

■ Car- und Bikesharing

Car- und Bikesharing: Konkurrenz oder Ergänzung zu Bahn und Bus?

aus SIGNAL 04/2015 (September 2015), Seite 22-23 (Artikel-Nr: 10003875)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Die Mobilitätswelt hat sich verändert. Früher war diese vom regelmäßigen Nutzer des eigenen Autos sowie vom ÖPNV-Stammkunden geprägt. Die Wanderungsbewegungen zwischen beiden waren überschaubar. Doch die Möglichkeiten, sich fortzubewegen, sind vielfältiger geworden. Je nach persönlichem Geld-, Zeit und Komfortbedarf entstehen neue intermodale Reiseketten. Dieser Artikel widmet sich den beiden neueren Mobilitätsangeboten: Car- und Bikesharing in Berlin.

Wachstumsmarkt - Immer mehr Carsharing

Das eigene Auto hat nicht mehr die Bedeutung von früher. Die Möglichkeit, sich eines zu leihen, wurde - spätestens seitdem große Konzerne wie Mercedes oder BMW ins Carsharing-Geschäft eingestiegen sind - aus der Ökoecke herausgeholt. Das Besondere an den neuen Leihmodellen: Die Wagen stehen nicht mehr an bestimmten Stationen, sondern in einem bestimmten Geschäftsgebiet im öffentlichen Straßenland, auch »freefloating« (»frei fließend«) genannt. Möglich machte dies vor allem der Umstand, dass heute viele Kunden über ein Smartphone verfügen, so dass sich der nächste Wagen zielgerecht orten und aufsuchen lässt.

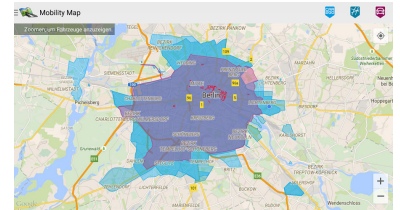
Berlin gilt als Carsharing-Hauptstadt Europas. Von den Freefloatern gibt es hier gleich drei große Anbieter: Car2go (1200 Fahrzeuge), DriveNow (1040 Fahrzeuge) und Multicity (350 Elektroautos). Die Geschäftsgebiete beschränken sich im Wesentlichen auf die innerstädtischen Bezirke mit hoher Einwohnerdichte. Das größte Geschäftsgebiet weist derzeit Car2go auf. Es hat derzeit Ausläufer nach Spandau und Steglitz sowie Inseln an den Hochschulstandorten in Adlershof und Oberschöneweide.

Mit der Schrumpfung des Geschäftsgebietes auf ohnehin gut mit dem Nahverkehr erschlossene Gebiete ist die Frage, ob flexibles Carsharing eine Ergänzung zum ÖPNV ist, einmal mehr zu verneinen. Dort, wo dichter Nahverkehr besteht, zieht Car2go seine Fahrzeuge nun zu einem noch dichteren Angebot zusammen. Hier findet ein Wettbewerb nur um das Fieletstück der Verkehrsnachfrage statt. Ergänzung zum ÖPNV sieht anders aus.

Zwar kann die Verfügbarkeit von Leihfahrzeugen dazu führen, dass Autobesitzer ihr Auto abschaffen und nun - statt ausschließlich auf das eigene Auto - auf einen Mix aus Leihauto und ÖPNV zurückgreifen, jedoch führt die hohe Verfügbarkeit der Leihautos an nahezu jeder Straßenecke und damit oft näher als die nächste ÖPNV-Haltestelle, dazu, dass bisherige ÖPNV-Stammkunden nun eine Alternative entdecken, bei der sie - wie beim ÖPNV - nicht die hohe Anfangsinvestition für ein eigenes Auto stemmen müssen.

Wachstum auch zu Lasten des ÖPNV

Laut einer Studie von »Berylls Strategy Advisors« geht das Wachstum des



Zum 17. August 2015 hat Car2go sein Verleihgebiet verkleinert. Einige Außengebiete in Lichtenberg, Spandau und Zehlendorf sind weggefallen. (Car2go)



Während hier, in der Wissenschaftsstadt Adlershof, zwei Car2go- und Drivenow-Autos auf Kundschaft warten, hat sich Car2go auf der anderen Seite der S-Bahngleise gerade zurückgezogen. (Foto: IGEB)

Carsharing-Marktes insgesamt stärker zu Lasten der ÖPNV-Unternehmen (22 Prozent) als zu Lasten der Fahrten mit dem eigenen Auto (9 Prozent). Das widerspricht jedoch den Zielen, gerade in der Innenstadt einen möglichst hohen Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen (ÖPNV, Fuß, Rad).

Eine Handlungsoption für Städte wie Berlin könnte es sein, den Carsharing-Anbietern Auflagen zu machen, um eine Konzession zu erhalten. Zum Beispiel könnte jeder Anbieter verpflichtet werden, das gesamte Stadtgebiet als Ausleih- und Rückgabegebiet anzubieten. Die Verleiher müssten ihre Tarifstruktur ändern, um das weniger profitablere Außengebiet durch das umsatzstärkere Innenstadtgebiet zu stützen. Ebenso wie das Taxigewerbe einem Tarif unterliegt, gehört auch der Carsharing-Markt, der ebenfalls in ein Zuschussgeschäft der Daseinsvorsorge (öffentlicher Nahverkehr) eingreift und für seine Existenz öffentliches Straßenland benötigt, reguliert.

Stagnation beim Bikesharing

Im Geschäft mit den Leihrädern sind die Zeiten des im Autoverleih sich immer weiter verbreitenden Free Floatings dagegen seit 2011 vorbei. Bis 2011 war es beim Anbieter Call a Bike (DB Rent) möglich, das Fahrrad an jeder Straßenkreuzung innerhalb des S-Bahn Ringes abzugeben, danach nur noch an ausgewählten grauen Betonwürfeln, also speziellen Stationen. In Berlin gibt es derzeit zwei große Anbieter, die über eine wahrnehmbare Anzahl an Ausleihstationen verfügen: Neben Call a Bike der Deutschen Bahn mit 153 Stationen ist es Next Bike mit 38 Stationen.

Beide Systeme unterscheiden sich in ihrer Geschäftsstrategie: Bei Call a Bike erhält der Kunde technisch hochgerüstete gefederte Fahrräder, die mit komplexer Technik zur Sicherstellung des Ausleihprozesses ausgestattet sind. Die Nextbike-Räder sind, abgesehen von der Beleuchtung, rein mechanisch. Sie werden mittels eines einfachen Zahlenschlosses, wie es jeder im Laden kaufen kann, gesichert.

Während Call a Bike also sehr teure Räder mit allerlei Diebstahls- und Missbrauchsschutz ausgestattet hat, handelt es sich bei Nextbike um Räder von der Stange, die einen geringen Wiederbeschaffungsaufwand haben. Welche Strategie diejenige mit den geringeren Kosten ist, ist von außen leider schwer einsehbar. Fakt ist, dass das Geschäft kaum profitabel ist. Call a Bike erhielt vom Land Berlin für das Jahr 2014 einen Betriebskostenzuschuss von 1 Mio Euro, Nextbike finanziert sich zusätzlich zu den Mieteinnahmen über Werbung, die an den Fahrrädern angebracht ist.

Das Land Berlin führt seit Ende 2014 eine Ausschreibung durch, um einen Betreiber zu finden, der einen Zuschuss erhält, aber dafür bestimmte Mindestanforderungen erfüllen muss. Der Zuschlag soll im 3. Quartal 2015 erfolgen. Soweit aus Pressemeldungen ersichtlich, soll es bei den Anforderungen der Ausschreibung um 1750 Fahrräder gehen, die an mindestens 175 Stationen bereitgestellt werden müssen. Bisher nicht eindeutig ist, ob Berliner dann, wie zum Beispiel in Stuttgart oder Hamburg üblich, die ersten 30 Minuten einer Fahrt das Rad kostenlos mieten können. Dies ist in Berlin bislang nur gegen Zahlung einer Jahresgebühr von 48 Euro bei Call a Bike möglich.

Handlungsbedarf für das Land Berlin

Die Carsharing-Anbieter wachsen hauptsächlich zu Lasten des ÖPNV. Den Carsharing-Anbietern sollte es zur Auflage gemacht werden, das Geschäft in der ganzen Stadt zu betreiben statt nur im profitablen Innenstadtbereich. Der Tarif sollte durch das Land Berlin genehmigt werden und an Tarifbedingungen geknüpft sein, die zu einer möglichst guten Ergänzung des ÖPNV führen, das heißt eine möglichst geringe Kannibalisierung zum landeseigenen Zuschussgeschäft ÖPNV darstellen.

Beim Bikesharing sollte Berlin dem Beispiel anderer Städte folgen und in der Ausschreibung durchsetzen, dass die erste halbe Stunde gratis ist. Parallel ist ein umfassender Ausbau der Verleihstationen notwendig.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003875>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten