

## Die Wichtigkeit von Car-Sharing Stationen im öffentlichen Raum aus Sicht von cambio

Jutta Kirsch  
cambio StadtAuto Bremen  
CarSharing GmbH



## Eckdaten zur Firmengeschichte:

- 1990: StadtAuto – Initiative mit 3 Autos und 28 Nutzern
- 1992: Gründung der StadtAuto Bremen CarSharing GmbH
- 1998: Einführung der Chipkartentechnologie und des ersten Tarifs ohne Hinterlegung einer Kautions
- 1999: Auszeichnung mit dem blauen Engel
- 2000: gemeinsame Gründung der cambio Mobilitätsservice GmbH & Co KG mit StadtAuto Köln und Aachen: Entwicklung der Marke „cambio“, bundesweites CallCenter, Softwareentwicklung
- 2003: erster mobil.punkt
- 2013: Beitritt „Cleaner Car Contract“



## Aktuelle Kennzahlen

- 8200 Kundinnen und Kunden in Bremen, Bremen-Nord und Bremerhaven – telefonische und postalische Betreuung von weiteren über 6500 KundInnen in Oldenburg, Hamburg und Berlin
- 185 Autos - jedes Auto wird von rund 45 Menschen genutzt
- 48 Stationen – davon 10 mobil.punkte
- 26 MitarbeiterInnen bei cambio StadtAuto Bremen, 67 insgesamt in Bremen, 140 deutschlandweit

**Bisher erreichtes Ziel: rund 2.000 private Pkw werden durch die cambio-Flotte ersetzt**



## Was zeichnet mobil.punkte aus unserer Sicht aus?

- **Lage im öffentlichen Straßenraum:** mobil.punkte rücken die CarSharing – Autos mitten ins öffentliche Leben. Damit verlieren sie einen entscheidenden Nachteil im Vergleich zum privaten Pkw.
- **Lage in Stadtteilen mit größten Parkraumproblemen:** in den zentrumsnahen Stadtteilen sind die Entwicklungsmöglichkeiten durch fehlenden Parkraum am geringsten, und die Notwendigkeit am größten.
- **Optimale Verknüpfung mit dem ÖPNV:** ein CarSharing – Angebot ohne gut ausgebauten ÖPNV ist undenkbar.



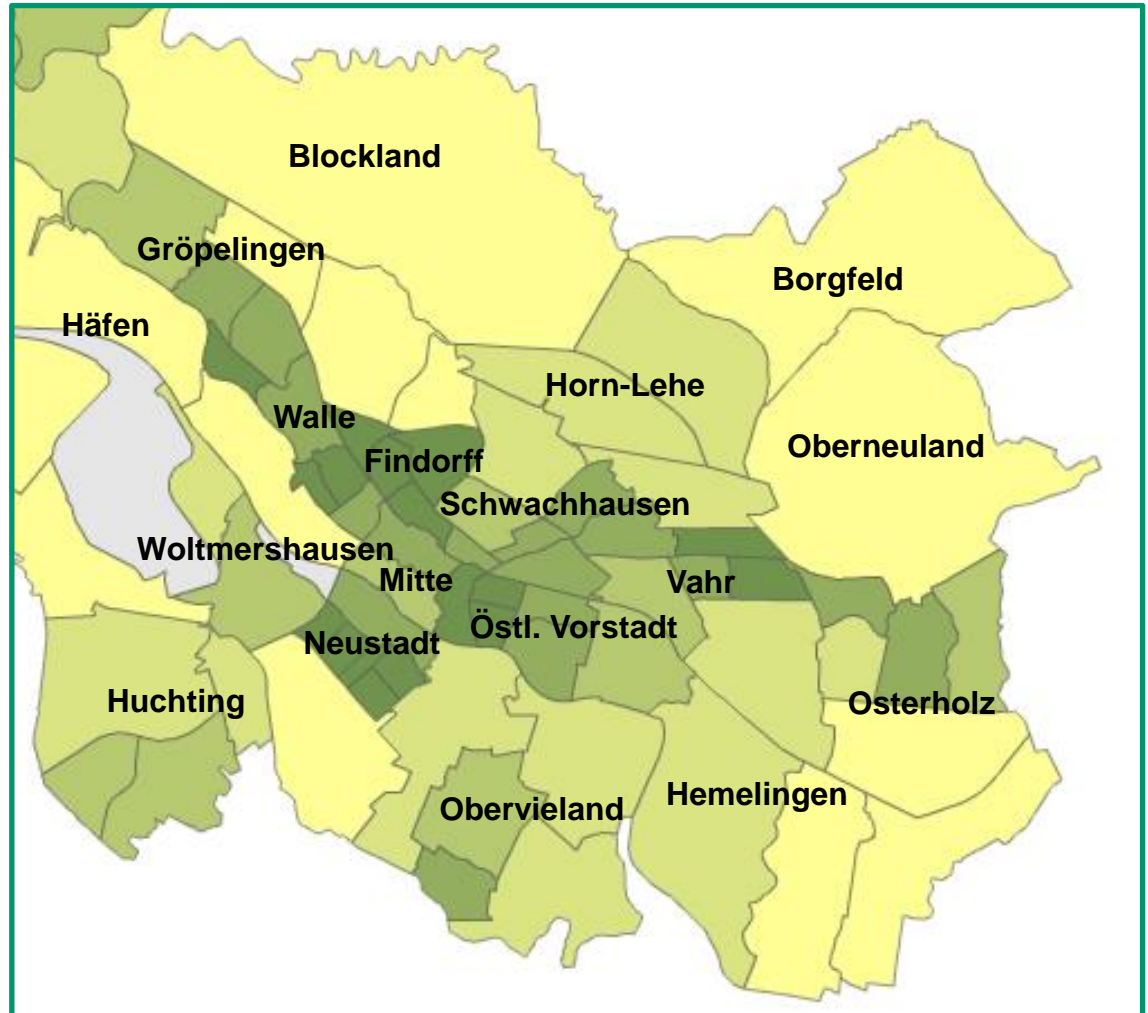
Stadtteile mit hohem  
CarSharing-Bedarf (1):

## Bevölkerungsdichte

Je enger die Menschen  
zusammen wohnen, desto  
weniger Platz gibt es für Autos.

Einwohner/-innen je ha [2011]

- 0,0 - 10,5
- 10,6 - 22,2
- 22,3 - 40,9
- 41,0 - 70,4
- 70,5 - 180,5
- Keine Daten



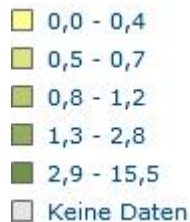
Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (2012): Bremer Ortsteilatlas

Stadtteile mit hohem  
CarSharing-Bedarf (2):

## Betriebsdichte

Eine hohe Betriebsdichte  
gewährleistet eine zeitlich  
komplementäre Nutzung der  
Autos zu den privaten Kunden.

Durchschnittliche Zahl der  
Betriebe je ha [2010]

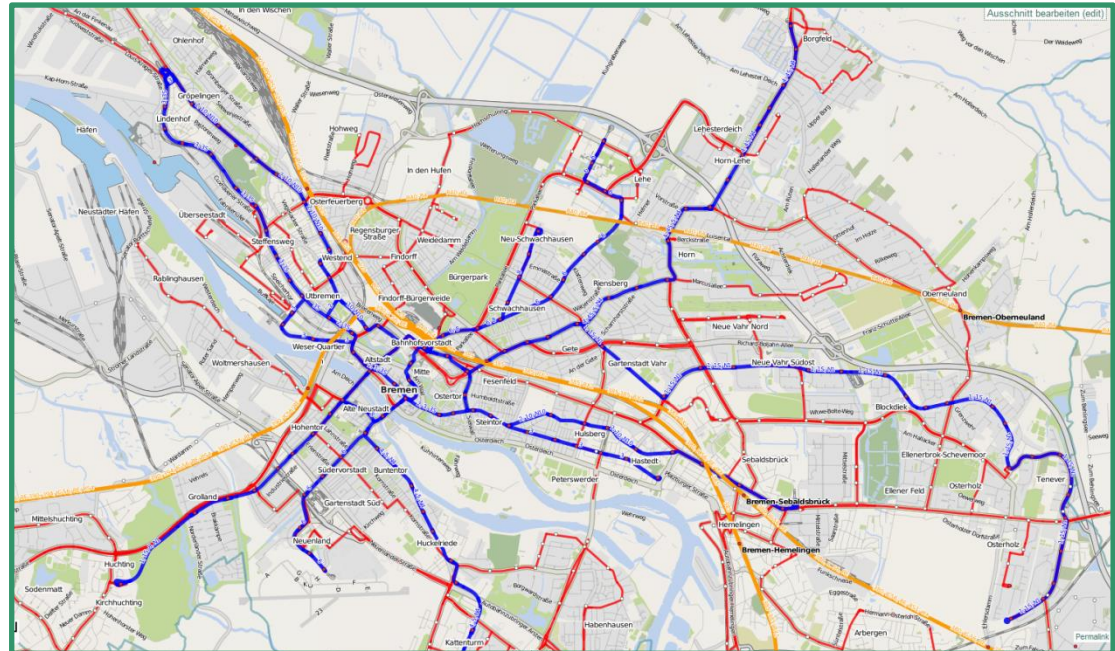


Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (2012): Bremer Ortsteilatlas

Stadtteile mit hohem CarSharing-Bedarf (3):

## ÖPNV-Anbindung

In Stadtzentrumnähe ist das ÖPNV-Netz am dichtesten und bietet die besten Voraussetzungen für ein Leben ohne privaten Pkw.

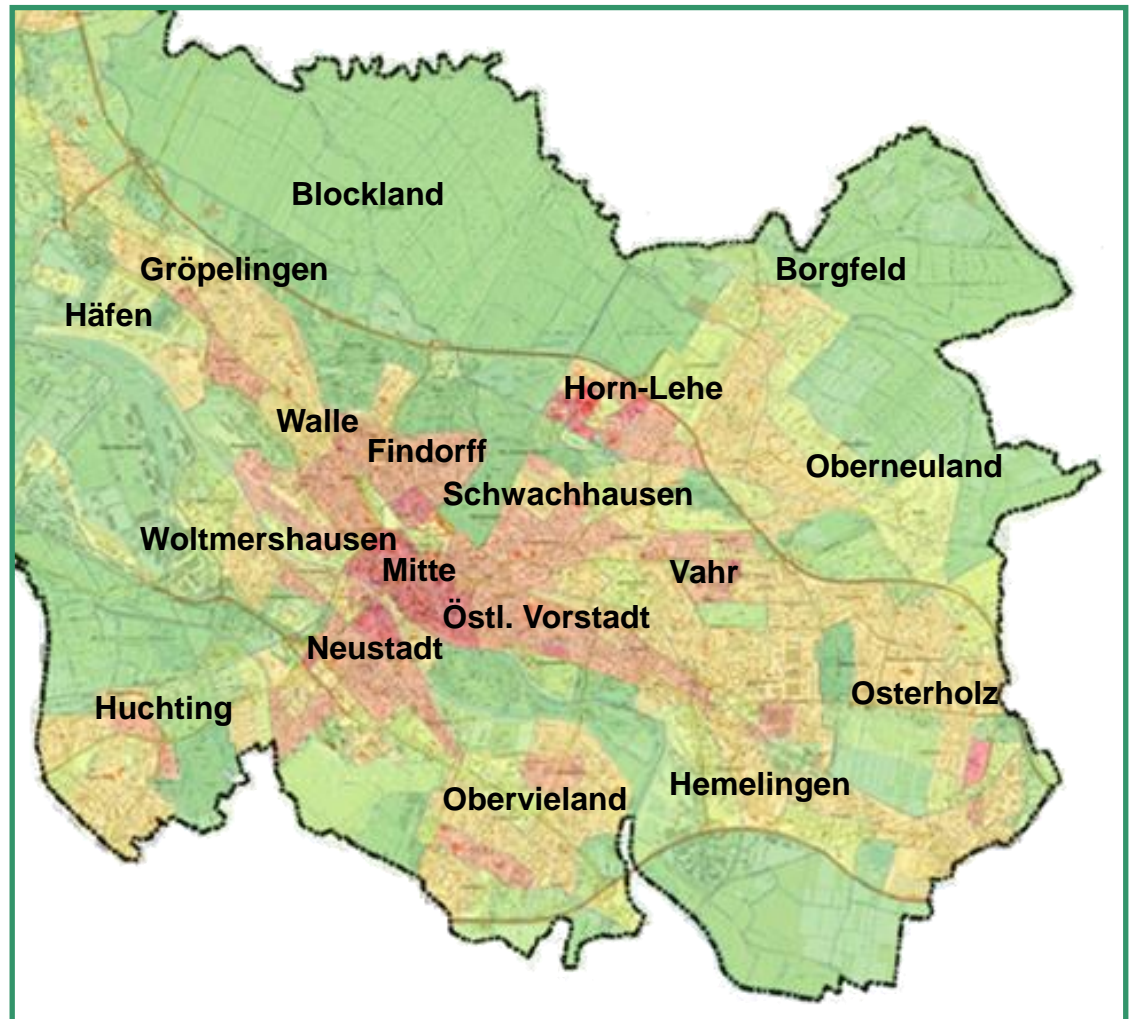


Stadtteile mit hohem  
CarSharing-Bedarf (4):

## Parkdruck

Je größer der Parkdruck,  
desto größer ist auch das  
Potential für CarSharing.

Bewohnernachfrage, 15-16 Uhr	
Stellplatznachfrage	
sehr gering	0 - 1 Pkw/ha
gering	>1 - 2,5 Pkw/ha
eher gering	>2,5 - 5 Pkw/ha
eher hoch	>5 - 10 Pkw/ha
hoch	>10 - 20 Pkw/ha
sehr hoch	>20 Pkw/ha



Quelle: Planersocietät (2013):  
Analyse des

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 -  
ruhenden Kfz-Verkehrs



## Stadtteile mit hohem CarSharing-Bedarf (5):

**Ein Vergleich:** zentrumsnahe und periphere Stadtteile weisen eine unterschiedlich starke Nachfrage nach CarSharing auf

