



Carsharing im Mobilitätsverbund

Eine Analyse der Einbindung von Carsharing in das städtische Verkehrssystem durch Mobilitätsstationen am Beispiel von switchh

Bachelorarbeit



Lehrstuhl für Stadt- und Regionalökonomie

Studiengang Stadtplanung

Wintersemester 2017/2018

Ersteller:

Julian Scheffler

Matrikelnummer: 6031963

Erstgutachter:

Prof. Dr. Gernot Grabher

Zweitgutachter:

Dr. Joachim Thiel

Hamburg, Januar 2018

„Mobilität bildet die Basis unseres Lebens und Wirtschaftens. Kaum etwas prägt das Leben in der globalisierten Gesellschaft so sehr wie Mobilität. Ihr kommt ein unentbehrlicher Ermöglichungscharakter zu. [...] Heute stehen wir am Beginn eines multimobilen Zeitalters. Damit steigt auch die Suche nach Möglichkeiten, um Mobilitätsanforderungen und -wünsche ökonomisch, bequem und nachhaltig umzusetzen.“

(zukunftsInstitut o.J.)

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei meinen beiden Betreuern Prof. Dr. Gernot Grabher und Dr. Joachim Thiel für die konstruktiven Ratschläge und die Begleitung des Arbeitsprozesses bedanken.

Ebenso danke ich Carsten Redlich (cambio), Gunnar Nehrke (Bundesverband Carsharing), Jens Brückner (HOCHBAHN), Manon Schröder (BWVI) und Paul Kluger sowie Nils Hansen (DriveNow), die mir als Gesprächspartner für ein Interview zur Verfügung standen.

Abschließend gilt mein herzlicher Dank meinen Freunden und meiner Familie für die Unterstützung während dieser Abschlussarbeit und der gesamten Studienzeit.

Genderhinweis

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in der vorliegenden Bachelorthesis die männliche Sprachform bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen Geschlechts, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

Inhaltsverzeichnis

01. Einleitung.....	10
1.1. Forschungsfrage und Zielsetzung	11
1.2. Aufbau der Arbeit	12
02. Methodisches Vorgehen	14
2.1. Literaturanalyse.....	14
2.2. Experteninterviews	14
03. Mobilität im Wandel - Wie sich unsere Art der Fortbewegung verändert	18
3.1. Verkehr in Hamburg.....	19
3.2. Umweltpolitische Zielsetzungen	20
3.3. Mobilitätsverhalten und Modal Split	21
3.4. Multi- und Intermodalität gewinnen an Bedeutung	24
3.5. Mobilitätsstationen als Ort der Multi- und Intermodalität.....	25
3.6. Das Hamburger Mobilitätsangebot <i>switchh</i>	28
3.6.1. Zielsetzung	28
3.6.2. Akteure	29
3.6.3. Entwicklung.....	29
04. Die Mobilitätsform Carsharing.....	32
4.1. Sharing Economy.....	33
4.2. Definition Carsharing	34
4.3. Betreibermodelle	35
4.3.1. Free-Floating Carsharing.....	35
4.3.2. Stationsbasiertes Carsharing	36
4.4. Marktsituation und Entwicklung.....	36

05. Wechselwirkungen und Effekte von Carsharing	40
5.1. Vor- und Nachteile von Carsharing	40
5.2. Die Rolle von Carsharing in <i>switchh</i>	42
5.3. Konkurrenz oder Synergie?	43
06. Abschließende Betrachtung	46
6.1. Carsharing als Teil des Mobilitätsverbundes	46
6.2. Auswirkungen auf das städtische Verkehrssystem.....	48
6.3. Gesamtfazit.....	50
6.4. Stellschrauben der Stadtplanung.....	51
6.5. Ausblick.....	53
07. Literaturverzeichnis	54
08. Abbildungsverzeichnis.....	60
09. Anhang.....	64

Abkürzungsverzeichnis

B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
bcs	Bundesverband CarSharing e.V.
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BWVI	Behörde für Wirtschaft, Verkehrs und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg
CsgG	Carsharinggesetz
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
GPS	Global Positioning System (Deutsch = Globales Positionsbestimmungssystem)
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
Infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH
KIT	Karlsruher Institut für Technologie
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P2P	Peer-to-Peer
Pkw	Personenkraftwagen
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH

01. Einleitung

Die Bereitstellung umwelt- und stadtverträglicher Mobilitätsoptionen stellt für die urbanen Räume im Zuge steigender Verkehrsströme und strikterer Umweltvorgaben eine zentrale Herausforderung dar.

Der motorisierte Individualverkehr in Form des Autos steht dabei im Mittelpunkt, trägt er doch als einer der größten Faktoren zu den heutigen Problemen der Städte im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität bei (vgl. Umweltbundesamt 2012, S. 33, 51).

Auch die Freie und Hansestadt Hamburg, als einer der größten Ballungsräume Deutschlands, muss sich somit diesen Problematiken und Anforderungen in steigendem Maße widmen und aktiv daran arbeiten, Lösungen zu generieren. Unweigerlich steht hier die Verlagerung von Verkehrsströmen auf umweltverträglichere Mobilitätsformen und die Emissionsreduzierung des MIV an oberster Stelle.

Die massive Flächeninanspruchnahme durch private Pkw ist allerdings in Zeiten von Flächenknappheit, Nachverdichtung und Mietexplosionen ein ebenso wichtiges Thema.

Betrachtet man den aktuellen Mobilitätsmarkt, fällt auf, dass die Mobilitätsform Carsharing zuletzt eine ungeahnte mediale Präsenz erhalten hat. Ebenso sind die Fahrzeuge der großen Anbieter im Straßenbild immer präsenter.

In den letzten Jahren sind die Nutzerzahlen der Carsharinganbieter extrem angestiegen. Große Unternehmen drängen auf den Markt und erschließen eine neue Nutzergruppe (vgl. civity Management Consultants 2014, S. 11).

Der Hamburger Senat schreibt als Antwort auf eine kleine Anfrage zum Thema Carsharing:

„Carsharing-Diensten als Erweiterung und Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs kann ein hoher Stellenwert zukommen, sofern die Integration und Verknüpfung der Angebote gezielt und gesteuert im Sinne eines für die Nutzerinnen und Nutzer einfach und leicht zugänglichen Gesamtangebotes aus Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und Carsharing-Diensten erfolgt, wie es zum Beispiel im Produkt *switchh* bereits der Fall ist.“

(Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2017, S. 1)

1.1. Forschungsfrage und Zielsetzung

Es stellt sich durch die aktuellen Entwicklungen und Aussagen von Politik und Wirtschaft somit die Frage, ob Carsharing das Potential hat, an den vorgenannten Herausforderungen anzusetzen und eine nachhaltige Alternative zum eigenen Auto darzustellen.

Durch die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote in der Stadt, wie es *switchh* tut, kann scheinbar dazu beigetragen werden, die dynamische Entwicklung des Carsharings zu nutzen und positive Synergieeffekte zu erzielen.

Forschungsraum dieser Arbeit ist daher die Freie und Hansestadt Hamburg mit ihren verschiedenen Carsharingangeboten und der Mobilitätsplattform *switchh*. Ziel ist es, zu ermitteln, ob und wie die Multi- und Intermodalität in der Stadt durch Carsharing und *switchh* gefördert werden kann. Darüber hinaus gilt es zu beleuchten, inwiefern dadurch ggf. ein Beitrag zur Lösung der aktuellen Verkehrsproblematiken, wie z.B. Parkplatzmangel und Schadstoffemissionen, geleistet werden kann.

Es ergibt sich somit folgende übergeordnete Fragestellung:

- » Inwiefern kann die Einbindung von Carsharing in Mobilitätsangebot wie *switchh* zu einer multi- und intermodalen Mobilität beitragen?
- » Welcher Beitrag kann dadurch auch zur Lösung von Verkehrsproblemen geleistet werden?

Zur Beantwortung der Forschungsfrage werden einerseits die Ergebnisse der Literaturanalyse herangezogen (siehe Kapitel 2) und andererseits durch die Experteninterviews spezifische Sachverhalte und Aussagen herausgearbeitet, die durch Gegenüberstellung und Kombination eine logische Argumentationskette ergeben.

Die Ergebnisse dieser Arbeit lassen sich in ihrer grundsätzlichen Aussage trotz der Fokussierung auf die Freie und Hansestadt Hamburg auch auf andere Städte und Systeme übertragen, da die Hauptfaktoren in Form der Problematiken, Herausforderungen, Mobilitätsangebote und Anbieter in ähnlicher Weise auch in anderen Städten aufzufinden sind.

1.2. Aufbau der Arbeit

Die Forschungsfrage zieht sich als „roter Faden“ durch diese Arbeit. Es wird daher zunächst grundlegend in die Thematik eingeführt und das Forschungsfeld dargelegt. Anschließend folgt die Analyse, in der die Effekte herausgearbeitet werden. Am Schluss wird ein Fazit gezogen. Der Aufbau der Arbeit stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

Kapitel 2 - Methodisches Vorgehen

beschreibt die Herangehensweise an diese Arbeit und die Durchführung und Zielsetzung der Literaturanalyse und der Experteninterviews.

Kapitel 3 - Mobilität im Wandel - Wie sich unsere Art der Fortbewegung verändert

stellt die gegenwärtige Situation und Entwicklung des Verkehrs in Deutschland und Hamburg dar. Hierzu erfolgt zuerst eine Darstellung des Verkehrs in Hamburg sowie der bundesweiten umweltpolitischen Zielsetzungen.

Durch die Erläuterung des Mobilitätsverhaltens und des Modal Splits können die Veränderungen und aktuellen Anforderungen aufgezeigt werden. Multi- und Intermodalität finden hier gesondert Einzug.

Nachfolgend wird das Prinzip von Mobilitätsstationen und explizit das Hamburger System *switchh* vorgestellt.

Dieses Kapitel stellt somit die Grundlage für die nachfolgenden Betrachtungen und eine thematische Einleitung dar.

Kapitel 4 - Die Mobilitätsform Carsharing

widmet sich Carsharing und seiner Eigenheiten und ist somit der Einstieg in die Analyse. Carsharing basiert auf dem Phänomen der Sharing Economy, weswegen dies zuerst erläutert wird. Es folgt eine allgemeine Definition von Carsharing und die Beschreibung der zwei großen Betreibermodelle. Am Ende des Kapitels wird die aktuelle Marktsituation und Entwicklung von Carsharing dargestellt.

Kapitel 5 - Wechselwirkungen und Effekte von Carsharing

fasst die Erkenntnisse der vorherigen Kapitel zusammen und stellt sie gegenüber. Vor- bzw. Nachteile und die Rolle von Carsharing werden ebenso wie Probleme und Synergieeffekte bei der Einbindung von Carsharing in das städtische Verkehrssystem herausgearbeitet.

Kapitel 6 - Abschließende Betrachtung bildet den Schlussteil des Berichts und bietet eine Zusammenfassung der Inhalte und Ergebnisse dieser Arbeit. Durch die Formulierung der Rolle von Carsharing im Mobilitätsverbund und damit dem Beitrag zur Multi- und Intermodalität sowie der sich daraus ergebenden Auswirkungen auf das städtische Verkehrssystem können die beiden Forschungsfragen beantwortet werden.

Zusätzlich werden die Stellschrauben der Stadtplanung vorgestellt und ein Ausblick gegeben.

Im **Anhang** sind die Transkriptionen der Experteninterviews zu finden.



Abbildung 1 - Carsharingfahrzeuge an einer switchh Station (switchh o.J.a)

02. Methodisches Vorgehen

Zur Analyse von Carsharing und der Bearbeitung der Forschungsfrage müssen aus verschiedenen Quellen Daten gesammelt und ausgewertet werden. Das Ziel ist es, einen Überblick über die aktuelle Situation der Thematik zu erlangen und Schlussfolgerungen zu ziehen. Das Erkennen von Problemen und Synergien ist hierbei von zentraler Bedeutung.

2.1. Literaturanalyse

Ausgangspunkt für die Bearbeitung ist eine umfassende Literaturrecherche. Hierbei ist auffällig, dass vergleichsweise wenig klassische wissenschaftliche Literatur zum Thema Carsharing vorhanden ist, die auf die heutige Situation des Marktes und seiner Auswirkungen zutrifft. Dies ist vor allem auf die jüngsten Entwicklungen im Bereich des Free-Floating Carsharings und der allgemeinen dynamischen Entwicklung des Themas zurückzuführen. Für diesen Bereich wird daher insbesondere auf aktuelle Studien, Projekt- und Abschlussarbeiten an Universitäten, Zeitungsartikel und Internetquellen zurückgegriffen.

Das grundlegende Prinzip von Carsharing und das stationsbasierte Carsharing hingegen ist in der

wissenschaftlichen Literatur, insbesondere der 2000er Jahre, ausführlich beschrieben und auch mit statistischen Angaben versehen. Hierbei muss allerdings beachtet werden, dass die dort genannten Zahlen aufgrund der dynamischen Entwicklung des Marktes nicht mehr zwingend als aktuell gültig angesehen werden können und somit auch hier auf Internetquellen und Studien zurückgegriffen werden muss.

Die statistischen Daten aus verschiedenen Forschungen sind relevant, um Tendenzen und Entwicklungen zu erkennen und zu verstehen. Außerdem lassen sich hierdurch Erkenntnisse des Einflusses von Carsharing auf die Stadtentwicklung und das Verkehrssystem ableiten.

2.2. Experteninterviews

Neben der Literaturrecherche sind gerade aufgrund der Aktualität des Themas Experteninterviews eine wichtige Analysegrundlage. Die Interviewpartner wurden nach ihren unterschiedlichen Themenschwerpunkten und Fachbereichen ausgewählt, wodurch die verschiedenen Blickwinkel und Einflussmöglichkeiten auf die Thematik ermittelt werden können.

Zusätzlich ließen sich durch spezifische Fragestellungen wichtige Erkenntnisse in Bezug auf die Beantwortung der Forschungsfrage erlangen. Nachstehende Experten wurden im Rahmen dieser Arbeit befragt:

- » Paul Kluger, Head of Operations Germany und Nils Hansen vom Free-Floating Carsharinganbieter *DriveNow*
- » Carsten Redlich, Mitglied der Geschäftsleitung des stationären Carsharinganbieters *cambio*
- » Jens Brückner, Leiter der Stabsstelle Komplementäre Mobilität der Hamburger HOCHBAHN AG
- » Manon Schröder, Amt V Verkehr und Straßenwesen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg
- » Gunnar Nehrke, zuständig für Öffentlichkeitsarbeit und Presse beim Bundesverband Carsharing e.V.

Der Kontakt zu der jeweiligen Stelle wurde per Email oder Telefon aufgebaut und so der richtige Ansprechpartner ermittelt. Besonders im behördlichen Bereich konnte auf Kontakte aus vergangenen Studienprojekten und dem Praktikum zurückgegriffen werden.

Für die Interviews mit den unterschiedlichen Stellen wurde ein Interviewleitfaden erstellt, der thematisch immer die gleichen Sachbelange anspricht, in seiner Fragestellung allerdings auf die Interviewpartner angepasst ist. Durch diesen Aspekt und die Verwendung von teilstandardisierten Fragebögen wird eine Vergleichbarkeit der Antworten bei gleichzeitiger Erlangung unterschiedlicher und spezifischer Erkenntnisse ermöglicht.

Mit Hilfe einer kurzen thematischen Einführung vor Beginn des Interviews, die den Sinn und die Zielsetzung dieser Arbeit verdeutlichen sollte, konnte zudem eine möglichst einheitliche Gesprächsbasis geschaffen werden.

Im Laufe der Interviews kam es zu einzelnen Schwierigkeiten. So erwies sich das per Telefon geführte Interview mit Hr. Nehrke vom *Bundesverband Carsharing e.V.*, im Vergleich zu den anderen Interviews, als etwas schwieriger zu steuern, was wohl hauptsächlich an dem fehlenden persönlichen Gegenüber und damit einhergehender Mimik und Gestik gelegen hat.

Das Interview mit Hr. Kluger und Hr. Hansen von *DriveNow* darf aus firmeninternen Gründen nicht veröffentlicht werden.

Es fließen somit weder die Transkription noch wörtliche Zitate aus dem geführten Gespräch in diese Arbeit ein. Nichtsdestotrotz konnte durch das Interview eine Vielzahl an Erkenntnissen gewonnen werden, welche auch sinngemäß in den folgenden Kapiteln verarbeitet werden.

Auch das Interview mit Fr. Schröder von der *BWV* darf nicht in Gänze als Transkription veröffentlicht werden.

Ein Interview mit *car2go* ist leider nicht zu Stande gekommen, da trotz mehrmaliger Anfrage keine Rückmeldung seitens *car2go* erfolgte.

Die Experteninterviews haben hauptsächlich dazu gedient, die Effekte der Einbindung von Carsharing in Mobilitätsstationen für die einzelnen Akteure zu identifizieren. Wie bewerten die Akteure die Einbindung, welche Auswirkungen auf ihre Geschäftsbereiche zeigen sich, wie ist ihre Prognose und welche Positionen beziehen sie zum Thema Carsharing sind beispielhafte Fragen, die wichtige Aussagen und Belege für die Beantwortung der übergeordneten Fragestellung der Thesis gegeben haben.

Die Befragung von Carsharing Nutzern auf offener Straße (z.B. an einer der *switchh*-Stationen) würde in der Theorie zwar zu einem zusätzlichen

Erkenntnisgewinn im Hinblick auf Beweggründe, Verbesserungsvorschläge und Ansichten der Nutzer führen, stellt sich in der Realität allerdings anders da.

In bereits vergangenen Studienprojekten konnte die Erfahrung gemacht werden, dass insbesondere die Befragung von Nutzern zu Mobilitätsfragen aufgrund der logischen Gegebenheiten (Personen sind in Eile, auf der Durchreise, in Bewegung und nur schwer greifbar) an den entsprechenden Orten (z.B. Bahnhof, *switchh*-Station) nicht ergebnisreich ist. Es gelingt nur selten eine Person aus der Bewegung heraus dazu zu bewegen, sich den Interviewfragen anzunehmen. Um überhaupt Antworten zu erlangen, müssen die Fragen sehr kurz und präzise sein.

In Kombination sorgen diese Aspekte dafür, dass das Ergebnis einer derartigen Befragung meistens nicht zufriedenstellend ist. Aufgrund dessen und der zeitlichen Zielsetzung für diese Thesis wurde von Nutzerbefragungen Abstand genommen und sich stattdessen auf die Experteninterviews konzentriert.



CAR
2GO

Super 95 tanken

HAMBURGS
GROSSE
FREIHEIT
car2go.com



Abbildung 2 - Ein Fahrzeug des Carsharinganbieters car2go (Carsharing Hamburg o.J.)



Abbildung 3 - Rot für den MIV (© Ralf Gosch / Fotolia)

03. Mobilität im Wandel – Wie sich unsere Art der Fortbewegung verändert

„Die urbanen Mobilitätsmärkte stehen am Beginn einer historischen Umbruchphase. Begünstigt durch verschiedene gesellschaftliche und technische Megatrends, wie zum Beispiel eine verstärkte Urbanisierung sowie eine umfassende Marktdurchdringung des mobilen Internets und damit verbundener Ortungstechnologien, entstehen neue Mobilitätsangebote, die vor wenigen Jahren noch nicht vorstellbar waren.“

(civity Management Consultants 2014, S. 8)

Im Folgenden wird zunächst grundlegend auf die Gegebenheiten des Hamburger Verkehrssystems sowie aktuelle umweltpolitische Zielsetzungen eingegangen. Anschließend wird das Mobilitätsverhalten in Deutschland, welches sich auch im Modal Split zeigt, dargestellt. Hierauf aufbauend können die Begriffe Multi- und Intermodalität und ihre Bedeutung erläutert werden. Das Prinzip von Mobilitätsstationen und die Beschreibung des Hamburger Mobilitätsangebotes *switchh* mit seinen Eigenheiten bildet das Ende dieses Kapitels.

3.1. Verkehr in Hamburg

Stadt und Verkehr sind in ihrer Entwicklung eng miteinander verbunden und bedingen sich gegenseitig. Insbesondere große Metropolregionen und Städte wie Hamburg müssen sich intensiv mit den verkehrlichen Anforderungen, die Wirtschaft und Gesellschaft stellen, auseinandersetzen.

Große Pendlerverflechtungen bestimmen ebenso wie die Hafengewirtschaft und überregionale Verkehrsachsen das Straßenbild und Mobilitätsangebot Hamburgs.

Die Hamburger Stadtentwicklung folgt, durch die Elbe bedingt und im Gegensatz zu Städten wie Berlin,

bereits seit rund 100 Jahren dem von Fritz Schumacher vorgestellten Achsenkonzept. Dieses besagt, dass sich der Organismus Hamburg entlang bestimmter Entwicklungsachsen von der Innenstadt in die umliegenden größeren Städte axial und eben nicht radial als Ringstadt oder polyzentrisch entwickelt (vgl. Schubert 2014, S. 79).

Die Einflüsse dieser Stadtentwicklung zeigen sich in besonderem Maße bei Betrachtung der verkehrlichen Situation Hamburgs. Die beiden Elbquerungen, der Elbtunnel mit der BAB 7 im Westen und die Elbbrücken mit der BAB 1 bzw. B4/75 in der Mitte der Stadt, stellen die Nadelöhre der großen Verkehrsachsen in Nord-Süd Richtung dar. Auch der Bahnverkehr ist hiervon betroffen, ist er doch ebenso auf die Elbbrücken als Querung angewiesen.

Der Hamburger Hauptbahnhof stellt den wichtigsten Knotenpunkt für den Öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr dar. Alle Schnell- und U-Bahnlinien verkehren über den Hauptbahnhof und treffen hier zusammen.

Nichtsdestotrotz haben sich entlang der beschriebenen Achsen auch andere Bahnhöfe zu lokalen Umsteigepunkten entwickelt und nehmen eine übergeordnete Bedeutung ein.

Dieser Umstand ist von Bedeutung, da sich hierdurch die Auswahl der *switchh*-Punkte begründet.

Im Hamburger Stadtgebiet sind neben dem ÖPNV in Form der Schnellbahnen der *Deutschen Bahn* und den Untergrundbahnen, Hafenfähren und Bussen der *HOCHBAHN* sowie der *VHH* auch noch weitere Mobilitätsangebote präsent.

So gibt es den von der *Deutschen Bahn* betriebenen Bikesharingdienst *StadtRAD Hamburg*. Die Nutzer können sich an über 200 in der Stadt verteilten Stationen ein Fahrrad ausleihen, sogar die ersten 30 min kostenlos fahren und es an einer beliebigen Station wieder abgeben. *StadtRAD Hamburg* wird als das erfolgreichste Fahrradverleihsystem Deutschlands bezeichnet (vgl. *BWVI* o.J.)

Innerhalb Hamburgs sind diverse Carsharinganbieter aktiv. *DriveNow*, *car2go*, *Ubeeqo*, *Flinkster*, *cambio*, *Greenwheels* und *share a Starcar* sind hier neben diversen Plattformen für privates Carsharing zu nennen. Weitergehende Erläuterungen zu den verschiedenen Anbietern und Betreibermodellen erfolgen in Kapitel 4.

Erst seit September und damit relativ neu auf dem Hamburger Markt gibt es neben dem klassischen Taxigewerbe auch den Ridesharinganbieter

CleverShuttle, der wie eine Art Sammeltaxi funktioniert.

Hamburg bietet somit als zweitgrößte Stadt Deutschland auch ein entsprechend umfassendes und vielfältiges Mobilitätsangebot an.

3.2. Umweltpolitische Zielsetzungen

Der Klimawandel und die daher gesetzten Klimaziele erfordern eine deutlich ökologischere Mobilitätsweise als die heutige.

Insbesondere in den Städten, die für rund 80% der Kohlendioxid-Emissionen weltweit verantwortlich sind (vgl. Fraunhofer-Gesellschaft 2012, S. 10), ist einerseits der größte Handlungsdruck gegeben, andererseits sind hier auch die besten Möglichkeiten vorhanden, den Umweltverbund weiter auszubauen und als Alternative zum eigenen Auto zu fördern.

Deutschland hat sich das Ziel gesetzt, bis 2020 eine Emissionsreduzierung gegenüber 1990 um 40% und bis 2050 um 80-95% zu erreichen (vgl. Umweltbundesamt 2017). „Für den Verkehrssektor wird [dabei] eine Reduktion des Endenergieverbrauchs um rund 40% bis 2050 gegenüber 2005 angestrebt“ (Deutscher Bundestag 2017, S. 16). Die steigende

Verkehrsleistung der letzten Jahre (Abbildung 4) hat die bisherigen Emissionsreduzierungen durch effizientere Motoren und alternative Antriebe allerdings aufgehoben, sodass es seit 2012 sogar wieder zu leichten Steigerungen kommt (vgl. BMUB 2017, S. 37).

Hier sind in der Zukunft also weitreichendere Veränderungen notwendig. Das Bundesumweltministerium nennt hierzu einige Maßnahmen, die vor allem auf eine Steigerung der Effizienz und Vernetzung aller Verkehrsträger sowie eine Verlagerung der Verkehre zu den Formen des Umweltverbundes abzielen (vgl. BMUB 2017, S. 39f).

3.3. Mobilitätsverhalten und Modal Split

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer in Deutschland steigt kontinuierlich an. 2015 wurden 1179,2 Milliarden Kilometer zurückgelegt und somit 91,6 Milliarden Kilometer (+8,4 %) mehr als noch 2005. Der größte Teil dieses Zuwachses geht mit ca. 71 Milliarden Kilometern (+8,15 %) auf den motorisierten Individualverkehr zurück (vgl. BMVI 2016, S. 218-219).

Das Mobilitätsverhalten hat dabei aber insbesondere in den Großstädten und Ballungsräumen in den letzten Jahren eine neue Entwicklung erfahren.

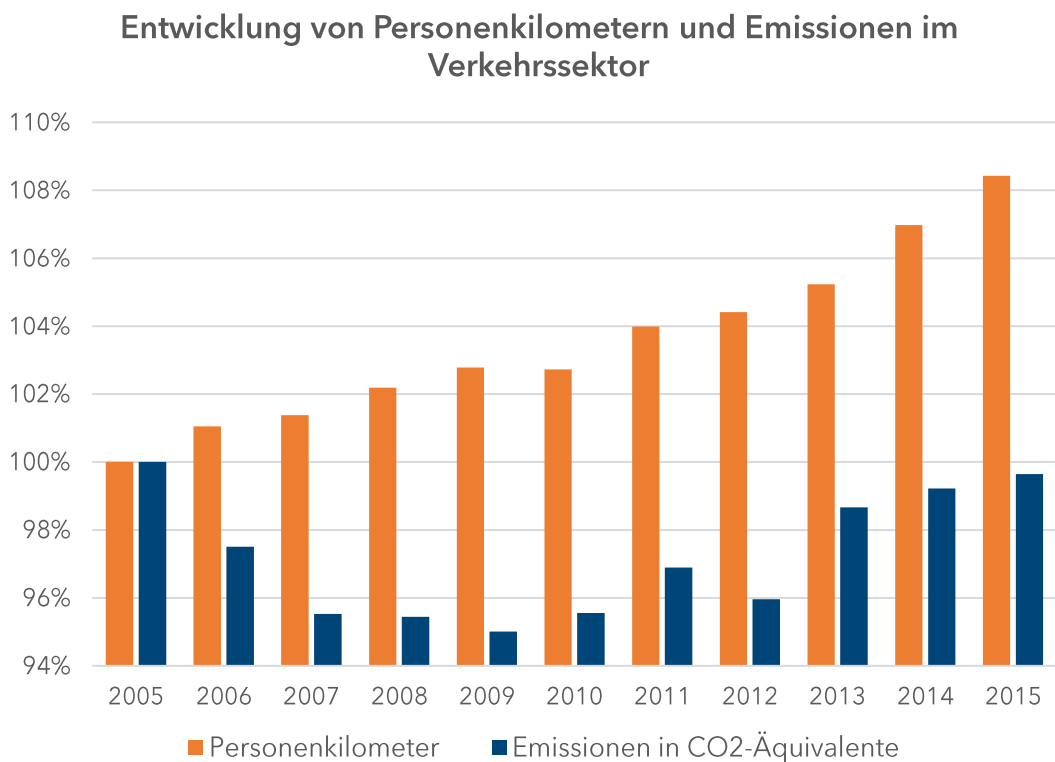


Abbildung 4 - Entwicklung von Personenkilometer und Emissionen im Verkehrssektor in Deutschland (eigene Darstellung nach Daten von Umweltbundesamt 2017b)

Gerade immer mehr junge Leute verzichten auf einen eigenen PKW und steigen auf umweltverträglichere Mobilitätsarten um. Die Gründe dafür sind vielfältig. Zum einen spielen eine zunehmende Urbanisierung und ein gesteigertes Umweltbewusstsein eine Rolle, zum anderen gewinnt der Umweltverbund in Zeiten steigender Verkehrsüberlastung der Straßen und somit sinkender Effizienz des MIV zunehmend an Attraktivität. Es geht immer mehr Menschen weniger um das Statusobjekt Auto, als um eine schnelle, kostengünstige und ökologische Fortbewegung (vgl. KIT 2016, S. 16-17).

Dies lässt sich auch an dem bundesweiten und hamburgischen Modal Split und seiner Entwicklung erkennen.

Der Modal Split bildet die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Mobilitätsarten ab. Verschiedenste Studien und Erhebungen stellen Daten zum Verkehr zur Verfügung, allerdings werden die Verkehrsbereiche oftmals unterschiedlich zusammengefasst und mit verschiedenen Methoden erhoben. Über einen längeren Zeitraum hinweg liefert nur die Studie „Mobilität in Deutschland“, die vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur in unregelmäßigen

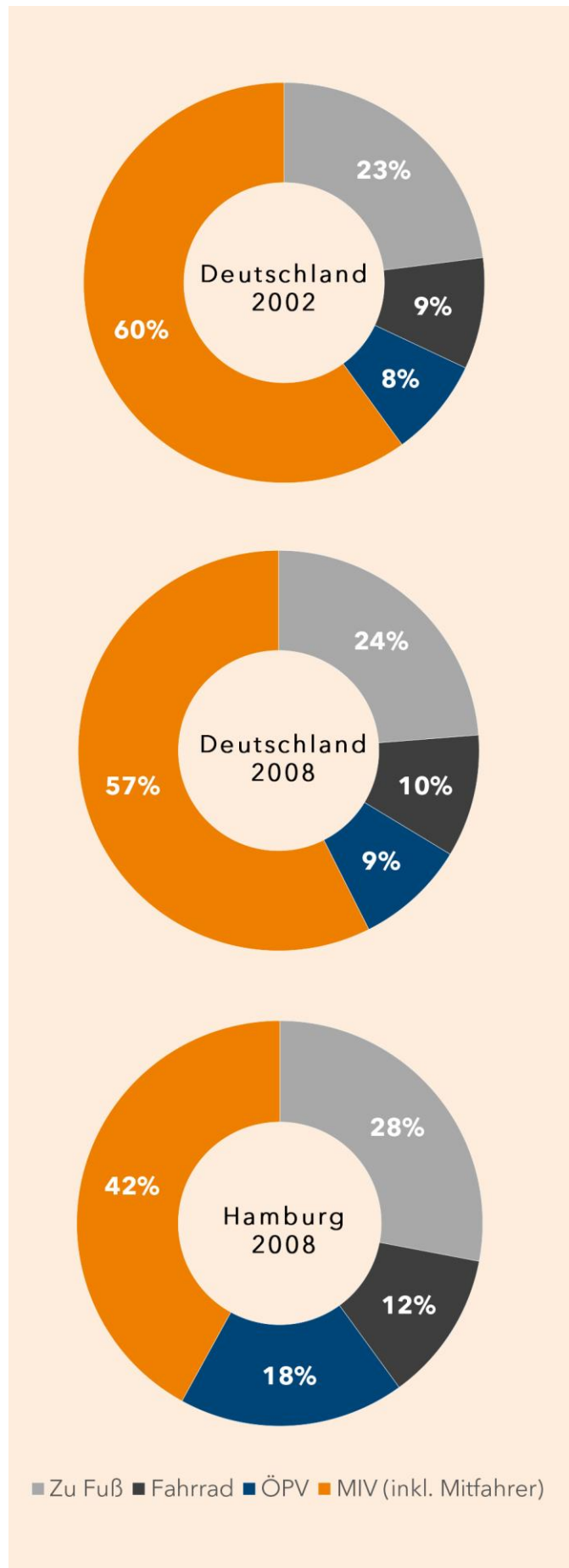


Abbildung 5 - Modal Split im Vergleich (eigene Darstellung nach Daten von infas 2011, S. 6f)

Abständen in Auftrag gegeben wird, wirklich vergleichbare Daten. Die letzten beiden Studien fanden 2002 und 2008 statt. Von Juli 2016 bis September 2017 wurden erneut Daten im Rahmen der Studie erhoben, mit der Veröffentlichung ist allerdings erst nach der Auswertung im zweiten Quartal 2018 zu rechnen (vgl. BMVI o.J.).

Im Folgenden wird daher auf Daten aus 2008 und die Entwicklung von 2002 bis 2008 zurückgegriffen. Auf Grundlage anderer Studien wie dem Deutschen Mobilitätspanel (zuletzt erschienen 2016) oder Mobilität in Städten (zuletzt erschienen 2013) kann aber eine Fortführung dieser Entwicklung angenommen werden.

Bundesweit unangefochten an erster Stelle steht mit 58% der motorisierte Individualverkehr (inkl. MIV-Mitfahrer)¹. Auf den öffentlichen Personenverkehr² entfallen hingegen nur rund 9%. Fußgänger bilden mit 24% die zweitstärkste Gruppe, auf den Radverkehr entfallen 10%³ (vgl. BMVBS 2010, S. 25). Dabei ist auffallend, dass bei Betrachtung der absoluten Zahlen die drei Mobilitätsarten des

Umweltverbundes einen Zuwachs verzeichnen konnten, wohingegen der Anteil der MIV-Fahrer stagniert und der Anteil der MIV-Mitfahrer gesunken ist. Der Radverkehr mit einer Steigerung um 17% von 2002 bis 2008 sticht hier besonders hervor (vgl. BMVBS 2010, S. 27).

Wie geschildert, kann auf Grundlage neuerer Studien der letzten Jahre von einer Fortführung dieser Entwicklung ausgegangen werden. Es ist somit klar zu erkennen, dass bereits seit der Jahrtausendwende der Umweltverbund wieder an Bedeutung gewinnt, nachdem jahrzehntelang das Auto im Vordergrund stand. Gerade der Radverkehr hat in den letzten Jahren durch den bundesweiten und medialen Fokus noch stärker zugelegt (vgl. Bäumer 2014, S. 161).

Vergleicht man den bundesweiten Modal Split mit dem von Hamburg, fällt auf, dass diese Entwicklung hier noch stärker festzustellen ist. Der Umweltverbund und insbesondere der ÖPV sind überproportional stark, was typisch für urbane Regionen ist (vgl. infas 2011, S. 7).

¹ MIV-Fahrer & MIV-Mitfahrer= Lkw, Pkw, Motorrad, Moped, Mofa

² Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)= Flugzeug, Reisebus, Fernzug, Schiff, Fähre, S-Bahn, Nahverkehrszug, U-Bahn, Straßenbahn, Linienbus, Stadtbus, Taxi,

andere Verkehrsmittel außerhalb von MIV-Fahrer, MIV-Mitfahrer, Fahrrad und zu Fuß

³ Die Anteile liegen in Summe aufgrund von Rundungen bei über 100%

3.4. Multi- und Intermodalität gewinnen an Bedeutung

Die Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen und den damit einhergehenden Verschiebungen im Modal Split haben zur Folge, dass sich das städtische Verkehrssystem mit seinen Mobilitätsoptionen weiterentwickeln muss.

Dem „Bedürfnis nach Spontanität und Flexibilität gerecht werden“ (infas 2016, S. 16) - dieses Kredo bildet den Ausgangspunkt für die Förderung von Multi- und Intermodalität.

Ein breites Angebot an Mobilitätsformen ermöglicht es jedem Nutzer, für die zurückzulegende Strecke die individuell effizienteste, angenehmste, schnellste oder

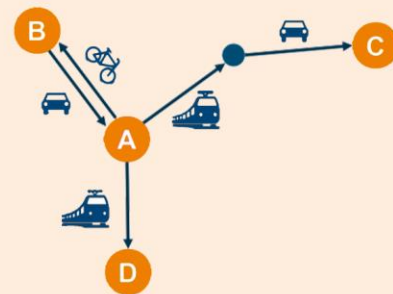
kostengünstigste Variante bzw. Kombination an Mobilitätsformen zu wählen.

Ein multimodales Verkehrssystem, welches die Angebotslücken der einzelnen Verkehrsmittel überwindet, kann somit mindestens die gleiche Flexibilität und Verfügbarkeit bieten, wie ein privates Auto - und das zu geringeren finanziellen und ökologischen Kosten

(VCD o.J.b)

Die Begriffe Multi- und Intermodalität sind dabei nicht randscharf und einheitlich definiert. In grundlegender Hinsicht zutreffend sind aber die Definitionen des Instituts für angewandte Sozialwissenschaften *infas*.

Multimodalität = Eine Person ist multimodal, wenn sie innerhalb einer Woche mindestens drei Etappen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurücklegt.



Intermodalität = Ein intermodaler Weg ist durch mindestens zwei Etappen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln gekennzeichnet. Fußetappen werden nur gezählt, wenn der längste Teilabschnitt zu Fuß erfolgt.

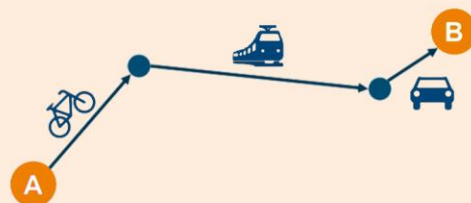


Abbildung 6 - Inter- und Multimodalität (eigene Darstellung nach infas 2016, S. 8)

3.5. Mobilitätsstationen als Ort der Multi- und Intermodalität

„Mobilität“ und „Station“ als eigentlich gegensätzliche Begrifflichkeiten haben im Kontext des beschriebenen Mobilitätswandels zusammengefasst und bilden heute einen anerkannten Terminus.

Mobilitätsstationen stellen einen räumlichen Ort dar, an dem verschiedene Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel der Stadt miteinander verknüpft werden. Dabei gibt es keine einheitlich definierte Vorgabe, wie viele Verkehrsmittel dies sein müssen, eine überdurchschnittliche Verknüpfung sollte aber gegeben sein (vgl. Schlump, Wehmeier 2015, S. 6).

Schon durch das reine Angebot der verschiedenen Mobilitätsangebote kommt es zu einer Förderung der Multimodalität, wohingegen durch die räumliche Verknüpfung das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert werden soll und somit die Intermodalität gefördert wird.

Mobilitätsstationen können grundsätzlich alle Verkehrsmittel miteinander verknüpfen. Typisch sind der ÖPNV mit Bus- und Schienenverkehr, Carsharing (inkl. Stellplätze), Bikeshaaring und Fahrradabstellanlagen.

Einige Stationen beziehen zusätzlich das Taxigewerbe und klassische Autovermietungen mit ein (vgl. Schlump, Wehmeier S. 22-24). Einzig der MIV findet konzeptionell in der Regel keinen Einzug, da die Mobilitätsstationen den Umweltverbund und eine Alternative zum eigenen Auto darstellen sollen (vgl. Schlump, Wehmeier S. 6 & 24). Lediglich Ladestationen und damit Stellplätze für private Elektrofahrzeuge sind hier teilweise die Ausnahme.



Abbildung 7 - Schematische Darstellung einer Mobilitätsstation (VCD o.J.a)

Welche Verkehrsmittel in eine Mobilitätsstation eingebunden werden, variiert von Stadt zu Stadt und durchaus auch von Station zu Station. Es können sowohl kleinere Stationen in Wohngebieten mit nur zwei oder drei Verkehrsmitteln und rein lokaler Bedeutung als auch größere Stationen mit größerem Einzugsbereich und Anbindung des Schienenverkehrs die Funktionen einer Mobilitätsstation erfüllen (vgl. Schlump, Wehmeier 2015, S. 22f).

Die erste konzeptionelle Umsetzung einer Mobilitätsstation in Deutschland erfolgte 2003 in Bremen. Damals konnten mit EU-Fördermitteln zwei Stationen im Rahmen des Pilotprojektes *mobil.punkt* errichtet werden. 2007 wurde das Pilotprojekt unter gleichen Namen in den Regelbetrieb überführt und eine dritte Station errichtet.

Seitdem konnte das Angebot ausgebaut und mit den *mobil.pünktchen*⁴ auch eine neue Form geschaffen werden (vgl. Schlump, Wehmeier 2015, S. 30). Seit sich das Konzept in Bremen durchgesetzt hat und die Ergebnisse 2010 auf der Expo in Shanghai vorgestellt wurden (vgl. mobil.punkt o.J.), haben auch andere Städte in Deutschland Mobilitätsstationen eingeführt (Abbildung 9).



Abbildung 8 - mobil.punkt Georg-Gröning-Straße, Bremen (Michael Glotz-Richter, Bremen / bcs)

⁴ Die Idee der *mobil.pünktchen*, die räumlich kleiner sind als die *mobil.punkt* Stationen und ein geringeres Angebot bieten ist 2013 entstanden und hat laut Schlump & Wehmeier folgenden Hintergrund: „Mangel an geeigneten größeren Flächen in den dicht bebauten

Wohngebieten, Doppelfunktion aus Bündelung von Mobilitätsangeboten und Ordnung des ruhenden Verkehrs (Verhinderung von Falschparkern, Erreichbarkeit für Feuerwehr/Müllabfuhr, Querungshilfe für Fußgänger).“ (Schlump, Wehmeier 2015, S. 30)

Beispiele für realisierte Mobilitätsstationen in Deutschland

Bremen:

Errichtung der ersten beiden Mobilitätsstationen „mobil.punkt“ in Deutschland 2003 als Pilotprojekt. Seit 2007 Regelbetrieb der Stationen mit Carsharing, ÖPNV und Fahrradabstellanlagen. Seit 2013 auch kleinere Stationen unter dem Namen „mobil.pünktchen“

Hamburg:

Seit 2013 Errichtung von mittlerweile 15 Mobilitätsstationen mit Free-Floating und stationsbasiertem Carsharing, öffentlichem Fahrradverleihsystem, Fahrradabstellanlagen sowie S/UBahn/-Bus Haltestellen.

Leipzig:

Seit Sommer 2015 Errichtung mehrerer Mobilitätsstationen mit ÖPNV-Anbindung, Carsharing, öffentlichem Fahrradverleihsystem, Fahrradabstellanlagen und E-Ladesäulen.

Köln:

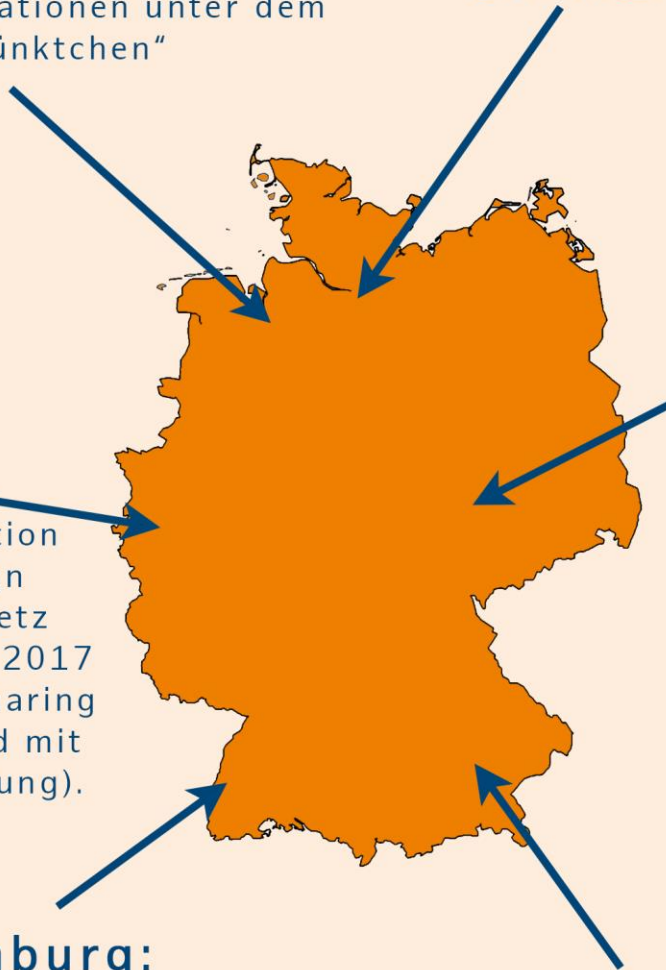
Erste Mobilstation im Landesdesign vom Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017 eröffnet (Carsharing und Leihfahrrad mit S-Bahn Anbindung).

Offenburg:

2016 bis 2017 Testphase mit vier Stationen (ÖPNV, Carsharing, öffentliches Fahrradverleihsystem, Fahrradabstellanlage). Ab 2018 zweite Ausbaustufe geplant.

München:

Mobilitätsstation an der Haltestelle „Münchner Freiheit“ als Pilotprojekt 2014 eröffnet. Alle Mobilitätsstationen sind angeschlossen. Weiterführende Projekte in Planung.



3.6. Das Hamburger

Mobilitätsangebot *switchh*

2012 startete in Hamburg das Pilotprojekt *switchh* der *Hamburger HOCHBAHN AG* und ging am 31. Mai 2013 mit der ersten Mobilitätsstation Hamburgs am Berliner Tor an den Markt. Seitdem können die Kunden dort auf ein breites Mobilitätsangebot zurückgreifen und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wechseln. Dem System zugrundeliegend ist eine Mobilitätsplattform, über die der Kunde nach einmaliger Registrierung auf alle Angebote zugreifen kann. Durch die Zahlung eines monatlichen Beitrages in Höhe von derzeit 8,90€ erhält der Kunde je nach Anbieter monatliche Freiminuten, ein

Startguthaben oder einen Rabatt. Zusätzlich entfällt bei allen Anbietern die übliche Anmeldegebühr, sodass sich bei intensiver Nutzung der Angebote durchaus eine Ersparnis für den Kunden ergibt.

3.6.1. Zielsetzung

Die *Hamburger HOCHBAHN AG* nennt als Ziel von *switchh* „die organisatorische und infrastrukturelle Vernetzung von ÖPNV und komplementären Mobilitätsangeboten.“ (Bestmann 2013, S. 2). Hierdurch soll der „Verzicht der Stadtbewohner auf den eigenen PKW als permanente Rückfallebene individueller Mobilität gefördert“ (ebd.) werden.



Abbildung 10 - *switchh* Station am Bahnhof Berliner Tor (Bestmann 2013)

Durch den Zusammenschluss des ÖPNV mit den Bike- und Carsharing-Anbietern sollen also bisherige Lücken im ÖPNV Netz geschlossen und der ÖPNV um eine bisher systemimmanent fehlende Individualität bei der Start- und Zielortauswahl erweitert werden. Zudem soll das breitere Angebot dazu beitragen, dass mehr Menschen auf einen privaten Pkw verzichten und auf die umweltfreundlicheren und stadtverträglicheren Angebote des Mobilitätsverbundes umsteigen (vgl. Interview *HOCHBAHN & cambio*).

3.6.2. Akteure

Mit Stand Dezember 2017 sind insgesamt fünf Unternehmen in *switchh* eingebunden. Dies sind neben der *Hamburger HOCHBAHN AG*, die die Hamburger U-Bahn und den Großteil des Busnetzes betreibt, die beiden Free-Floating Carsharinganbieter *DriveNow* und *car2go*, der stationsgebundene Carsharinganbieter *cambio* und der Bikesharinganbieter *StadtRAD Hamburg* (vgl. *switchh* o.J. a).

Da die *HOCHBAHN* zum *Hamburger Verkehrsverbund* (HVV) gehört und an einigen Stationen auch Warteflächen für Taxis eingerichtet sind, sind alle relevanten Mobilitätsformen der

Stadt an den *switchh* Stationen anzutreffen.

Die jetzige Zusammensetzung der Anbieter war allerdings nicht immer so. Im Oktober 2016 gab es einige Änderungen innerhalb von *switchh*, indem die Tarifstruktur umgestellt und *DriveNow* und *cambio* als neue Partner vorgestellt wurden. Der Autovermieter *Europcar*, der seit Beginn des Projektes dabei war, zog sich im Gegenzug aus *switchh* zurück. Ganz zu Beginn des Projektes konnte über die App auch ein Taxi von *myTaxi* bestellt werden.

3.6.3. Entwicklung

Am 01. Februar 2012 wurde *switchh* durch die *Hamburger HOCHBAHN AG*, die im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg ist, ins Leben gerufen. Als Partner waren *car2go* und *Europcar* von Beginn an mit eingebunden und die Erweiterung um *StadtRAD Hamburg* bereits vorgesehen (vgl. Bestmann 2013, S. 3).

Am 31. Mai 2013 konnte dann nach dem Umbau des Bahnhofs Berliner Tor mit dem erstem *switchh* Punkt an den Markt gegangen werden. Gleichzeitig wurde die bereits bestehende App des HVV um einige Funktionen erweitert. So konnte die Reisezeit der

verschiedenen Mobilitätsangebote (Bus, S-Bahn, U-Bahn, Carsharing, Bikesharing, Taxi) miteinander verglichen, Anmietungen bzw. Ticketkäufe vorgenommen und auf einer Umgebungskarte alle Angebote gefunden werden. Durch die Nutzung der HVV App als Mobilitätsplattform versprach sich die *HOCHBAHN* auch eine Erhöhung der Absatzchancen für HVV-Tarifprodukte.

Zur Nutzung von *switchh* waren nur die Personen berechtigt, die gleichzeitig ein HVV-Abonnement hatten. Für 10€ im Monat erhielten die Kunden diverse Rabatte bei den Anbietern. Das System war dabei von Beginn an darauf ausgelegt, kostendeckend zu funktionieren, da keine Förderung durch die Stadt erfolgt (vgl. Bestmann 2013, S. 5).

In der zunächst auf zwei Jahre konzipierten Pilotphase sollte der Markt erforscht sowie die Zielgruppe und das Potential definiert werden. Auch die Errichtung weiterer Stationen war bereits geplant. Nach dieser Zeit sollte das Projekt, insofern es sich bewahrheiten würde, auch für weitere Partner geöffnet werden und weiter expandieren (vgl. ebd.)

Im Dezember 2013 konnten nach rund achtmonatigem Marktbetrieb in Bergedorf und Harburg bereits der zweite und dritte *switchh* Punkt in Betrieb genommen werden. 2014 und 2015 folgten weitere Stationen in Wandsbek, Altona, Eppendorf, Winterhude und der Innenstadt.

Im Juni 2015 konnten 2600 aktive Nutzer verzeichnet werden, ein Wert der zwar leicht hinter den Erwartungen zurückblieb, aber die Fortführung des Projektes nicht gefährdete. Gleichzeitig wurde *StadtRAD* Hamburg als fester Partner mit aufgenommen. Die *StadtRAD* Stationen waren zwar schon länger räumlich an die *switchh* Punkte angebunden, die Vernetzung und Vermarktung über die gemeinsame Plattform fehlte allerdings bisher (vgl. *switchh* o.J.b).



Abbildung 11 - Leihfahrräder von StadtRad Hamburg (WELT 2017)

„Das Projekt zu messen in Kundenzahlen, da wäre das Projekt nicht gescheitert, aber sehr schlecht dran, das kann man ganz klar sagen. Wir haben gesagt, wir schaffen es in der Pilotphase 9000 Kunden zu erreichen. [...] Von daher führte das dazu, dass wir ein Drittel der Kundenzahlen knapp erreicht haben, aber eben nicht die 9.000. Jetzt sind wir ja aber seit über vier Jahren schon am Markt unterwegs, da muss man sagen, diese Zeit war eine wesentliche Zeit der Markterkundung und auch der Marktpositionierung.“

(Jens Brückner, HOCHBAHN)

Zum 1. Oktober 2016 wurde nach 2,5 Jahren und damit etwas später als geplant, die Pilotphase beendet und *switchh* deutlich reformiert. Das Angebot wurde nunmehr für alle Kunden geöffnet; die Notwendigkeit eines HVV-Abonnements entfiel.

Wie bereits zu Beginn des Projektes angekündigt, änderte sich auch die Zusammensetzung der Anbieter. Europcar verließ das Projekt, *DriveNow* und *Cambio* stiegen mit ein.

Eine Woche später konnte auch ein weiterer *switchh* Punkt am Hauptbahnhof eingeweiht werden. Am 01. November 2017 wurde schließlich mit dem Bau des 15. *switchh* Punktes am Schlump begonnen. (vgl. ebd.)

In Zukunft sollen weitere Stationen errichtet werden. Als Weiterentwicklung des Systems sollen jetzt insbesondere kleinere, dezentrale Stationen direkt in den Quartieren folgen (vgl. Interview *HOCHBAHN & cambio, BWVI*). Hier sind Parallelen zu den Bremer mobil.pünktchen erkennbar. Abbildung 12 zeigt, wie diese Stationen aussehen könnten.



Abbildung 12 – Entwurf der möglichen dezentralen *switchh* Station in Ottensen (Hamburger Abendblatt 2017)



Abbildung 13 - Carsharingfahrzeuge (ZEIT ONLINE 2016)

04. Die Mobilitätsform Carsharing

Carsharing stellt zwar an sich keine neuartige Mobilitätsform dar, ist aber erst durch das Aufkommen eines neuen Betriebsmodells in den letzten Jahren verstärkt in den Fokus der breiten Öffentlichkeit gelangt.

In dem folgenden Kapitel wird daher zunächst der Bereich der Sharing Economy erläutert, da dies die Grundlage für Carsharing bildet. Darauf aufbauend folgt eine Definition von Carsharing und anschließend die Darstellung der verschiedenen Betreibermodelle und der Historie von Carsharing.

4.1. Sharing Economy

„**Sharing Economy** (auch „Shared Economy“ oder „Share Economy“) heißt wörtlich übersetzt „Wirtschaft des Teilens“ und bezeichnet die gemeinschaftliche Nutzung von Gütern durch Teilen, Tauschen, Leihen, Mieten oder Schenken sowie die Vermittlung von Dienstleistungen“

(Haese 2015, S. 1)

Die Idee der Sharing Economy, das Teilen von Gütern, ist nicht neu. Bereits seit den 1950er Jahren existierte in der Landwirtschaft unter dem Begriff „Maschinenringe“ ein Verbund von landwirtschaftlichen Betrieben, die sich insbesondere teure und selten genutzte Maschinen teilten (vgl. Maschinenring Deutschland GmbH o.J.). Dahinter steckt der Ansatz, dass ein selten genutztes Produkt mit hohen Anschaffungskosten besser ausgenutzt wird und so die Kosten pro Nutzer geringer sind bzw. dem Nutzer überhaupt der Zugang zu dem Produkt ermöglicht wird.

In den letzten Jahren hat die Sharing Economy, seit 2008 auch unter diesem Begriff, allerdings rasant an Bedeutung und öffentlichem Interesse gewonnen (vgl. Haese 2015, S.1). Nachdem lange Zeit das nicht-kommerzielle und private bzw. genossenschaftlich/gewerkschaftlich organisierte Teilen im Vordergrund stand, drängen nun zunehmend global agierende Großunternehmen auf den

Markt. Die Zimmervermietungsplattform *Airbnb*, der taxiähnliche Fahrdienst *Uber*, Büroräume auf Stundenbasis, Plattformen für die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten wie *blabla* oder eben Carsharinganbieter wie *DriveNow* sind hier nur exemplarisch zu nennen.

Dabei liegt durch die Entwicklung der Wirtschaft von der industriellen Produktion hin zum Dienstleistungssektor der Fokus auch zunehmend auf dem Teilen von Dienstleistungen anstelle von Gütern. Sharing Economy kann somit in Teilen als Spiegelbild der ökonomischen und gesellschaftlichen Veränderungen gesehen werden.

„Sharing economy activities fall into four broad categories: recirculation of goods, increased utilization of durable assets, exchange of services, and sharing of productive assets.“

(Schor 2014, S. 2)

Ins Zentrum rückt die Funktion, der Inhalt oder das Erlebnis, das mit dem Nutzen eines Produktes einhergeht und nicht das Produkt selbst. Der Konsument möchte kein Auto, er möchte Mobilität (vgl. Zollondz 2014, S. 11; Haese 2015, S.1; Akelbein 2015, S. 18). Aus dieser Devise leitet sich Carsharing ab.

4.2. Definition Carsharing

Der Deutsche Bundestag hat nach jahrelangen Verhandlungen und Debatten am 05. Juli 2017 ein Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharings (Carsharinggesetz – CsgG) beschlossen. Hierdurch gibt es in Deutschland nach langer Unklarheit nun rechtssichere Definitionen und Anforderungen im Bereich Carsharing. Ziel des Gesetzes ist es, Carsharing zu fördern, indem es den Kommunen ermöglicht wird, rechtssicher Stellplätze für Carsharingfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum auszuweisen.

Das Gesetz definiert Carsharingfahrzeuge und -anbieter wie folgt:

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. ein **Carsharingfahrzeug** ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischform solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann,
2. ein **Carsharinganbieter** ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind, [...]

(§ 2 CsgG)

Carsharing kann somit als eine auf kurzfristige Nutzung ausgelegte Autovermietung beschrieben werden, bei der die Anmietung des Fahrzeuges ausschließlich digital (ohne Personal) vonstatten geht und einer Vielzahl an einmal registrierten Kunden möglich ist.

4.3. Betreibermodelle

Im Carsharingmarkt gibt es drei verschiedene Betreibermodelle, die sich in Ihren Auswirkungen auf das städtische Verkehrssystem stark unterscheiden.

Das Free-Floating Carsharing und das stationsbasierte Modell werden im Folgenden genauer erläutert. Als weitere Form gibt es noch privates Carsharing, auch P2P-Carsharing genannt, bei dem Privatleute ihr eigenes Auto über eine Plattform an andere Privatleute für eine bestimmte Dauer vermieten. Dieses System weist allerdings die geringsten Nutzerzahlen auf und hat keinen Einfluss auf die Forschungsfrage (vgl. Zollondz 2014, S. 3). In die weiteren Ausführungen dieser Arbeit wird privates Carsharing daher nicht einbezogen.

4.3.1. Free-Floating Carsharing

Free-Floating Carsharing, auch stationsunabhängiges Carsharing genannt, basiert darauf, dass die Fahrzeuge frei in einem von dem jeweiligen Unternehmen festgelegten Geschäftsbereich abgestellt werden können. Über eine App können die Fahrzeuge dank GPS Ausstattung gefunden, ggf. kurzzeitig reserviert und auch angemietet werden. Ebenso wird die Bezahlung komplett über die App abgewickelt.

Im Sinne des Gesetzes ist [...]

3. **stationsunabhängiges Carsharing** ein Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf vorab örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann [...]

(§ 2 CsgG)

Aufgrund der hohen Flexibilität und der gleichzeitigen Unsicherheit, wann und wo ein Fahrzeug zu finden ist, sind insbesondere spontane Anmietungen und Freizeitfahrten in diesem Segment anzutreffen.

4.3.2. Stationsbasiertes Carsharing

Im Gegensatz zum Free-Floating Carsharing beruht das stationsbasierte Carsharing auf genau festgelegten Orten, an denen die Fahrzeuge angemietet und wieder abgestellt werden können. Diese Orte sind meistens kleinere Parkplätze oder Straßenzüge.

In der Regel müssen die Fahrzeuge auch wieder an die gleiche Station, an der sie angemietet wurden, zurückgebracht werden, sodass One-Way Fahrten, wie sie beim Free-Floating üblich sind, nicht möglich sind (vgl. city Management Consultants 2014, S. 18). Als Zielgruppe für das stationsbasierte Carsharing lassen sich daher

eher geplante Anmietungen und Besorgungsfahrten, für die ein Auto wirklich benötigt wird, festlegen.

Im Sinne des Gesetzes ist [...]

4. **stationsbasiertes Carsharing** ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht.

(§ 2 CsgG)

4.4. Marktsituation und Entwicklung

Der Carsharingmarkt ist breit gefächert. Von kleinen, nachbarschaftlich organisierten Carsharingorganisationen über Vereine, Genossenschaften,



Abbildung 14 - Ein cambio-Fahrzeug an einer Station (cambio o.J.)

regionale Verkehrsbetriebe und mittelständische Unternehmen bis hin zu global agierenden Großkonzernen sind hier die verschiedensten Akteure aktiv.

Trotz des heutigen Booms im Carsharingsektor ist die grundlegende Idee keinesfalls neuartig. Bereits seit der Mitte des letzten Jahrhunderts gibt es die Idee einer Organisation, deren Mitglieder kein eigenes Auto besitzen, sondern sich ein oder mehrere Autos teilen.

„Die Schweizer, ein Volk von Carsharern“ (Breitinger 2014) titelt die ZEIT ONLINE und bezieht sich dabei auf zwei Aspekte. Zum einen entstand 1948 mit der Selbstfahrergenossenschaft *SEFAGE* die erste Carsharingorganisation nach heutigem Verständnis und zum anderen war die Schweiz lange Zeit weltweit das Land

mit der höchsten Anzahl an Carsharingnutzern im Vergleich zur Gesamtbevölkerungszahl (vgl. Breitinger 2014).

Mit dem Anbieter *Mobility* ist zudem ein äußerst erfolgreicher Anbieter in der Schweiz vertreten. Der stationsgebundene Anbieter stellt an rund 1.500 Standorten 2.950 Fahrzeuge zur Verfügung. Dabei hat jede Gemeinde mit über 10.000 Einwohnern mindestens einen Stellplatz. Auf rund 85% der Gemeinden mit 5.000 bis 10.000 Einwohner trifft dies ebenfalls zu. Durch diese hohe Netzdichte und das bereits 20-jährige Betriebsbestehen ist Carsharing fest in das Mobilitätsgeschehen der Schweiz eingebunden und erfährt eine rege Nutzung. Seit kurzer Zeit wird phasenweise eine One-Way Variante eingeführt. An ausgewählten Stationen

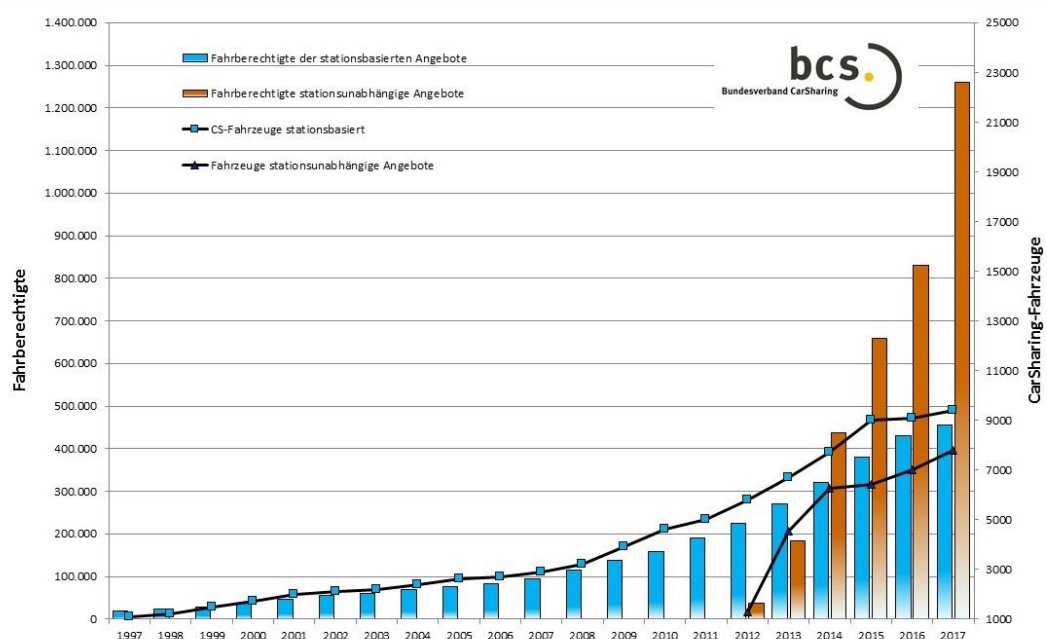


Abbildung 15 - Zahl der Fahrberechtigten und Fahrzeuge im deutschen Carsharing (bcs 2017)

können speziell gekennzeichnete Fahrzeuge angemietet werden, die dann an einer anderen Station zurückgegeben werden können. Hierdurch soll dem Kunden eine größere Freiheit angeboten werden.

Die Entwicklung von Carsharing in Deutschland begann 1988 mit *Stadt-Auto* in Westberlin. Das Unternehmen war zu Beginn als GbR eine klassische Autovermietung. Nach der Wiedervereinigung stieg das Interesse an auch kurzzeitig anmietbaren Fahrzeugen derart an, dass das Unternehmen zur *StadtAuto GmbH* ausgebaut und der Carsharinggedanke fokussiert wurde.

Nachdem 1994 auch in Hamburg eine *StadtAuto GmbH* gegründet wurde, fusionierten beide

Gesellschaften 1998 zur *StadtAuto CarSharing AG*. Durch einen Investitionskurs geriet das Unternehmen Anfang der 2000er in eine wirtschaftliche Krise und konnte nur dank der Übernahme durch das niederländische Unternehmen *Greenwheels* gerettet werden. Unter dem Namen *Greenwheels* wird das Geschäft bis heute weitergeführt.

Mit *stadtmobil* und *cambio* entstehen um die Jahrtausendwende weitere größere Carsharingunternehmen in Deutschland. Bis dato liegen den Carsharingunternehmen oftmals umweltpolitische Grundsätze und Zielsetzungen zugrunde.

Das Jahr 2009 stellt einen Wendepunkt in der deutschen Carsharingentwicklung dar. Mit der Gründung



von *Flinkster* (*Deutsche Bahn*) und *car2go* (*Daimler/Europcar*) steigen erstmals profitorientierte Großkonzerne in den Carsharingmarkt ein.

Zusätzlich führt *car2go* das Free-Floating Carsharing in Deutschland ein. Mit *DriveNow* (*BMW/Sixt*) folgten 2011 weitere Großkonzerne.

Seitdem erfährt der Carsharingmarkt ein äußerst dynamisches Wachstum, vor allem im Free-Floating Bereich. So stieg die Zahl der Nutzer von Free-Floating Angeboten von 2016 auf 2017 um rund 50% (von 830.000 auf 1.260.000). Die stationsbasierten Anbieter konnten im gleichen Zeitraum nur ein Wachstum von 5,5% verzeichnen (vgl. Bundesverband Carsharing e.V. 2017).

Bei den Free-Floating Anbietern muss allerdings beachtet werden, dass die Anzahl der registrierten Kunden nicht zwingend der Anzahl der wirklichen Nutzer entspricht. Da die Registrierung teilweise kostenlos ist, registrieren sich zwar viele Kunden, nutzen dann allerdings äußerst selten bis nie das tatsächliche Angebot bzw. führen auch nicht die dafür notwendige Validierung durch (vgl. Interview *HOCHBAHN*, Jens Brückner)

„Bei der Aussage „hohe Nutzerzahlen“ würde ich verhalten reagieren. Was wächst ist vielleicht die Zahl der registrierten Nutzer, vor allem bei den Free-Floatern.“

(Jens Brückner, HOCHBAHN)

Im März startet mit *Flinkster* das stationsbasierte Carsharing-Konzept der Deutschen Bahn mit 70 Fahrzeugen in Stuttgart. Mit derzeit rund 1.700 Stationen in 300 Städten und über 4.000 Fahrzeugen betreibt *Flinkster* das größte Carsharing-Netzwerk Deutschlands



DriveNow

Das stationsunabhängige Carsharingangebot *DriveNow* geht mit 300 Fahrzeugen in München an den Markt. Im Oktober 2017 erreichte *DriveNow* die Marke von einer Million Kunden bei ca. 6000 Fahrzeugen in 23 europäischen Städten.

2000

Im März schließen sich bis dahin unabhängige Carsharinganbieter aus Aachen, Bremen und Köln zusammen und gründen die *cambio*-Gruppe. Mit über 93.000 Kunden und mehr als 2.600 stationsgebundenen Fahrzeugen zählt *cambio* zu den größten Anbietern.



2009

Ebenfalls im März geht *car2go* in Ulm erstmals an den Markt und führt damit das Free-Floating Carsharing in Deutschland ein. *Car2go* ist mit 14.000 Fahrzeugen für seine 2,2 Millionen Kunden an weltweit 26 Standorten vertreten.



2011

2012

September: Citroën startet sein stationsunabhängiges Carsharingangebot mit 350 rein elektrischen Fahrzeugen in Berlin. Am 29. Oktober 2017 wurde der Betrieb eingestellt.



05. Wechselwirkungen und Effekte von Carsharing

Das Kapitel 5 fasst die bisherigen Erkenntnisse zusammen und stellt die Vor- und Nachteile von Carsharing heraus. In Kombination mit der Darstellung, welche Rolle Carsharing in *switchh* und der Stadt einnimmt, kann anschließend die Frage beantwortet werden, ob Carsharing mit den anderen Mobilitätsformen in Konkurrenz steht, oder ob sich positive Synergieeffekte ergeben.

5.1. Vor- und Nachteile von Carsharing

Carsharing stellt in seiner Gesamtheit ein überaus hohes Maß an vergleichsweise kostengünstiger Flexibilität zur Verfügung. Das Taxigewerbe bietet zwar noch mehr Flexibilität, ist aber auch deutlich teurer.

Alle anderen Mobilitätsformen gehören entweder zum Öffentlichen Personennahverkehr und sind an feste Strecken und Taktungen gebunden (z.B. Bus und Bahn) oder haben nur eine geringe Reichweite (z.B. Leihfahrräder).

Das städtische Mobilitätsangebot gewinnt durch die Einführung von Carsharing somit eine äußerst flexible Komponente hinzu, die in Teilen mit dem privaten Pkw vergleichbar ist.

Genau hier liegt der entscheidende Punkt. Bis zu einer jährlichen Fahrleistung von durchschnittlich 10.000 km ist Carsharing im Vergleich zum privat angeschafften Neuwagen die kostengünstigere Alternative (vgl. bcs o.J.b), bietet dabei aber annähernd die gleichen Vorteile. Da viele städtische Bewohner eigentlich nicht für 10.000 km jährlich auf die Vorteile eines Autos (z.B. Transportmöglichkeit, Länge der Strecke, Netzlücken anderer Angebote) angewiesen sind, richtet sich das Angebot dem Grunde nach an eine große Nutzergruppe.

Für den Kunden ergibt sich neben der Flexibilität auch der Vorteil der Sorgenfreiheit rund um das Auto. Reparaturen, Wartungen, Reifenwechsel,



Abbildung 17 - DriveNow-Fahrzeug in Hamburg (DriveNow o.J.)

Parkgebühren und Tankkosten werden von dem Carsharinganbieter übernommen und spielen für den Kunden daher keine direkte Rolle. Er kann sich rein auf den Nutzungszweck des Autos konzentrieren. Bei einem privaten Pkw hingegen müssen all diese Kosten und Risiken selbst getragen werden.

Flexibilität und Freiheit sind für den Kunden somit die entscheidenden Vorteile bei der Nutzung von Carsharing (im Gegensatz zum privaten Pkw).

Nachteilig muss allerdings die nicht garantierte Verfügbarkeit bzw. Erreichbarkeit der Fahrzeuge angemerkt werden. Ein Carsharingfahrzeug ist kein privater Pkw, der nur von einer Person genutzt wird, jederzeit zur Verfügung steht und genau dort parkt, wo man diesen abgestellt hat, sondern wird von einer Vielzahl an Personen genutzt und kann somit zeitlich wie örtlich nicht verfügbar sein.

Hier kann stationsgebundenes Carsharing durch die Möglichkeit einer Reservierung, die weit im Voraus erfolgen kann, zwar eine zeitliche und planerische Sicherheit geben, ist

dafür aber örtlich nicht flexibel. Free-Floating bietet im Gegensatz dazu durch seine One-Way Fahrten, die spontan getätigt werden können, sogar eine Möglichkeit, die ein privater Pkw nicht abdecken kann.

Carsharing bietet allerdings nicht nur Vor- und Nachteile für den Kunden, sondern auch für die Stadt, das Verkehrssystem und damit auch alle anderen Bürger.

Da ein privater Pkw im Schnitt nur 36 min pro Tag genutzt wird (vgl. Civity Management Consultants 2014, S. 24), kann ein Carsharingfahrzeug aufgrund der Nutzung durch mehrere Personen zwischen 3 und 18 private Fahrzeuge ersetzen⁵. Hierbei unterscheiden sich die Zahlen je nach Betreibermodell, Anbieter und Region deutlich – eine ersetzende Funktion über alle Unterschiede hinweg ist aber unstrittig (vgl. Interviews).

Welche Auswirkungen dieser Effekt auf das städtische Verkehrssystem und die Verkehrsprobleme hat, wird in Kapitel 6.2 weitergehend erläutert.

⁵ Die große Spanne ergibt sich aus der Auswertung diverser Studien und der Interviews. Eine sinnvolle und wissenschaftlich haltbare Ermittlung einer

Durchschnittszahl erscheint derzeit nicht machbar. Stattdessen zeigt gerade die große Spanne die Diversität und das Potential von Carsharing.

5.2. Die Rolle von Carsharing in *switchh*

„Die Stadt möchte ein gutes und attraktives Mobilitätsangebot als Alternative zum eigenen Pkw schaffen.“

(Manon Schröder, BWVI)

Aufgrund der in Kapitel 3.1 geschilderten Vielfalt an Mobilitätsformen ist es nur korrekt, wenn möglichst viele und korrelierende, Formen auch in einer Mobilitätsplattform wie *switchh* vertreten sind. Nur so kann wirklich ein attraktives und umfassendes Mobilitätsangebot bereitgestellt werden, das eine zumindest gleichwertige Alternative zum eigenen Auto darstellt.

Carsharing bringt dabei in seiner Rolle als „Autobaustein im Umweltverbund“ (Gunnar Nehrke, *bcs*) und „4. Säule des Umweltverbundes“ (Schlump, Wehmeier 2015, S.71) eine bei den anderen Formen

systemimmanent nicht vorhandene Flexibilität in das Mobilitätsangebot von *switchh* ein. Hierdurch wird auch der Bereich an abdeckbaren Anwendungsfällen deutlich erweitert.

„Ziel ist es, für jeden Anwendungsfall in der Lage zu sein auf den eigenen Pkw zu verzichten. *Switchh* bietet dabei alles aus einer Hand.“

(Manon Schröder, BWVI)

Bestimmte Vorteile z.B. des Schienenverkehrs (Unabhängigkeit vom Straßenverkehr und dem Parkdruck, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit) kann Carsharing allerdings nicht bieten.

Durch die spezifischen Eigenheiten und Vorteil der einzelnen Mobilitätsformen übernimmt Carsharing daher innerhalb von *switchh*, aber auch in dem gesamtstädtischen Verkehrssystem, eine klar ergänzende Funktion.



Abbildung 18 – Carsharingfahrzeuge an der *switchh* Station Kellinghusenstraße (Switchh o.J.a)

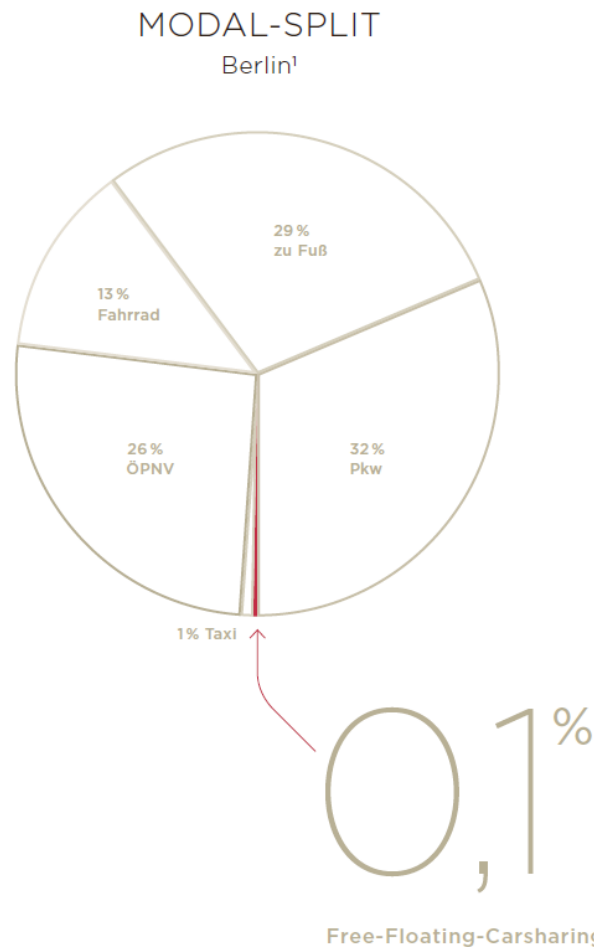


Abbildung 19 - Modal Split Berlin (civity Management Consultants 2014, S.15)

Trotz aller medialen Präsenz und dem derzeitigen Hype um das Free-Floating Carsharing darf nicht vergessen werden, dass es sich hierbei noch um einen relativ kleinen Faktor handelt. Das civity Management Consulting kommt in einer Studie zu dem Ergebnis, dass der Anteil von Free-Floating Carsharing am Berliner Modal Split im Jahr 2014 gerade einmal 0,1% betragen hat⁶ (vgl. civity Management Consultants 2014, S.15). Wenn man die

⁶ In anderen Städten zeigt sich der Studie nach ein sehr ähnliches Bild, wenn auch mit lokalspezifischen Besonderheiten.

dynamische Entwicklung der Kundenzahlen seit 2014 einbezieht, wird Free-Floating Carsharing im Jahr 2017 sicherlich Anteil dazugewonnen haben, ist aber dennoch die Mobilitätsform mit dem kleinsten Anteil. Selbiges gilt im Übrigen für das stationsbasierte System.

Da der Fokus bei der Einbindung von Carsharing allerdings auf der Erweiterung der abdeckbaren Anwendungsfälle durch *switchh* und einer Steigerung der Attraktivität von *switch* durch eine Flexibilisierung liegt, ist Carsharing ein Faktor, den es zu beachten und zu nutzen gilt.

5.3. Konkurrenz oder Synergie?

Carsharing steht durch seine im vorherigen Kapitel genannte ergänzende Funktion nicht in Konkurrenz zu den Mobilitätsformen des Umweltverbundes (vgl. Interview *DriveNow*, *HOCHBAHN* & *cambio*, *BWVI*, *bcs*).

„Ein reiner ÖPNV Nutzer würde nicht auf Carsharing umsteigen, warum sollte er das machen?“

(Carsten Redlich, cambio)

Insofern lässt sich für Hamburg eine ähnliche Annahme treffen.

Viel eher lassen sich diverse Synergieeffekte feststellen:

„Je dichter das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist, desto höher ist die Auslastung der [Free-Floating Carsharing] Systeme.“

(civity Management Consultants 2014, S.36)

Gleichsam sind Carsharingnutzer im Vergleich zur demographisch repräsentativen Gesamtbevölkerungsgruppe deutlich häufiger im Besitz eines Abonnements für den ÖPNV und nutzen häufiger das Fahrrad (vgl. Interview *BWVI*, *HOCHBAHN* & *cambio*, *bcs*).

Carsharing benötigt zwingend einen gut ausgebauten ÖPNV, um zu funktionieren. In Gegenden mit schlechtem ÖPNV ist die Pkw-Besitzquote extrem hoch, da es keine Alternative zum eigenen Auto gibt. Hier kann Carsharing auch nicht Fuß fassen, weil es für die Menschen keinen Sinn ergibt, vom privaten Pkw auf Carsharing umzusteigen. Die Anforderungen, die in diesem Moment an Carsharing gestellt werden würden, können nicht erfüllt werden (vgl. Interview *HOCHBAHN* & *cambio*).



Abbildung 20 - Entwurf der *switchh* Station Saarlandstraße (VCD 2017)

Andersherum profitiert der ÖPNV davon, wenn Personen ihren privaten Pkw abschaffen und auf die Angebote des Umweltverbundes umsteigen.

Dies kann häufiger der Fall sein, wenn durch das Vorhandensein von Carsharing trotz der Abschaffung des eigenen Pkws die Möglichkeit besteht, bei Bedarf ein Auto nutzen zu können.

Ebenso beachtenswert ist der Umstand, dass durch Carsharing bisherige ÖPNV Nutzer, deren Lebenssituation sich z.B. durch die Geburt eines Kindes verändert hat, dazu bewogen werden können, sich kein eigenes Auto anzuschaffen, sondern weiterhin den ÖPNV und bei Bedarf Carsharing zu nutzen.

„Das heißt: Selbst die, die nur [durch Carsharing] Zugang zu einem Auto bekommen haben, wurden stark davor geschützt, sich ein eigenes Auto anzuschaffen, was unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten deutlich schlimmer gewesen wäre.“

(Gunnar Nehrke, bcs)

Es lässt sich somit insgesamt feststellen, dass Carsharing und der ÖPNV sich gegenseitig bedingen und positive Auswirkungen aufeinander haben.

Dies sehen auch die beiden großen Free-Floating Carsharinganbieter *DriveNow* und *car2go* so und stellen in einer Mobilitätsstudie aus dem Jahr 2015 fest:

„Mit angemessenen politischen Weichenstellungen und im gegenseitigen Zusammenwirken der Städte mit den Anbietern des Free-Floating-Carsharing, stationsbasiertem Carsharing sowie anderen Verkehrsträgern kann es gelingen, den urbanen Verkehrsmittelmix zu optimieren bzw. für alle Stadtbewohner attraktiv zu gestalten.“

(Deutscher Bundestag 2016, S.4)

06. Abschließende Betrachtung

In dem letzten Kapitel dieser Arbeit werden die beiden Leitfragen in Bezug auf den Beitrag zur Förderung der Multi- und Intermodalität sowie zur Lösung von Verkehrsproblemen durch die Einbindung von Carsharing beantwortet. Anschließend können kurz einzelne Stellschrauben, mittels derer die Stadtplanung Einfluss auf die Thematik nehmen kann, ermittelt werden. Zum Schluss folgt ein Ausblick auf die weitere Entwicklung und damit verbundene offene Fragen.

6.1. Carsharing als Teil des Mobilitätsverbundes

Die bereits beschriebenen Veränderungen im Mobilitätsverhalten, insbesondere urban lebender Personen, und der damit einhergehenden Verschiebungen im Modal Split bewirken, dass die Förderung der Multi- und Intermodalität immer wichtiger wird. Der Verzicht auf das eigene Auto wird für immer mehr Menschen in den hoch verdichteten urbanen Regionen möglich und ist auch aus umweltpolitischen Gründen elementar.

Hierdurch steigen allerdings die Ansprüche an den Mobilitätsverbund, soll er doch eine attraktive und

zumindest gleichwertige Alternative zum eigenen Auto darstellen.

Durch diese wachsenden Anforderungen an die Mobilitätsoptionen der Städte infolge einer auch immer mobileren und flexibleren Gesellschaft ist die Weiterentwicklung und Öffnung des städtischen Verkehrssystems unabdingbar und trägt auch einen elementaren Bestandteil zur Zukunftsfähigkeit der Städte bei.

Keine Mobilitätsform kann alleine alle Vorteile des privaten Pkw bieten. Nur dadurch, dass der Nutzer immer genau das jeweilige Verkehrsmittel, das für seinen Anwendungsfall geeignet ist, zu dem Zeitpunkt auswählen kann, zu dem er es braucht, können mehr Menschen davon überzeugt werden, ihr eigenes Auto abzuschaffen.

„In einer Pilotstudie zur Modellierung der Schnittstelle [...] ÖPNV und Carsharing wurde festgestellt, dass Carsharing die Lücke zu den bisherigen Verkehrsmitteln des sog. Umweltverbundes (ÖPNV, Taxi, Rad- und Fußverkehr) schließt, die immer wieder dazu führt, dass ein privater Pkw angeschafft wird und damit die prinzipielle Orientierung am Umweltverbund verloren geht.“

(Deutscher Bundestag 2017, S.16f)



Abbildung 21 – Carsharing als Teil vernetzter Mobilität (HOCHBAHN Blog 2015)

Die Alternativen zum privaten Pkw müssen möglichst einfach nutzbar sein, um nicht ins Hintertreffen zu geraten. Hierzu sind gesamthafte Mobilitätsplattformen wie das Hamburger Modell *switchh*, oder das Bremer Modell mobil.punkt ein geeignetes Mittel. Die einheitliche und tarifliche Verbindung möglichst vieler Mobilitätsformen in einem System, die Schaffung von zentralen und dezentralen Um- bzw. Einstiegspunkten sowie die gemeinsame Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit sind die zentralen Vorteile dabei.

„Durch diese Vernetzung [wie *switchh* sie bietet) können für die Stadtbewohner die Voraussetzungen beziehungsweise Anreize für eine einfache und übergreifende Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote geschaffen werden. Der Verzicht auf den privaten (Zweit-) Pkw als permanente Rückfallebene individueller Mobilität wird gefördert.“

(Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2017, S.1)

Carsharing ist ein zentraler Faktor in diesen Mobilitätsplattformen und -angeboten.

Das Institut für Mobilitätsforschung stellt in einer aktuellen Studie folgendes fest:

„[...] die Hauptwirkung [von Carsharing] liegt in einer Ergänzung der Mobilitätsoptionen für viele Nutzergruppen.“

(Gerike et al. 2016, S.114)

Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus Kapitel 5. Wenn Carsharing also neue Mobilitätsoptionen bietet und dadurch auch solche Situationen abdeckt, in denen bisher aus Bequemlichkeit oder Notwendigkeit das eigene Auto genutzt wurde, kann somit der Verzicht auf das eigene Auto erleichtert werden, da der Mobilitätsverbund nun attraktiver ist.

Die Leitfrage lässt sich somit wie folgt beantworten:

Durch die Einbindung von Carsharing in Mobilitätsangebote wie *switchh* kann ein bedeutender Beitrag zu einer multi- und intermodalen Mobilität in den Städten geleistet werden, da Carsharing als flexibler und innovativer Bestandteil des Mobilitätsverbundes für eine Erweiterung der abdeckbaren Anwendungsfälle sorgt und das Gesamtangebot attraktiver macht sowie neuen Nutzern erschließt.

6.2. Auswirkungen auf das städtische Verkehrssystem

„Die Einbeziehung von Carsharing in den Umweltverbund unterstützt die verkehrspolitische Strategie zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs.“

(Deutscher Bundestag 2017, S.17)

Wie in Kapitel 5.1 angeführt, hat Carsharing eine ersetzende Funktion gegenüber privaten Pkw. Dies hat zur Folge, dass gerade in den hochverdichteten innerstädtischen Stadtquartieren, die derzeit einem enormen Parkdruck ausgesetzt sind, Stellflächen frei werden.

Dies hat zwei unmittelbare Folgen. Zum einen wird dadurch der Parkplatzsuchverkehr verringert, da weniger Fahrzeuge auf den Straßen stehen und zum anderen können freiwerdende Flächen anderweitig genutzt werden (z.B. durch Begrünung oder Stadtmobiliar).

Es lässt sich somit die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren steigern. In zweiter Hinsicht gilt dies auch für die innerstädtischen Einkaufsquartiere. Da in der Regel keine Parkkosten für den Carsharingnutzer anfallen, bei der Nutzung des privaten Pkw gerade in den Innenstädten

hingegen schon, scheint hier ein besonders großes Potential in der Nutzung von Carsharing zu bestehen.

„Die Umweltbewusstseinsstudie 2015 kommt zu dem Ergebnis, dass [...] 82 Prozent der Befragten sich wünschen, dass der Autoverkehr an ihrem Wohnstandort zurückgedrängt wird.“

(Deutscher Bundestag 2016, S.3)

Wenn Carsharing – und das zeigen alle Studien – also einen Beitrag zur Reduzierung des privaten Pkw-Besitzes leisten kann, infolgedessen Parkraum umgenutzt werden kann und der Parksuchverkehr weniger wird, kann es nur folgerichtig und im Interesse der Stadtbewohner sein, diese Entwicklung zu fördern.

Andersherum kann diese Erkenntnis und Entwicklungsperspektive auch ein Anreiz für die Bewohner sein, sich neuartigen Mobilitätsangeboten gegenüber zu öffnen und die Bereitschaft aufzubringen, das eigene Auto abzuschaffen.

Betrachtet man allerdings die Auswirkungen von Carsharing auf gesamtstädtischer Ebene, muss man konstatieren, dass diese, zumindest derzeit, eher gering sind. Hohe Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen und Staus mit ihren direkten und negativen Einflüssen in Form von Lärm und Schadstoffemissionen können derzeit durch Carsharing nicht vermieden werden. Pendler-, Schwerlast- und Lieferverkehre sind hier entscheidende Faktoren, die allesamt keine Nutzergruppen von Carsharing darstellen.

Es sind eher die Personen, die ohnehin schon eine geringe Fahrleistung aufweisen, die potentielle Zielgruppe von Carsharing. Dadurch kann zwar eine gewisse Anzahl privater Pkw, die hauptsächlich am Straßenrand stehen, ersetzt werden, die gesamte Pkw-Fahrleistung im innerstädtischen Raum verringert sich allerdings entsprechend nur gering (vgl. Gericke et al. 2016, S114).



Abbildung 22 – In Köln-Sülz ersetzt ein Carsharingfahrzeug 19 private Pkw (bcs o.J.a)

Die Leitfrage lässt sich somit wie folgt beantworten:

Carsharing kann auf lokaler Ebene, in den innerstädtischen Wohn- und Einkaufsquartieren, durch die Verringerung der Anzahl privater Pkw einen bedeutsamen positiven Einfluss auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität haben. Über diese Ebene hinaus sind die Auswirkungen von Carsharing allerdings begrenzt.

Hier sind weitergehende Maßnahmen erforderlich, wie z.B. digitale Verkehrslenkung, Parkraummanagement, Verkehrsvermeidung, Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene, etc. Ob Carsharing in diesen Bereichen zukünftig einen Beitrag leisten kann, bleibt abzuwarten.

6.3. Gesamtfazit

Schlussendlich lässt sich feststellen:

Die dieser Arbeit zugrundeliegenden Studien und Forschungsergebnisse zeigen durchweg positive Auswirkungen von Carsharing in Bezug auf die Entlastung der Städte vom motorisierten Individualverkehr (vgl. Interview *DriveNow*, *HOCHBAHN & cambio*, *BWVI*, *bcs*; Gericke et al. 2016; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2017; Deutscher Bundestag 2016; Deutscher Bundestag

2017; Glotz-Richter et al. 2007; BMUB 2016).

Zwar zeigen sich die Auswirkungen in manchen Bereichen und Faktoren stärker (z.B. Parkraumentlastung) und in manchen geringer (z.B. Stau), aber negative Einflüsse konnten langfristig (trotz anfänglicher Skepsis vieler Institutionen zum Thema Free-Floating Carsharing) in keinem Fall festgestellt werden.

Durch seine Flexibilität bereichert Carsharing das bisherige Angebot des Mobilitäts- und Umweltverbundes um eine neue Komponente und bietet so den Nutzern weitergehende Mobilitätsoptionen, wodurch der ÖPNV insgesamt an Attraktivität gewinnt.

Carsharing stellt also kein Allheilmittel (vgl. Carsten Redlich, Interview) für die Lösung der städtischen Verkehrsprobleme dar, hat aber unbestreitbare Vorteile im Hinblick auf die Flexibilisierung des öffentlichen Mobilitätsangebotes für den Nutzer, die Förderung der Multi- und Intermodalität und der Entlastung des Parkraumes.

Diese Funktionen lassen sich durch die Einbindung in gesamtstädtische Mobilitätsplattformen wie *switchh* verstärken.

Insofern kann ein weiterer Ausbau von Carsharing und Mobilitätsstationen positiv bewertet werden. Es gilt, die Integration und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel voranzutreiben.

6.4. Stellschrauben der Stadtplanung

„Die verkehrs- und umweltpolitische sowie stadtplanerische Bedeutung von Carsharing ist unstrittig.“

(Deutscher Bundestag 2016, S.4)

Die vorangegangenen Ausführungen unterstreichen diese Aussage.

Die Bereitstellung optimaler Rahmenbedingungen und die Gestaltung des Straßenraums sind zwei Faktoren, die im Rahmen der thematisierten Entwicklung in den Aufgabenbereich der Stadtplanung fallen.

So ist es in Zukunft von großer Bedeutung, dass neue Flächen für die *switchh* Punkte zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere bei der neuartigen Errichtung von dezentralen *switchh* Punkten in den Quartieren (vgl. Interview *BWVI, HOCHBAHN & cambio*), wo bereits eine hohe Bebauungsdichte herrscht, ist es aus stadtplanerischer Sicht wichtig, hier

frühzeitig zu planen, Interessen abzuwägen und die *switchh* Punkte verträglich in die Quartiere einzubinden.

Hier kann sich am Bremer Modell der mobil.pünktchen orientiert werden (vgl. Schlump, Wehmeier 2015, S.30).

Stadtplanerisch lassen sich hier neben der Bereitstellung komplementärer Mobilitätsformen in „verdichteten Wohnquartieren mit engen Straßenquerschnitten“ (Schlump, Wehmeier 2015, S.23) weitere Vorteile in Form von „Ordnung des ruhenden Verkehrs, Sicherung von Querungsmöglichkeiten [für Fußgänger]“ (ebd.) „Verhinderung von Falschparken [und der Sicherung der] Erreichbarkeit für Feuerwehr/Müllabfuhr“ (Schlump, Wehmeier 2015, S.30) erzielen.

„Das heißt, wir brauchen heute nicht mit der Stadt zu feilschen, ob wir mit *switchh* weitermachen sollen oder nicht, sondern sind explizit dazu aufgefordert.“

(Jens Brückner, HOCHBAHN)

Wenn es aber das Ziel ist, *switchh* in größerem Maße auszubauen - und so stehen alle politischen Zeichen derzeit - dann müssen auch weitere große, an Bahnhöfen gelegene, Stationen errichtet werden. Auch hier müssen Flächen bereitgestellt und

die Stationen in das städtebauliche Umfeld eingepflegt werden.

Neben der Bereitstellung von Flächen für neue Stationen geht es für die Stadtplanung auch um die Flächen, die durch eine geringere Pkw-Besitzquote in den Quartieren frei werden.

Wenn mehr Menschen auf Carsharing oder den Mobilitätsverbund als Ganzes umsteigen und ihr eigenes Auto abschaffen, können, wie in Kapitel 6.2 beschrieben, Stellflächen am Straßenrand frei werden, die dann anderweitig genutzt werden können.

Wenn es an dieser Stelle gelingt, den freiwerdenden Straßenraum im Sinne der Bewohner umzugestalten, kann

hierdurch eine öffentlichkeitswirksame Werbung für die Benutzung komplementärer Mobilitätsformen geschaffen werden.

Das Projekt firstmover und der Bundesverband Carsharing zeigen eindrücklich Visionen auf, wie der Straßenraum genutzt werden kann, wenn er nicht von privaten Pkw dauerhaft blockiert wird.

Hier kann also durch die Zusammenarbeit mit den Bewohnern der Nachbarschaften und Quartiere durch die Stadtplanung zu einer erheblichen Steigerung der Wohn- und Lebensqualität beigetragen werden.



Abbildung 23 - Carsharing kann für mehr Lebensqualität in den Städten sorgen (bcs o.J.a)

6.5. Ausblick

Es bleibt abzuwarten, wie sich der Carsharingmarkt in den nächsten Jahren entwickelt.

Erst kürzlich hat die Freie und Hansestadt Hamburg mit den großen Automobilkonzernen MoU's⁷ abgeschlossen, in denen die weitere Zusammenarbeit festgelegt und gemeinsame Ziele anvisiert werden (vgl. Interview BWVI).

Die Elektromobilität, das autonome Fahrzeug, die Digitalisierung der Gesellschaft und Verkehrsinfrastruktur sowie die Verschärfung umweltpolitischer Vorgaben werden allesamt Einfluss auf die Mobilitätsform Carsharing, Mobilitätsplattformen und -angebote wie *switchh* sowie die Mobilität in den Städten im Allgemeinen haben.

Hier kann aufgrund der rasanten Fortschritte keine exakte und verlässliche Vorhersage vorgenommen werden. Wichtig ist, dass sich alle Akteure bestmöglich auf die Zukunft vorbereiten und gemeinschaftlich an Lösungen arbeiten.

Das Ziel muss die Sicherung und Verbesserung einer möglichst umwelt- und stadtverträglichen Mobilität sein. Carsharing und *switchh* können hier einen wichtigen Beitrag leisten.

„Vision ist ein klimafreundliches Mobilitätssystem, in dem Elektro-Carsharing-Fahrzeuge die Passagiere des öffentlichen Verkehrs von Bahnstationen oder Busterminals aus die letzten Kilometer zu ihrem individuellen Ziel bringen und anschließend autonom zu ihrem Stellplatz zurückfahren können.“

(Deutscher Bundestag 2016, S.4)

⁷ MOU = Memorandum of Understanding
(Deutsch = Absichtserklärung)

07. Literaturverzeichnis

Akelbein, Björn (2015): Genossenschaften als Impulsgeber für quartierbezogenes E-Carsharing? Hamburg, HafenCity Universität Hamburg.

Bäumer, Mario (2014): DAS FAHRRAD. Kultur, Technik, Mobilität. Junius Verlag GmbH, Hamburg.

bcs - Bundesverband CarSharing e.V. (2017): Aktuelle Zahlen und Daten zum CarSharing in Deutschland. <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-daten-zum-carsharing-deutschland> (Aufruf 19.10.2017).

bcs - Bundesverband CarSharing e.V. (o.J.a): bcs-Studie. <https://carsharing.de/bcs-studie> (Aufruf 15.12.2017).

bcs - Bundesverband CarSharing e.V. (o.J.b): Bis zu einer Fahrleistung von 10.000 Kilometern ist CarSharing auf jeden Fall günstiger. <https://carsharing.de/zu-fahrleistung-10000-kilometern-ist-carsharing-auf-jeden-fall-guenstiger> (Aufruf 20.12.2017).

Behrendt, Siegfried (2000): Car-Sharing. Nachhaltige Mobilität durch eigentumslose Pkw-Nutzung? Berlin, IZT, Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung.

Bestmann, Dirk (2013): Multimodale Mobilität in Hamburg - *switchh*. Präsentation auf den Nahverkehrstagen 2013 in Kassel. http://www.mowin.net/fileadmin/mowin/dokumente/Nahverkehrstage/2013/Multimodale_Mobilitaet_in_Hamburg_Bestmann.pdf (Aufruf: 16.11.2017).

BMUB - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2017): Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik. Berlin.

BMUB - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016): Wirkung von E-Car Sharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen (WiMobil).

BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2010): Mobilität in Deutschland 2008 - Ergebnisbericht. Bonn und Berlin.

BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016): Verkehr in Zahlen 2016/2017. DVV Media Group GmbH, Hamburg.

BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (o.J.): Mobilität in Deutschland (MID). <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html> (Aufruf: 03.11.2017).

Boenke, Max (2013): Warum sich Car-Sharing in Berlin wirklich lohnt. <https://www.morgenpost.de/berlin-aktuell/article116729603/Warum-sich-Car-Sharing-in-Berlin-wirklich-lohnt.html> (Aufruf: 31.10.2017).

Breitinger, Matthias (2014): Die Schweizer, ein Volk von Carsharern. ZEIT ONLINE. <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-04/carsharing-international/komplettansicht> (Aufruf 21.11.2017).

Brinkmann, Marvin; Hadi, Jasmin; Homagk, Lisa-Maria; Ipsen, Fynn; Khan, Farooz; Letsch, Claus Lucas; Maaß, Lena; Omurzakov, Timur; Schwedler, Esther; Schwochert, Helen; Tabrizi, Sina Vatankhah; Würbach, Julius (2014): Carsharing im urbanen Raum - Eine multiperspektivische Betrachtung einer vielfältigen Mobilitätsform am Beispiel des Berliner Helmholtzplatzes. Hamburg, HafenCity Universität Hamburg.

Brockmeyer, Friedemann; Frohwerk, Sascha; Weigele, Stefan (2014): Urbane Mobilität im Umbruch? Verkehrliche und ökonomische Bedeutung des Free-Floating Carsharing. In: Internationales Verkehrswesen (66) 3, S. 78-80.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2017): Drucksache 21/8407. Schriftliche Kleine Anfrage. Hamburg.

BWVI - Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (o.J.): StadtRAD Hamburg. Fahrradverleihsystem. Freie und Hansestadt Hamburg. <http://www.hamburg.de/radverkehr/2986288/StadtRAD-hamburg.html> (Aufruf: 12.12.2017).

civity Management Consultants (Hrsg.) (2014): Urbane Mobilität im Umbruch? Berlin.

Deutscher Bundestag (2016): Drucksache 18/7652. Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden, Britta Haßelmann, Corinna Rüffer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Intelligente Mobilität fördern – Rechtssichere Regelung zur Ausweisung von Carsharing-Stationen schaffen. Bundesanzeiger Verlag GmbH, Köln.

Deutscher Bundestag (2017): Drucksache 18/11285. Gesetzentwurf der Bundesregierung. Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG). Bundesanzeiger Verlag GmbH, Köln.

Fazel, Ludwig (2014): Akzeptanz von Elektromobilität: Entwicklung und Validierung eines Modells unter Berücksichtigung der Nutzungsform des Carsharing. Wiesbaden, Springer Gabler.

Fraunhofer-Gesellschaft (Hrsg.) (2012): weiter.vorn – Das Fraunhofer-Magazin. München.

Gerike, Regine; Hössinger, Reinhard; Juschten, Maria; Kopp, Johanna; Manz, Wilko; Rentschler, Christoph; Riegler, Sebastian; Rößger, Lars; Schlag, Bernhard (2016): Carsharing 2025 – Nische oder Mainstream? Institut für Mobilitätsforschung (ifmo).

Gertz, Carsten; Gertz, Elke (2012): Vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund. Die Vernetzung von inter- und multimodalen Mobilitätsdienstleistungen als Chance für den ÖV. Hamburg, Verband deutscher Verkehrsunternehmen e.V. <https://www.vdv.de/vdv-hintergrundpapier-mobilitaetsverbund.pdf> (Aufruf: 19.10.2017).

Glott-Richter, Michael; Loose, Willi; Nobis, Claudia (2007): Car-Sharing als Beitrag zur Lösung von städtischen Verkehrsproblemen. In: Internationales Verkehrswesen (59) 7+8/2007, S. 333-337.

Haese, Michael (2015): Aktueller Begriff. Sharing Economy. Wissenschaftlicher Dienst des deutschen Bundestages. <https://www.bundestag.de/blob/377486/21fc4300787540e3881dbc65797b2cde/sharing-economy-data.pdf> (Aufruf 09.11.2017).

Infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH (Hrsg.) (2011): Mobilität im Großraum Hamburg. Vorstellung der regionale Ergebnisse „Mobilität in Deutschland“. http://mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Praesentation_MiD_Bericht_Region_HH_Regionalkonferenz_VerkehrMobilitaet.pdf (Aufruf 07.11.2017).

Infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH (Hrsg.) (2016): Multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten verstehen. https://www.infas.de/fileadmin/user_upload/PDF/infas_multimo%20Pr%C3%A4sentation%20Kurzfassung_Projektergebnisse_20160202.pdf (Aufruf 07.11.2017).

KIT - Karlsruher Institut für Technologie (2016): Deutsches Mobilitätspanel (MOP) - Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2015/2016: Alltagsmobilität und Fahrleistung. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn.

Maschinenring Deutschland GmbH (o.J.): Mein Ring. <https://www.maschinenring.de/maschinenring-deutschland/mein-ring> (Aufruf: 09.11.2017).

mobil.punkt (o.J.): Auszeichnungen. <http://mobilpunkt-bremen.de/auszeichnungen/> (Aufruf: 11.11.2017).

Müller, Sascha; Rau, Andrea; Vogel, Jens (2014): Carsharing. Neue Herausforderungen für Kommunen und Landkreise. In: Raumplanung 2/2014, S. 42-48.

Nehrke, Gunnar (2016): Wirkung verschiedener CarSharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten. Berlin, Bundesverband CarSharing e.V. https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet_3.pdf (Aufruf 20.10.2017).

Resch, Jürgen (2013): Studie: Ende des Jahres weltweit drei Millionen Carsharing-Nutzer. WirtschaftsWoche, Handelsblatt GmbH. <http://www.wiwo.de/technologie/green/tech/studie-ende-des-jahres-weltweit-drei-millionen-carsharing-nutzer/13546330.html> (Aufruf 26.10.2017).

Schlump, Christian; Wehmeier, Thomas (2015): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Kommunale Handlungsansätze zur Unterstützung neuer Mobilitätsformen durch die Berücksichtigung gestalterischer Aspekte. Bonn, Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

Schor, Juliet (2014): Debating the Sharing Economy. Great Transition Initiative.

Schubert, Dirk (2014): Vom wuchernden Wachstum zur planvollen Entwicklung Hamburgs. Fritz Schumacher als Vorkämpfer einer vorausschauenden Regional- und Landesplanung. In: Regionale Planung im Ruhrgebiet. Von Robert Schmidt lernen? Klartext Verlag, Essen, S. 73-84.

Schwarzer, Christoph M. (2014): Der Bahnhof wird zum *Switchh*-Punkt. <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-07/switchh-hvv-hamburg/komplettansicht> (Aufruf 19.10.2017).

Switchh (o.J.a): Was ist *switchh*? https://www.switchh.de/HOCHBAHN/hamburg/switchh/was_ist_switchh (Aufruf: 16.11.2017).

Switchh (o.J.b): Presseinformationen <https://www.switchh.de/HOCHBAHN/hamburg/switchh/presse> (Aufruf: 16.11.2017).

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2012): Daten zum Verkehr. Ausgabe 2012. Berlin.

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017a): Treibhausgas-Emissionen in Deutschland. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klimawandel/treibhausgas-emissionen-in-deutschland#textpart-4> (Aufruf: 08.11.2017).

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017b): Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen 1990 - 2015. <https://www.umweltbundesamt.de/dokument/nationale-trendtabellen-fuer-die-deutsche-2> (Aufruf 22.12.2017).

VCD - Verkehrsclub Deutschland e.V. (2017): Mit *switchh* flexibel durch Hamburg. <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/beispiele/switchh-hamburg/> (Aufruf 20.10.2017).

VCD - Verkehrsclub Deutschland e.V. (o.J.a): Erfolgsfaktor Mobilitätsstationen. <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/mobilitaetsstationen/> (Aufruf 17.11.2017).

VCD - Verkehrsclub Deutschland e.V. (o.J.b): Multimodalität und Intermodalität. <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/was-ist-multimodalitaet/> (Aufruf 16.12.2017).

Von der Lancken, Lauridis (2014): Carsharing. Eine Analyse zur Ausweisung von Parkplätzen für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Raum. Hamburg, HafenCity Universität Hamburg.

Zollondz, Mark (2014): P2P-Carsharing im Quartier im Kontext der Share Economy. Hamburg, HafenCity Universität Hamburg.

zukunftsInstitut (o.J.): Megatrend Mobilität. <https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-mobilitaet/> (Aufruf: 31.10.2017).

08. Abbildungsverzeichnis

- Titelbild - Entwurf der *switchh* Station Saarlandstraße**
VCD - Verkehrsclub Deutschland e.V. (2017): Mit *switchh* flexibel durch Hamburg. <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/beispiele/switchh-hamburg/> (Aufruf 20.10.2017)
- Abbildung 1 - Carsharingfahrzeuge an einer *switchh* Station.**
switchh (o.J.a.): Service
<https://www.switchh.de/hochbahn/hamburg/switchh/service>
(Aufruf: 25.12.2017)..... 13
- Abbildung 2 - Ein Fahrzeug des Carsharinganbieters *car2go***
Carsharing Hamburg (o.J.): *car2go*
<https://www.carsharing-hamburg.info/anbieter/car2go/>
(Aufruf 25.12.2017)..... 17
- Abbildung 3 - Rot für den MIV**
© Ralf Gosch / Fotolia 18
- Abbildung 4 - Entwicklung von Personenkilometer und Emissionen im Verkehrssektor in Deutschland**
eigene Darstellung nach Daten von Umweltbundesamt 2017b 21
- Abbildung 5 - Modal Split im Vergleich**
eigene Darstellung nach Daten von infas 2011, S. 6f 22
- Abbildung 6 - Inter- und Multimodalität**
eigene Darstellung nach Infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH (Hrsg.) (2016): Multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten verstehen.
https://www.infas.de/fileadmin/user_upload/PDF/infas_multimo%20Pr%C3%A4sentation%20Kurzfassung_Projektergebnisse_20160202.pdf (Aufruf 07.11.2017)..... 24
- Abbildung 7 - Schematische Darstellung einer Mobilitätsstation**
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (o.J.a): Erfolgsfaktor Mobilitätsstationen.
<https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/mobilitaetsstationen/> (Aufruf 17.11.2017) 25
- Abbildung 8 - mobil.punkt Georg-Gröning-Straße, Bremen**
Michael Glotz-Richter, Bremen / bcs 26

Abbildung 9 - Mobilitätsstationen in Deutschland

eigene Darstellung27

Abbildung 10 - *switchh* Station am Bahnhof Berliner Tor

Bestmann, Dirk (2013): Multimodale Mobilität in Hamburg - *switchh*. Präsentation auf den Nahverkehrstagen 2013 in Kassel.
http://www.mowin.net/fileadmin/mowin/dokumente/Nahverkehrstage/2013/Multimodale_Mobilitaet_in_Hamburg_Bestmann.pdf
 (Aufruf: 16.11.2017)28

Abbildung 11 - StadtRad Hamburg

WELT (2017): Wie Hamburg seine Leihfarrad-Flotte aufrüsten will.
<https://www.welt.de/regionales/hamburg/article169813597/Wie-Hamburg-seine-Leihrad-Flotte-aufruesten-will.html>
 (Aufruf 25.12.2017).....30

Abbildung 12 - Entwurf der dezentralen *switchh* Station in Ottensen

Hamburger Abendblatt (2017): Ottenser Wohnviertel bekommen Carsharing-Stationen.
<https://www.abendblatt.de/hamburg/altona/article211298373/Ottensener-Wohnviertel-bekommen-vier-Carsharing-Stationen.html>
 (Aufruf 22.12.2017).....31

Abbildung 13 - Carsharingfahrzeuge

ZEIT ONLINE (2016): Carsharing - Teile und Verliere
<http://www.zeit.de/2016/37/carsharing-daimler-bmw-car2go-staatliche-foerderung> (Aufruf 19.12.2017).....32

Abbildung 14 - Ein *cambio*-Fahrzeug an einer Station

Cambio (o.J.): Die Elektroautos von cambio. https://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/de/1/cms?cms_knuuid=5a6b0ad4-0cd1-49f5-b5c2-b59d90658c93 (Aufruf 20.12.2017).....36

Abbildung 15 - Zahl der Fahrberechtigten und Fahrzeuge im deutschen Carsharing

bcs - Bundesverband Carsharing e.V. (2017): Aktuelle Zahlen und Daten zum CarSharing in Deutschland. <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-daten-zum-carsharing-deutschland> (Aufruf 19.10.2017).....37

Abbildung 16 - Entwicklung des Carsharingmarktes

eigene Darstellung nach Brinkmann, Marvin; Hadi, Jasmin; Homagk, Lisa-Maria; Ipsen, Fynn; Khan, Farooz; Letsch, Claus Lucas; Maaß, Lena; Omurzakov, Timur; Schwedler, Esther; Schwochert, Helen; Tabrizi, Sina Vatankeh; Würbach, Julius (2014): Carsharing im urbanen Raum - Eine multiperspektivische Betrachtung einer vielfältigen Mobilitätsform am Beispiel des Berliner Helmholtzplatzes. Hamburg, HafenCity Universität Hamburg..... 38

Abbildung 17 - DriveNow-Fahrzeug in Hamburg

DriveNow (o.J.): Hamburg. <https://www.drive-now.com/de/de/hamburg> (Aufruf 18.12.2017)..... 40

Abbildung 18 - Carsharingfahrzeuge an der *switchh* Station Kellinghusenstraße

Switchh (o.J.a): Was ist switchh? https://www.switchh.de/HOCHBAHN/hamburg/switchh/was_ist_switchh (Aufruf: 16.11.2017) 42

Abbildung 19 - Modal Split Berlin

civity Management Consultants (Hrsg.) (2014): Urbane Mobilität im Umbruch? Berlin. S.15 43

Abbildung 20 - Entwurf der *switchh* Station Saarlandstraße

VCD - Verkehrsclub Deutschland e.V. (2017): Mit switchh flexibel durch Hamburg. <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/beispiele/switchh-hamburg/> (Aufruf 20.10.2017)..... 44

Abbildung 21 - Carsharing als Teil vernetzter Mobilität

HOCHBAHN Blog (2015): Nutzen statt besitzen - mit vernetzter Mobilität. <https://dialog.hochbahn.de/vernetzt-unterwegs/nutzen-statt-besitzen-mit-vernetzter-mobilitaet/> (Aufruf 23.12.2017)..... 47

Abbildung 22 - In Köln-Sülz ersetzt ein Carsharingfahrzeug 19 private Pkw

bcs - Bundesverband CarSharing e.V. (o.J.): bcs-Studie. <https://carsharing.de/bcs-studie> (Aufruf 15.12.2017) 49

Abbildung 23 - Carsharing kann für mehr Lebensqualität in den Städten sorgen

bcs - Bundesverband CarSharing e.V. (o.J.): bcs-Studie. <https://carsharing.de/bcs-studie> (Aufruf 15.12.2017) 52

09. Anhang

Interviewtranskription *bcs*

Gunnar Nehrke (**GN**), Bundesverband Carsharing e.V.

Telefoninterview am Mittwoch, den 22.11.2017 von 11:00 bis 11:45 Uhr

Interviewer: Julian Scheffler (**JS**)

JS: Vielleicht zu erst kurz zu Ihnen. Stellen Sie sich bitte einmal vor und erläutern wo Ihre Berührungspunkte, auch als Bundesverband, mit switchh liegen.

GN: Gunnar Nehrke vom Bundesverband Carsharing, hier zuständig für Öffentlichkeitsarbeit und Presse. Seit 2015. Unsere Berührungspunkte des Verbandes mit switchh, nun ja. Keine direkten Berührungspunkte, aber wir beobachten im Moment multimodale Mobilitätsplattformen für die switchh ein Beispiel ist. Natürlich haben wir uns in diesem Zuge auch schon mit switchh befasst. Wir haben auch schon, Hr. Brückner glaube ich, von der HOCHBAHN, zu einem Vortrag eingeladen, zu unserer Veranstaltung zum Thema Mobilitätsplattformen, die wir im Februar durchführen werden. Er und Hr. Schwarz von cambio werden einen gemeinsamen Vortrag auf unserer Fachveranstaltung halten.

JS: Gut, ich hätte dann drei generelle Fragen zum Thema Carsharing an Sie. Was ist ganz generell, Ihrer Meinung nach, die Funktion die Carsharing insbesondere in den Städten übernehmen sollte? Für welche Leute, für welche Funktion ist Carsharing geeignet?

GN: Dies ist eine Antwort auf die Frage, welche Rolle Carsharing spielen sollte! Die Rolle die Carsharing spielen sollte ist nicht immer die Rolle, die Carsharing tatsächlich spielt. Wenn es nur darum geht, was sollte Carsharing, ist es eigentlich einfach gesagt. Ich glaube das sehen fast alle, ich wüsste keinen Carsharer der das nicht so sieht. Letztlich geht es darum das Problem der urbanen Ballungsräume, also der städtischen Räume, ist der PKW-Verkehr und der Pkw-Verkehr ist gerade deswegen so stark, weil es so viel privaten Autobesitz und weil Pkw sehr teuer sind und die Tendenz haben, Haushalte zu besitzen nachdem sie erstmal angeschafft wurden. Durch die Tatsache das sie so teuer sind, nutzen die meisten Haushalte ihre Pkw

dann auch für Fahrten für die sie eigentlich nicht das beste Verkehrsmittel sind. An der Stelle setzt Carsharing an, da ich das auch nur bezahle, wenn ich es wirklich fahre sind die Kosten für viele Haushalte deutlich niedriger, gerade in urbanen Ballungsräumen. Und da stellt Carsharing eine Alternative zum privaten Autobesitz und entlastet die Haushalte von dem Ganzen, sag ich mal, Kosten und auch Nerven der private Autobesitz mit sich bringt und ermöglicht es Ihnen ihr Verkehrsverhalten multimodaler einzurichten. Das heißt den ÖPNV parallel zu nutzen, öfter aufs Rad zu steigen und tatsächlich ist auch das was Carsharingsysteme auch faktisch bewirken. In unterschiedlichem Ausmaß. Nämlich die Leute dazu zu bewegen, ihr Verkehrsverhalten multimodaler einzurichten und öfter den ÖPNV und das Fahrrad zu nutzen.

***JS:** Da haben Sie ja jetzt schon ein paar Vorteile angedeutet, die sich auf den Nutzer auswirken. Er hat einen Kostenvorteil, er kann immer die beste Variante für seinen Weg wählen.*

GN: Ja, aber wenn man es jetzt nochmal zu den Verkehrsformen in Verbindung setzt, ist es natürlich ein bisschen anders. In Bezug muss man systematisch vorgehen. In Bezug auf den ÖPNV hat Carsharing eine ergänzende Funktion. Es ist eine Art, Autobaustein im Umweltverbund. Der Umweltverbund ist ja zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, ÖPNV nutzen. Tatsächlich gibt es Wegezwecke für die ist der Pkw das Mittel der Wahl, weil der ÖPNV da nicht hinführt, weil der Weg zu weit ist fürs Fahrrad, weil etwas transportiert werden muss, was in beiden Varianten nicht funktioniert. Manchmal muss es dann halt ein Auto sein. Wir sehen Carsharing in Bezug auf den ÖPNV als ergänzenden Autobaustein, In Bezug auf das Fahrrad genauso als ergänzenden Autobaustein.

***JS:** Sehen Sie denn da auch Nachteile, die sich durch Carsharing ergeben können? Wir waren ja vorher bei was sollte Carsharing, jetzt aber beim tatsächlichen. Sehen Sie Nachteile, die eigentlich von dieser Idealvorstellung abweichen?*

GN: Nein, ganz generell betrachtet nicht. Die Frage ist ja, hat Carsharing tatsächlich einen Entlastungseffekt. Das heißt, führt es zu weniger Pkw-Besitz und weniger Pkw-Kilometern die gefahren werden. Und beides ist in allen Carsharingsystemen soweit wir wissen der Fall. Wenn es jetzt dazu kommt, wie viele Entlastungseffekt haben die verschiedenen Systeme, dann zeigen uns alle Studien, dass das stationsbasierte Carsharing einen höheren Entlastungseffekt hat als das Free-Floating Carsharing. Das ist aber auch kein Wunder. Das ist quasi systemimmanent. Also, das

stationsbasierte System, dadurch das die Fahrzeuge an den Ort ihrer Aufstellung zurückgebracht werden, funktioniert ja ähnlich wie ein privater Pkw. Also, idealerweise ist es ja so, ich habe die Carsharingstation in m Umgebung von meinem Wohnort. Ich geh dahin, hole das Fahrzeug da ab, mache was ich zu tun habe, muss es aber auch dahin zurückbringe. Das ist exakt das, was mein privater Pkw auch leisten würde. Der steh irgendwie in diesem Umkreis und muss dahin auch wieder zurück. Das heißt, dass stationsbasierte System legt jedem Nutzer permanent die Frage auf, willst du Carsharing nutzen oder einen privaten Pkw besitzen. Allenfalls noch, willst du das Carsharing nutzen oder willst du einen Zweitwagen haben oder nicht haben? Es geht aber da immer um die Autoabschaffung, weil beides parallel zu nutzen, macht in aller Regel überhaupt keinen Sinn.

Im Free-Floating System und wenn die Fahrzeuge floaten können Sie eben One-Way gefahren werden. Wenn sie One-Way gefahren werden sind sie von der Art wie die Wege bewältigt werden zum Teil sowas ähnliches wie Selbstfahrtaxis. Hier abzüglich des Fahrers, der 30% des Preises ausmacht, also ist das Free-Floating günstiger. Also wird das Free-Floating auch von Leuten genutzt, die die Selbstfahrtaxileitung in Anspruch nehmen wollen, aber nie die Absicht haben, Ihr eigenes Auto dafür abzuschaffen. Das heißt ich habe im Free-Floating 30 bis 40% der Kunden die hatten nicht vor ein eigenes Auto abzuschaffen, sondern die interessiert diese andere Leistung und natürlich ergibt sich daraus ein statistischer Effekt, der dazu führt, dass die Haushalte, die am Free-Floating teilnehmen, viel häufiger ein eigenes Auto besitzen, als die Nutzer des stationsbasierten Carsharing. Und natürlich ergibt sich daraus ein anderer Effekt, dass die Haushalte, die Free-Floating nutzen, viel häufiger auch gar nicht vorhaben ihr eigenes Auto dagegen einzutauschen.

JS: *Wir kommen später nochmal auf den Punkt, ob dann quasi Free-Floating dann nicht doch eher mehr Autos auf die Straßen bringt, als es nimmt.*

GN: Kann ich gerne sofort beantworten. Das ist einfach nicht der Fall. Alle Studien die wir kennen, zeigen uns eben, dass das Free-Floating eben doch einen entlastenden Effekt hat. Das im Vergleich zu der jeweiligen Gesamtbevölkerungsgruppe, also man muss ja immer gucken, wer nutzt das Free-Floating Carsharing und was ist die soziodemographische vergleichbare Gesamtbevölkerungsgruppe. Und die Studie WiMobil zeigt uns deutlich, dass auch die Nutzer des Free-Floating viel häufiger den ÖPNV nutzen und viel häufiger aufs Fahrrad steigen als die vergleichbare

Gruppe in der Gesamtbevölkerung. Und wir sehen, dass die Free-Floating Fahrzeuge durchaus insgesamt einen Pkw ersetzenden Effekt haben und durch die Tatsache, dass die Free-Floating Fahrzeuge eine so große Reichweite haben, also sie stehen auf der Straße, sie sind sichtbar, anders als die stationsbasierten Fahrzeuge. Sie haben deswegen eine hohe Kundenreichweite. Und dadurch ist es in München so, dass die Free-Floating System in München in Summe, also in absoluten Zahlen, mehr Fahrzeuge abschaffen, als die stationsbasierten System, weil die stationsbasierten System kleiner sind und weniger Haushalte erreicht haben.

Also man muss sich das mal genauer angucken. Das stationsbasierte Carsharing ist wirksamer für sich selbst genommen, hat aber eine geringere Kundereichweite, weil die Entscheidung es zu nutzen, viel komplexer ist. Die Entscheidung dieses Carsharing zu nutzen und meinen eigenen Pkw abzuschaffen die ist ja im Vergleich dazu mal sich zum Free-Floating anzumelden und dann festzustellen, ach jetzt brauche ich mein eigenes Auto gar nicht mehr, also es so rum zu lösen ist natürlich viel einfacher zu treffen.

JS: *Kommen wir zu switchh. Sie sind darauf eingegangen, was Carsharing für Ziele hat, was Carsharing bewirken sollte. Was sind Sie denn der Meinung, was switchh bewirken sollte. Also Mobilitätsnangebote, die das gesamtstädtische Mobilitätsangebot kombinieren, auch in einem Tarif. Was soll das für die Stadt bewirken?*

GN: Generell ist es so, dass multimodale Mobilitätsplattformen erfunden wurden, weil die Hoffnung besteht, dass diese integrierte Darstellung der multimodalen Verkehrsoptionen ihre Nutzung einfacher macht, Ihre Nutzung übersichtlicher macht und deswegen den Umweltverbund konkurrenzfähig macht zum privaten Pkw, der durch seinen extremen Platzverbrauch und seine extreme Ineffizienz, jedes Fahrzeug ist ja nur mit 1,3 Personen besetzt, die urbanen Räume extrem stark belastet. Als einzelne Verkehrsträger sind die anderen Verkehrsträger relativ unübersichtlich. Es ist schwierig sich dafür zu interessieren, wenn man vom Autobesitz her kommt. Die Hoffnung war, dass wenn man es integriert darstellt und wirklich das gesamte Angebot darstellt, wird es konkurrenzfähiger zum Pkw. Das hat jetzt nochmal eine unterschiedliche Ausgestaltung bei den einzelnen Mobilitätsplattformen. Also vom Marketingansatz ist switchh ja eher so, dass es gar nicht als direkte Konkurrenz zum privaten Pkw vermarktet wird, sondern als Ergänzung zum HVV.

Da steckt eine bestimmte Entscheidung drin, Das heißt ich glaube gar nicht an diese direkte Konkurrenz zum privaten Pkw, sondern ich komme mittelbar über die

Tatsache, dass ich eine Ergänzung zum ÖPNV mache und dadurch den ÖPNV attraktiver mache.

JS: Sehen Sie denn switchh insgesamt als ein gutes Beispiel um diese Ziele zu erreichen, die Sie angesprochen haben? Also die Schaffung von multi- und intermodalen Systemen.

GN: Ich glaube, es ist keine gute Entscheidung von besser oder schlechter zu reden, in diesem Stadium dieser Entwicklung. Es gibt keine multimodale Mobilitätsplattform die älter ist als zwei Jahre. Ich halte das alles für im experimental Stadium befindlich. Und da ist es glaube ich ganz schwierig zu sagen, dass eine ist schlechter als das andere.

In gewissem Sinne ist switchh ein Experiment, dass eine bestimmte Variante des Marketings präsentiert. Nämlich ganz eindeutig es als Ergänzung zum ÖPNV zu vermarkten.

JS: Sehen sie das denn als den richtigen Ansatz?

GN: Das weiß ich nicht. Ich finde es interessant zu verfolgen, was passiert. Also es gibt konkurrierende Ansätze, wenn man sich beispielsweise Whim in Helsinki und Manchester anschaut, da geht man ganz klar in eine ganz andere Richtung. Unser direkter Konkurrent ist der private Pkw und wir machen Haushalten, die einen Pkw besitzen ganz gezielt ein Angebot, steig mit unserer Mobilitätsgarantie, also wir garantieren dir, dass das was wir dir bieten, mindestens genauso gut funktioniert wie dein privater Pkw vorher funktioniert hat. Mit unserer Mobilitätsgarantie steigst du in das multimodale Verkehrssystem ein. Das ist auch mit einer App verbunden. Ist aber ein ganz andere Ansatz.

Das ist ein Mobilitätsprodukt was direkt mit dem Pkw konkurrieren soll. Es wird sich zeigen, was der gute Weg ist. Also von switchh gibt es bisher wenig Evaluation. Von WIM weiß man, dass die Haushalte die an diesen Modellversuchen teilgenommen haben, im Durchschnitt mit ihrer Mobilität während des Modellversuchs zufriedener waren, als davor und danach.

Auch in Deutschland gibt es andere Ansätze. Leipzig Mobil geht eher so in eine WIM Richtung und stellt das ganze Verkehrssystem als so ein integriertes Mobilitätsprodukt dar, aber auch von Leipzig Mobil gibt es keine Evaluation, keine Daten, die einen Erfolg oder Misserfolg belegen. Also ich glaube es ist zu früh um das zu bewerten.

JS: Free-Floating Carsharing ist ja in den letzten 7 Jahren aufgekommen und hat 2014 das erste Mal das stationsbasierte Carsharing von den Mitgliederzahlen her überholt. Wo sehen Sie die Gründe für die dynamische Entwicklung? Carsharing gab es ja mit den stationsbasierte Angeboten ja auch schon vorher. Jetzt hat jeder ein Smartphone, man kann die Autos nutzen die überall am Straßenrand stehen.

GN: Tatsächlich ist es so, dass das stationsbasierte Carsharing den Leuten eine schwierige Entscheidung vorlegt, die lautet: Möchtest du deine Mobilitätsverhalten ändern? Das ist beim Free-Floating Carsharing nicht so. Das Free-Floating Carsharing hat eine viel größere Zielgruppe, weil es auch eine Zielgruppe anspricht, für die es nicht um Besitz oder Nicht-Besitz eines Autos geht, sondern es als Mitfahrtaxi nutzen. Das vergrößert die Zielgruppe des Produktes sehr stark. Das habe ich mit nicht ausgedacht, sondern die ifmo Studie, das ist ja ein Institut das von der BMW Group bezahlt wird, kommt in dem Punkt zu demselben Ergebnis. Der Großteil des Wachstums des Free-Floating kommt aus diesem produktunterschied.

Ich glaube, was ein völliger Holzweg ist, und ich immer stark opponiere, ist dieses komische aber aus meiner Sicht völlig uninformierte Einbringen von Smartphone und Internet. Die stationsbasierten System sind schon internetfähig buchbar gewesen, bevor car2go in Ulm überhaupt an den Start ging. Alle großen Carsharingsysteme, egal zu welchem Systemtyp sie gehören, nutzen Smartphone-Apps. Und nutzen Online-Buchungen. Das einzige was nicht so leicht möglich war, ist tatsächlich die Fahrzeuge floaten zu lassen, bevor man die GPS-Ortung hatte. Das hatte es natürlich möglich gemacht, aber das ist ja kein Zugangsunterschied. Ich bin der Meinung es ist ein völliger Holzweg zu sagen, dass es eine intensive Verbindung zwischen dem Internet und dem Free-Floating Carsharing gibt.

JS: Oft wird ja gesagt, dass diese Entwicklung erst möglich war, seitdem jeder ein Smartphone in der Hand hat. Erst dadurch kann man ja spontan ein Fahrzeug suchen und auch anmieten. Ohne dies wäre das heutige Free-Floating ja nicht möglich.

GN: So herum stimmt es. Das Smartphone macht das Free-Floating möglich, aber das Smartphone hat keinen neuen Zugang zum Carsharing geschaffen.

JS: Sie hatten gesagt, dass Free-Floating auch Autos ersetzt, dass es auch dazu beiträgt die Ziele des Carsharing zu erreichen. Nun ist Free-Floating ja durch car2go und DriveNow ins Rollen gekommen. Dahinter stecken große Konzerne wie Daimler und BMW. Wie bewerten Sie dies?

GN: Ich glaube ich habe gar keinen Grund dies zu bewerten. Letztlich geht es darum, wie die Dienstleistung strukturiert ist und was sie auslöst. Wer sie anbietet ist im Vergleich dazu egal.

***JS:** Das heißt sie sehen keine Unterschiede zwischen den mittelständischen Unternehmen, die ja vielleicht eher eine ökologische Motivation haben, und den Großkonzernen, die in erster Linie profitorientiert arbeiten?*

GN: Ich glaube das car2go und DriveNow jederzeit sagen würden, dass sie eine verkehrsentlastende und ökologische Dienstleistung anbieten. Dabei aber zum Teil andere Wege gehen. Zum Beispiel nutzen sie höher motorisierte Fahrzeuge und jetzt zum Teil auch größere Fahrzeuge. Ich vermute, dass sie sagen würden, wir tun das aber um die Attraktivität des Angebots an sich zu erhöhen. Ich halte das für legitim, das zu versuchen. Auf der anderen Seite muss ich jetzt sagen, so eine Firma wie Cambio stellt sich gegenüber ihrem Kunden anders auf und meinen das auch sehr ernst, also cambio zum Beispiel setzt Elektrofahrzeuge nur ein, wenn sie sicher gegen können, dass diese Fahrzeuge mit 100% Ökostrom geladen werden könne. Da sieht man natürlich, dass man versucht in eine andere Richtung zu gehen. Auch die Flottenpolitik geht in eine andere Richtung. Die Fahrzeuge werden sehr an die realen Nutzungsszenarien angepasst besorgt. Beispielsweise kleinere Fahrzeuge, Umstellung von Diesel auf Benzin etc. Da sieht man, dass die Unternehmenspolitik auf eine ökologische Zielsetzung ausgerichtet ist. Das heißen wir als Verband natürlich auch gut, aber trotzdem macht auch cambio sein Geschäft nicht nur um uns allen etwas Gutes zu tun, sondern letzten endendes steckt auch da ein profitables Wirtschaftsunternehmen. Im Übrigen ist das ein Wirtschaftsunternehmen was auch profitabel ist, was man von DriveNow und car2go nicht sagen.

***JS:** Auch ein interessanter Punkt, der ja auch etwas über die Motivation der Konzerne aussagt.*

GN: Ich glaube, dass die Einführung des Free-Floating in den Markt und auch der Marketingdruck der in dem Moment dahinter stand durchaus auch zwei positive Effekt gehabt hat. Der erste ist, dass glaube ich, dass da es aus rechtlichen Gründen fast immer unmöglich war stationsbasierte Fahrzeuge öffentlich sichtbar im Straßenraum aufzustellen, hat das Free-Floating Carsharing mit der Möglichkeit die Fahrzeuge einfach überall auf den Straßen zu parken natürlich einen riesigen Marketingeffekt auf das Carsharing auf das Ganze gehabt. Das zweite ist, dass das Free-Floating schon nochmal eine neue Idee von Carsharing gewesen ist. Mit dieser

Möglichkeit eben One-Way zu fahren und Open-End zu buchen. Ich glaube, dass alle Carsharing froh darüber sein könne, dass sie Gelegenheit hatten sich das genau anzugucken. Sowohl im Hinblick auf den Kundennutzen der dabei an einer bestimmten Stelle entsteht, als auch auf eine Profitabilität der Free-Floating Fahrzeuge die ja höchst problematisch ist. Und ich glaube wir können uns alle nur darüber freuen, dass Firmen wie Stadtmobil und Book n Drive daraus gelernt haben, wie man das machen kann. Also nämlich in dem man die Free-Floating Fahrzeuge in dem viel günstigeren stationsbasierten Tarif mit integriert. Die Zahl der floatenden Fahrzeuge gegenüber dem reinen Free-Floating System absenkt, weil man ja das stationsbasierte System im Hintergrund hat und so ein günstigeres Free-Floating anbietet, das gleichzeitig für den Anbieter aber wenigstens ein Null-Summen-Spiel ist. Aus meiner Sicht ist dieser Lerneffekt großartig gewesen.

Wie haben in Frankfurt, in Mannheim, in Heidelberg das erste Mal kombinierte Free-Floating Systeme bei denen man wirklich sagen kann: Da kommt der ganze Carsharing-Kundennutzen aus einer Hand zum Preis eines stationsbasierten System, das heißt zu einem extrem niedrigen Preis.

JS: *Car2go und DriveNow sind ja keine Mitglieder bei Ihnen im Verband. Welche Gründe hat dies?*

GN: Welche Gründe es jetzt genau hat, dass muss man car2go und DriveNow fragen. Die Geschichte ist zumindest so, dass DriveNow vor langer Zeit mal einen Aufnahmeantrag gestellt hat. Dieser Aufnahmeantrag ist lange diskutiert worden innerhalb des Verbands, weil zu dieser Zeit das Free-Floating noch sehr neu war und viele Verbandsmitglieder die Befürchtung hatte, dass dieses völlig unterschiedliche Tarifmodell nicht den Entlastungseffekt hat, der für das Carsharing in Anspruch genommen wird. Dann wurde eine Regelung geschaffen, die die Aufnahme ermöglicht hätte, aber gleichzeitig DriveNow die Aufgabe aufgab: Ihr müsst eure Entlastungsleistung evaluieren und nachweisen. Dies ist ein Verband, das ist dann auch immer ein komplizierter Diskussionsprozess gewesen, an dessen Ende die Möglichkeit zur Aufnahme dann da war, aber DriveNow sagte dann, jetzt wollen wir eigentlich nicht mehr.

Das ist auch in Ordnung. Ich bin auch selbst der Meinung, dass ich so eine Firma wie DriveNow wie car2go vielleicht nicht unendlich stark davon profitieren würden, Mitglied in einem Verband zu sein, der sehr vor sich hinträgt, dass das Carsharing gegen den privaten Autobesitz gerichtet ist. Ich glaube so sehr car2go und

DriveNow das als Carsharingunternehmen den Gedanken genauso haben, so wenig bringt es ihnen innerhalb des Konzerns, Mitglied in einem Verband zu sein, der das so deutlich sagt.

Und ich glaube zweitens auch nicht, dass dieser Verband ein deutlich größeres politisches Gewicht hat, als Daimler oder die BMW Group als eigenständige Unternehmen. Von daher fallen die beiden wesentlichen Gründe in einem Verband zu sein, nämlich in meinem eigenen Unternehmen und die Vorteil bei der politischen Arbeit fallen deswegen weg. Ich kann es deswegen gut verstehen, dass wir von da keine Mitgliedsanträge kriegen. Und ich muss sagen, dass wir auf der Sachebene, also zum Beispiel das Carsharing selbst diskutieren und vorantreiben, sehr gut zusammenarbeiten.

***JS:** Ich würde dann gerne zur letzten Frage kommen. Es gibt seit September das Carsharinggesetz. Es ist hauptsächlich dafür gedacht, den Gemeinden die Einrichtung von Stellplätzen zu erleichtern, hat aber auch den Vorteil, dass es rechtssichere Definitionen liefert. Hat das Einflüsse auf Sie? Wie bewerten Sie das Gesetz?*

GN: Zunächst ist es ja einmal so, dass es diesen Verband seit 1998 gibt. Dieses Carsharinggesetz wird von diesem Verband seit 13 oder 14 Jahren gefordert. Von daher hat es Einflüsse auf uns? Nein. Wir sind froh, dass wir unsere Gesprächspartner in der Politik endlich davon überzeugen konnten, dass das Sinn macht. Und wir freuen uns, darüber, dass es das jetzt gibt und begrüßen das, dass es das jetzt gibt. Ich glaube der wesentliche Punkt den dieses Gesetz regelt, ist die Zuordnung von Carsharingstellplätzen.

Das Gesetz macht ja mehreres möglich. Das Gesetz macht die Einrichtung von Carsharingstellplätzen möglich, die nicht zugeordnet sind. Das bedeutet aber letztlich, dass die von Carsharingfahrzeugen während der Nutzung genutzt werden. Also ich kann meinen car2go oder DriveNow da abstellen oder auch meinen cambio zwischensparken um kurz einkaufen zu gehen. Das würde so ähnlich funktionieren wie Taxistellplätze, wenn es die Kommunen machen würden.

Kann man so machen. Ob das so sinnvoll ist? Ich weiß es nicht genau. Die Attraktivität des Free-Floating würde dadurch deutlich erhöht werden, aber das wirft auch Fragen auf, im Hinblick auf die Verkehrseffekte, wenn man das im großen Stil macht. Bei den zugeordneten Stellplätzen geht es ja darum: Der öffentliche Straßenraum gehört uns allen. Niemand darf den einfach so für seine unternehmerischen oder privaten Zwecke aneignen. Das war immer so der Grund warum

Unternehmen wie cambio in Hamburg ihre Fahrzeuge gar nicht im öffentlichen Straßenraum aufstellen dürfen.

Das Gesetz sagt jetzt doch: Das ist ein Sondernutzungsfall. Und damit können die Kommunen einzelne Stellplätze an die Anbieter zuweisen. Ich glaube dies ist ein riesen Vorteil, denn die stationsbasierten Unternehmen – und da sprechen wir über 9.400 Fahrzeuge in Deutschland – eigentlich zu über 90% auf privaten Flächen stehen und diese privaten Flächen sind eben nicht sichtbar, sondern sind Tiefgaragen, Hinterhöfe oder der hintere Teil eines Supermarktparkplatzes. Wenn wir in die Innenstadtlagen kommen gibt es da häufig keine Flächen mehr um Fahrzeuge aufzustellen. Das hat die Expansion dieser System extrem behindert und hat die Neukundenakquise extrem behindert. Denn wie man am Free-Floating sieht, produziert die Sichtbarkeit der Fahrzeuge einen extremen Zulauf an Kunden. Ich glaube es ist ein riesen Schritt nach vorn, dass das Gesetz dies möglich macht.

Drittens macht das Gesetz jetzt auch Parkreduzierungen für Carsharing möglich. Wir als Verband sagen, dass dies eine Art der Vorberechtigung ist, die Sinn macht, wenn ich die Nutzung von Elektrofahrzeugen stimulieren möchte. Köln beispielweise nimmt von den Carsharingunternehmen geringere Parkgebühren für Elektrofahrzeuge, als für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Ich glaube ich ein guter Ansatz, weil da in die richtige Richtung geschaffen wird. Grundsätzlich ist es aber aus Sicht des Verbandes so, dass es nicht ums freie parken geht.

Jeder der einen Stellplatz im öffentlichen Raum nutzt, soll auch das bezahlen was er kostet. Und es anders zu sehen bringt glaube ich nur Konflikte mit den Bürgern die private Autos besitzen und die nicht so genau verstehen warum private Unternehmen günstigere Stellplätze bekommen sollen.

Ich weiß, dass es im Free-Floating bei den Operations sehr teuer ist. Das selbst durch die hohen Preise nicht so richtig profitabel funktioniert. Da sind die Parkgebühren natürlich ein riesiger Kostenblock den man sich gerne vom Hals schaffen möchte. Aber ich bin mir nicht sicher, die heißt, wir wollen uns diese Parkkosten zum Teil vom Hals schaffen, damit wir unser System umsetzen können, ich bin der Meinung, das kann auch noch zu Diskussionen führen, die nicht ganz unberechtigt sind.

***JS:** Es warten also spannende Zeiten auf der Grundlage der Gesetze für das Carsharing.*

GN: Das Gesetz sagt ja auch, dass die verkehrsentlastende Wirkung des Carsharing im Allgemeininteresse sei. Ob dieses Allgemeininteresse bis dahin reicht, dass die Kommune auf Geld verzichtet, wo sie ohnehin eh nicht im Geld schwimmt, ist nochmal eine andere Frage. Viel wesentlicher ist der Punkt, dass es im Allgemeininteresse ist, dass das öffentlich geteilte Fahrzeug, dabei handelt es sich ja bei einem Carsharingfahrzeug, tatsächlich auch in den urbanen Ballungsräumen überhaupt aufgestellt werden kann / so aufgestellt werden kann, dass es leicht erreichbar und sichtbar ist. Die Erreichbarkeit ist kein untergeordnetes Problem.

Das Parken in den Tiefgaragen, was für das stationsbasierte Carsharing die einzig gangbare Lösung in den Innenstädten ist, funktioniert ja auch nicht mal eben so. Man muss immer Zugänge zu den Tiefgaragen schaffen, die Gebäude sind aber privat. Wie bekommt eine nicht näher definierte Personengruppe, die keinen Bezug zu dem Gebäude hat, Zugang zu der Tiefgarage. Diese Faktoren limitieren die Expansion des stationsbasierten Carsharing extrem.

JS: Super, vielen Dank für diese Antworten. Ich möchte jetzt noch ein paar Thesen in den Raum werfen und bitte Sie kurz und knapp zu eben diesen Stellung zu beziehen.

Carsharing konkurriert mit den Formen des Umweltverbundes!

GN: Grundsätzlich stimmt dies nicht. Über das Free-Floating Carsharing wissen wir nicht genau, inwieweit, also wir wissen, dass es einzelne Fahrten mit dem ÖPNV ersetzt, in Summe aber eigentlich zu mehr Fahrten im ÖPNV führt. Dieses Phänomen, wie viele Einzelfahrten ersetzt werden, kennen wir fürs Free-Floating noch nicht ganz genau. Aber ganz generell stimmt es überhaupt nicht.

JS: Also eher Synergie, als Konkurrenz?

GN: Richtig.

JS: Carsharingnutzer sind eigentlich reine ÖPNV-Nutzer, die jetzt auch Zugriff auf ein Auto haben!

GN: Da müssen wir nicht drüber spekulieren, da müssen wir nur in die Studien gucken. Tatsächlich ist es so, dass ein Großteil der Carsharingnutzer auch Zeitkarten im ÖPNV besitzt. Es ist aber auch so, dass gerade das stationsgebunden Carsharing von vielen Leuten genutzt wird, die vorher ein ganz andere Verkehrsverhalten hatten. Selbst bei der Frage inwiefern Besitzer von Zeitkarten im ÖPNV jetzt Zugriff auf

ein Auto haben würde ich dringend empfehlen die Frage etwas anders zu betrachten. Nämlich wie viele dieser Leute wären in die Gefahr gekommen, sich zu überlegen, ob sie sich ein eigenes Fahrzeug anschaffen und damit ihr gesamtes Mobilitätsverhalten dramatisch ändern würden, denn das sagen uns die Studien. Die Frage wie ich mich fortbewege, hängt von der Autobesitz oder Nicht-Autobesitz ab. Das heißt selbst die, die nur so Zugang zu einem Auto bekommen haben, wie stark hat das Carsharing sie davor geschützt, sich ein eigenes Auto anzuschaffen, was unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten deutlich schlimmer gewesen wäre.

Wir wissen aus einer Studie über das stationsbasierte Carsharing, dass die Leute, wenn sie unabhängig davon wie sie genau ins Carsharing eingestiegen sind, wenn sie gefragt werden, würdest du dir ohne Carsharing ein neues Auto anschaffen, dass die selbe Anzahl der Pkw die während der Carsharingnutzung weggefallen ist, wieder dazugekommen wäre. Das heißt es gibt auch einen Vermeidungseffekt, den wir nur so stichprobenartig aus einzelnen Studien kennen, den man aber nicht unterschätzen darf.

JS: *Free-Floating Carsharing bringt mehr Autos auf die Straßen!*

GN: Stimmt nicht.

JS: *Der private Pkw-Besitz ist nicht zukunftsgerecht und hat ausgedient!*

GN: Meistens. Ich glaube für viele urbane Zentren stimmt das. Da ist der ÖPNV gut ausgebaut, die Wege sind kurz, die Fahrradinfrastruktur wird besser. Da könnten wir locker auf 150 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner runterkommen. Für andere Gegenden, für die Peripherie, für den ländlichen Raum gilt das überhaupt nicht.

JS: *Bleiben wir in den Städten. Auch in den Städten wird es immer motorisierten Individualverkehr geben müssen. Unter diesem Gesichtspunkt: Carsharing ist die Zukunft des MIV!*

GN: Ich bin vom Carsharingverband, ich sag natürlich ja!

Interviewtranskription *DriveNow*

Paul Kluger (**PK**), *DriveNow GmbH & Co. KG*

Nils Hansen (**NH**), *DriveNow GmbH & Co. KG*

Interview am Dienstag, den 28.11.2017 von 14:00 bis 14:45 Uhr

Ort: Rothenbaumchaussee 38, 20148 Hamburg

Interviewer: Julian Scheffler (**JS**)

Das Interview darf aufgrund konzerninterner Vorgaben nicht veröffentlicht werden!

Interviewtranskription **HOCHBAHN & cambio**

Jens Brückner (**JB**), *Hamburger Hochbahn AG*

Carsten Redlich (**CR**), *cambio Hamburg CarSharing GmbH*

Interview am Mittwoch, den 29.11.2017 von 10:30 bis 11:50 Uhr

Ort: Steinstraße 5, 20095 Hamburg

Interviewer: Julian Scheffler (**JS**)

***JS:** Einmal zu Beginn, stellen Sie sich und Ihre Berührungspunkte mit switchh bitte kurz vor.*

JB: Jens Brückner, Leiter switchh, wenn man es so sagen will. Das ganze Thema habe ich hier bei der Hochbahn seit 2010/2011 aus der Strategie heraus entwickelt und setzte es dann seit 2012 um. Wir sind jetzt dabei die nächste Stufe gemeinsam anzugehen, das Ganze auf einer digitalen Mobilitätsplattform dann auch zu etablieren im Laufe des nächsten Jahres.

CR: Ja, Carsten Redlich, ich bin Prokurist bei cambio Hamburg und als ich 2011 in dieser Position anfang, habe ich gedacht: Oh switchh ist genau das richtige, da muss stationsbasiertes Carsharing, da muss cambio, dabei sein. Von daher ist es meine Aufgabe jetzt das gemeinsam weiterzuentwickeln.

***JS:** Alles klar, ich stelle zu Beginn gerne die Frage welche Funktion Carsharing in der städtischen Mobilität einnehmen sollte und im nächsten Schritt dann, welche Funktion es tatsächlich einnimmt. Ist Carsharing heute schon auf einem guten Weg zu der Vision?*

JB: Wollen Sie Hr. Redlich, es einmal generell zum Thema Carsharing beantworten?

CR: Ich kann aus unserer Historie heraus sagen, dass wir vor 26 Jahren stationsbasiertes Carsharing in Deutschland auf den Markt gebracht. Damals belächelt, heute weiß man, dass es eine Funktion im Hinblick auf Stadtentwicklung und Verkehrsvermeidung hat. Von daher haben wir, hat stationsbasiertes Carsharing, ihren Anteil an städtischer Mobilität die wir wahrnehmen können. Es hängt aber eben ab von der Lage der einzelnen Quartiere. Dazu gehört Anbindung Nahverkehr und Nahversorgung und Arbeitsplatzlage. Wenn diese Gegebenheiten da sind, dann kann stationsbasiertes Carsharing ein Mobilitätsmittel der Menschen sein. Wenn das nicht gegeben ist, kann es das nicht sein.

***JS:** Sie sagen: Das kann es sein. Das heißt, heute ist es in viele Fällen noch nicht so?*

CR: Doch, bei den Menschen in den dicht besiedelten Quartieren die so leben und arbeiten. Die nehmen das Angebot wahr. Wir wachsen zweistellig und sind nicht alleine auf dem Markt. Aber in vielen Gebieten in den Randbereichen der Stadt, wo die Menschen sagen, der Nahverkehr ist schlecht, wir brauchen Carsharing, das kann Carsharing dann aber auch nicht auffangen.

JB: Aus der Perspektive von switchh ist es so betrachtet, dass wir sagen, die Vielfalt an Mobilitätsangeboten, außerhalb des ÖPNV wächst, gefühlt jeden Tag. Die Frage ist ja, überlässt man es dem Kunden, sich das alles organisiert.

Also statt früher einer HVV und einer cambio App habe ich jetzt zehn Apps, weil ich eben auch Roller und Free-Floating Carsharing und zukünftig On-Demand Services nutzen will.

Da haben wir gesagt, dass es nicht Sinn und Zweck sein kann, auch nicht aus der Sicht des ÖPNV Unternehmens Hochbahn, dass das sozusagen die Welt von morgen ist, sondern wir wollen die Potentiale nutzen. Unsere These bzw. Vision ist, wenn man das wirklich gut zusammenbringen und organisieren kann, dass es im Idealfall als eines wahrgenommen wird, nicht im Sinne von, da steht nur noch switchh drauf, sondern als einen Service um von A nach B zu kommen, dann hat es das Potential, den privaten Pkw-Besitz zu beeinflussen.

Dafür müssten wir dann aber auch so gut sein, wie der private Pkw. Dann haben wir die Effekte, die wir in der Stadt auch wollen. Weniger Verkehr, weniger Stehzeuge, der Verkehr wird leiser, weil andere Antriebstechnologien kommen, mehr Lebensqualität, etc.

CR: Ich hatte jetzt zuerst die allgemeine Perspektive gebracht und stimme zu und deswegen habe ich die neue App nach dem Update gerade mal aufgemacht.

Das wir sozusagen, dass auch bedienbar auf einer Plattform anbieten. Was ich glaube was nicht geht und ein Risiko ist, wenn wir sagen, alle unsere Angebote können genau den privaten Pkw ersetzen. Wir müssen gucken, warum die Leute einen privaten Pkw besitzen. Bestimmte Personen mit privatem Pkw werden wir mit unseren Angeboten nicht erreichen, egal wie gut wir sind. Da muss man glaube ich aufpassen und sagen: Wir müssen wirklich die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Leute sehen und nicht nur die Frage: Hast du einen privaten Pkw Ja oder Nein?

Es gibt so viele Gründe, die werden wir nie mit unseren attraktiven Produkten erreichen.

JB: Da stimme ich absolut zu. Man muss das differenzierter betrachten.

Ich muss das Angebot vor Ort haben. Ich fange sozusagen nicht in Volksdorf an, die Welt zu verändern. Da habe ich eine ganz andere Pkw-Besitzquote als in Eimsbüttel beispielsweise. Es gibt ja, und das ist auch das was wir von Ihnen Hr. Redlich

bestätigt bekommen, und das ist auch das was wir selber gelernt haben, ein Mobilitätswandel findet nicht von heute auf morgen statt, sondern ich habe auch immer Punkte wie, das Auto geht kaputt, die Familiensituation ändert sich, ein neuer Beruf ...

Da ist für uns eigentlich der Punkt, dann muss eigentlich switchh, also das Gesamtportfolio, so bekannt sein und so auch schon verstanden werden, dass man dann drüber nachdenkt, ist es jetzt möglicherweise eine Alternative.

Das betrifft nicht den Geschäftsführer, der selbstständig ist und mit dem Wagen 50.000 km jedes Jahr durch die Gegend fährt. Das ist völlig klar. Aber es gibt ja auch Untersuchungen, z.B. first mover, wo man erkennen kann, dass wenn man 100 Leute befragt, gibt es einen Anteil derer, die ganz bewusst sagen, ich würde es machen, brauche nur einen Anstoß, dann gibt es einen Anteil, die es noch nicht merken, dass sie das eigene Auto durch andere Verkehrsmittel ersetzen könnten, ohne Verlustgefühl, und dann gibt es die harte Truppe, etwa ein Drittel der Leute glaube ich, die sagen, mein Auto, my Castle. Und das ist auch OK so. Wir sind hier ja nicht die Bekehrer.

Ich glaube aber, dass das Angebot so gut sein muss, dass es die Einfachheit und den Komfort bietet.

CR: Genau, das ist die differenzierte Darstellung. Ich habe mir abgewöhnt, zu sagen, dass sind die Harten. Weil das sind ihre legitimen Gründe. Die anderen sind die, die wir erreichen müssen.

***JS:** Sie haben die Vorteile von Carsharing gegenüber dem privaten Pkw schon angesprochen. Was Anschaffungs- und Betriebskosten angeht wird oft von einer 9.000 km Grenze gesprochen. Aber auch gegenüber den anderen Verkehrsformen, z.B. dem klassische ÖPNV, wo sehen Sie da Vorteil, wo Nachteile vom Carsharing.*

JB: Also wir sind hier jetzt nicht so unterwegs, als das wir sagen, ÖPNV ist hier das Beste für jeden und jede Gelegenheit. Das ist einfach unrealistisch.

Wir sind irgendwo schienengebunden, gerade auf den leistungsstarken Angeboten aus unserem Portfolio, wir sind fahrplangebunden. Alleine daraus erkennt man glaube ich, dass man nicht jeden Anwendungsfall abdecken kann.

Was wir zunächst einmal im Free-Floating Segment gesehen haben, dass bestimmte Relationen einfacher mit einem One-Way Angebot wie Free-Floating Carsharing zurückzulegen sind, als mit dem ÖPNV. Es gibt tagesrandlagen wo unser Angebot, das wissen wir auch von unseren Kunden, nicht so ist, wie sie sich das erwünschen. Es gibt Sicherheitsgründe warum ich abends lieber ins Auto steigen, als über zwei große Bahnanlagen gehen oder umsteigen zu müssen.

Und so lange das eben ergänzend funktioniert, finden wir das absolut richtig. Sie haben das am Anfang auch gesagt. Und zwar muss man ganz klar feststellen, fehlt dem Menschen dann trotzdem neben dem Free-Floating, neben dieser Flexibilität mal eben von hier nach B zu kommen, aber auch ein planbares Auto und das ist das was das stationsbasiertes Carsharing sinnvoll in das Portfolio beisteuert.

Und das lustige, oder vielleicht auch das traurige, viele Leute unter Carsharing, zumindest aus unseren Untersuchungen heraus, car2go wahrnehmen. Das ist ja auch kein Wunder, weil die Fahrzeugdichte, weil die Kommunikation die da in den letzten Jahren stattgefunden hat, wirkt auch, die verstehen halt unter Carsharing nicht länger als 20 Minuten zu fahren unter Missachtung jeglicher Verkehrsregeln, weil da minutengenau abgerechnet wird.

Dann sagen die, das hilft mir aber nicht weiter, weil ich gerne was Planbares hätte. Da sagen wir, das gibt es ja cambio, aber das kennen die dann nicht. Da ist dann noch Potential den Leuten das zu vermitteln, dass sie eigentlich etwas suchen, was schon da ist. Und das hilft ihnen auch unter Umständen auch vom eigenen Auto wegzukommen. Es ist eine super Ergänzung.

***JS:** Sie betonen in diesem Fall ja auch die Ergänzung die Carsharing für den ÖPNV auch bietet. Geht es da nur um den Bereich von Netzlücken oder ist es insbesondere die Flexibilität und damit die Erweiterung der Fälle eine Rolle?*

JB: Das sind beides wesentliche Punkte. Den Kasten Wasser transportiere ich eben einfach ungerne in der vollen U-Bahn zur Rushhour. Es gab ja unser Video zum Anfang, die ganz bewusst diese Situation auch bespielt. Und andersherum habe ich vielleicht keine Lust mir immer den Parkplatz vor der Nase wegschnappen zu lassen, den mit dem Auto in die Stadt zu fahren ist zu manchen Zeiten eben auch Wahnsinn.

CR: Für unsere Kunden im stationsbasierten Carsharing ist das Carsharing die Ergänzung zum Nahverkehr und zu den Rad- und Fußwegeverbindungen. Bewusst in dieser Kombination, sie fahren viel weniger Auto als das sie den HVV und die Hochbahn nutzen.

Das heißt, Hauptverkehrsmittel ist der Nahverkehr ergänzt durch stationsbasiertes Carsharing, wenn ich die Stadt verlassen will, wenn ich planbare Mobilität will, wenn ich nicht im innerstädtischen Bereich unterwegs bin. Und natürlich in so einer Stadt wie Hamburg auch ergänzt durch das Selbstfahrtaxi car2go und DriveNow.

Viele die früher Taxi gefahren sind nehmen heute Free-Floater und wenn es weiter so ausgebaut wird, auch die Shuttle-Services, weil die einfach günstiger sind.

Die Hauptverkehrsachse ist bei car2go und DriveNow zum Flughafen. Früher klassisch Taxi. Aber selbst die sagen heute, wir könnten das alles gar nicht mehr zum

Flughafen bringen. Clever-Shuttle hat den Flughafen da auch ganz schnell mit rein-genommen.

Unsere Kunden sind Stammkunden beim HVV. 30-40% unserer Kunden haben eine Abbokarte, weil sie hauptsächlich ohne Auto unterwegs sind und nehmen sich dann das Auto dazu, wenn sie eins brauchen. Bei uns die größeren Autos für die längeren Strecken und bei den anderen beiden Anbietern das für die Kurzverbindungen, die teilweise auch unattraktiv sind.

JB: Da kommt wieder der Gedanke zu tragen, inwieweit kannibalisieren bestimmte Angebote, also stationsbasiertes Carsharing bewiesener Maßen nicht, ist aber auch noch kein Massenphänomen muss man sagen, aber die Diskussion, ja wenn du Stammkunden... wir haben es ja gemacht... wir haben unseren Stammkunden, den Abonnenten, ein car2go vergleichsweise günstig angeboten, jeden Monat ein bestimmtes Kontingent. Da führte dazu, dass die Stammkunden, die überwiegend auch kein Auto mehr hatten, jetzt auf einmal mehr Auto gefahren sind.

Oh, böser Effekt. Was erwartest du denn, wenn du den Kunden das anbietest. Der Gedanke ist aber soweit für uns immer noch in Ordnung, sofern die Kunden, eine Automobilität mit dabei haben und stattdessen erst gar nicht auf die Idee kommen, sich irgendwann ein eigenes Auto zu kaufen. Wir haben gerade eine sehr große, umfassende Untersuchung gemacht, über 3000 Menschen hier in Hamburg, gibt keine größere in Hamburg sage ich mal, zum Thema Multimodalität. Da kam heraus, dass Kannibalisierungseffekt auch ganz breit untersucht wurden, kein Thema sind. Natürlich verliert man irgendwie ein bisschen gegen andere Partner, aber gleichzeitig gibt es welche, die sozusagen die Nutzung wieder intensivieren. Das hält sich momentan zumindest in der Wage.

JS: *Sei vermarkten switchh ja ganz bewusst als Ergänzung zum ÖPNV. Es gibt aber andere Plattformen, die vermarkten sich eher als Alternative zum Auto. Da ist ja eine ganz andere Ausrichtung. Wo liegen da die Gründe, dass Sie es eher als Ergänzung vermarkten?*

JB: Es ist ein bisschen auch das Zusammenspiel der Marken. Zwischendurch war es tatsächlich so, dass wir gesagt haben, switchh schließt eigentlich den HVV auch mit ein. Da sehen Sie auch, wenn Sie sich alte Websites anschauen. Da finden sie switchh als Dach über dem HVV und den ergänzenden Mobilitätsangeboten.

Das ist aber natürlich nicht richtig. Der HVV hat eine ganz andere Rolle und Positionierung hier in Hamburg. Deswegen haben wir gesagt, switchh bündelt die anderen Mobilitätsangebote und zusammen mit dem HVV ist es dann die Alternative zum eigenen Auto.

Das wissen wir ja auch. Wir haben so wie switchh heute aufgestellt ist und auch die eigentlich mangelnde ÖPNV-Integration, also ich muss einen ÖPNV-Vertrag

abschließen, einen mit cambio, einen mit StadtRAD, etc. Das ist nicht die einfache Alternative. Da ist das Gegenteil von Einfachheit – Schlüssel rein und los.

Wenn wir diese Integrationsleistung erbracht haben, dann sieht die Welt sicherlich ein bisschen anders auch. Dann würde ich auch anders kommunizieren. Dann ist es eben ein Service der vergleichbar ist mit dem eigenen Auto.

CR: Da ist schon fast wieder diese Gratwanderung, die wir vorhin hatten. Wenn wir uns nur mit dem eigenen Auto gleichsetzen. Wo es richtig ist, ist die Frage von der Vielfalt der Verträge. Wir haben ja in Deutschland auch noch andere Plattformen, wie z.B. moovel.

Ich glaube diese Plattformen gehören in die Hände des öffentlichen Nahverkehrs und nicht in die Hand von Automobilherstellern, weil der Nahverkehr ist öffentliche Daseinsvorsorge und eine staatliche Aufgabe. Von daher arbeiten wir in vielen cambio-Städten mit dem Nahverkehr sehr eng zusammen um genau diese Bündelung und Bequemlichkeit zu erreichen.

Ganz wichtig ist die Vernetzung mit dem Nahverkehr, weil eben auch unseren Kunden es so ist, dass der Nahverkehr die Hauptrolle spielt und die ergänzenden Mobilitätsangebote wie Carsharing und Bikesharing eine Zusatzfunktion haben. Daher glaube ich, ja wir müssen nach Vereinfachungen suchen, damit es Bequem ist, damit es wahrnehmbar ist und, wenn es für mich passt, als Alternative zum eigenen Pkw dient, den ich eigentlich nicht mehr brauche, nur um die geht es, die es eigentlich nicht mehr brauchen.

Und dann zu gucken wie macht man das. Bei der Flut der Apps, mein Smartphone reicht langsam nicht mehr aus, weil ich natürlich auch alles drauf habe, was die Mitbewerber im Angebot haben, muss man gucken welche andere Form kann es da geben. Man muss ja auch gucken wie ist das Verhältnis, wie sind die Zahlungsströme, wer ist Kundenhalte, da gibt es viele Punkte wie auch Datenschutz die da zu beachten sind. Aber da arbeiten wir eben dran.

Aber ich sehe das eben als eine Bündelung zusammen mit dem Nahverkehr und ich sehe es in der Hand der öffentlichen Einrichtungen der Verkehrsbetriebe.

***JS:** Wenn man es so betrachtet, sind die verschiedenen Angebot und insbesondere dann auch Carsharing, eine Erweiterung des multimodalen Angebots und fördern dann im nächsten Schritt dann auch die Intermodalität. Ich kann für jeden Weg die schnellste, günstigste, ökologischste, etc. Alternative nutzen. Je nachdem wo ich meine Präferenzen setze.*

Ist switchh denn da das Mittel um dies zu fördern? Wie ist die Bedeutung von Carsharing in dem Zusammenhang?

JB: Für Hamburg ist es definitiv so und Carsharing ist ein wesentliches Element in diesem Portfolio, um dem Menschen hier mobil zu halten und die Bedürfnisse in dieser Richtung dann auch erfüllen zu können.

Genau wie es für bestimmte Anwendungsfälle, dann eben das Rad ist.

JS: Also die Gesamtheit macht es dann aus?

JB: Genau. Das führt natürlich eher zu einer höheren Komplexität und die Herausforderung ist es dann, das so einzudampfen, dass es wirklich einfach nutzbar ist. Keiner hat ja ein Interesse sich mit 23 verschiedenen Auto auseinanderzusetzen. Die Motivation ist ja von A nach B zu kommen, nur darum geht es. Das ist die Fokussierung, die wir gemeinsam mit unseren Partnern auch erreichen müssen.

CR: Wir haben sozusagen den Weg von A nach B, der im Zweifelsfall im innerstädtischen Bereich ist und dann habe ich den Nahverkehr mit der Vielfalt Bus und Bahn. Ich habe die Free-Floater, die jetzt ergänzt werden durch das Bikesharing, also unser StadtRAD, aber auch Leihrollersystem und im Sommer ist ein emmy Leihroller genau so wertvoll wie ein car2go, wenn ich da alleine drauf sitze. Ich glaube das sind einfach auch Free-Floating Elemente. Auch StadtRAD funktioniert so, gerade wenn wir das Netz jetzt weiter ausbauen und dann gibt es die stationsbasierten Angebote, die nicht dazu dienen von Alsterdorf zum Jungfernstieg zu kommen. Das macht von unseren Kunden einer, weil er dann gar keine Lust hat, hier einen Parkplatz zu suchen. Der wählt lieber zwischen Nahverkehr oder den Free-Floating Angeboten.

Aber wenn er raus will aus der Stadt, zum Beispiel nach Elmshorn, dann überlegt er. Eh ich von Alsterdorf reinkommen, wieder mit der S-Bahn raus nach Pinneberg Elmshorn. Ne, dann ist stationsbasiertes Carsharing genau für mich die Alternative, weil ich bequemer bin, nicht am Takt hänge, der nur noch jede Stunde ist und den Grillabend bei Freunden eigentlich gut wahrnehmen kann.

JS: Damit haben sie die unterschiedlichen Funktionen von stationsbasiertem und Free-Floating Carsharing schon angesprochen. Fahren die Kunden dann mit der Bahn bis zu dem letzten switchh-Punkt und steigen dann in ein Fahrzeug von Ihnen um?

CR: Ich steige da ein wo ich wohne.

JB: Ich glaube das Thema Intermodalität wird hier für den regionalen Raum deutlich überschätzt. Das ist ein ingenieurwissenschaftliches Thema, wo man natürlich wundert, aber in Wahrheit, wann nutzen Sie den ÖPNV nicht? Wenn Sie drei, vier Umstiege auf einer Strecke haben! Wenn Sie eine Alternative haben werden Sie niemals den ÖPNV nutzen und so wird es auch immer sein.

Es ist eher die Multimodalität die eine Rolle spielt, nicht die Intermodalität. Das mag überregional, wenn ich bundesweit unterwegs bin, eine Rolle spielen. Aber wenn ich hier, mit Wegezeiten von 20 bis 30 min, unterwegs bin, wie viele Umstiege will ich denn da produzieren?

Na klar, wir machen den Leuten das an den switchh-Punkten einfach, aber trotzdem ist das nicht der zentrale Punkt. Ich glaube es ist eher die Multimedialität.

CR: Der switchh-Punkt ist für unsere Kunden ein Wohn- und Arbeitsplatznaher Ort zum Umsteigen auf das Carsharing. Insofern ist es eine enorme Bereicherung für unser Stationsnetz und die Bequemlichkeit unserer Kunden, dass wir, wir sind jetzt bei 14, oder?

JB: Genau, 14, Schlump kommt jetzt noch, und dann haben wir Reitbahn sind 15. 14 an Schnellbahnhaltestellen, der 15. in Bau. Und der erste im Quartier, um noch näher an den Menschen zu sein. Da kommen jetzt noch 30, 40 dazu.

JS: 30 bis 40?

JB: Ja.

CR: Unsere Kunden, das geht jetzt etwas weg vom Nahverkehr hin zum Regional- und Fernverkehr. Unsere Kunden fahren mit der Bahn in die Städte wo es Carsharing gibt, von Flensburg bis München, Berlin etc. Wir sind ja vernetzt auf einer Buchungsplattform mit Statmobil, um dann vor Ort die Automobilität wahrzunehmen.

Und in dieser Kombination aus Nahverkehr und letztlich Regional- und Fernverkehr und Carsharing, da muss ich nicht mehr in die 500 km nach Köln über die Autobahn fahren, sondern kann das bequeme und klimafreundlichere Verkehrsmittel ICE nehmen.

Das ist glaube ich ein ganz wichtiger Punkt, warum es auch wichtig ist, im nächsten Schritt und da arbeiten ja die Verkehrsbetriebe dran, und wir auch, dass was switchh in Hamburg ist und in anderen Städten auch zu vernetzen. Wenn ich jetzt in Berlin bin habe ich immer noch meine BVG App darauf.

JS: *Ich würde die nächste Frage gerne zweiteilen. Wie ist die Erfahrung mit switchh bei Ihnen Hr. Redlich? Und wie ist Ihre Einschätzung Hr. Brückner: Man hat ja nachdem man gestartet ist, eine zweijährige Pilotphase geplant, die dann etwas länger geworden ist. Die Nutzerzahlen waren mal ganz in Ordnung, dann aber doch hinter den Erwartungen zurück. Wie ist jetzt der Stand, was hat man nach der bisherigen Projektlaufzeit zufrieden mit dem was man erreicht hat?*

JB: Das Projekt zu messen in Kundenzahlen, da wäre das Projekt nicht gescheitert, aber sehr schlecht dran, das kann man ganz klar sagen. Wir haben gesagt, wir

schaffen in der Pilotphase 9000 Kunden zu erreichen. Jeder hatte das zum damaligen Zeitpunkt für sich gesagt. Die Hochbahn, Europcar und car2go haben jeder für sich die Zahlen ermittelt und Annahmen getroffen, in dessen Folge wir dann auf diese Größenordnung kamen.

Man muss dazu wissen, Europcar hatte keine Ahnung von urbaner Mobilität, die wollten aber in den Markt rein. Das ist auch vollkommen legitim. Car2go hatte auch noch keine Nutzungserfahrung, die waren gerade ein dreiviertel Jahr am Markt als wir diese Zahlen festgelegt haben und wir haben vielleicht auch Annahmen zugrunde gelegt, da ging es im Grunde um eine Konvertierung von unseren Stammkunden für neue Angebote. Da haben wir Konvertierungsraten zugrunde gelegt, die so nicht vergleichbar waren. Die hätten wir nicht einfach so eins zu eins übertragen sollen.

Von daher führte das dazu, dass wir ein Drittel der Kundenzahlen knapp erreicht haben, aber eben nicht die 9.000. Jetzt sind wir ja aber seit über vier Jahren schon am Markt unterwegs, da muss man sagen, diese Zeit war eine wesentliche Zeit der Markterkundung und auch der Marktpositionierung. Das heißt wir brauchen heute nicht mit der Stadt zu feilschen, ob wir mit switchh weitermachen sollen oder nicht, sondern sind explizit dazu aufgefordert.

Deswegen kommen auch Zahlen zu Stande, wie ich sie eben schon erwähnt habe, die sie auch in offiziellen Papieren finden, dass bis zu 100 switchh Punkt ein 2019 in Quartieren. Also abseits von Schnellbahnhaltstellen. Wir relativieren das ein bisschen, weil wir sagen, wir brauchen weniger und dafür etwas größere Punkte, damit auch das Prinzip der verschiedenen Angebote auf einem Fleck sicherer funktioniert. Aber das heißt da ist eine ganz andere Bereitschaft von der Stadt da, als sie vielleicht 2010, 2012 da war.

Gleichzeitig war es zum Teil wichtig diese Phase auch zu haben mit unseren Partnern. Das was wir an vertrauensvoller Zusammenarbeit in den Jahren erarbeitet haben ist die Grundlage für all das was jetzt kommt. Wenn wir heute das erste Mal darüber reden würden und wir würden hier großkotzig um die Ecke kommen, wir sind hier der Platzhirsch und ihr macht es bitte so wie wir es wollen, dann würde das nicht funktionieren.

Wir verstehen viel mehr über Ihr Geschäft, Ihre Probleme, Ihre Sorgen und Kooperation funktioniert ja nur, wenn es allen Spaß macht und alle was davon haben. Das ist etwas, was nicht von heute auf morgen entsteht. Das was wir geschaffen haben ist eine Art Ökosystem in dem wir sowohl unsere Stakeholder mit im Boot haben, als auch Partnerschaften die ausreichend fundiert sind, um neue Dinge zu machen.

Wir haben auf der anderen Seite natürlich auch eine große Kundenzahl in unserem Kerngeschäft und auch die Vernetzung bundesweit und darüber hinaus, was

wichtig ist, weil wenn man solche Modelle jetzt fährt, das haben sie ja jetzt gerade gesagt, ist es nicht so, dass wir das jetzt nur für Hamburg machen wollen, es ist ja viel schöner wenn Sie in München einen Partner haben mit der MVG oder in Berlin mit der BVG, die sagt: Alles klar, ich mach das Modell wie in Hamburg auch und da hast gar keinen zusätzlichen Aufwand lieber Cambio. Die Technologie ist, wir haben Verträge die wir genauso teilen können, dann ist es sozusagen auch auf unsere Art und Weise dann auch skalierbar und für den Kunden, der steht ja sehr stark im Fokus, für den tun wir das ja alles, der hat dann eben nicht mehr das Thema, dass er für verschiedene Verkehrsformen auch verschiedene Apps nutzen muss, sondern kann im Idealfall die App die er in München hat, genau so auch in Hamburg oder Köln nutzen. Das ist die Perspektive,

Ich war am Montag im Ministerium zu dem Thema und habe gestern Abend einen Vortrag gehalten, da war bei allen das Feedback: Switchh ist da schon die Speerspitze der Bewegung. Und das ist auch unser Anspruch. Man kann Dinge ja auch ganz anderes gestalten, wenn man vorangeht, als wenn man hinterherläuft.

JS: Ich lese da so ein bisschen heraus, dass Sie switchh gerade in einer Phase des Durchbruchs sehen.

JB: Kommt drauf an, an dem was wir an Spielräumen haben, bestimmt. Ob wir es jetzt mit den Kundenzahlen hinbekommen oder wie man die nachher misst, ist eine andere Frage. Selbst wenn wir das aus unserer Sicht erstmal beste, von den Kunden auch getestete und mitentwickelte Produkt an den Markt bringen, kann es immer nicht passieren, dass wir irgendetwas haben, was dazu führt, dass wir massive Änderungen und damit ein super Autoabschaffer werden. Das wissen wir nicht, aber wir sind da wirklich auf einem sehr guten Pfad, definitiv. Die Rahmenbedingungen können eigentlich besser nicht sein.

Wenn Sie sich da vielleicht das ITS Weltkongressbewerbungsvideo der Stadt Hamburg angucken, dann schauen Sie, wie viel ÖPNV uns switchh da schon drin ist. Und auch die Unterlagen die nach Montreal mitgenommen worden sind, waren unsere switchh Punkte ein ganz wesentliches Thema, mit dem man sich dort beworben hat. Man sieht einfach die Wahrnehmung der Stadt auch zu diesem Thema Vernetzung.

JS: Ihre Erfahrungen, Hr. Redlich?

CR: Genau diese Vernetzung unterstützt es, warum ich sage, es gehört in die öffentliche Hand. Berlin, Köln, München. Weil der Nahverkehr eine öffentliche Aufgabe ist. Aber die Bewegung geht ja auch in die Richtung.

Wichtig bei der Beurteilung von switchh, bei Erfahrungen und erfolgreich ja oder nein, gibt es verschiedenen Ebenen, Wir haben ja immer gesagt, dass wir verschiedene Produktebenen. Das geht in der öffentlichen Wahrnehmung häufig unter.

Switchh hat die eine Produktebene, das ist das was ich als Vernetzung der Angebote über hauptsächlich die App habe.

Dann habe ich die Ebene, ich bin an den switchh Punkten wahrnehmbar, hab dort vor Ort diese Umsteigemöglichkeiten an den Nahverkehrspunkten oder in den Quartieren. Und dann habe ich die Produktebene die bepreist ist mit der ersten Phase und jetzt mit Einkaufsvorteilen bei den einzelnen Partnern.

Und ich glaube, man muss für die Gesamtbeurteilung sagen: Mit den ersten beiden Punkten sind wir total erfolgreich und das ist der richtige Weg. Wie die Preisgebende aussieht und wie man das weiter entwickelt ist eine andere Frage, weil diese Zahl von 9000 und so weiter bezog sich ja immer darauf, was verkaufe ich als Produkt.

JB: Genau, richtig.

CR: Letztendlich haben ja mehr als 2500 diese App und nutzen all diese Informationen und die switchh-Punkte. Wir haben Neukunden, die kommen als switchh Kunden und waren vorher nicht cambio Kunde, aber die anderen, der größere Anteil, die auch schon heute Bestandskunden sind, nutzen ja auch die switchh-Punkte, weil es für sie eine bequemere Art des Umstiegs ist. Sie finden einen fixen Parkplatz, der reserviert ist und die U-Bahn z.B. da ist. Und das ist wichtig für die Frage, wie erfolgreich ist das.

Aber für uns sind die Erfahrungen sehr positiv und gehen genau in die Richtung die für unser Unternehmen richtig ist.

***JS:** Ich würde dann gerne zu den spezifischen Fragen an Sie, Hr. Brückner, kommen. Wir haben schon einige Themen wie Konkurrenz oder Ergänzung angeschnitten.*

Ich würde Sie aber gerne noch fragen, wie Sie auf die dynamisch steigenden Nutzerzahlen des Carsharings reagieren. Profitieren Sie mit davon, weil Sie sich die Carsharer mit ins Boot geholt haben? Oder kommen die hohen Nutzerzahlen von Ihnen?

JB: Bei der Aussagen „hohe Nutzerzahlen“ würde ich verhaltend reagieren. Was wächst ist vielleicht die Zahl der registrierten Nutzer, vor allem bei den Free-Floatern. Zu Ihren Nutzerzahlen Hr. Redlich will ich jetzt gar nichts sagen.

Aber wenn sie auf das Free-Floating Carsharing gucken, da haben sie stark wachsende registrierten Zahlen aber zum Teil werden auch wirklich nur die Kunden kommuniziert, wobei das nicht mal Kunden sind, das sind wirklich nur Registrierungen. Die haben eine Registrierung bei ca2go oder DriveNow vorgenommen und sind gar nicht in der Lage ein Fahrzeug zu führen, weil sie noch nicht einmal die

Validierung gemacht haben. Und dann gibt es einen Bruchteil der Kunden, die haben das zwar gemacht, fahren aber nicht.

Es ist mittlerweile halt relativ einfach. Früher gab es eine Anmeldegebühr oder so, mit der genau solche Karteileichen verhindert werden sollten. Heute brauchen Sie ja nur einmal bei Google einzugeben und finden lauter Angebote für 0€ zur Registrierung, was dazu führt, dass sie erstmal viele Menschen in ihren Karteien haben, aber die wirkliche Nutzerzahl ist deutlich geringer. Das erleben wir ja auch bei unserem ... bei switchh ist es ein bisschen anders, weil wir da hart sagen, jeden Monat 8,90€, der Einstieg ist kostenlos und du hast Guthaben bei den Partnern. Aber du hast monatlich einen Beitrag und bekommst Vergünstigungen oder Guthaben bei zwei Anbietern und da ist das Nutzungsverhalten ganz anders. Da habe ich eine ganze andere Nutzungsqualität als bei den durchschnittlichen Kunden.

Was das Verhältnis zu Carsharing, steigen Kundenzahlen, bei switchh ... sie wissen was ich meine und bei switchh derzeit nicht. Das ist einfach mal eine Tatsache mit der man umgehen muss. Wir erwarten jetzt auch nicht, dass wenn wir mit switchh um die Ecke kommen, ist es ein weiterer Kanal für den Kunden, der sagt, mir reicht eben ein Angebot nicht oder ich erkenne einfach den Mehrwert, dass ich mehr verschiedene Angebot nutze.

Und dann wird er sich parallel unter Umständen für switchh registrieren und diesen ganzheitlichen Service nutzen. Wenn er aber sagt, bestimmte Dinge gefallen mir bei cambio, egal ob es in der App ist oder ob es bestimmte Standorte sind wo ich mit der switchh Karte nicht weiterkommen, da möchte ich gerne einfach in der cambio Welt oder in der car2go Welt oder in der DriveNow Welt, dann ist das halt so.

Wir schreiben das dem Kunden nicht vor. Wir sind Partner. Der Punkt ist nachher, ich habe kein Interesse daran mit Google oder andere Plattformen, die eben nicht im gesamtstädtischen Interesse handeln, hier irgendwo versuchen den Markt zu bestimmen. Das ist ja für mich der Wettbewerber und nicht unser Partner, denn mit dem wollen wir ja genau das Gesamtziel erreichen.

JS: *Jetzt könnte man ja sagen, wäre es zu dem Zeitpunkt, wo man switchh auf den Markt gebracht hat, ein größtmögliches Mobilitätsangebot zu bieten. An dem Punkt wäre es ja auch möglich gewesen, einen eigenen Carsharingdienst oder Bikesharingdienst zu etablieren. Man hat sich aber externe Partner geholt. Warum?*

JB: Das hat man auch überlegt. Bevor switchh begann hatte ich 2010, 2011 ein Positionierungsprojekt, wo die Frage war, was macht man als öffentliches Nahverkehrsunternehmen. Bin ich einfach nur weil ich eine Haltestelle, stelle ich einfach ein Schild davor, Achtung irgendwie um die Ecke ist cambio.

CR: Wäre eigentlich eine gute Idee gewesen. (lacht)

JB: Ja klar, das ist das niedrigste Level einer Integrationsleistung die man erbringen kann und war sozusagen das eine Ende. Das andere Ende war, ich geh selber in den Betrieb und das idealerweise dann gleich voll elektrisch betrieben. Solche Dinge haben wir 2010, 2011 hier diskutiert. Aber dann haben wir gesagt, dass ist nicht unsere Kernkompetenz.

Das wesentliche was wir haben, sind unsere Stammkunden. Von denen sind wir auch ausgegangen, dass die das größte Potential haben, multimodal unterwegs zu sein. Eine Annahme die so nicht zugetroffen ist, weil die schon sehr auf unsere Produkte eingestellt sind.

Wir können Vertrieb, Infrastruktur, etc. aber wir sind kein Autovermieter. Und dann haben wir gesagt, dann lass es uns doch lieber, und das ist ja auch eine Rolle die uns zurechtkommt, als Rückgrat urbaner Mobilität hier, wir organisieren das lieber hier mit den Partnern. Jetzt weiß ich viel mehr von Carsharing als noch vor fünf Jahren, aber trotzdem steige ich da jetzt nicht ins Geschäft ein.

Es gibt aber Verkehrsunternehmen die das gemacht haben. Osnabrück zum Beispiel, da ist das vom Stadtwerkekonzern passiert, sogar mit Free-Floating und stationsbasiert. Die sind da recht engagiert, egal wie erfolgreich oder nicht erfolgreich das ist, kann ich auch gar nichts zu sagen. Es gibt Nahverkehrsbetriebe, wie in München oder Köln, das Fahrrad ist sozusagen weiteres Standbein und ich mach das dann aber auch mit einem Betreiber, also NextBike ist da ja bei beiden. Auch das wurde bei uns immer wieder diskutiert, aber ich sage auch, besser als die Bahn werden wir das nicht hinbekommen. Dafür haben wir uns damit auch nicht genug beschäftigt. Von daher haben wir ein großes Interesse daran, diese Angebot digital zu integrieren, infrastrukturell auch physisch, das passiert ja. Aber wir müssen es nicht alles selber betreiben.

***JS:** Haben Mobilitätsstationen wie die switchh-Punkte das große Potential die Zukunft der Mobilität darzustellen? Stellen Sie sich so die Zukunft der Mobilität in den Städten vor?*

JB: Das ist ein Zweig, da bin ich mir ganz sicher. Die Nachfrage nach diesem Thema ist nach wie vor ungebrochen. Wir sehen ja auch, dass das funktioniert, weil ich einfach eine ganz andere Möglichkeit habe, Bewusstsein für Mobilitätsalternativen zu schaffen, zum eigenen Auto natürlich auch. Zumindest da wo die Bereitschaft ist.

Es ist ein Unterschied, ob ich weiß: Ich habe privilegierte Parkplätze in meinem Wohnbereich in Eimsbüttel. Da bekomme ich sicher einen Stellplatz, wenn ich das Auto wieder loswerden will. Und ich sehe auch jeden Tag, wenn ich zur Bahn laufe, aha da steht auch ein Auto und das ist da, das ist verfügbar. Das Ganze funktioniert immer nur über eine Verhaltensänderung, die eintreten muss. Alleine dafür ist das ein ganz wesentliches Thema und auch für die Carsharinganbieter, gerade auch für

die Free-Floater, ich weiß noch ganz am Anfang hat da die Geschäftsleitungen gesagt: Warum brauche ich feste Stellplätze an einem Bahnhof? Jeder öffentliche Stellplatz ist ein car2go Stellplatz. So. Und heute können sie gar nicht abwarten, bis der nächste switchh-Punkt da ist. Das wird Ihnen Hr. Kluger oder Hr. Hansen von DriveNow auch bestätigt haben. Das ist ja auch völlig ok. Das ist aber der Lerneffekt der da eintritt.

Das heißt, es ist attraktiv für die Anbieter, sie haben es ja auch schon anklingen lassen Hr. Redlich, und es ist für uns eben eine Bündelung, Vielfalt zeigen, Verlässlichkeit reinbringen, das ist ein wesentliches Element, neben der digitalen Vernetzung die wir haben.

JS: *Sie hatten vorhin den jetzt anstehenden großen Ausbau von switchh-Punkten angesprochen. Inwiefern hat da das am 01. September eingetretene Carsharinggesetz darauf Einfluss gehabt? Wie bewerten Sie das Gesetz?*

JB: Man muss klar sagen, dass man kein Carsharinggesetz brauchte um Stellplätze im öffentlichen Raum für Carsharing zu organisieren. Das haben wir ja hier vorgebracht und das wurde auch in andere Städten vorgemacht. Da waren wir auch ein wesentlicher Vorreiter.

Während das Carsharinggesetz sehr stark interessengetrieben ist, wenn man das so liest und sich ein bisschen auskennt, natürlich auch irgendwo entstanden ist, wenn man so die Kommentierung hat und sehr amtlich ist, haben wir, es ist ja nur bedingt aus der Praxis heraus entstanden, ... es ist interessengetrieben ist, aber wenn ich sehe, wie man das organisieren will, ist das schon sehr komplex. Also wir haben Erfahrung wie es funktionieren kann und die Stadt ist momentan so eingestellt, dass sie dieses Carsharinggesetz hier nicht auf Landesebene übertragen muss, um ein zusätzliches Angebot zu schaffen.

Das ist sicherlich hilfreich, dass es das gibt, es gibt halt trotzdem Effekt, indem man auch ganz anders begründen kann, warum wir es nicht nur an Schnellbahnhaltestellen, sondern auch mitten in die Quartiere reingehen. Das hilft mir das in jedem Fall auch als Argumentationsgrundlage, weil es klar ist, es gibt ja eine gewisse Richtung und Haltung zu dem Thema vor und man wird sich auch, dass sehen wir ja auch an den Konditionen und Rahmenbedingungen die darinstehen, das betrifft das Elektromobilitätsgesetz genau so wie das Carsharinggesetz. Also Bepreisung von Stellplätzen z.B.

Solche Themen, da wird man sich immer auch, auch wenn es nicht zur Anwendung kommt, immer einen Orientierungsrahmen haben.

JS: *Ich habe in einer Studie von civity einen ganz interessanten Satz gefunden. Und zwar: "Je dichter das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist, desto höher ist*

die Auslastung der [Free-Floating Carsharing] Systeme.“ Wo liegen denn da die Gründe Ihrer Meinung nach? Ist das systemimmanent oder ist es ein Synergieeffekt?

JB: Also im Prinzip ist es ja genau das, was wir immer wollen. Wir sagen, wenn wir ein gutes Angebot alternativ zum eigenen Auto schaffen, dass funktioniert das entsprechend auch. Und Hr. Redlich sagte es ja auch: Ich kann gar nicht da anbieten, wo die Leute schon drei Autos in der Garage haben, weil der ÖPNV so schlecht ist, dass es keine Alternative ist. Da brauch ich mit Carsharing auch nicht um die Ecke kommen.

CR: Da ist auch kein Free-Floater in Volksdorf.

JS: Also da, wo der ÖPNV nicht gut ist, ist auch die Bereitschaft der Leute nicht gegeben, Carsharing zu nutzen?

CR: Es geht nicht um die Bereitschaft, sondern um die Möglichkeit. So muss man das sehen.

JB: Schauen Sie sich die Pkw-Besitzquoten, die ÖPNV-Verfügbarkeit und Carsharing-Verfügbarkeit, da sehen sie ganz klar die entsprechenden Räume zu.

CR: Und dann die Theorie ich müsste Carsharing so attraktiv machen, dass es das eigene Auto ersetzt, das funktioniert eben nicht. Weil es auch ein wirtschaftliches Thema ist. Sie haben am Anfang ja diese Zahl von 8000 bis 10000 km im Jahr genannt. Also Leute die 30000km im Jahr fahren, das können sie mir Carsharing kostenmäßig nicht mithalten.

JS: Also könnte man durchaus feststellen, Carsharing bedingt zwingend den ÖPNV. Ohne funktioniert weder Free-Floating noch stationsbasiert.

CR: Ja.

JB: Ja, das ist so.

CR: Sie finden keine Carsharing Stadt in der es einen schlechten Nahverkehr gibt. Und deshalb wird es ganz spannend, wie das Carsharing sich im ländlichen entwickelt.

JS: Das ist ja nochmal auch ein ganz großes Thema, weil die Abhängigkeit vom eigenen Auto da nochmal eine ganz andere ist.

CR: Ja, aber es könnte funktionieren, wenn das Carsharing, wie in der Schweiz, über eine Genossenschaft stark ist. Wenn die Betreuung dieser Autos dann als Ehrenamt verstanden wird und vielleicht sogar, StadtRAD wird in Hamburg ja stark subventioniert, wenn ich das Carsharing in ländlichen Regionen als Teil des Nahverkehrs sehe und dann auch subventioniere. Dann kann das funktionieren. Aber kein Betreiber wird in den Nordfriesischen Dörfern Carsharing betreiben können. Oder

im Umland von München, da gibt es tolle kleinstädtische / dörfliche Carsharing Strukturen als Vereine.

JB: Häufig kommen auch Kunden oder Menschen aus Hamburg auf uns zu und sagen: Warum habe ich jetzt nicht in Sasel car2go?

CR: Der war bei mir auch schon (lacht)

JB: Ja, das ist so ein Klassiker. Was wäre es doch schön, wenn ich morgens vor der Tür mein car2go hätte, damit ich morgens nach Poppenbüttel zur Bahn fahren kann und Abend Sieder das Fahrzeug haben um wieder nach Haus zu fahren. Tut mir leid, aber du hast den ganzen Sinn und Zweck der Veranstaltung nicht verstanden. Weil wenn ich das jetzt auf jeden einzelne der da sitzt jetzt übertrage, was haben wir da denn dann gewonnen. Das ist das Thema.

Ich glaube das muss aus dem Kern herauskommen. Der verdichtete Raum zuerst und dann kann man das Schritt für Schritt ausweiten. Mann kann das schneller machen, wenn man das subventioniert. Das ist auch die Meinung die ich als öffentliches Unternehmen gegenüber der Politik vertrete.

Die Ausweitung in die äußeren Lagen wird mit den Anbietern nur funktionieren, wenn die da einen wirtschaftlichen Erfolg sehen. Manchmal gibt es auch Ausnahmen, da sieht man das die noch stärker profitorientierten Unternehmen, DriveNow und car2go, da sieht man auch, die bieten mittlerweile die Strecke bis hoch nach Norderstedt an. Und warum? Weil es dann eben doch auch ein Business Case für die ist, Sicherlich auch irgendwie als Alternative zum ÖPNV ein Stück weit. Norderstedt ist da aber auch eine relativ Kommune und aus dem Grund sagt man dann auch, wir versuchen es mal.

Insofern gibt es ha Erweiterungen, aber nicht flächendeckend für Hamburg. Schauen Sie sich Rahlstedt an, als riesigen Stadtteil. Und Hr. Redlich, wie viele Stationen haben Sie da, Hr. Redlich?

CR: Keine.

***JS:** Alles klar, ich würde den Ball gerne zu Ihnen geben, Hr. Redlich.*

Die Perspektive von cambio in switchh. Wie geht es da weiter aus Ihrer Sicht?

CR: In 20 Jahren sind wir immer noch dabei. Mit unserem Erfahrungsschatz aus jetzt 26 Jahren betrieb und dann noch mehr können wir dann noch mehr voranbringen. Im Sinne der gemeinsamen Lösung. Von daher, Hr. Brückner kennt da, ich bin da hartnäckig am Ball. Ich bin damals eingestiegen und habe gesagt, dass ist genau das, wo wir als stationsbasierter Anbieter mit diesem Aspekt der Verkehrsvermeidung dazu gehören. Zum Glück haben das unsere Kunden in teilen Ihrer Umfragen ja auch bestätigt und sind als Partner dann dabei und werden diese

Strategie weiterverfolgen. Konstruktiv nach Lösungen zu suchen im Sinne der gesamtstädtischen Aufgabe.

Viele Details die da dran hänge, die wir vielleicht teilweise auch noch nicht kennen, aber wichtig ist es partnerschaftlich miteinander umzugehen. Den anderen auch viel besser zu verstehen. In seinen Aufgaben und auch Grenzen. Die Wirtschaftlichkeit zu sehen ist, glaube ich, ein ganz wichtiger Schritt. Bei Bürgern und Politik ist das vielleicht nicht immer ganz gegeben. Wir müssen aber zumindest ein bisschen Geld verdienen. Da gibt es aber auch Entwicklungspartnerschaften. Wir sind da teilweise schon in neue Bereiche gegangen, wo vorher kein Carsharing war. Größtenteils machen wir das mit der Wohnungswirtschaft und erschließen neue Quartiere. Nicht in gebiete die katastrophal liegen, aber da wo Potentiale sind gehen wir mit hin und entwickeln das in zwei bis drei Jahren. Und der Erfolg gibt uns da Recht. Wir haben in Farmsen das gemacht, wir haben es in Langenfelde gemacht und wir haben Anfragen auch aus anderen Teilen der Stadt, wo Bürger sagen: Ja, wir wollen Carsharing. Und da muss man dann eben schauen, wie man das entwickeln kann. Da nach Möglichkeit dann auch mit switchh.

JS: Wie hoch ist die Auslastung Ihrer Fahrzeuge in Hamburg denn generell?

CR: Ein Branchendurchschnitt ist 30 bis 40% der Tages- und Nachtzeit, also bezogen auf 24 Stunden. Bei allen Carsharern, die stationsbasiertes Carsharing machen, im Durchschnitt.

JS: Es gibt zum Beispiel die civity Studie aus Berlin, die für DriveNow 78 min feststellt. Da liegen Sie also deutlich drüber.

CR: Ja, definitiv. Das brauchen wir auch. Kein Carsharer kann mit unter 30% Auslastung leben.

JS: Können Sie da Aussagen tätigen zu den Fahrzeugen die an switchh-Stationen stehen? Ist die Auslastung da höher? Haben Sie da Erkenntnisse zu?

CR: Ja, ... (lacht). Das besprechen wir mit unseren Partnern. Das ist einer der Punkte warum ich sagte, dass wir das Gespräch mit der Hochbahn zusammen machen.

Ich bekomme jeden Montag meine Statistiken auf den Tisch. Da sehe ich alles, jedes Fahrzeug, jeden Kunden. Und wenn Sie sich unser Stadtgebiet angeschaut haben, dann ist es ja klar, dass es unterschiedlich ist. Innerhalb des Rings 2 sind alle Anbieter stark, in den Randbereichen wird es schwächer. Da ist die Nutzung des Nahverkehrs schlechter, der stationsbasierten und der Free-Floater. Die Mischung macht es.

Und so ist es auch bei den switchh-Stationen. Einer war z.B. Harburg, da haben alle gesagt, den müssen wir machen. Aber Harburg ist kein Carsharinggebiet. Es gibt ganz wenig Carsharing in Harburg. Alle sagen, warum macht ihr das nicht. Aber es

hat irgendwelche Gründe. Und ein switchh-Punkt am Rand läuft anders, als einer am Hauptbahnhof. Es hängt von der Lage ab. In der Regel wird ein Auto ein bis drei Mal am Tag genutzt, weil es eben für die langen Fahrten genutzt wird.

Und von daher kann ich und will ich im Moment nicht differenzieren zwischen switchh und anderen cambio-Stationen, weil es gleicht sich an. Jede Station hat eine Anlaufzeit, so ist es auch bei switchh Punkte. In Details liegt natürlich die Musik und natürlich auch das Betriebsgeheimnis des jeweiligen Betreibers.

Aber mit diesem Branchenwert und wenn Sie den spiegeln mit dem von Free-Floating, dann sieht man da auch die ganz unterschiedlichen Nutzerverhalten.

Wir haben ja gerade dieses Vorhaben mit Hr. Dickhaut von der HafenCity, da sieht man eben auch wie damals Starcar und cambio sich unterscheiden. Wir sind jetzt in Hamburg seit 2007 auf dem Markt, ganz andere Strukturen als jemand der neu in den Markt rein will.

JS: Sie hatten gesagt, dass Intermodalität gar nicht so das große Thema bei switchh ist, weil die Fahrwege auch einfach zu kurz sind. Der Fokus liegt also eher auf der Multimodalität. Dies ist ja gerade bei Ihnen als stationsbasierter Carsharer auch gar nicht möglich.

CR: Genau, das entspricht auch dem Bedürfnis der Kunden.

JS: Man kann auch immer nur an der gleichen Station das Fahrzeug wieder zurückgeben, oder?

CR: Ja, das ist eine stationsbasiertes Carsharingstation. Es gibt keinen Betreiber, der dieses zwischen den Stationen, jemals wirtschaftlich abgebildet hat, es gibt kein funktionierendes System. Ich kenne jedenfalls keins. Und für dieses Bedürfnis, ich will von A nach B, gibt es die verschiedenen Free-Floating Angebote. Da muss stationsbasiertes Carsharing nicht in den Wettbewerb gehen.

JB: Sehe ich auch so.

CR: Und weil Hr. Brückner Osnabrück ansprach. Ja, es gibt Nahverkehrsunternehmen, die haben Carsharer gekauft, die haben ja den Verein übernommen. Ich glaube der Kernsatz ist wirklich diese Kernkompetenz und das dann mit Partnern zu machen. Die Osnabrücker haben den zwar übernommen, aber dahinter steckt eigentlich die alte Erfahrung. Ich kenne keinen Carsharinganbieter, der wirklich dieses Free-Floating anbieten, was DriveNow und car2go machen. Das was einige machen, ist eine Vermischung mit aber ganz anderen Preismodelle.

Free-Floating ist ja immer Minutentakt. Das macht kein stationsbasierter Anbieter. Die Osnabrücker haben auch weiterhin einen Zeit- und Kilometertarif. Auch die Kie-ler versuchen das gerade. Und man erhofft sich da Vorteile. Die Leute brauchen in

den großen Randbereichen nicht mehr zum fixen Parkplatz hinzugehen. Das sehe ich für Hamburg nicht. Ich würde auch in Rahlstedt einen fixen Parkplatz nehmen. Aber die Auswertungen laufen und Osnabrück geht es nicht gut mit dem Vorhaben. Nachdem die Förderung weg war, hat man gemerkt, dass das Geschäftsmodell nicht so funktioniert.

JS: *Sie hatten eben gesagt, dass es verschiedene Kernkompetenzen zwischen den Free-Floating Anbietern und beispielsweise Ihnen gibt.*

Europcar ist aus switchh ausgestiegen, als Sie dazugekommen sind. Glauben Sie, dass diese Formen zu nah beieinander sind, um in einem System zu funktionieren? Und glauben Sie, dass sich alle drei derzeitigen Carsharinganbieter in switchh halten werden?

CR: Also die Kernkompetenz beziehe ich ... das eine ist, welche Kundenbedürfnisse Free-Floating, stationsbasiertes und Autovermietung abdecken. Aber die Kernkompetenz ist ja, wie betreibe ich dieses kundenorientierte Geschäft dann? Und da sehe ich dann die Stärke der einzelnen Partner. Wie schaffe ich wirklich ein verlässliches Angebot?

Es nützt ja nicht, wenn ein Carsharer ein Jahr auf den Markt kommt, ganz viele Millionen verbrennt und die Kunden dann alleine lässt, weil die sich darauf eingestellt und möglicherweise ihr Auto abgeschafft haben.

Autovermietungen sind generell ganz wenig an Privatkunden interessiert, die leben vom Geschäft mit Firmen. Deswegen ist das, was Europcar mit switchh an Erfahrung gesammelt hat, diese Frage, bringt es etwas für das Privatkundengeschäft.

Aber ihre Frage war, inwieweit das Wettbewerb für uns ist. In der Fläche wird sich nur das stationsbasierte Carsharing durchsetzen. In der Mehrzahl unserer europäischen Städte wird sich Free-Floating nicht etablieren, weil die viel zu klein sind. Und es gibt auch Grenzen hin zum dörflichen Carsharing, da wo kein stationsbasiertes Carsharing möglich sein wird, glaube ich. Da hängt es eben auch an dem Nahverkehr.

Von daher kann man nicht sagen, was sich durchsetzen wird. In Städten wie Berlin und Hamburg gibt es Free-Floating und stationsbasiertes Carsharing mit der Berechtigung und unterschiedlichen Aufgaben und in anderen Städten wird es höchstwahrscheinlich nur das eine geben.

Autovermietung hat eine andere Rolle. Die wird es auch immer geben. Die Autovermieter beschäftigen sich ganz stark damit, und das sind auch die Erfahrungen die Europcar gemacht hat, dass das personenlose Übergabesystem, was wir auch schon lange haben, das wird im Autovermietgeschäft eingeführt werden. Da sind alle dran. Aber das heißt ja nicht, dass das dann Carsharing ist. Weil Carsharing

heißt auch Kurzzeitautovermietung. Weil sie können für eine Stunde mieten und dann wird alle 15 min abgerechnet. Dieses Tarifmodell habe ich bei keinem Autovermieter gesehen. Die wollen, dass sie den Wagen als Firma vier Wochen lang mieten.

JB: Bei uns war es der Case, unter der Woche zur Arbeit der ÖPNV ganz klassisch. Alles was ich dann an Wegen mit dem ÖPNV nicht abbilden kann, eben das Free-Floating Angebot von car2go und wenn man dann diesen extrem Case am Wochenende hat mit dem Surfbrett und der Oma an die Ostsee zu fahren und dann auch wirklich zwei Tage, dass war immer so dieser Gedanke. Das war ein einfacher Test mit Europcar, weil die damals die Strategie verfolgt haben, sich nicht mehr nur an großen Ausfallstraßen zu positionieren, sondern das Angebot auch den Privatkunden, da wo diese leben, zugänglich zu machen.

Voraussetzung war damals von Beginn an auch schon die manless Rental Möglichkeit. Aber es gab dann auch Veränderungen im Unternehmen Europcar und Strategieveränderungen. Das hat sich dann einfach nicht durchgesetzt. Das haben wir dann auch gelernt, du kannst nicht einfach nur Autos hinstellen, die nur mit einer persönlichen Betreuung vermietet werden können, das funktioniert nicht. Dafür ist der Stellraum auch zu teuer. Das kann man in einem Pilotprojekt machen, aber da hat sicher halt herausgestellt, dass es nicht geht. Damit war Europcar als klassischer Anbieter auf den switchh Punkten dann raus. Wir sind da aber auch völlig im Guten auseinandergegangen.

JS: *Warum ist DriveNow zum Beispiel dann dazugekommen, weil man ja schon car2go als Free-Floating Anbieter mit drin hatte?*

JB: Wir haben dazu unsere Kunden und auch externe befragt und da kam raus, dass das gewünscht ist, dass neben car2go und einem verlässlich planbaren Angebot auch DriveNow dazukommt. Das hat jetzt nicht, dass nur weil die Leute sagen, dass sie es haben wollen, dass es dann am Ende auch einen relevanten Effekt auf das Produkt hat, aber es war in diesem Fall richtig, weil es eben die zwei relevanten Free-Floating Anbieter im Portfolio haben. Das unterscheidet uns auch von allen anderen Plattformen wie z.B. moovel. Das zeichnet uns als unabhängigen Anbieter auch aus.

Wir sehen eben auch, dass es ganz klar Anwendungsfälle gibt, wo der Kunde sagt, er braucht diesen kleinen fahrbaren Untersatz namens Smart und auf der anderen Seite möchte er auch aus emotionalen Gründen oder was auch immer ein Fahrzeug von BMW fahren. Und ganz pragmatisch eben den Ford Fiesta von cambio oder den Transporter den mir sowieso kein andere bietet. Das ist einfach eine Ergänzung die beiden Anbieter, die sonst ja auch nicht unbedingt miteinander gesprochen haben am Anfang, zu haben. Die sehen aber den Mehrwert jeweils, wir die

auch ihre Alleinstellungsmerkmale haben. Und nur gemeinsam schaffen wir es, ein gutes, rundes Angebot zu bilden.

JS: Wo wir bei Fahrzeugtypen sind. Unterscheiden sich die Fahrzeuge bei Ihnen Hr. Redlich an den switchh-Stationen von denen an anderen cambio-Stationen.

CR: Nein, wir haben ein Fahrzeugangebot von groß bis klein. Die switchh-Punkte sind zuerst bedient worden mit Ford Fiestas. Demnächst auch mit dem elektrischen. An größeren switchh-Punkten kann es in Zukunft auch sein, dass wir andere Fahrzeuge platzieren, aber aufgrund der Lage eines switchh-Punkte und der umliegenden cambio-Punkten, hat der Kunde Zugriff auf alle Fahrzeuge von cambio. Das ich nicht an jedem switchh-Punkt von ganz klein bis ganz groß präsentieren muss, das geht auch teilweise vom Platz her gar nicht.

Wichtig ist es, dass ich ein verlässliches Angebot an jedem switchh-Punkt schaffe. Da kann dann unter Umständen nicht jeden fünf Autos hinstellen. Entscheidend ist, dass unser Kunde die Sicherheit hat, dass das Auto dort ist und auch wieder abgestellt werden kann. Das unterscheidet uns dann von den Free-Floating Angeboten.

Die können halt in Ottensen drum herum kreisen, wenn der switchh-Punkt voll ist, dass kann ein cambio Kunde nicht.

JS: In diese Richtung geht auch die letzte direkte Frage an Sie. Wenn man die switchh-Stationen betrachtet, stellen die eine Art Station für die Free-Floating Autos dar. Das sorgt natürlich für eine höhere Sicherheit auch ein Free-Floating Fahrzeug vorfinden und auch wieder abstellen zu können. Greift das nicht Ihren Geschäftsvorteil an?

CR: Nein, unsere Kunden haben ein anderes Fahrverhalten. Das kann man nicht gleichsetzen. Ich kann es nachvollziehen, warum die Kollegen gesagt haben, dass die Stellplätze brauchen, weil der Parksuchverkehr so hoch ist und auch das belastende für den Free-Floating Kunden ist. Aber dadurch, dass unsere Kunden nicht diesen Weg von A nach B suchen ist es kein Wettbewerb. Da sehe ich nicht, dass die in unser Geschäftsmodell reinkommen.

Ich sehe Free-Floating nicht als Bedrohung unseres Geschäftsmodells, mit oder ohne switchh!

JS: Gut, dann würde ich langsam Richtung Ende kommen. Ich habe noch einige Thesen vorbereitet, zu denen ich Sie bitten würde, kurz Stellung zu beziehen.

Carsharing konkurriert mit den Formen des Umweltverbundes!

JB: Nein, Carsharing konkurriert nicht mit den Formen des Umweltverbundes.

CR: Nein, Carsharing konkurriert nicht mit den Formen des Umweltverbundes.

JS: *Stichwort Nutzerverlagerung: Carsharingnutzer sind eigentlich reine ÖPNV Nutzer die jetzt auch Zugriff auf ein Auto haben!*

JB: Nein, Carsharingnutzer sind nicht nur reine ÖPNV Nutzer, die jetzt auch Zugriff auf ein Auto haben.

CR: Nein, Carsharingnutzer sind nicht nur reine ÖPNV Nutzer, die jetzt auch Zugriff auf ein Auto haben. Ein reiner ÖPNV Nutzer würde nicht auf Carsharing umsteigen, warum sollte er das machen?

JS: *Free-Floating Carsharing bringt mehr Autos auf die Straßen!*

CR: Ja.

JB: Aus meiner Sicht erstmal ja. Die Effekte muss man dann erstmal nachweisen.

JS: *Der private Pkw-Besitz in den Städten ist nicht zukunftsgerecht und hat ausgedient!*

JB: Diese Aussage würde ich nicht uneingeschränkt zustimmen. Es gibt einfach Leute, die können nicht auf Ihr Auto verzichten. Aber so wie es heute ist, gibt es da definitiv das Potential, den Pkw-Besitz zu reduzieren.

CR: Also, wenn man das auf den innerstädtischen Bereich reduziert, kann man das so überspritzt darstellen.

JS: *Carsharing ist die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs in den Städten! Den MIV wird es immer geben müssen, nur ÖPNV funktioniert nicht.*

CR: Es ist eine der Möglichkeiten, es ist nicht das Allheilmittel.

JB: Die Vielfalt wird in der Zukunft zunehmen. Das ist ein riesen Potential, mit all den Möglichkeiten die die Digitalisierung bietet. Gerade mit den On-Demand Services, dass wird sicherlich auch ein Teil des MIV sein.

CR: Ich glaube so etwas wie cleverShuttle, diese Veränderungen, die sind wirklich entscheidend. Dieses Shuttle Service On-Demand und dann noch, wenn es kommt, autonomes fahren, das ist wirklich eine kleine Revolution, die wir eben auch gestalten müssen. Deswegen ist es gut, wenn Hamburg da Versuche startet, die Vernetzung mit dem Nahverkehr zu gestalten.

JS: *Carsharing ist eine Art Mobilitätsgarantie für die Leute, die ihren privaten Pkw abschaffen.*

JB: Ne, so pauschal kann man das nicht sagen.

CR: Ne, das ist genau das, warum ich sage, wir dürfen uns nicht mit dem privaten Auto vergleichen. Ich sage mal, das private Auto ist zu 99,9% Mobilitätsgarantie und nur ein kleiner Teil, wenn das Ding morgens mal nicht anspringt.

Für den Carsharingkunden ist die Mobilitätsgarantie die Mischung aus dem Nahverkehr in all seinen Formen und dem Carsharing. Und wenn das Carsharingfahrzeug ausfällt, bricht für Ihn nicht die Welt zusammen, weil er immer noch die Alternativen hat. Es funktioniert nicht, dass wir Carsharing als 100% Ersatz zum eigenen Auto sehen, wir müssen die Kombination sehen.

Switchh ist in diesem Fall eine Art Mobilitätsgarantie, denn wenn das eine nicht fährt, wie z.B. die U-Bahn, habe ich Ersatzmöglichkeiten. Wenn das Free-Floating Fahrzeug nicht verfügbar ist, habe ich Alternativen, dann nehme ich z.B. StadtRAD.

Von daher ist Garantie ein Begriff, den man definieren muss. Kein Anbieter kann das voll garantieren.

***JS:** Alles klar, vielen Dank für die Beantwortung aller Fragen. Gibt es noch etwas was Sie mir mit auf den Weg mitgeben möchten?*

CR: Nein, aber Sie können sich gerne im Nachhinein bei Fragen noch per Mail melden.

Interviewtranskription BWVI

Manon Schröder (**MS**), *Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Verkehr und Straßenwesen, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung (VE212)*

Interview am Donnerstag, den 07.12.2017 von 11:00 bis 11:40 Uhr

Ort: Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Interviewer: Julian Scheffler (**JS**)

Das Interview darf aufgrund behördlicher Vorgaben nicht veröffentlicht werden!

Erklärung

Name: Julian Scheffler

Matrikelnummer: 6031963

Studiengang: Stadtplanung

Ich versichere, dass ich die vorliegende Arbeit mit dem Titel

Carsharing im Mobilitätsverbund – Eine Analyse der Einbindung von Carsharing in das städtische Verkehrssystem durch Mobilitätsstationen am Beispiel von switchh

selbstständig und ohne fremde Hilfe erbracht habe.

Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Ort, Datum

Unterschrift

