

W. Loose/M. Glotz-Richter (Hrsg.)



CarSharing und ÖPNV – Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote

ksv-verlag

Verkehrspraxis

© 2012 W. Loose, M. Glotz-Richter (Hrsg.)
Herstellung und Verlag: ksv köln er stadt- und verkehr s-verlag
www.ksv-verlag.de
ISBN 9 783940 685186

Umschlagfoto: Michael Glotz-Richter

Gestaltung und Umsetzung
mr-productions, Friedrichstraße32, 50321 Brühl, www.mr-productions.de



Car-Sharing und ÖPNV –
Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote

die Parkraumprobleme in den hoch belasteten Innenstadtquartieren lösen kann. Die für die Tagung gastgebende Stadt Bremen ist ein Beispiel, wie eine Stadt vom Car-Sharing profitieren kann – und bis 2020 die Parkraumnachfrage dank Car-Sharing um 6.000 PKW reduzieren will. Car-Sharing ist ein Baustein, um im Rahmen von Mobilitätsstrategien unsere Städte und Gemeinden in Zukunft lebenswerter zu machen.

- ÖPNV-Unternehmen können mit einem Gemeinschaftsangebot eine vollwertige Alternative zum Privatauto anbieten. Einige Verkehrsunternehmen haben bereits erkannt, dass der Besitz eines Autos oftmals die Mobilitätsentscheidungen dominiert. Da ist es nur folgerichtig, dass Verkehrsunternehmen und Car-Sharing-Anbieter Kooperationen schließen, damit den Kunden beider Verkehrsträger noch günstigere Optionen gewährt werden und das gemeinsame Angebot angemessen kommuniziert wird. Das ÖPNV-Unternehmen der belgischen Hauptstadt Brüssel geht hier einen vorbildlichen Weg und auch viele Beispiele aus Deutschland folgen in die gleiche Richtung.

Die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Car-Sharing-Anbietern ist im besten Sinne des Wortes nachhaltig. Es werden damit in vorbildlicher Weise die Nachhaltigkeitskriterien Umweltentlastung, Kosteneffizienz und Verbesserung sozialer Chancen erfüllt: Die Zusammenarbeit verbindet die umweltverträglichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit dem möglichst niedrig motorisierten und verbrauchsarmen Car-Sharing-Fahrzeug und entlastet damit die Umwelt unseres Lebensraumes. Sie spart gegenüber den Kosten eines nicht täglich ausgelasteten Privatautos dem Geldbeutel monatlich bis zu einigen hundert Euro. Und sie eröffnet neue Mobilitätsoptionen, indem alle zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel je nach ihren augenblicklich benötigten Stärken flexibel kombiniert werden können.

Da ist es nur folgerichtig, dass Verkehrsunternehmen und Car-Sharing-Anbieter den Kunden beider Verkehrsträger über Kooperationen noch günstigere Optionen gewähren und das gemeinsame Angebot angemessen kommunizieren.

Doch sind einige der seit mehr als zehn Jahren bestehenden Kooperationen in die Jahre gekommen und haben an Strahlkraft nach außen eingebüßt. In solchen Fällen ist eine Auffrischung der gemeinsamen Idee und Anreicherung mit neuen Kombinationsangeboten sinnvoll.

Der Band möchte Anregungen dazu geben und mit vielen Beispielen aus der Praxis einen Anstoß zu neuen Kooperationen vermitteln.

Vorwort der Herausgeber

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Car-Sharing gehören zusammen, das ist die Botschaft dieses Buches.

Die Synergien zwischen ÖPNV und Car-Sharing, aber auch der Nutzen von Car-Sharing für den Stadtverkehr sind weder bei ÖPNV-Unternehmen noch in der Politik zum Allgemeingut geworden. Dabei ist der Nutzen für alle Beteiligten immens:

- Für Car-Sharing-Nutzerinnen und -Nutzer wird das vorteilhafte Zusammenspiel ersichtlich, gerade weil sie die Alltagswege vorwiegend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen. Hier bietet die Auswahl an Car-Sharing-Autos die Mobilitätsversicherung, z. B. wenn der ÖPNV-Fahrplan zum gewünschten Ziel oder zum ausgewählten Zeitpunkt wenig attraktive Verbindungen ausweist, ein umfangreicher Einkauf mit schweren Lasten ansteht oder der nächste Weg für das Fahrrad zu weit ist. Car-Sharing kann gegenüber einem Privatauto viel Geld einsparen und zudem eine größere Auswahl an Fahrzeugen ermöglichen.
- Städte ziehen aus der Zusammenarbeit einen Vorteil, da eine gute Car-Sharing-Dienstleistung

Den Anlass zu diesem Buch hat eine Tagung gegeben, die der Bundesverband CarSharing e. V. und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der VDV-Akademie und dem Deutschen Städtetag im Januar 2011 in Bremen durchführten. Mehr als 80 Teilnehmer aus ganz Deutschland demonstrierten ihr großes Interesse an dem Thema. Das Buch gibt die Präsentationen der Veranstaltung in ausformulierter Fassung wieder. Zusätzlich wurden einige weitere aktuelle Beiträge aufgenommen, die das Themenspektrum abrunden. Die Veranstaltung war Teil des europäischen Projekts momo Car-Sharing und auch dieses Buch wurde durch die Förderung des Projektes ermöglicht.

Bernhard E. Nickel stellt zunächst in einem kurzen Schlaglicht die Position des VDV dar. Dabei weist er darauf hin, dass der VDV bereits im Jahr 2004 seinen Mitgliedsunternehmen eine offizielle Empfehlung gegeben hat, die Zusammenarbeit mit Car-Sharing-Unternehmen zu suchen und als Win-Win-Situation zum Nutzen aller Partner umzusetzen. Caroline Cerfontaine vom Weltverband des öffentlichen Verkehrs (UITP) erläutert das Engagement des Verbandes für die europäische Zusammenarbeit der Car-Sharing-Anbieter, das zunächst in der UITP Car-Sharing-Plattform mündete. Seit dem Weltkongress in Wien 2009 wurde die Plattform um weitere komplementäre Mobilitätsdienste erweitert und trifft sich seitdem zwei- bis dreimal pro Jahr als Plattform der kombinierten Mobilität der UITP. Ein aktuelles Produkt dieser Plattform ist das Fokus-Papier „Zum echten Mobilitätsanbieter werden“, das sich auch in diesem Buch wiederfindet.

Es folgt das Grußwort des Verkehrsunternehmens der gastgebenden Stadt Bremen durch den Finanzvorstand der Bremer Straßenbahn AG, Hajo Müller.

Oliver Mietzsch vom Deutschen Städtetag betont die Rolle des Car-Sharing in der modernen Stadtentwicklungsplanung. Er betont die Notwendigkeit zur Vernetzung der Mobilitätsangebote und der Abwendung von einer rein sektoral vorgehenden Verkehrsentwicklung. Den Nutzen des Car-Sharing für die Städte sieht der Deutsche Städtetag vor allem darin, dass neben der Entlastung in der Verkehrsmittelwahl Car-Sharing einen deutlichen Beitrag zur Abschaffung von Kraftfahrzeugen leistet und damit dringend benötigte Flächen im Straßenraum freimacht.

Die eindrucksvollen Maßnahmen der Car-Sharing-Förderung, die aus den Gegebenheiten der eng bebauten, gemischt genutzten urbanen Stadtteile begründet werden, erläutert der Beitrag von Michael Glotz-Richter, Referent für nachhaltige Mobilität beim Bremer Umwelt- und Verkehrssenator.

Bremen ist die erste Stadt Deutschlands, die bisher einen Car-Sharing-Aktionsplan aufgestellt hat. Die dort aufgeführten Fördermaßnahmen sollen von städtischer Seite dazu beitragen, dass sich die Anzahl der Car-Sharing-Teilnehmer in Bremen bis zum Jahr 2020 mindestens vervierfacht, um damit etwa 6.000 Privatfahrzeuge von der Straße zu bekommen und so Platz für andere Nutzungen und Straßenraumgestaltung zu gewinnen.

Willi Loose vom Bundesverband CarSharing (bcs) zeigt wesentliche Parameter der derzeitigen Car-Sharing-Struktur und –Entwicklung in Deutschland auf. Anhand bestehender unabhängiger Studien und Nutzerbefragungen wird erläutert, wie die Entlastungswirkung des Car-Sharing im Einzelnen ansetzt. Auch wenn die Wirkung weniger intensiv als bei Privatnutzern ist, werden auch beim Einsatz von Car-Sharing-Fahrzeugen in der dienstlichen Mobilität von Firmen und Verwaltungen Entlastungswirkungen realisiert, und Car-Sharing kann einen Baustein zu höherer Kosteneffizienz im betrieblichen Mobilitätsmanagement darstellen. Es werden außerdem Ergebnisse einer Befragung von Car-Sharing-Anbietern in Bezug auf die Bedeutung von Kooperationen mit Verkehrsunternehmen vorgestellt.

Es folgen vier Praxisbeispiele der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Car-Sharing-Anbietern, drei Beispiele aus Deutschland und eines aus Brüssel.

Didier Dumont, der beim Brüsseler Verkehrsunternehmen STIB für die Zusammenarbeit mit den ergänzenden Verkehrsangeboten verantwortlich zeichnet, präsentiert eine beeindruckende Kooperationsbilanz mit dem Brüsseler Car-Sharing-Anbieter. Nicht nur, dass STIB Anteilseigner dieses Car-Sharing-Anbieters ist, es wurden auch sehr erfolgreich gemeinsame Werbemaßnahmen durchgeführt. Alle Car-Sharing-Stellplätze werden in Brüssel im öffentlichen Straßenraum angelegt und in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs platziert, so dass sie im Stadtbild auch sehr präsent sind und für sich selbst werben. In einer vergleichbar kurzen Zeit konnten so viele Kunden vom kombinierten Mobilitätsangebot überzeugt werden.

Uwe Hiltmann von der Mainzer Verkehrsgesellschaft und Ralph Heinrichs vom Car-Sharing-Anbieter book-n-drive beleuchten das Beispiel Mainz. Dort entwickelt sich die Verkehrsgesellschaft unter der Marke Mainzigartig mobil schrittweise von einem reinen ÖPNV-Unternehmen zum integrierten Mobilitätsanbieter. Neben den Bussen und Straßenbahnen wird von der MVG auch neuerdings ein Fahrradverleihsystem angeboten. Die ergänzenden Car-Sharing-Leistungen bringt der Car-Sharing-Anbieter ein. Im Verkehrscenter der MVG kann auch die Car-Sharing-Mitgliedschaft erworben werden.

Lea Hoyer, Christian Kluck, Andre Kränzke und Christian Reining berichten von der Zusammenarbeit in Osnabrück, die sich Stück für Stück weiterentwickelt hat. Zunächst wurden die Car-Sharing-Fahrzeuge von einem ehrenamtlich arbeitenden Car-Sharing-Verein betrieben und von den Stadtwerken im Rahmen der Kooperation beworben. Über eine Blockbuchung nutzten die Stadtwerke die Fahrzeuge während der Arbeitszeit für dienstliche Fahrten. Im Juni 2011 führte die erfolgreiche Zusammenarbeit schließlich zur Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft, die seitdem das Osnabrücker Car-Sharing-Angebot betreibt. Unter diesem Dach sollen zukünftig auch Elektrofahrzeuge im Car-Sharing betrieben werden.

Martin Röhrleef schildert, wie die üstra (Hannoversche Verkehrsgesellschaft AG) und der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) ein umfassendes Kombinationsangebot geschaffen haben, dessen Pfeiler neben dem ÖPNV das lokale Car-Sharing-Angebot von Stadtmobil Hannover ist. Abokunden des ÖPNV können gegen einen geringen monatlichen Aufpreis die vergünstigte Nutzung der angeschlossenen Mobilitätsdienste erwerben. Alle im Laufe eines Monats bargeldlos genutzten Dienste werden im Folgemonat mit einer einzigen Mobilitätsrechnung beglichen. Aus einem Verkehrsunternehmen wurde so ein vollwertiger Mobilitätsprovider.

Hartmut Krietemeyer vom Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) veröffentlicht Ergebnisse aus einer Befragung der Kunden des Münchner Car-Sharing-Anbieters Stattauto. Es ist die zweite Wiederholungsbefragung mit (fast) identischem Erhebungsdesign. Dadurch wird, einmalig in Deutschland, ein Zeitreihenvergleich der ÖPNV-Nutzung von Car-Sharing-Kunden aus den Jahren 1996, 2002 und 2011 ermöglicht. Nach wie vor wird durch die aktuelle Befragung nachgewiesen, dass Car-Sharing-Kunden eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl treffen. Die Kooperation zwischen dem ÖPNV und dem Car-Sharing-Anbieter wird auch durch die aktuelle Untersuchung als sehr erfolgreich dargestellt, auch wenn der ÖPNV nach den neuesten Befunden nicht mehr automatisch in gleicher Höhe profitiert wie zuvor.

Im folgenden Beitrag stellen Prof. Gerd-Axel Ahrens, Stefan Hubrich, Frank Ließke und Rico Wittwer von der TU Dresden neueste Ergebnisse der Verkehrsforschung dar. Sie weisen anhand vergleichender Untersuchungen in vielen deutschen Städten nach, dass sich Car-Sharing-Teilnehmer in ihrer Verkehrsmittelwahl ähnlich verhalten wie gänzlich autofreie Haushalte. Das Potenzial zur Verkehrs- und Umweltentlastung durch Mobilitätsdienstleistungen hängt also ganz entscheidend davon ab, ob sie zum Abschaffen eigener Autos in den Teilneh-

merhaushalten beitragen. Es wird anerkannt, dass Car-Sharing über dieses Potenzial verfügt.

Der abschließende Beitrag von Gabi Lambrecht vom Bundesverband CarSharing e. V. listet in einer systematischen Übersicht Beispiele von Einzelbestandteilen der Zusammenarbeit auf. Der Beitrag will damit Anregungen zur Nachahmung geben und Möglichkeiten aufzeigen, wie bestehende Kooperationen mit zusätzlichen Maßnahmen aufgewertet werden können.

Wir danken allen Referentinnen und Referenten für ihre anregenden Beiträge und hoffen, in diesem Buch die große Überzeugungskraft dieser Beispiele auch geballt Entscheidungsträgern in Verkehrsunternehmen sowie in den Städten und Gemeinden übermitteln zu können. Wir danken besonders auch der Europäischen Union, die innerhalb des Programms STEER zur intelligenten Energienutzung das momo Projekt – und damit auch die Tagung in Bremen – gefördert hat.

im Januar 2012

Michael Glotz-Richter, Willi Loose

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	
<i>Bernhard E. Nickel</i> Busse, Bahnen und Car-Sharing – ideale Partner jetzt und zukünftig	15
<i>Caroline Cerfontaine</i> Vom Car-Sharing zum Fahrrad über das Sammeltaxi	19
<i>Weltverband des öffentlichen Verkehrs (UITP)</i> Positionspapier der UITP: Zum echten Mobilitätsanbieter werden Kombinierte Mobilität: der ÖPNV in Synergie mit anderen Verkehrsmitteln wie Car-Sharing, Taxi, Fahrrad...	21
<i>Hajo Müller</i> Grußwort des Verkehrsunternehmens der Stadt Bremen	35
<i>Oliver Mietzsch</i> Car-Sharing als Bestandteil moderner Stadtentwicklungsplanung	37
<i>Michael Glotz-Richter</i> Vom mobil.punkt zum Modellbeispiel auf der Weltausstellung in Shanghai Der kommunale Car-Sharing Aktionsplan in Bremen	39
<i>Willi Loose</i> Car-Sharing als Ansatzpunkt zur vernetzten Mobilitätsgestaltung	51
<i>Didier Dumont</i> STIB & cambio in Brüssel - Partnerschaft für eine bessere Mobilität	63
<i>Uwe Hiltmann und Ralph Heinrichs</i> Mainzigartig mobil – book-n-drive ergänzt das öffentliche Verkehrsangebot der Mainzer Verkehrsgesellschaft	71
<i>Lea Hoyer, Christian Kluck, André Kränzke und Christian Reining</i> Osnabrück setzt auf verknüpfte Mobilität	79
<i>Martin Röhrleef</i> HANNOVERmobil: Car-Sharing als Teil eines Mobilpaketes	89
<i>Hartmut Krietemeyer</i> Effekte einer langjährigen Marketing-Kooperation zwischen dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und der Car-Sharing-Organisation STATTAUTO München	99
<i>Gerd-Axel Ahrens, Stefan Hubrich, Frank Ließke und Rico Wittwer</i> Potenziale für autoarme Mobilität	117
<i>Gabi Lambrecht</i> Best Practice-Beispiele für Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen und Car-Sharing-Anbietern	137
Autorenverzeichnis	149