruck können weitere lenkende Maßnahmen ergriffen werden. So kann auf privaten Flächen und auf Stellplätzen, die einer Sondernutzungsgenehmigung unterliegen, ein Parkbügel aufgestellt werden.
- Bei der Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen sollten – dort wo es möglich ist – Senkrechtparker-Stellplätze bevorzugt werden. Das dadurch erleichterte Einparken baut Hemmnisse bei eher ungeübten Autofahrern ab.
- Free floating-Carsharing basiert grundsätzlich auf der Freiheit der Stellplatzwahl und weist deshalb – bis auf die Präsenz der Fahrzeuge im Straßenraum und sehr wenige feste Stationen – bisher keine gestalterischen Aspekte auf. Dies kann sich möglicherweise bei räumlich konzentrierter Präsenz (aufgrund einer Konzentration der Zielgruppen) oder elektrisch angetriebenen Fahrzeugen (wegen der erforderlichen Ladesäule) ändern.
- Elektromobile Carsharing-Angebote (stationsbasiert oder free floating) erfordern Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum und sind dadurch in höherem Maße gestaltungsrelevant als konventionelle Carsharing-Angebote. Die Standortwahl für Ladesäulen ist aufgrund zahlreicher zu erfüllender Rahmenbedingungen deutlich eingeschränkter.
- Aus Nutzersicht funktioniert die Auffindbarkeit von Carsharing-Stellplätzen auf privaten Grundstücken gut, eine auffälligere Gestaltung/Beschilderung ist nicht notwendig. Allerdings geht von unauffälligen Stellplätzen auch nur eine geringe Außenwirkung aus.
- Beim stationsbasierten Carsharing existieren zwei Positionen zum Fahrzeugdesign: Die eine Position bevorzugt ein sehr dezentes Auftreten der Fahrzeuge, die diskret durch kleine Logos ihre Carsharing-Funktion verdeutlichen. Hier liegt der Schwerpunkt der Außendarstellung bei den Stationen. Die andere Position vertritt die Auffassung, dass der Carsharing-

Gedanke auch offensiv durch die Fahrzeuge transportiert werden soll. Hier ist die Fahrzeuggestaltung entsprechend auffällig.

- Die Verwendung eines (noch zu entwickelnden) bundesweit einheitlichen Carsharing-Logos auf Schildern und Markierungen würde durch den Wiedererkennungswert zur Akzeptanz von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum beitragen. Eine anbieterspezifische Zuordnung von Stellplätzen ist dabei von Vorteil. Das künftige – momentan im Entwurfsverfahren befindliche - Carsharing-Gesetz sollte eine entsprechende Regelung enthalten.

Akteure und Träger

- Carsharing ist in verdichteten Innenstadtbereichen wirtschaftlich zu betreiben, von daher besteht seitens der Kommune keine grundsätzliche Notwendigkeit als Anbieter oder Träger aufzutreten. Allerdings können von der Kommune günstige Rahmenbedingungen für Carsharing – wie etwa die Bereitstellung geeigneter öffentlicher Flächen ggf. gegen Mietgebühren – geschaffen werden.
- Stationsbasiertes Carsharing wird in Deutschland von über 100 Anbietern angeboten. Sie sind als bundesweite bzw. regionale Unternehmen (z.B. Stadtmobil, cambio, Flinkster) oder als örtlich tätige kleine Unternehmen, Vereine bzw. Genossenschaften organisiert.
- Kooperationen von Carsharing-Anbietern mit ÖPNV-Unternehmen bieten strategische Vorteile (z.B. Vermeidung von Diskriminierung, dienstliche Fuhrparknutzung). Ebenso sind Kooperationen mit Wohnungsunternehmen sinnvoll (z.B. Bereitstellung von Stellflächen auf unternehmenseigenen und wohnungsnahen Grundstücken).
- Free floating Carsharing ist eine Domäne großer europäischer Automobilkonzerne. Damit wird die Einführung dieses Systems von starken Akteuren unterstützt, deren Renditeorientierung allerdings zu selektiver Schwerpunktsetzung führt.
- Es gibt bisher erst sehr wenige nicht konzerngebundene free floating-Systeme, die z.B. als ergänzendes Angebot von stationsbasierten Carsharing-Anbietern regional am Markt etabliert werden. Auf diese Weise entsteht bei ihnen das breiteste innerhalb eines Systems nutzbare Carsharing-Angebot.

Rechtliche Situation

- Die bisher praktizierte - keinen Verfassungsrang innehabende - „Privilegienfeindlichkeit“ des Straßenverkehrsrechts (Verzicht auf die Bevorzugung konkreter Nutzer), führt zur rechtlich ungeklärten Situation über die Bereitstellung von öffentlichem Straßenraum für Carsharing-Stationen. Sie wirkt als Wachstumsbremse für stationsbasiertes Carsharing und erschwert die öffentliche Wahrnehmung dieser Mobilitätsform. Ein künftiges Carsharing-Gesetz sollte von der Privilegienfeindlichkeit abrücken und eine praxisorientierte Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen. Allerdings wird der Großteil der erforderlichen Carsharing-Stellplätze auch weiterhin auf privaten Flächen erforderlich sein, da in vielen Quartieren nicht genügend öffentlicher Raum zur Verfügung steht.
- Nach bisheriger Rechtslage sind Parkbügel zum Absperrern von Carsharing-Stellplätzen in Gebieten mit hohem Parkdruck während der Abwesenheit nur bei Sondernutzung (dies allerdings nach den Straßengesetzen nur einiger Bundesländer), nicht aber bei Teileinziehung möglich. Ein künftiges Carsharing-Gesetz sollte auch hier eine praktikable Regelung schaffen.
- Ein Carsharing-Gesetz könnte es u.a. free floating-Anbietern gegen Zahlung einer pauschalen Gebühr ermöglichen, dass ihre Fahrzeuge auch in Anwohnerparkzonen geparkt werden dürfen. Den Kommunen sollte überlassen bleiben, ob sie diese Regelung anwenden wollen.
- Eine weitere Möglichkeit zur Schaffung rechtssicherer Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist deren Verankerung im Bebauungsplan. Hiermit lässt sich sehr gut Flächenvorratspolitik für Carsharing betreiben. Empfehlenswert ist die Berücksichtigung von Carsharing-Stellplätzen in laufenden Bebauungsplanverfahren. Nachträgliche (z.B. auch stadtweite) Änderungen sind sehr personalaufwändig.

Finanzierung

- Carsharing-Stellplätze stellen dauerhaft vermietete Stellflächen mit kalkulierbaren Einnahmen dar, die die entsprechenden Investitionen in die Herrichtung – je nach baulichem Erfordernis – unter Umständen nach einiger Zeit refinanzieren können.
- Der Investitionsaufwand ist bei Schräg- und Senkrechtparken relativ gering und erfordert lediglich eine entsprechende Beschilderung sowie ggf. eine Bodenmarkierung und einen Parkbügel. Bei Längsparken sind allerdings weitere Einfassungen erforderlich (Poller, Gehwegverbreiterung, ggf. Neuordnung der Entwässerung), die diese Parkform verteuern.
- Zur Finanzierung können ggf. Fördermittel (z.B. EU, GVFG, Umsetzung Klimaschutzkonzepte) eingesetzt werden.
- Die Einbeziehung der Mobilitätsform „Carsharing“ als Teil der Daseinsvorsorge könnte auch eine Subventionierung von strukturell wichtigen, aber aus sich heraus nicht wirtschaftlich zu betreibenden peripheren Standorten rechtfertigen.

- Die free floating-Systeme werden von den Automobilkonzernen momentan mit großem Finanzaufwand im Markt etabliert. Ob sie wirtschaftlich sind, ist nicht bekannt. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist in Zukunft möglicherweise mit Konsolidierungs- und Bereinerungseffekten zu rechnen, wenn sie nicht aus unternehmensstrategischen Gründen dauerhaft bezuschusst werden.

Übersicht: Abstellmöglichkeiten für Carsharing-Fahrzeuge auf öffentlichen Stellflächen

Freie Abstellung auf nicht bewirtschafteten öffentlichen Stellplätzen
Beispiel: Freiburg Vorteile: Kein Verwaltungsaufwand für Kommune und Betreiber Nachteile: Suchaufwand für Carsharing-Kunden, fehlende Stellplatzsicherheit
Freie Abstellung auf bewirtschafteten öffentlichen Stellplätzen
Beispiel: Berlin Vorteile: Geringer Verwaltungsaufwand für Kommune und (free floating-)Betreiber, sichere Parkgebührenkalkulation für die Kommune Nachteile: Geringe Stellplatzsicherheit für Carsharing-Kunden
Festsetzung von Carsharing-Stellplätzen im Bebauungsplan
Beispiel: Freiburg Vorteile: Rechtssicherheit, hohe Stellplatzsicherheit für Carsharing-Kunden Nachteile: Sehr hoher Verwaltungsaufwand
Carsharing-Stellplätze durch Sondernutzungsgenehmigung
Beispiel: Bremen Vorteile: Hohe Stellplatzsicherheit für Carsharing-Kunden, Aufstellen von Absperrbügeln möglich Nachteile: Nur in einigen Bundesländern wegen fehlender Regelungen in den Landesstraßengesetzen möglich
Carsharing-Stellplätze durch Teileinziehung
Beispiel: Berlin Vorteile: Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls möglich (Abwägung) Nachteile: Freigabe des Stellplatzes nicht unternehmensspezifisch möglich, keine Aufstellung von Absperrbügeln möglich

1.3 Fahrradverleihsysteme

Seit 2008 nimmt die Zahl der Fahrradverleihsysteme der sogenannten dritten Generation (automatisierte Entleihe und Rückgabe) in Deutschland zu, insbesondere auch durch die Beispielwirkung der mit Bundesförderung initiierten Modellprojekte. Fahrradverleihsysteme fallen vollständig in die Zuständigkeit der Kommunen, von daher zielen die folgenden Empfehlungen besonders auf die kommunale Handlungsebene.

Ziel und Strategie

- Fahrradverleihsysteme werden vor allem eingesetzt, um den Modal Split zugunsten des Radverkehrsanteils zu verbessern. Dies kann sowohl zur Steigerung eines ohnehin schon hohen Anteils als auch zur Markierung einer umweltorientierten Trendwende eines bisher stark vom Kfz dominierten Stadtverkehrs erfolgen. Diese Ziele können jedoch nur erreicht werden, wenn das Fahrradverleihsystem in eine Radverkehrsstrategie eingebettet wird und weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt werden (Ausbau der Infrastruktur, bewusstseinsbildende Maßnahmen usw.). Allerdings kann die Forderung nach einer Radverkehrsstrategie aber auch abschreckend auf die Betreiber von Fahrradverleihsystemen wirken.

- Wichtige Nebeneffekte sind die Werbung für die Nutzung des Umweltverbunds sowie - besonders in großen Städten- auch Entlastungseffekte für den ÖV im Zu- und Nachlauf.
- Sehr niedrige bis keine Nutzungsgebühren für die erste halbe Stunde sollen einen hohen Umschlag und damit eine große Verfügbarkeit an Rädern sowie eine hohe Präsenz im Verkehr erzeugen. Jedoch muss diesbezüglich eine Abwägung im Hinblick auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Systems erfolgen.

Art der Modalität

- Fahrradverleihsysteme benötigen im Vor- und Nachlauf intermodale Wegeketten. Im Gegensatz zu anderen Mobilitätsformen spielt hier der Fußgängerverkehr eine sehr wichtige Rolle.
- Einige Gruppen (z.B. Touristen) nutzen Fahrradverleihsysteme überwiegend monomodal. Der Anspruch an Multi- bzw. Intermodalität sollte hier also nicht überbewertet werden.

Netzdichte und Stationsgröße

- Es bietet sich eine Stationsgröße von ca. 10 bis 12 Stellplätzen für Räder je Standort an, da kleinere Stationen sich zu schnell leeren bzw. volllaufen.
- Ein dichteres Stationsnetz erzeugt eine höhere Nutzung als ein weitmaschiges.

Standorte

- Neben stationsbasierten gibt es auch einige wenige free floating-Fahrradverleihsysteme. Diese haben jedoch aufgrund des häufig ungeordneten Abstellverhaltens der Nutzer an Akzeptanz verloren. In der Praxis werden heute überwiegend stationsbasierte Systeme betrieben bzw. neu eingeführt.
- Die Standorte orientieren sich vor allem an der anzusprechenden Zielgruppe. Touristische Systeme haben ihre Stationen überwiegend an Hotels und Sehenswürdigkeiten, während alltagstaugliche Systeme sich an Ziel- und Quellorten der Bevölkerung orientieren.
- Die öffentliche Sichtbarkeit der Standorte spielt bei allen Fahrradverleihsystemen eine große Rolle.
- Die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Fahrradverleihstandorte ist schwierig. Zum einen fehlt hier der Begründungszusammenhang des Pkw-Ersatzes, denn anders als beim Carsharing wird kaum jemand seinen privaten Pkw aufgrund der Verfügbarkeit öffentlicher Leihfahräder abschaffen. Zum anderen braucht es in der politischen Diskussion viel Mut für die Reduzierung des Park-Stellplatzangebots zugunsten von Fahrradverleihstandorten.
- Es ist legitim, sich das „Recht auf Irrtum“ vorzubehalten, d.h. nicht hinreichend angenommene Standorte wieder aufzugeben und stark angenommene zu erweitern. Hierbei hilft ein einfach zu (de-)montierendes System der Abstellanlagen (z.B. ohne Betonfundament).
- Es muss eine Abwägung erfolgen zwischen der Flächendeckung und der Wirtschaftlichkeit des Systems. Grundsätzlich werden Stationen in innenstadtnahen, zentralen Bereichen am stärksten frequentiert. In Abhängigkeit des Ziels, das mit dem Fahrradverleihsystem verfolgt wird, können jedoch auch Standorte in peripheren Lagen sinnvoll sein (z.B. Netzlücken des ÖPNV schließen).
- Auch in peripheren Lagen ist ein Netz aus mehreren Stationen Einzelstationen vorzuziehen, da dadurch auch kurze Wege zwischen den Stationen ermöglicht werden.
- Fahrradverleihstationen können – ebenso wie Mobilitätsstationen - auch als Element zur Ordnung des ruhenden und des Fußgängerverkehrs eingesetzt werden (Beispiel: Geplante Fahrradverleihstation in Leipzig).

Gestaltung

- Eine grundlegende gestaltungsrelevante Entscheidung bei Fahrradverleihsystemen besteht darin, ob ein System mit oder ohne Werbeflächen an den Fahrzeugen bevorzugt wird. Die Entscheidung wird vor allem unter finanziellen Gesichtspunkten zu fällen sein, da werbefreie Systeme in der Regel nicht ohne einen – tw. beträchtlichen - kommunalen Zuschuss bzw. regelmäßige Einnahmen (z.B. aus studentischer Nutzung) auskommen können.
- Außerdem muss eine Entscheidung zwischen mobilen Stationen (ohne Fundament, bei Asphaltdecken mit Bodenankern oder sonst mit sehr schweren Einzelständern) oder verankerten Stationen (bei Pflastersteinen oder Plattenbelägen, Fundamente erforderlich) getroffen werden. Auch dies hat neben finanziellen gestalterische Auswirkungen.
- Es sollte witterungsbeständiges, leicht zu reinigendes Material (z.B. Edelstahl) verwendet werden.
- Fahrradverleihsysteme sind – wie grundsätzlich alle Installationen im öffentlichen Raum – Vandalismus-gefährdet. Besonders problematisch können Standorte mit geringer sozialer Kontrolle sein, etwa in peripheren Bereichen. Grundsätzlich ist der Umfang von Vandalismus-Schäden jedoch sehr stadt- / regionspezifisch. Ein Zusammenhang mit der generellen Akzeptanz des Systems kann nicht unmittelbar hergestellt werden.

- Werden Pedelecs oder hochwertige Lastenfahrräder in das System integriert, müssen besondere Vorkehrungen zum Diebstahlschutz getroffen werden, z.B. bauliche Anlagen.
- Bei Fahrradverleihsystemen ohne bauliche Stationen (virtuelle Stationen) zum Verankern/Befestigen der Fahrräder besteht die Gefahr, dass ein unordentlicher Eindruck im Stadtbild durch die abgestellten Fahrräder entsteht. Zudem sind insbesondere Fahrräder mit großen Werbeflächen windanfällig und fallen häufig um. Dies erhöht den unordentlichen Eindruck zusätzlich. Fahrradverleihsysteme ohne bauliche Stationen sind kostengünstiger, sind jedoch vandalismusanfälliger und werden erfahrungsgemäß auch weniger stark genutzt. Insofern muss hier eine Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit, Nutzerfreundlichkeit und stadtgestalterischen Aspekten erfolgen
- In Mainz und Kassel wurde ein eigenständiges, vom Betreiber unabhängiges Fahrzeugdesign ohne bzw. nur mit sehr dezenter Fremdwerbung entwickelt, um einen hohen Identifikationseffekt und positive Emotionen zu erzielen.
- Von Überdachungen bei Fahrradabstellanlagen wird generell abgeraten, da diese Vandalismus-anfällig sind, gewartet werden müssen und sehr große Probleme bei der Standortfindung sowie der stadtgestalterischen Einbindung nach sich ziehen.
- Bei öffentlichen Fahrradverleihsysteme mit Pedelecs könnten besonders gesicherte Abstellanlagen für die teuren Räder sinnvoll sein. Ein Gegenbeispiel stellt Kopenhagen dar, wo sämtliche öffentlichen Leihfahrräder standardmäßig eine zuschaltbare Pedelec-funktion haben und in entsprechenden Fahrzeugdocks stehen. Dadurch wird ein gewisser Normalitätsgrad erzielt und es fällt weniger auf, dass es sich überhaupt um Pedelecs handelt.
- Die Nutzung von Smartphone-Apps für das Entleihmanagement von Fahrrädern, aber auch von Carsharing-Autos, wird anteilmäßig zunehmen. Deshalb sollten die Apps in Bezug auf ihre Bedienungsfreundlichkeit, aber auch die visuelle Gestaltung weiterentwickelt werden.

Akteure und Träger

- Fahrradverleihsysteme werden in der überwiegenden Zahl der Fälle von darauf spezialisierten Firmen betrieben, Kommunen oder Nahverkehrsunternehmen bilden die absolute Ausnahme.
- In manchen Kommunen werden Träger der öffentlichen Wohlfahrtspflege mit dem Betrieb des Systems (z.B. Fahrzeugtransport) und der Wartung der Fahrzeuge beauftragt. Dies ist sehr vom Erfahrungshintergrund (z.B. dem Betreiben sozialer Fahrradwerkstätten) und der Verlässlichkeit (z.B. ausgebildetes Fachpersonal auf Schlüsselpositionen des Systems) abhängig. Ansonsten erfolgt der Betrieb in Eigenregie der Verleihunternehmen.
- Es verbessert die Verhandlungsposition der Kommune gegenüber dem Verleihunternehmen, wenn sie Eigentümer der Fahrräder und der Stationsinfrastruktur ist.
- Eine breite Akteursbeteiligung bei der Standortwahl sowie eine Sensibilisierung der Ämter und politischen Gremien erhöht die Akzeptanz des Systems.
- Die Übernahme der Trägerschaft von Fahrradverleihsystemen durch öffentliche ÖV-Unternehmen kann sich unter Umständen wirtschaftlich rechnen, wenn das System nicht nur der Abrundung des Angebotsportfolios dient, sondern z.B. durch Abpuffern von Spitzenlasten oder Schließen von Netzlücken zu Einsparungen im Betriebsablauf führt.



Rechtliche Situation

- Die Fahrradstationen werden im öffentlichen Raum im Regelfall über Sondernutzungsrechte genehmigt.

Finanzierung

- Der Markt bei den Fahrradverleihsystemen ist in Deutschland im Wesentlichen zwischen zwei Anbietern mit unterschiedlichen Konzepten aufgeteilt: Ein System setzt auf zusätzliche Einnahmen durch Verkauf von Werbeflächen (nextbike), das andere hauptsächlich auf kommunale bzw. externe Finanzierung (DB Rent mit Call a Bike). Beides hat jeweils spezifische gestalterische Folgewirkungen.
- Die Kommunen verzichten für die Erteilung von Sondernutzungsgenehmigungen sehr häufig auf die dafür eigentlich zu erhebenden Gebühren, da diese bei einem subventionsbedürftigen System ohnehin ein durchlaufender Posten wären.

Übersicht: Abstellanlagen für Fahrradverleihsysteme	
Freie Abstellung	
	<p>Beispiel: nextbike Anlagenbefestigung: Keine Fahrradabstellung: Auf fahrzeugeigenem Fahrradständer oder durch Anlehnen an geeignete Gegenstände, Fahrradsicherung durch loses Kabelschloss mit Nummerncode Integrierte Ausleihtechnik: Keine (Übermittlung des Nummerncodes erforderlich) Vorteile: Keine Investitionskosten für Abstellanlagen, kein Standort-Auswahlverfahren erforderlich Nachteile: Gefahr der ungeordneten Abstellung bzw. des Umfallens, dadurch gestalterisch problematisch (z.B. nur grob definierte Stellplätze, Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen und Fußläufen).</p>
Anlehnbügel	
	<p>Beispiel: Konrad Kassel Anlagenbefestigung: - aufgedübelt (bei Asphalt- oder plattierten Untergründen) - einbetoniert (bei gepflasterten Untergründen) Fahrradabstellung: Anlehnen am Anlehnbügel, Fahrradsicherung durch integriertes Kabelschloss (Anschließen am Anlehnbügel oder freie Abstellung im Zwischenraum) Integrierte Ausleihtechnik: In Fahrrad integriert Vorteile: Geringe Investitionskosten für die Betreiber, einfacher Abbau, gestalterisch gut integrierbar Nachteile: Integration der Ausleihtechnik in die Fahrräder erforderlich</p>
Vorderradhalter	
	<p>Beispiel: metropolradruhr (Ruhrgebiet) Metallständer-Sammelanlage Anlagenbefestigung: aufgedübelt Fahrradabstellung: Einschieben des Fahrrads mit einem an der Vorderradgabel befindlichen Knaufs in eine Schlitzhalterung, Fahrradsicherung durch Kabelschloss mit Nummerncode Integrierte Ausleihtechnik: Keine (Übermittlung des Nummerncodes erforderlich) Vorteile: Geringe Investitionskosten für Betreiber, einfacher Abbau, gestalterisch gut integrierbar Nachteile: Integration der Ausleihtechnik in die Fahrräder erforderlich</p>
	<p>Beispiel: Call-a-Bike Berlin Betoneinzelständer, zur Sammelanlage kombiniert Anlagenbefestigung: Keine (hohes Eigengewicht) Fahrradabstellung: Einschieben des Fahrrads mit der Vorderachse in eine Schlitzhalterung, Fahrradsicherung durch integriertes Kabelschloss, kein Anschließen am Betonständer möglich Integrierte Ausleihtechnik: In Fahrrad integriert Vorteile: Geringe Investitionskosten für Abstellanlagen, einfacher Auf- und Abbau (z.B. für Teststandorte oder Größenanpassung) Nachteile: Betonwürfel werden teilweise gestalterisch als problematisch gesehen, Integration der Ausleihtechnik in die Fahrräder erforderlich, geringe Diebstahlsicherung.</p>

Rahmenträger	
	<p>Beispiel: MVGmeinRad (Mainz)</p> <p>Anlagenbefestigung: Sammelanlage, einbetoniert</p> <p>Fahrradabstellung: Einschieben des Fahrrads mit einem am Rahmen befindlichen Kugelknopf in eine Punkthalterung</p> <p>Fahrradsicherung: Einrastschloss mit elektronisch gesteuerter Schließanlage</p> <p>Integrierte Ausleihtechnik: Koppelung des Einrastschlusses an das Ausleihsystem</p> <p>Vorteile: Keine Integration der Ausleihtechnik in die Fahrräder erforderlich</p> <p>Nachteile: Hohe Investitionskosten für Abstellanlagen, aufwendiger Abbau, evtl. Barrierewirkung durch Querträger</p>
	<p>Beispiel: Barclays Cycle Hire (London)</p> <p>Anlagenbefestigung: Einzelständer, einbetoniert</p> <p>Fahrradabstellung: Einschieben des Fahrrads mit einem am Rahmen befindlichen Keil in eine Punkthalterung</p> <p>Fahrradsicherung: Einrastschloss mit elektronisch gesteuerter Schließanlage</p> <p>Integrierte Ausleihtechnik: Koppelung des Einrastschlusses an das in den Einzelständer integrierte Ausleihsystem</p> <p>Vorteile: Keine Integration der Ausleihtechnik in die Fahrräder erforderlich, hoher Bedienkomfort für Nutzer, gestalterisch gut integrierbar</p> <p>Nachteile: Hohe Investitionskosten für Abstellanlagen, aufwendiger Abbau</p>

1.4 Fernbusterminals

Der seit Anfang 2013 liberalisierte Fernbusmarkt wird weiterhin in Bewegung bleiben. Absehbar ist momentan allerdings nur, dass am Ende eines Konsolidierungsprozesses lediglich eine Handvoll an marktfähigen Fernbusunternehmen übrig bleiben wird. Möglicherweise wird dann ein (moderater) Anstieg der momentan über den Wettbewerb extrem niedrigen Fahrpreise zu erwarten sein. Ob die zu erwartende Verbesserung der Gewinnsituation auch zu einer höheren Zahlungsbereitschaft für Nutzungsgebühren an Fernbusterminals führen wird, bleibt abzuwarten. Parallel dazu wird die Diskussion über die Zuständigkeit für die Finanzierung der Erstellungskosten für die Fernbusinfrastruktur zu führen sein.

Ziel und Strategie

- Die Entwicklung des Fernbusmarktes ist in ihrer Dynamik nur schwer abschätzbar. Die räumliche Steuerung ist jedoch bereits jetzt notwendig, damit sich keine ungeordneten Strukturen entwickeln oder verfestigen. Die dafür erforderlichen schnellen Lösungen zur Ordnung des Fernbusverkehrs könnten abgestuft - z. B. als Provisorien oder kleinmaßstäbige Maßnahmen - eingesetzt werden (Beispiel: ZOB Dortmund).
- Die Kommunen sollten – gerade wenn der örtliche Schienenverkehr dies nicht gewährleisten kann - ein hohes Interesse daran haben, durch Fernbusse an größere, auch internationale Städte angebunden zu sein und damit ihre Standortattraktivität zu steigern. Deshalb liegt es in ihrem eigenen Interesse, attraktive Haltestellen für den Fernbusverkehr zu schaffen.
- Die Integration weiterer Nutzungen in das Bauwerk kann Zusatznutzen generieren (z.B. Nahversorgung, soziale Kontrolle, zusätzliche Finanzierungsquellen, bessere Ausnutzung teuren innerstädtischen Bodens)



Art der Modalität

- Fernbusterminals sind für die An- und Weiterfahrt der Fahrgäste auf eine gute Anbindung mit dem ÖPNV und Taxi sowie geeignete Haltemöglichkeiten für PKW-Bringverkehre angewiesen. Die Erreichbarkeit für den Radverkehr spielt dagegen nur eine untergeordnete Rolle.
- Barrierefreiheit stellt bei Fahrzeugen (und tw. auch Terminals) des Fernbusverkehrs ein bisher vernachlässigtes Problem dar. Die Fernbusunternehmen müssen bis spätestens 2019 die Barrierefreiheit ihrer Busse sicherstellen, was lt. Personenbeförderungsgesetz das Vorhalten von zwei Rollstuhlplätzen samt Lift bedeutet. Weitere Probleme (wie etwa die Toiletten-)

tenbenutzung, die Berücksichtigung von seh- oder hörgeschädigten Reisenden in Bussen und an Terminals, die Behandlung nicht DIN-gerechter Rollstühle) bedürfen noch der Klärung.

Netzdichte und Stationsgröße

- Prinzipiell sind bei größeren Städten auch mehrere Fernbusterminals denkbar, wenn die Stadt sowohl Ziel- als auch Transitfunktion aufweist. Die Frage „zentraler oder dezentraler Standort?“ wird deshalb zukünftig differenzierter betrachtet werden müssen. Haltestellen bei großen Einzelhandelsstandorten können z.B. als Impulsgeber dienen.
- Ohne attraktive Nutzungsbedingungen besteht die Gefahr, dass Fernbusunternehmen nicht das Fernbusterminal anfahren, sondern informelle Haltemöglichkeiten im Stadtgebiet nutzen.
- Die Größe des Terminals wird u.a. davon bestimmt, welche anderen Busverkehre (z.B. Regional- und touristische Verkehre) das Terminal neben dem Fernbusverkehr anfahren sollen.
- Gut geplante Netze haben große Chancen, sich auf dem Markt erfolgreich durchzusetzen.

Standorte

- Bei der Standortwahl sollte die Anfälligkeit des Straßennetzes für Störungen in Betracht gezogen werden (z.B. bevorzugte Routen von Umzügen oder Demonstrationen zügen).
- Es gibt eine deutliche Präferenz für innerstädtische Standorte in der Nähe des zentralen Bahnhofs, da hier ein höherer Grad an Intermodalität und durch die Einbettung in die Nachbarschaft eine bessere soziale Kontrolle gegeben sind. Daneben sind aber auch Standorte in peripherer Lage, aber hervorragender Verkehrsanbindung (z.B. an Flughäfen, Einkaufszentren) denkbar.
- Die Flächenknappheit in zentralen Lagen und die Unsicherheit der Bedarfsentwicklung könnte dazu führen, dass die Fernbusterminals zu klein entwickelt werden und sie eine später wachsende Nachfrage nicht bedienen können. Es bleibt allerdings die Möglichkeit, zusätzliche Kapazitäten durch ein stringentes Management der Aufenthaltszeiten zu schaffen.
- Da der Planungs- und Entscheidungsprozess bei zentralen Standorten im Regelfall langwierig und aufwändig ist, sollte eine langfristig vorausschauende Flächensicherung (Vernetzung der Informationen zwischen den Ressorts zu Standorten mit mittelfristiger Entwicklungsdynamik, ggf. Flächenvorratspolitik) betrieben werden.

Gestaltung

- Die gestalterische Bandbreite reicht vom bewussten Setzen eines architektonischen Kontrapunkts bis zu einer möglichst behutsamen Integration in das Umfeld. Die konkrete Gestaltung sollte entsprechend der in der jeweiligen Kommune praktizierten Planungskultur unter Abwägung der Vor- und Nachteile entwickelt werden.
- Fernbusterminals sind nach Größe und Standort häufig örtlich so bedeutende Bauvorhaben, dass sie nach Möglichkeit nicht ohne einen Architektenwettbewerb durchgeführt werden sollten.
- Großprojekte, wie die Fernbusterminals in Hamburg und München sind eher die Ausnahme und stellen keinen Maßstab für andere Projekte dar. Gestaltung ist jedoch auch in kleinerem Maßstab oder an peripheren Standorten relevant.

Akteure und Träger

- Es besteht ein großes Interesse der Kommunen an einer privatwirtschaftlichen Trägerschaft von Fernbusterminals. Ob dies möglich sein wird ist momentan noch nicht erkennbar, da bisher keine hinreichenden Erfahrungen vorliegen.
- Aus diesem Grund sind vorerst die Kommunen gefordert, die entsprechende Infrastruktur bereitzustellen. Dies hat in der Regel auch zur Folge, dass die notwendigen Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen von der Kommune übernommen werden sollten.
- Eine Einbindung der Busunternehmen in den Betrieb kann durch die Bewirtschaftung der Service-Infrastruktur (Fahrkartenschalter, Warteraum, Sanitärräume, ggf. Imbiss usw.) erfolgen.

Rechtliche Situation

- Die Nutzung von Fernbusterminals erfolgt momentan nur nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten unter Kosten-Nutzen-Aspekten, so dass allein die Attraktivität für Busunternehmen und Reisende über die praktische Akzeptanz von Fernbusterminals entscheidet. Inwieweit diese Situation im Hinblick auf Finanzierung und/oder verpflichtender Nutzung auch einer rechtlichen Regelung bedarf, wird momentan kontrovers diskutiert.
- Die Kommunen haben ein großes Interesse am Fernbusverkehr, scheuen aber vor den hohen Investitionen für den Bau von Terminals zurück und verfolgen gespannt die Diskussion über die Finanzierungsverantwortlichkeit des Bundes bzw. der Privatunternehmen. Darüber hinaus haben sie ein großes Interesse daran, dass die Fernbusunternehmen ihre Halte-

punkte nicht völlig frei und unkoordiniert im Stadtgebiet suchen, sondern die dafür vorgesehenen Haltestellen/ZOBs/Fernbusterminals anfahren. Ob dies nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten (günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis für die Busunternehmen) oder auf ordnungsrechtlichem Wege (Einführung eines Benutzungszwangs für Fernbusterminals) geschehen könnte, ist derzeit noch völlig offen.

Finanzierung

- Momentan wird die Diskussion darüber geführt, inwieweit die Zuständigkeit nicht nur für die Regelung des Fernverkehrs, sondern auch für die Finanzierung der entsprechenden Infrastruktur (z.B. in Form von Fernbusterminals) beim Bund liegen könnte, da er die Verantwortung für die Schaffung von Rahmenbedingungen für den Fernverkehr hat. Der Bund wiederum könnte ggf. eine Kostenbeteiligung der Busunternehmen einführen, etwa über eine Fernstraßenmaut oder Strecken- und Stationsgebühren, und die zweckgebundene Mittelverwendung für den Bau der notwendigen Infrastruktur vorsehen. Im Ergebnis würden die Fernbusreisenden durch steigende Fahrpreise an den Bau- und Betriebskosten beteiligt.
- Ein privat finanzierter Bau von Fernbusterminals kann nur durch entsprechende Einnahmen aus Nutzung und Werbung realisiert werden. Zumindest für ausreichend hohe Nutzungsgebühren fehlen bisher die Grundlagen (z.B. niedrige Gewinnmargen durch starke Konkurrenz), weshalb in der jetzigen Situation die Finanzierung durch die Kommune die wahrscheinlichste Option ist.
- Es erscheint fraglich, ob die Baukosten von Fernbusterminals zukünftig durch Einnahme - welcher Art auch immer – refinanziert werden können. Von daher muss bis auf Weiteres davon ausgegangen werden, dass der Bau vermutlich Aufgabe der öffentlichen Hand (Kommune, Bund?) bleiben wird. Zumindest der Betrieb eines Terminals könnte jedoch unter Umständen wirtschaftlich sein, wenn z.B. die Marktentwicklung und die Attraktivität des Fernbusterminals eine auskömmliche Höhe der Nutzungsgebühren ermöglichen.
- Die Höhe von Nutzungsgebühren muss sensibel gehandhabt werden, da bei zu hohen Gebühren eine Abwanderung der Busunternehmen zu kostenlosen Standorten (z.B. entlang von Hauptverkehrsstraßen oder in Gewerbegebieten) erfolgt.