



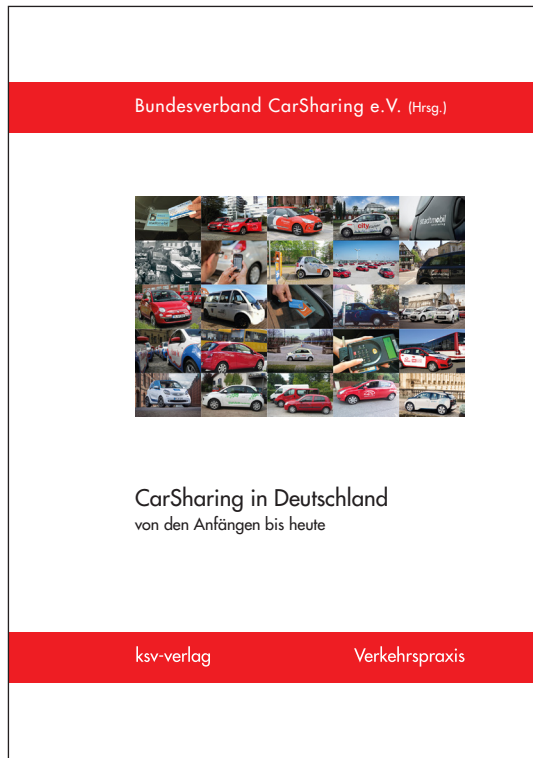
CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute

© 2016 Bundesverband CarSharing e. V (Hrsg.)
Herstellung und Verlag: ksv köln er stadt- und verkehr s-verlag
www.ksv-verlag.de
ISBN 9 783940 685193

Umschlag: Marco Reinhardt

Satz

mr-productions – die agentur · Friedrichstraße 32, 50321 Brühl, www.mr-productions.de



Vorwort

Sie halten die zweite, erweiterte Auflage unseres CarSharing-Buches in Händen. Die erste Auflage wurde zum 25-jährigen Bestehen des CarSharing in Deutschland herausgegeben. Inzwischen ist die Zeit weiter fortgeschritten. Diese neue Auflage hat einen zeitlosen neuen Titel und eine neue Gestaltung bekommen. Geblieben ist die Idee des Bundesverbandes CarSharing e. V. (bcs), in einem Sammelband die Entwicklungsgeschichte des CarSharing in Deutschland von den Anfängen bis heute für alle diejenigen erlebbar zu machen, die nicht von Anfang an teilgenommen haben.

Wir haben alle Beiträge der ersten Auflage unverändert übernommen. Sie sind also aus der Perspektive des Jahres 2014 geschrieben. Zusätzlich haben drei neue Beiträge in diese erweiterte Auflage Eingang gefunden.

Nach einer kurzen Einführung von Bernd Kremer, stellvertretend für den Vorstand des bcs, schildert Willi Loose die Verkehrs- und Umweltsituation in den 1980er Jahren, die zum Entstehen der Idee des „Nutzens statt Besitzens“ als ökologischer Dienstleistung geführt haben. Es folgt ein kurzer Überblick über 25 Jahre

CarSharing in Deutschland, der sich jedoch auf einzelne Meilensteine der Anbieter- und Verbandsentwicklung beschränkt. Gerd Lottsiepen vom ökologischen Verkehrsclub Deutschlands (VCD) ergänzt mit einer Beschreibung der Rolle seines Verbandes als Geburtshelfer einiger CarSharing-Angebote der ersten Stunde und als Wegbegleiter in 25 Jahren.

Wir haben die Vertreter einiger der heute nach wie vor bestehenden CarSharing-Anbieter gebeten, uns ihre Entwicklung von der ersten Stunde bis heute näher zu bringen. Dabei kamen Pioniere der ersten Jahre ebenso zu Wort wie Nachfolgeorganisationen, die heute die CarSharing-Landschaft prägen. Dass wir nicht alle der heutigen Player zu Wort bitten konnten, die im Laufe der Zeit CarSharing in Deutschland entscheidend beeinflusst haben, war nicht zu vermeiden.

Die cambio-Gruppe wurde im Jahr 2000 durch den Zusammenschluss dreier CarSharing-Pioniere der ersten Stunde in einer gemeinsamen Holding gebildet. Gisela Warmke, die 1990 das zweite CarSharing-Angebot Deutschlands in Aachen mitbegründete, und Bettina Dannheim beschreiben die beschwerlichen Schritte von damals bis zu einem ansehnlichen Angebot heute, das bis nach Belgien reicht.

Miriam Caroli von stadtmobil Rhein-Neckar schildert, wie sich die derzeit sieben eigenständigen Unternehmen zur stadtmobil-Gruppe zusammengefunden und schrittweise ihre arbeitsteilige Zusammenarbeit gestärkt haben. Dabei beschränkten sich viele der stadtmobil-Anbieter nicht auf ihre Kernstädte, sondern dehnten ihre Angebote Zug um Zug auf die Gemeinden im jeweiligen Umland aus.

book-n-drive ist zwar kein CarSharing-Anbieter der ersten Stunde, sondern nach dem Scheitern der Car Sharing Deutschland e. G. im Rhein-Main-Gebiet entstanden. Martin Trillig beschreibt den Aufstieg von book-n-drive bis zu einem Unternehmen, das vielfältig neue Kooperationen pflegt. Der Beitrag steht stellvertretend für andere Anbieter, die Partner der Systemplattform von Flinkster sind, jedoch durchaus eigenständig ihr Angebot in der Region entwickeln. Er wird ergänzt durch einen kurzen Beitrag von Andreas Knie, Bereichsleiter Intermodale Angebote der Deutschen Bahn, über die Motivation der Bahn-Tochter DB Rent, ins CarSharing einzusteigen.

Den etwas anderen Zugang zum CarSharing von STATTAUTO München beschreiben Manfred Jena, Olaf Rau und Maria-Jolanda Boselli. Dieses CarSharing-Angebot ist nämlich als Mittel zum Zweck innerhalb eines sozialen Betriebes entstanden, der nach wie vor arbeitslose Menschen für die Wiedereingliederung in die Arbeitswelt qualifiziert. Trotz dieser anderen Entstehungsmotivation hat sich das größte stationsbasierte CarSharing-Angebot Münchens kontinuierlich zur Zufriedenheit seiner Kunden entwickelt.

Klaus Breindl schildert, dass CarSharing-Angebote nicht nur in größeren Städten Erfolgsgeschichte schreiben. Der von ihm mitgegründete CarSharing-Verein in der 22.000-Einwohnergemeinde Vaterstetten im Münchner Umland existiert auch schon über 20 Jahre und verzeichnet Jahr für Jahr vergleichbare Wachstumszahlen wie die Großen.

Aktuelle Herausforderung ist der Übergang eines bisher rein ehrenamtlichen Engagements zur Teilprofessionalisierung. Vaterstetten steht als Beispiel für manch andere Anbieter in kleinen Städten und Gemeinden.

Der erste neue Beitrag der erweiterten Auflage beschreibt die noch nicht ganz so alte Variante des stationsunabhängigen („free-floating“) CarSharing. Hier werden die Fahrzeuge nicht an festen Stationen abgeholt und wieder zurückgebracht, sondern sind frei in einem definierten Geschäftsgebiet in sieben Großstadtregionen mit mehr als 500.000 Einwohnern verteilt. Der Gemeinschaftsbeitrag wurde von Thomas Beermann von car2go, Michael Fischer von DriveNow sowie von Carl Friedrich Eckhardt von der BMW Group verfasst.

Bereits erwähnt im Beitrag von Miriam Caroli, aber noch nicht ausführlich beschrieben, wurde die neueste Weiterentwicklung im CarSharing, die kombinierten Angebote. Hier werden von einzelnen mittelständischen CarSharing-Anbietern sowohl flächendeckende stationsbasierte Fahrzeuge als auch ergänzend free-floating Fahrzeuge aus einer Hand und in einem Tarifsystem angeboten. Gunnar Nehrke beschreibt im zweiten neu aufgenommenen Beitrag diese neuen Angebote und analysiert den kombinierten Nutzen für die CarSharing-Kunden.

Das moderne CarSharing ist ohne die heutige IT-Technik und den Einsatz von Bordcomputern nicht denkbar. Doch beide standen zu Beginn noch nicht zur Verfügung, als das CarSharing 0.0 in Gang gesetzt wurde, und Mobiltelefone und Internet noch nicht verbreitet waren. In zwei sehr anschaulichen Beiträgen schildern die Pioniere der CarSharing-Technik deren Entwicklung von den ersten Anfängen bis zur heutigen Marktreife. Besonders dankbar sind wir, dass in beiden Beiträgen die jeweiligen Marktführer trotz ihrer Konkurrenzsituation ihre parallel vollzogenen Entwicklungsschritte ohne Berührungsgängste gemeinsam schilderten: Die beinahe 25-jährige Geschichte der CarSharing-Systemtechnik wird von Joachim Schwarz und Torsten Rabold für cambio sowie Harald Zielstorff für die Firma cantamen ausgeführt. Die Hardware-Seite beleuchten Uwe Latsch von der Firma Invers und Reiner Langendorf von der Schweizer Firma Convadis.

Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten stellen Chance und Herausforderung zugleich dar. Wegen der immer noch hohen Anschaffungskosten der Fahrzeuge sind sie derzeit fast ausschließlich im Rahmen von Förderprojekten im CarSharing anzutreffen, wenn man von der anderen Ausgangslage der CarSharing-Angebote der Autoindustrie mal absieht. Christian Reining von den Stadtwerken Osnabrück und Andreas Allebrod von Drive-CarSharing schildern den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Rahmen ihrer Förderprojekte, Willi Loose ergänzt die Position des bcs. Noch nicht gelöst ist die Frage, wie die Wirtschaftlichkeit von größeren Elektrofahrzeugflotten nach Ablauf der Projektförderung erreicht wird.

Nach wie vor sind Verkehrsunternehmen die wichtigsten Bündnispartner des CarSharing. In einem künftig noch weiter entwickelten multimodalen Verkehrssystem ist der ÖPNV Rückgrat und möglicherweise Integrator der Angebotsvernetzung. Till Ackermann vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Willi Loose zeichnen die Geschichte der Zusammenarbeit zwischen CarSharing-Anbietern und Verkehrsunternehmen sowie der beiden Verbände nach und informieren über die Inhalte der regionalen Kooperationen.

Auch die kommunalen Verwaltungen und die kommunalen Spitzenverbände sind starke Partner der CarSharing-Anbieter, da sie von der verkehrs- und umweltentlastenden Wirkung des CarSharing überzeugt sind. Thomas Kiel vom Deutschen Städtetag und Willi Loose schildern die Inhalte dieser Zusammenarbeit in ihren vielfältigen Facetten.

Im dritten neuen Beitrag der erweiterten Auflage werden von Willi Loose die Ergebnisse einer im Juni 2016 veröffentlichten Studie des bcs zu den Entlastungswirkungen stationsbasierter Angebote in zwölf deutschen Großstädten und einer Gemeinde ausgeführt. In einer gemeinsam mit infas durchgeführten Untersuchung wurden 3.500 CarSharing-Kunden zu den Veränderungen in ihrem Mobilitätsalltag mit der CarSharing-Teilnahme befragt.

Im anschließenden Beitrag berichtet Willi Loose über die bisher endlose Geschichte, eine bundesweit einheitliche Rechtsgrundlage zur Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zu erreichen. Viele Kommunen warten auf diese rechtssichere Genehmigungsgrundlage, um die CarSharing-Angebote in ihren Städten gezielt fördern zu können. Jedoch sind neben dieser Hängepartie auch einige Erfolge aus der 25-jährigen Zusammenarbeit mit Bundes- und Landespolitik zu berichten.

Der abschließende Ausblick endet mit der Feststellung, dass die nächsten 25 Jahre sicherlich genauso bewegend sein werden wie die vorangegangenen.

Inhalt

Seite

Vorwort

Inhalt

1. **Editorial: Über 25 Jahre CarSharing in Deutschland** 9
Bernd Kremer
2. **Wie alles anfang –
CarSharing als Reaktion auf die Verkehrs- und Umweltsituation in den 90er Jahren** 11
Willi Loose
3. **Vom Solidarhandeln zur Marktorientierung – 25 Jahre CarSharing im Überblick** 17
Willi Loose
Der ökologische Verkehrsclub VCD immer dabei – als Wegbereiter und Unterstützer
Gerd Lottsiepen
4. **cambio** 29
Gisela Warmke und Bettina Dannheim
5. **stadtmobil CarSharing: „Überall in unserer Stadt“ – stark vor Ort und deutschlandweit vernetzt** 41
Miriam Caroli
6. **Der Weg von book-n-drive** 49
Martin Trillig
Das CarSharing-Angebot und die Systemplattform der Deutschen Bahn
Andreas Knie
7. **STATTAUTO München – erfolgreich und sozial** 59
Manfred Jena, Olaf Rau und Maria-Jolanda Boselli
8. **CarSharing ist auch in kleinen Städten möglich** 67
Klaus Breindl
9. **Free-floating CarSharing-System nimmt endgültig Fahrt auf** 77
Thomas Beermann, Carl Friedrich Eckhardt, Michael Fischer
10. **Kombinierte CarSharing-Angebote: Zwei CarSharing-Welten werden verbunden** 93
Gunnar Nehrke
11. **CarSharing-Technik von den Anfängen bis heute** 99
Joachim Schwarz, Harald Zielstorff und Torsten Rabold
12. **Die rasante Entwicklung der CarSharing-Technik von 1989 bis heute** 111
Uwe Latsch und Reiner Langendorf

13. Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten – Chance und Herausforderung	119
<i>Christian Reining, Andreas Allebrod und Willi Loose</i>	
14. Die Verknüpfung von CarSharing und ÖPNV	133
<i>Till Ackermann, Willi Loose und Christian Reining</i>	
15. Die kommunalen Partner	145
<i>Thomas Kiel und Willi Loose</i>	
16. Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet	153
<i>Willi Loose</i>	
17. Rechtliche Rahmenbedingungen für die CarSharing-Entwicklung – Zusammenarbeit mit der Politik auf Bundes- und Landesebene	161
<i>Willi Loose</i>	
18. Ausblick	170
<i>Willi Loose</i>	
Literaturverzeichnis	171
Autorenverzeichnis	175

