

### TOP 3.4.6 Verkleinerung Geschäftsgebiet bei Carsharing-Anbieter

Die Stadt Wien unterstützt Carsharing gemeinsam mit den Wiener Linien als Ergänzung zum Umweltverbund (Öffis, Rad und zu Fuß). Gemeinsam mit dem Citybike Wien, Mietwagen und Taxis bietet Carsharing einen weiteren Baustein zur kombinierten, individuellen Mobilität, ohne ein Auto besitzen zu müssen. Die Anbieter von Carsharing-Autos sind unabhängige, private Unternehmen, die nicht von der Stadt beauftragt werden und keine direkten Subventionen bekommen.

Grundsätzlich wird unterschieden zwischen Carsharing-Anbietern mit fixen Standplätzen und sog Free-Floating-Systemen, bei denen das Auto ohne fixen Autorückgabestandplatz innerhalb des gültigen Geschäftsgebiets einfach wieder abgestellt werden kann.

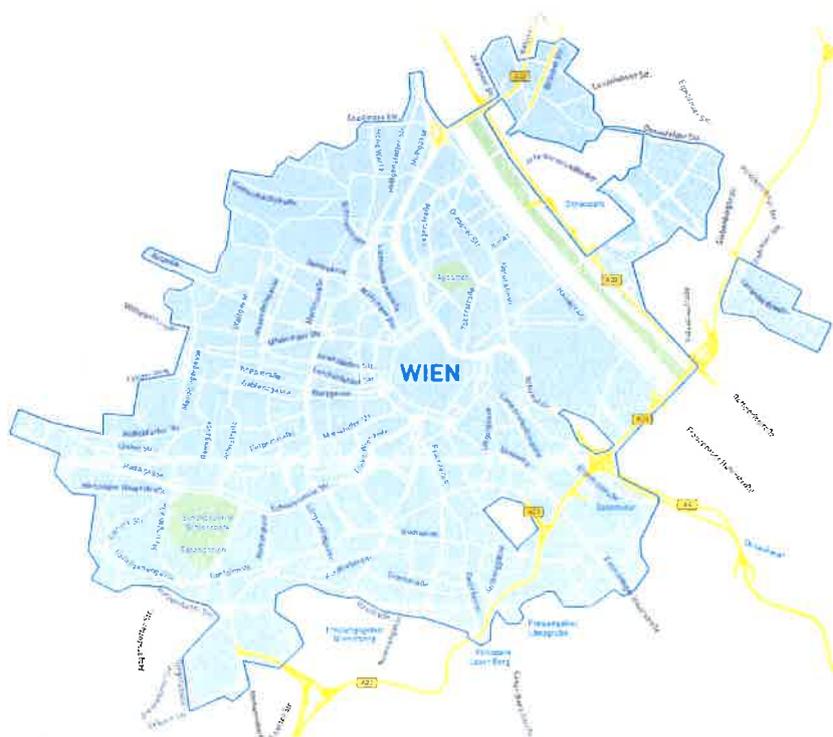
Derzeit gibt es in Wien folgende Anbieter:

- Carsharing-Anbieter mit fixen Standplätzen: Flinkster, Zipcar
- Free-Floating Systeme: Car2Go, Drive now
- Privates Carsharing: Caruso
- Plattform für Carsharing unter Privatpersonen: carsharing 24/7

Die Anbieter unterscheiden sich auch bezüglich der Fahrzeugflotte und Tarifen. Car2Go hat zB nur Kleinwagen (Smart) im Angebot und ist im Vergleich bei der minutengenauen Abrechnung günstig, Drive now bietet BMW und Mini Modelle an – also somit auch Fahrzeuge, die für Transporte durchaus in Frage kommen – die Tarife sind aber höher.

Im August 2015 verkleinerte der beliebte Carsharing-Anbieter Car2Go mit dem Argument ‚Optimierung‘ sein Geschäftsgebiet. Bis 17. August konnten Fahrzeuge in beinahe ganz Wien abgestellt und angemietet werden – nun wird das Gebiet entscheidend verkleinert. Räume, die nicht so dicht besiedelt sind, werden einfach ausgespart. Die flächigen Außenbezirke Wien Floridsdorf und Donaustadt sind von dieser Maßnahme erheblich betroffen - zudem wurden im 2. und 3. Bezirk Areale einfach ausgenommen (siehe Abbildung). Leider sind das auch die Gegenden, wo es verhältnismäßig wenig öffentliche Verkehrsmittel gibt.

#### Car2Go Geschäftsgebiet ab 17. August 2015:



Aus verkehrssystemischen Überlegungen kann von einer Verbesserung jedoch keine Rede sein. Denn im August wurden genau jene Gebietsteile verkleinert, die aus verkehrspolitischer Sicht einen Sinn ergeben: dort wo das ÖV-Netz nicht so dicht ist und das Carsharing-System ohne fixen Rückgabe-Standplatz ein wirksames ergänzendes Mobilitätsangebot darstellen kann.

Durch die erhöhte Verfügbarkeit der Car2Go Autos im innerstädtischen Bereich nimmt die Konkurrenz zu den Öffis weiter zu: lieber schnell ins Auto, um von A nach B zu kommen als ein paar Minuten an der Haltestelle zu warten. Ein Plus an Autofahrten. Dies konterkariert die aktuellen Verkehrsziele. Dies ist möglich, weil es für die Carsharing-Anbieter in der Stadt keine Rahmenbedingungen gibt.

**Beurteilung aus Sicht der AK:**

Angebote und Formen des geteilten Nutzens von Fahrzeugen sind eine sinnvolle Ergänzung für das vielfältige städtische Mobilitätsangebot. Die vorhandenen Free-Floating-Systeme (insbesondere Car2Go) stellt aufgrund des Geschäftsgebietes und der verfügbaren Fahrzeugkategorien (Smart, keine Transporte möglich) eine Konkurrenz zu öffentlichem Verkehr, Taxis und Radverkehr dar.

Eine strategische, städtische Steuerung für Carsharing-Anbieter fehlt. Aus Sicht der AK müssen die verkehrspolitischen Ziele

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und der PKW-Anzahl,
- bewusster und gezielter Autounutzung,
- Ermöglichung Umsteigen auf ÖV,
- Entspannung der Parkplatzsituation,
- Reduktion der innerstädtischen Lärm- und Umweltbelastung,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung des öffentlichen Raums

durch eine strategische Ausrichtung und Steuerung der Carsharing Konzepte unterstützt werden.

Eine städtische Strategie, die den aktuellen Verkehrszielen entspricht und einen zusammenhängenden Geltungsbereich garantiert- auch in den schlechter durch Öffis erschlossenen Außenbereichen der Stadt wäre daher wünschenswert.