
Carsharing & Co.: neue Elemente für einen zukunftsfähigen ÖPNV

Dr. Weert Canzler

WZB, Projektgruppe Mobilität

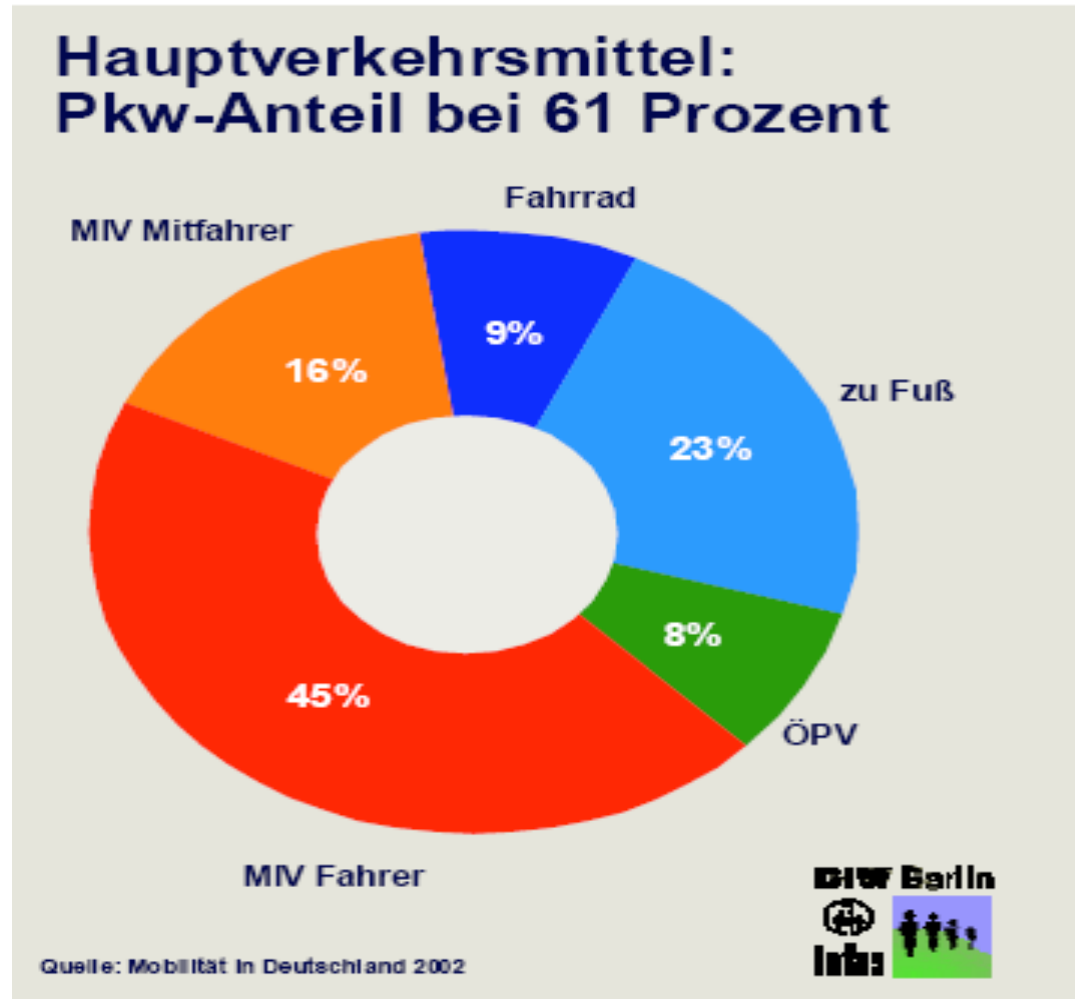
15. März 2005, Freiburg
„2. ÖPNV Innovationskongress“

- *Ausgangsfrage:* Wie sieht ein zukunftsfähiger ÖPNV aus und welchen Anteil können neue Angebote wie das Carsharing daran haben?
- *Antwort:* Der ÖPNV hat allein in verdichteten Räumen eine Zukunft – und auch nur dann, wenn er sich auf wahlfreie Kunden einstellt. Für wahlfreie Verkehrsteilnehmer sind Auto- und Fahrradbausteine mindestens symbolisch wichtig.

Gliederung:

1. Problematische Perspektiven für den ÖPNV
2. Gründe der automobilen Dominanz
3. Rhetorik und Praxis der Intermodalität
4. Rahmenbedingungen für einen zukunftsfähigen ÖPNV

Dominanz des Autos – Lage schon jetzt schwierig



Zukunftsaussichten verdüstern sich weiter:

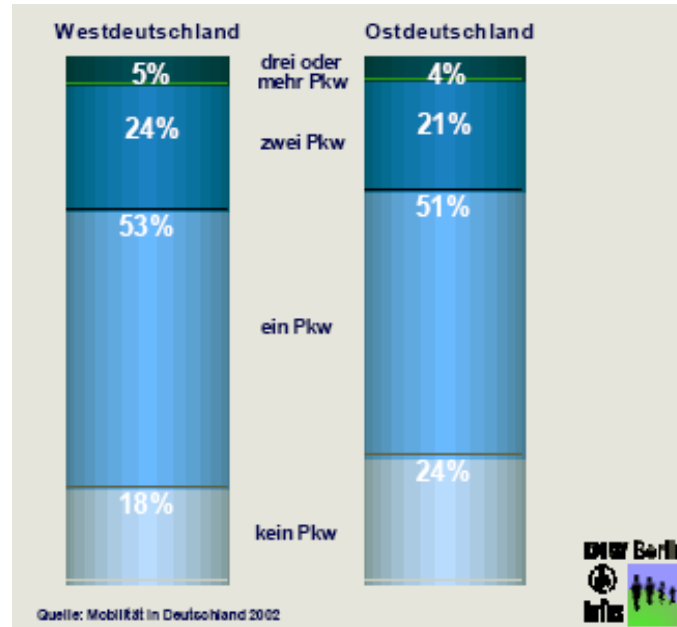
- Chronische Finanzknappheit der öffentlichen Haushalte
- Schwindender Ökobonus
- Weniger Schüler und mehr Alte mit Führerschein: die klassische Klientel schrumpft

Gesellschaftliche Megatrends begünstigen den motorisierten Individualverkehr:

- Fortschreitende Individualisierung
- Flexibilisierung von Arbeitsvolumen und –zeiten ebenso wie von Freizeit- und Konsumverhalten
- Pluralisierung von Lebenslagen und -stilen
- Erosion von Öffentlichkeit und öffentlichen Räumen

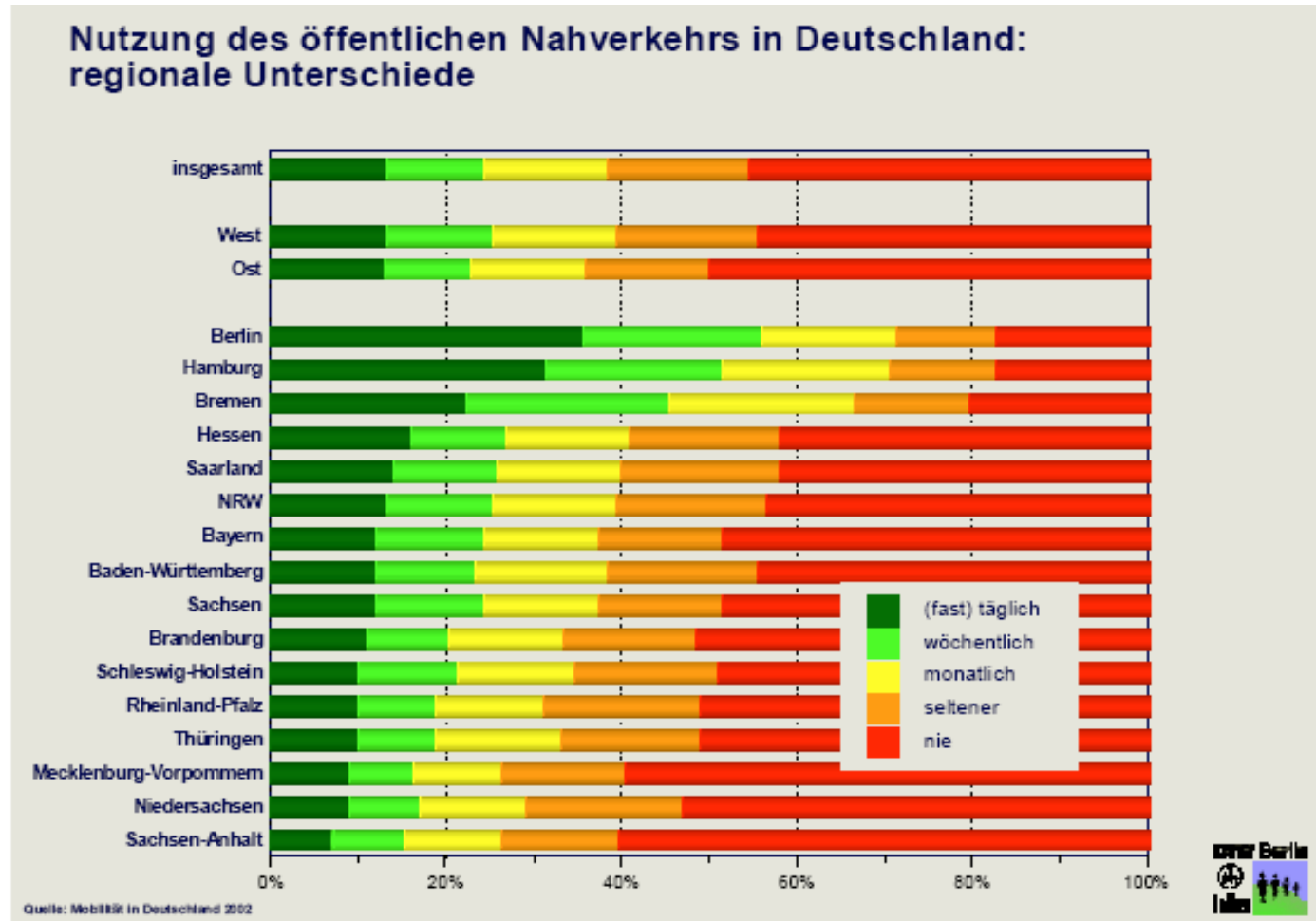
Siegeszug des Automobils in den letzten Jahrzehnten

- Faktische Vollmotorisierung



- Weitgehende Funktionstrennung, Suburbanisierung, Realisierung des „Häuschen im Grünen“, Subventionierung des Autos bis heute: Zersiedlungsprämie und Entfernungspauschale

Viele Wahlfreie nutzen selten oder nie den ÖV



Eine starke (Zu-)Neigung der Autofahrerinnen und Autofahrer zum Fahrzeug, denn ...

- ... das Privatauto ist Teil moderner Lebensformen, seine Nutzung in Routinen eingelagert, die von Entscheidungszwängen entlasten.
- ... zugleich ist das Auto der subjektive Garant für Flexibilität und Selbstbeweglichkeit, kurz: ein Freiheitsversprechen.
- ... es war (und ist tendenziell abnehmend) Prestigeobjekt, Statussymbol und Instrument sozialer Distinktion.

Ergebnisse des Cash-car-Projektes: Das Verkehrsmittelwahlverhalten ist anders als oft angenommen:

- Entscheidung für Cash car voraussetzungsvoll
- „Transaktionskosten? Nein, danke!“
- Finanzielle Incentives und bessere Informationen wirken nur sehr begrenzt, denn: Die Kostenwahrnehmung beim Auto ist strukturell verzerrt, notwendige Konsumarbeit wird ignoriert.
- Verkehrswahlentscheidungen nicht situativ, Verkehrsverhalten ist formatiert

„Nutzen ohne nachzudenken“ statt „nutzen ohne zu besitzen“

- Private Nutzer wollen fixe Blocknutzung, keine echte Flexibilität
- Sensibilität für Qualität und Service höher als beim Privatauto
- Flexible Portionsautos für gewerbliche Flotten, Behörden etc. interessant
- Außerdem: Portionsauto als Glied der „Haus-zu-Haus-Verbindung“ bei Dienstreisen („Autos der Bahn“)

Mobility in der Schweiz



Basler Kantonsverwaltung setzt auf CarSharing (Pressemitteilung vom 12.10. 2004, 13:57)

BASEL – Für Dienstfahrten will die Basler Kantonsverwaltung künftig vermehrt auf CarSharing setzen. Der Kanton schloss dazu mit dem Unternehmen Mobility einen Rahmenvertrag ab.

Dank des Rahmenvertrags kann die Kantonsverwaltung sämtliche rund 1.750 Mobility-Fahrzeuge nutzen, von denen derzeit rund 70 auf dem Gebiet von Basel-Stadt stationiert sind. Je nach Bedarf können die Autos en bloc gebucht werden, beispielsweise werktags von 8 bis 17 Uhr. Oft benutzte Fahrzeuge können auf Parkplätzen der Verwaltung stationiert werden.

Nach Auskunft des Finanzdepartements besitzt der Kanton derzeit rund 740 Personenwagen inklusive Lieferwagen und Kleinbusse. Jedes Jahr werden davon einige Dutzend Fahrzeuge durch neue ersetzt. Nun wird vor Neubeschaffungen jeweils geprüft, ob die Transportleistung nicht ebenso gut oder gar besser und günstiger mit Mobility-Fahrzeugen erbracht werden kann.

DB Carsharing und Call-a-Bike



HANNOVERmobil



Das Mobilpaket

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Busse und Bahnen
GVH-Abo inklusive | <ul style="list-style-type: none"> Öffentliches Auto
teilAuto-Zugang inklusive
Rabatt e Hertz-Mietwagen |
| <ul style="list-style-type: none"> Taxi (Hannover)
Taxi-Rabatt (1 € ab 8 € Fahrumsatz)
Rechnungsfahrten bargeldlos | <ul style="list-style-type: none"> DB-Fernverkehr
BahnCard 25 inklusive |
| <ul style="list-style-type: none"> Fahrrad
Rabatte und Serviceleistungen
bei 13 Fahrradhändlern,
Fahrradstation und ADFC | <ul style="list-style-type: none"> Gepäck- u. Lieferservice
Rabatt EDEKA Poppe Lieferdienst
Gratis-Getränkelielieferservice Bormann
Gratis-Gepäckaufbewahrung im SCC |
| <ul style="list-style-type: none"> Integrierte Mobilitätsrechnung für Grundpreis, teilAuto- und Taxi-Fahrten <ul style="list-style-type: none"> weitere Serviceleistungen (newsletter, Gratis-Fahrplanbuch, VCD) | |

Erweitern Sie Ihren Fuhrpark mit HANNOVERmobil

Die ganze Welt der Mobilität auf einer Karte:

- Busse und Bahnen im GVH
- teilAuto
- BahnCard
- Jede Menge Rabatte und Sonderkonditionen bei Taxi, Fahrrad und Lieferservice

Nur 6,50 EUR
mehr als das reguläre GVH-Abo pro Monat!

HANNOVERmobil
Das kombinierte Mobilitätsvertrages

Reformen im ÖV – ein Ausblick:

- Neuordnung der Finanzierung – „Ende der Töpfchenwirtschaft“
- Entlassung der kommunalen Unternehmen aus den Beschränkungen der Gemeindeverfassung
- Integration der einschlägigen Gesetze (PBefG, AEG, GVFG etc.) in ein schlankes Mobilitätsgesetz mit radikalen Veränderungen:
 - (Ideen-)Wettbewerb für alle bestellten Verkehre
 - Umstellung der Objektförderung auf Subjektförderung
 - etc. etc.

Die Wahlfreien als Zielgruppe:

- Der Ö(PN)V wird unter weiteren Druck geraten – nicht zuletzt: Die Captives werden unwichtiger
- Das Automobil passt ideal zur sich individualisierenden Gesellschaft.
- Intermodale Angebote können den Ö(PN)V attraktiver machen, aber sie müssen transaktionskostenarm für den Nutzer sein eine hohe symbolische Aufladung (wie Call-a-Bike) haben und unter umfassend deregulierten Rahmenbedingungen betriebswirtschaftlich lukrativ sein.