



Interview

# Stationäres CarSharing schafft Raum

Ein Diskurs zum Thema Mobilität in Städten

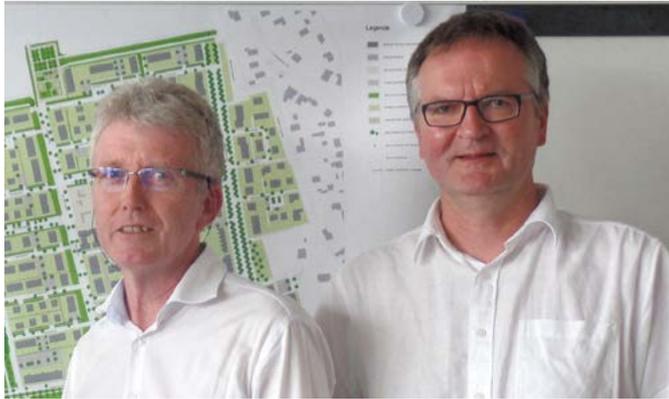


Abb. 1: Carsten Redlich vom CarSharing-Anbieter cambio (links) und Gerd Kruse vom Planungsbüro ELBBERG

Im vergangenen Jahr haben in Deutschland deutlich mehr Menschen CarSharing-Fahrzeuge genutzt als in den Jahren zuvor. Das geht aus aktuellen Zahlen hervor, die der Bundesverband CarSharing im Februar 2017 veröffentlicht hat: Demnach waren Anfang dieses Jahres rund 1,7 Millionen Personen bei deutschen CarSharing-Unternehmen als Nutzer verzeichnet, das sind 36% mehr als noch vor zwei Jahren. Auch die Bundesregierung möchte das CarSharing-Modell fördern und hat im März 2017 einen entsprechenden Gesetzesentwurf verabschiedet: Ab September 2017 können Städte und Gemeinden nach dem Vorbild des CarSharing-Gesetzes kostenlose Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge anbieten. Dies ermöglicht die Verlegung der Angebote aus Parkhäusern und Hinterhöfen in den öffentlichen Verkehrsraum und erhöht deren Wahrnehmbarkeit. Forum Wohnen und Stadtentwicklung hat **Carsten Redlich**, Prokurist von cambio CarSharing Hamburg, und **Gerd Kruse**, Mitinhaber des Hamburger Stadtplanungsbüros ELBBERG und selbst Geschäftskunde bei cambio, zu dieser Entwicklung befragt:

**Forum Wohnen und Stadtentwicklung (FWS): Herr Redlich, was bedeutet das geplante Gesetz der Bundesregierung für Ihre Branche?**

**Carsten Redlich:** Natürlich ist das Gesetz günstig für uns. Es befindet sich ja bereits seit Jahren in der politischen Diskussion. Nun wird es im September 2017 endlich in Kraft treten. Dadurch wird auf Bundesebene eine rechtlich sichere Grundlage geboten, um CarSharing im öffentlichen Raum umzusetzen. Es kann Städten und Kommunen sozusagen als Blaupause dienen. Allerdings gibt es bereits erfolgreiche Beispiele, die belegen, dass CarSharing-Angebote im Straßenbild bereits ohne die Verabschiedung von Gesetzen möglich sind.

**FWS: Gibt es ein aus Ihrer Sicht gelungenes Städtebeispiel, wo CarSharing von den Anwohnern bereits gut angenommen wird?**

**CR:** Neben einigen anderen Beispielen ist da Bremen zu nennen. Hier sind über 260 cambio-Autos an 74 Stationen im Einsatz. Zudem ist der Nahverkehr sehr gut ausgebaut und viele Ziele sind mit dem Fahrrad oder zu Fuß gut zu erreichen. Im Jahr 2004 hat der Bremer Senat die Idee der mobil.punkte auf den Weg gebracht: CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum, die über die gesamte Stadt verteilt sind. So befinden sich aktuell rund ein Drittel der cambio-Stationen im öffentlichen Raum. Der Großteil der CarSharing-Autos steht nach wie vor auf privat angemieteten Stellplätzen, in Garagen und Hinterhöfen. Über 12.000 Bremer cambio-Kunden entlasten den Stadtverkehr somit täglich um mehr als 4.000 Autos. Und mittlerweile wird die Idee in anderen Städten übernommen. Nach einer Kooperation im Bereich der Stadtentwicklung gibt es seit dem letzten Jahr auch in Nürnberg mobil.punkte. Wir würden uns wünschen, wenn weitere Städte und Kommunen diesem Beispiel folgen.

**Gerd Kruse:** Ideal ist ein engmaschiges Netz von Standplätzen, damit keine weiten Fußwege notwendig sind, und es sollten verschiedene Fahrzeugtypen zur Verfügung stehen. Ich als Nutzer finde zum Beispiel den VW Caddy von cambio praktisch zum Möbeleinkauf, fahre damit aber ungern zu einem beruflichen Termin. Ich ziehe dabei Stationen im öffentlichen Raum gegenüber Stationen in privaten unübersichtlichen Tiefgaragen vor, die nachts kein ausreichendes Sicherheitsgefühl vermitteln.

**FWS: Welche Rolle spielt heutzutage der Besitz eines eigenen Autos? Sehen Sie einen Trend zu Alternativen?**

**GK:** Der private Pkw-Besitz hat nicht mehr die große Bedeutung als Statussymbol wie früher, stattdessen werden der ÖPNV und auch das Fahrrad stärker genutzt. Laut einem aktuellen Bericht aus dem Hamburger Abendblatt ist der Fahrradverkehr in Hamburg von 2011 bis 2016 um 56% gestiegen. Auch die Fahrgastzahlen des Hamburger Verkehrsverbundes steigen jährlich. Allerdings sehe ich nur zum Teil ein stärkeres Umweltbewusstsein als Triebkraft dieser Entwicklung. Stärker wirken die persönlichen Kosten und auch das Image eines Verkehrsmittels aus. Deshalb sorgen positiv besetzte Entwicklungen, wie Free-Floating-CarSharing, Elektroautos oder selbstfahrende Pkw, meiner Ansicht nach dafür, dass die individuelle Kfz-Nutzung weiterhin interessant bleibt. Die Menschen werden nach wie vor viel und individuell unterwegs sein und für dieses Verkehrsaufkommen wird entsprechender Platz benötigt.



**CR:** Unser Ziel ist es durchaus, dass unsere Kunden sich vor der Nutzung von cambio mit ihren eigenen Mobilitätsbedürfnissen auseinandersetzen. Die Wichtigkeit des eigenen Pkw wird in urbanen Gebieten künftig immer mehr in den Hintergrund rücken. Unser Angebot ist als Ergänzung des Verkehrsverbundes anzusehen. So sind unsere Kunden auf vielfältige Weise mobil: mit der Bahn, dem Bus, dem Fahrrad, zu Fuß oder eben mit dem cambio-Auto. Ein privater Pkw ist leider noch nicht überall zu ersetzen. Die Lage des Arbeitsplatzes spielt dabei eine große Rolle. Wer seinen Arbeitsplatz nur schwer mit dem Nahverkehr oder dem Rad erreichen kann, wird sehr wahrscheinlich auf ein eigenes Auto zugreifen wollen. Hier können Stadtplanung und Politik jedoch gut mitgestalten: Eine gute Nahversorgung, attraktive ÖPNV-Angebote sowie ein gut ausgebautes Rad- und Fußwegenetz vereinfachen den Umstieg vom eigenen Auto auf alternative Fortbewegungsmittel.

**FWS: Welchen Nutzen haben die Anwohner eines Stadtquartiers durch das Angebot von stationären CarSharing-Fahrzeugen? Wie sind Ihre Erfahrungen in der Praxis?**

**CR:** Für mich stellt sich zuerst die Frage, wer CarSharing nutzt und was die lokalen Grundvoraussetzungen sind. Es sind Personen, Firmen und Behörden, die ihre Mobilitätsbedürfnisse mit dem geteilten Auto erfüllen können. Dies wird unterstützt durch eine gute Anbindung an den Nahverkehr mit vielfältigen Möglichkeiten des Umstiegs und der Verbindungsoptionen. Zudem gibt es eine umfangreiche Nahversorgung und der Weg zur Arbeit ist gut mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad zu schaffen. Ist das Quartier so geplant und organisiert, kann ein stationsbasiertes CarSharing-Fahrzeug bis zu 20 private Fahrzeuge ersetzen. Hier sorgt CarSharing für weniger dicke Luft und mehr Platz in der Stadt.

**GK:** Anwohner profitieren insofern von CarSharing, weil dadurch nicht so viele Pkws benötigt werden und der städtische



Abb. 2: cambio-Station in Saarbrücken (Foto: cambio)

Raum entlastet wird. Dadurch entstehen Möglichkeiten zur Gestaltung des öffentlichen Raums. So ist denkbar, dass im freigewordenen Raum Spielplätze, Parkanlagen oder Stellplätze für Fahrräder entstehen.

**FWS: Der ökologische und verkehrstechnische Nutzen von Free Floating-Angeboten ist teilweise umstritten. Welche Vorteile bietet stationäres CarSharing gegenüber Free-Floating-Fahrzeugen?**

**GK:** Ich sehe Free Floating-Angebote als Konkurrenz zum ÖPNV und zum Fahrrad, denn die Vertragsgebiete sind eng begrenzt auf die urbanen Teile der Stadt. Diese Angebote sind nur etwas für Kurzstrecken, die man auch anders zurücklegen könnte. Hier steht eher die Bequemlichkeit im Vordergrund. Im Zusammenhang mit stationären CarSharing-Angeboten können sie aber dazu führen, auf den Kfz-Besitz insgesamt zu verzichten.

**CR:** Kürzlich hat die Deutsche Umwelthilfe darauf hingewiesen, dass CarSharing das Potenzial hat, die Anzahl privater Pkw und somit den allgemeinen Verkehr zu reduzieren. In dem Zug wurde jedoch auch auf die Gefahr hingewiesen, dass Free-Floating-Angebote den Stadtverkehr und die Luftreinheit in Innenstädten zusätzlich belasten können. Der Unterschied zu stationsbasiertem CarSharing liegt sicherlich in der Nutzungsabsicht. Free Floater werden eher als schnelle Möglichkeit genutzt, von A nach B zu kommen. Stationsbasiertes CarSharing wird hingegen häufig mit einer geplanten Absicht genutzt. Unsere Kunden wissen bereits im Vorfeld, weshalb sie ein Auto nutzen möchten, holen es von der Station ab und bringen das Auto nach der Nutzung wieder zurück. Somit ergänzt stationsbasiertes CarSharing die Mobilität im Verkehrsverbund, also die zusätzliche Nutzung von Nahverkehr und Fahrrad. Da so weniger Autos auf den Straßen unterwegs sind, führt dies zu einer spürbaren Verminderung des Stadtverkehrs.

**FWS: Wie profitieren Privathaushalte von CarSharing-Angeboten?**

**CR:** CarSharing bietet sich ideal als Alternative zum eigenen Pkw an. Wer seinen individuellen Bedarf an Mobilität kennt, kann hier Geld sparen. Bei cambio können Autos in unterschiedlichen Fahrzeugklassen gebucht werden. So kann das Angebot flexibel genutzt werden – unabhängig davon, ob es die Fahrt zum Baumarkt ist, die Wocheneinkäufe getätigt werden oder ein Kurzurlaub über das Wochenende geplant ist – der Kunde kommt kosteneffizient und flexibel ans Ziel.

**FWS: Neben Privathaushalten bietet sich das geteilte Auto ebenso für Firmen und Institutionen an. Welchen Vorteil haben Unternehmen und zum Beispiel auch Behörden davon, wenn sie ihren Fuhrpark über CarSharing organisieren?**

**CR:** Hier sind die Vorteile vergleichbar mit denen der privaten Nutzer: Wer einen Mobilitätsbedarf von unter 10.000 Kilometern pro Fahrzeug im Jahr hat, kann seinen Fuhrpark



mit CarSharing-Angeboten kostengünstiger unterhalten und nachhaltiger gestalten. Zudem vereinfacht CarSharing die betrieblichen Abläufe, da das Unternehmen sich nicht mehr um Aufgaben des Fuhrparkmanagements kümmern muss – die hierdurch freigewordenen Mittel können eingespart oder an anderer Stelle eingesetzt werden.

**FWS: Herr Kruse, wieso sind Sie selbst mit Ihrer Firma ELBBERG Kunde bei cambio?**

**GK:** Natürlich suchen wir als Stadtplaner ständig nach Lösungen für die Verbesserung der Wohn- und Verkehrsverhältnisse in Städten. Deshalb und weil es ganz einfach wesentlich günstiger als ein eigener Firmenwagen ist, nutzen wir in unserem Unternehmen bereits seit rund 17 Jahren CarSharing-Fahrzeuge. Unsere monatlichen Fahrtkosten bewegen sich im Bereich von wenigen hundert Euro, diesen Betrag würde ein Firmenwagen durch Abschreibung, Stellplatzmiete sowie Steuern und Versicherung schon alleine an Fixkosten verschlingen, ohne aber auch nur einen einzigen Kilometer gefahren zu sein. Seit unserem Umzug in 2014 haben wir eine Station von cambio direkt in der Tiefgarage unseres Firmensitzes. Dadurch lag es auf der Hand, bei cambio Kunde zu werden.

**FWS: Gibt es ein bereits umgesetztes Stadtplanungsprojekt, in dem cambio CarSharing erfolgreich eingebunden ist?**

**CR:** Unser Angebot ist an 21 Standorten deutschlandweit zu finden und auf unterschiedliche Art in Stadt- und Wohnungsbauprojekte eingebunden. So gibt es Quartiere, in denen erst nachträglich CarSharing etabliert wurde. In Hamburg sind dies beispielsweise die Gartenstadt Farmsen oder die Stellingner Linse. Beide Projekte wurden in Zusammenarbeit mit Hamburger Wohnungsbaugenossenschaften geplant und umgesetzt. Sicherlich gab es eine zeitliche Phase, bis Akzeptanz und Nutzungsverhalten stimmten und sich die ersten Effekte auf den Stadtverkehr einstellten. Hier wird das cambio-Angebot mittlerweile sehr gut angenommen, denn das Feedback unserer Kunden ist sehr positiv. Das Hamburger Pergolenviertel wird 2018 fertiggestellt. Hier wurde CarSharing bereits in der Planungsphase konzeptionell mit eingeplant. Die zukünftigen Anwohner werden sich also bewusst für ein Quartier entscheiden, das CarSharing-Angebote vorhält. Hier erwarten wir die positiven Effekte des geteilten Autos bereits früher.

**FWS: Was kann bei Bauvorhaben die Umsetzung von CarSharing erschweren?**

**GK:** Bei jedem größeren Bauvorhaben sind die Themen Elektromobilität und CarSharing zumindest Thema. Ladestationen und CarSharing benötigen jedoch Stellplätze, die zusätzlich zu dem bauordnungsrechtlich notwendigen Parkraum gebaut werden müssen. Das macht die Umsetzung schwierig. Im neuen Baugebiet Vogelkamp im Hamburg-Neugraben mit rund 1.500 Wohnungen sind die Planungen noch weitgehender. Im Funktionsplan (Verfasser AG Elbberg/Argus/arbos) sind an

den Quartiersplätzen jeweils einige gesonderte Stellplätze für CarSharing-Pkw vorgesehen. Wenn ein tragfähiges Betreibermodell entwickelt werden kann, sollen hier sogenannte Mobilitätspunkte entstehen, die auch Ladestationen für E-Autos, Fahrradservice und die Entgegennahme von Paketen umfassen können. In bestehenden Wohnvierteln oder Stadtbezirken steht und fällt die Umsetzung eines stationären CarSharing-Projektes mit den verfügbaren Standplätzen. Hier bedarf es der Hilfe durch Kommunen und Grundeigentümer.

**Herr Kruse, in welcher Planungsphase eines Quartiers wäre es aus Ihrer Sicht ideal, ein stationäres CarSharing-Konzept in die Stadtplanung einzubinden? Und wie genau sollte diese Einbindung bestenfalls aussehen?**

**GK:** CarSharing-Konzepte haben nur geringe räumliche Auswirkungen und sind in jeder Planungsphase einfach umzusetzen. Im Grunde reichen einige reservierte Stellplätze im fußläufigen Abstand. Wenn sich dadurch eine Entlastung des Straßenraums einstellt, können freigewordene Flächen bei nächster Gelegenheit anders genutzt werden. Um auf Privatgrundstücken auf die nach Bauordnung notwendigen Stellplätze verzichten zu können, bedarf es aber neuer rechtlicher Regelungen. Zum Beispiel könnte je CarSharing-Stellplatz auf eine bestimmte Anzahl privater Stellplätze verzichtet werden. Mit der Platzbereitstellung ist aber noch kein CarSharing-Angebot gesichert, da ein Anbieter dort eine Wirtschaftlichkeit erreichen muss.

**FWS: Herr Redlich, Herr Kruse, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.**

**Über cambio:**

Die cambio-Gruppe bietet service- und bedarfsorientiertes CarSharing für Privat- und Geschäftskunden. Das unabhängige Unternehmen kombiniert moderne und spritsparende Fahrzeuge mit flexiblem 24-Stunden-Service und kostengünstigen Preistarifen. cambio unterhält gemeinsam mit Beteiligungs- und Partnerfirmen aktuell in 21 deutschen und 34 belgischen Städten über 2.240 Fahrzeuge für mehr als 84.900 Kunden. Mehr Infos unter [www.cambio-CarSharing.de](http://www.cambio-CarSharing.de)

**Über ELBBERG:**

Das Unternehmen ELBBERG Stadtplanung ist ein Büro für Stadt-, Landschafts- und Umweltplanung. Seit August 2014 befindet sich der Firmensitz in einem Gebäude, in dessen Tiefgarage cambio eine CarSharing-Station mit zwei Fahrzeugen unterhält. Seitdem nutzen fast alle Mitarbeiter des insgesamt 25-köpfigen Teams von ELBBERG die Autos für Fahrten zu Kunden und Bauprojekten. Mehr Infos unter [www.elbberg.de](http://www.elbberg.de)