

Foto: Marco Strack



## Abwrackprämie, jetzt also elektrisch

Mit der Kaufprämie für E-Autos fördert der Bund erneut den individuellen Pkw-Besitz, denn der schleppende Absatz gefährdet die selbst gesteckten Ziele. Der Kaufanreiz nützt vor allem auch der Autoindustrie.

Erinnern Sie sich noch an 2009? Fünf Milliarden Euro gab es damals von der Bundesregierung für den Kauf von Neuwagen, wenn das alte Auto dafür abgewrackt wurde. Wenig später waren 3,8 Millionen nagelneue Autos auf den Straßen unterwegs. 500.000 mehr als in den Jahren zuvor. Nun soll erneut mit staatlichen Fördergeldern der Autokauf angekurbelt werden. Diesmal ist die Modell-Auswahl jedoch begrenzter: Nur Käufer von Elektro- und Hybridfahrzeugen profitieren. Derzeit sind das auf dem deutschen Markt ganze 27 Modelle.

Mit der Kaufprämie reagiert die Bundesregierung auf den schleppenden Umstieg der Autofahrer auf Elektroautos. Nur etwa 55.000 fahren derzeit in Deutschland. Vom Ziel, bis 2020 eine Million E-Autos auf die Straße zu bringen, ist die Regierung also noch weit entfernt. Mit der Kaufprämie sollen es zumindest 500.000 werden. Bis 2019 spendiert die Bundesregierung 600 Millionen Euro. Hinzu kommen 300 Millionen Euro für den Ausbau von Ladestationen.

### Jeder soll sein eigenes haben

Wieder einmal wird großzügig der individuelle Besitz an Fahrzeugen gefördert. Jeder soll sein eigenes haben – das bekannte Mobilitätskonzept. Die Regierung nennt die Förderung »Anreize zur schnelleren Verbreitung dieser innovativen Technologie.« Sie erhofft sich, dass mit der höheren Nachfrage die Preise sinken und sich so mehr Käufer finden. Das mag umweltfreundlicher sein, nach einem Aufbruch in eine andere Verkehrspolitik klingt das aber nicht.

Die Rechnung ist einfach: Mehr Elektroautos gleich weniger Schadstoffe, der Verkehr wird umweltfreundlicher. Das mag zu einem gewissen Grad stimmen, in der Gesamtbilanz passt es aber nur, wenn die Stromproduktion schadstoffarm und CO<sub>2</sub>-neutral ist. Von den niedrigen Emissionswerten will auch die Autoindustrie profitieren. Ab 2020 dürfen die Fahrzeuge nur noch 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstoßen, der Wert gilt für den Durchschnitt aller verkauften Fahrzeuge eines Herstellers.

### Niedrige CO<sub>2</sub>-Werte wichtig für den Absatz an Premium-Fahrzeugen

Noch schaffen die Hersteller die Vorgaben von derzeit 130 Gramm pro Kilometer. In Zukunft können sie aber nur mit deutlich mehr verkauften E-Autos die neuen Grenzwerte einhalten. Und zwar mit folgendem Trick: Jedes CO<sub>2</sub>-arme Auto verringert die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Gesamtflotte eines Herstellers. Damit können weiterhin Fahrzeuge der Premiumklasse mit extrem hohen CO<sub>2</sub>-Werten verkauft werden.

Somit erklärt sich auch das Interesse der Konzerne, möglichst viele Elektro- und Hybridfahrzeuge auf die Straße zu bringen. Entsprechend genau wird an den CO<sub>2</sub>-Werten gerechnet und der Verbrauch mit »legalen« Tricks manipuliert. Die Kaufprämie führt damit eben nicht zu einer nachhaltigen Mobilitätswende. Einen Motor durch einen anderen zu ersetzen, so einfach ist es nicht.

### Die cambio-Elektroflotte

cambio-Kunden sind in Hamburg, Aachen und Köln schon seit Jahren mit Elektroautos unterwegs. Die reinen Elektrofahrzeuge der cambio-Flotte haben eine Reichweite von über 100 Kilometern. Für die meisten Fahrten reicht das allemal aus. Typische Stadtfahrten sind nämlich nicht länger als 20 bis 40 Kilometer. Das Buchungssystem garantiert bei der Fahrzeugauswahl automatisch die benötigte Reichweite. Der Strom an den Ladestationen stammt übrigens aus regenerativen Energiequellen, damit stimmt unterm Strich auch die Umweltbilanz. **rv**



Foto: fatalia, rhzono

### Mobilität heute

Wie kann Mobilität in der Stadt geplant werden? cambio im Gespräch mit den Stadtplanern Gerd Kruse und Volker Rathje. Lesen Sie das Interview auf Seite 2 und im cambio-Blog.



Grafiken: ELBERG

Foto: ELBERG

Foto: fotolia, fovivafoto

## »Papa, was soll ich denn mit einem Auto in der Innenstadt?«

Wie kann Mobilität der Zukunft gedacht werden – und welche Grenzen gibt es dabei in der Realität? cambio unterhält sich mit den Hamburger Stadtplanern Gerd Kruse und Volker Rathje vom Planungsbüro ELBERG Stadtplanung und Carsten Redlich von cambio Hamburg. Lesen Sie das Interview hier und im Blog.

**cambio:** Sie sind Stadtplaner und nutzen cambio geschäftlich. Wie sieht ein Stadtplaner CarSharing?

**Volker Rathje:** Für mich ist immer schon Zielstellung Nummer eins, das Blech aus den Straßen zu bekommen. Unsere Straßen hier sind doch total zugemüllt mit Blech.

**Carsten Redlich:** Ein privater Pkw wird ungefähr eine Stunde am Tag gefahren, ein Auto von cambio wird sechs bis acht Stunden am Tag bewegt. Die Menschen teilen sich also das Auto, jeder fährt nicht mehr nur mit seinem und dadurch werden am Straßenrand weniger Autos stehen.

**Gerd Kruse:** Die Ideologie der meisten CarSharing-Kunden ist doch: Das ist billiger, das ist praktisch und irgendwie ist es auch toll.

**cambio:** Durch stationsbasiertes CarSharing reduziert sich also die Zahl der parkenden Fahrzeuge. Welche stadtplanerischen Möglichkeiten gibt es, Autofahren effizienter zu machen?

**Volker Rathje:** Beim Umbau einer Kaserne zu Wohnungen habe ich etwa vorgeschlagen: Machen wir doch hier an dem neuen SB-Markt eine Station für Leihautos. Und dann habe ich eine Paketstation vorgeschlagen und diese ganzen Themen, die ja gern miteinander kombiniert werden. Damit wir die einzelnen Wege kurz halten können. Aber da hat die Verwaltung erst einmal gesagt: Nein, wir brauchen hier erst einmal einen Nachweis für die Stellplätze nach der Landesbauordnung. Eventuelle CarSharing-Stellplätze kommen dort gedanklich zum Flächenbedarf für die privaten Fahrzeuge noch hinzu.

**Carsten Redlich:** Ja, das geht oft rechtlich nicht. In Schleswig-Holstein und Niedersachsen gibt es Stellplatzverordnungen. Hier in Hamburg ist das weitgehend aufgehoben.

**Volker Rathje:** Stimmt, die sogenannte Globalrichtlinie für Stellplätze ist hier für den Geschosswohnungsbau aufgehoben. Es entscheidet nur noch der Investor, wie viele Stellplätze er selber bauen will.

**Gerd Kruse:** Und die Autos wer-

den dann auf die Straße gedrückt und nehmen Platz weg.

**cambio:** Verwaltung und Baurecht setzen Ihnen da also enge Grenzen für die Planung. Wie sieht es bei den Menschen aus? Sind die schon einen Schritt weiter, was moderne Mobilität angeht?

**Gerd Kruse:** Es hat bereits eine gedankliche Veränderung stattgefunden. Auch als erwachsener Mensch mit Geld kannst du heute sagen: Ich mache CarSharing und das ist akzeptiert.

**Volker Rathje:** Der jungen Generation ist das Auto zu 80 Prozent völlig egal. Die will gar kein eigenes Auto mehr.

**Gerd Kruse:** Ich hatte einen Auftraggeber, der hat seiner Tochter zum 18. Geburtstag ein Auto geschenkt. Und dann hat sie gesagt: »Papa, was soll ich denn hier mit nem Auto in der Innenstadt?«. Ob sie das Auto denn verkaufen dürfte. Es gibt auch jetzt 18-Jährige, die von den Eltern zum Führerschein überredet werden müssen. Die sagen: »Ich brauche keinen Führerschein, ich komme überall mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn hin.« Die Eltern fragen dann: »Kind, wie willst Du eine Stelle finden ohne Führerschein?« Da findet einfach ein Wertewandel statt.

**Volker Rathje:** Da musst du aber sehr stark unterscheiden, ob du in einer Metropole oder in einer Kernstadt bist oder auf dem Land. Das muss man vollkommen voneinander trennen. Auf dem Land hättest du als Familie mit Kindern wahrscheinlich zwei Autos.

**Gerd Kruse:** Auch dort hängt der Autowunsch ganz entscheidend von der Qualität des öffentlichen Nahverkehrs ab.

**cambio:** Welche Bedingungen müssen erfüllt sein, damit CarSharing auch auf dem Land funktioniert?

**Carsten Redlich:** Bisher ist CarSharing ja eher ein Thema in den ganz großen Städten. Aber wir bieten CarSharing auch in einigen Städten unter 100.000 Einwohnern an, einfach, weil da der ÖPNV stark ist und wir viel Unterstützung von kommunaler Seite bekommen. In Kleinstädten und auf dem Land bleibt CarSharing dagegen weiterhin eine Herausforderung.

CO

Lesen Sie das ganze Interview im cambio-Blog:  
[www.cambio-CarSharing.de/blog](http://www.cambio-CarSharing.de/blog)



Carsten Redlich (rechts),  
 Volker Rathje (links)

Foto: Blanca Frenzer



Foto: Andreas Schoelzel



# Campus-Tarif: Änderungen zum Wintersemester

Der Campus-Tarif richtet sich an alle, die sich in Ausbildung befinden. Zum 1.10.2016 wird es in diesem Tarif einige Änderungen geben.

Der Campus-Tarif wurde im Jahr 2012 als erster Tarif ohne Monatsbeitrag eingeführt und von Anfang an gut angenommen. Jetzt, nach vier Jahren Erfahrung, sind einige Änderungen nötig. Die wesentlichste ist die Unterteilung der Woche in »Werktage« und »Wochenende«.

Montags um 7 Uhr beginnt der Werktag. Freitags um 12 Uhr dann das Wochenende, wieder bis Montag 7 Uhr. Die neuen Stundenpreise sind von Montag bis Freitag in den meist genutzten Preisklassen günstiger als bisher. Eine Stunde in der Preisklasse S (Ford Fiesta) wird werktags statt mit 2,50 Euro nur noch mit 2,40 Euro berechnet, in der Preisklasse XS sinkt der Preis um 20 Cent von 2,10 Euro auf 1,90 Euro. Ein Wermutstropfen bleibt, der VW Caddy in der Preisklasse M wird 30 Cent mehr pro Stunde kosten, ein Transporter 1,10 Euro mehr. Da diese Fahrzeuge aber in der Regel seltener genutzt werden, wird sich diese Änderung im Geldbeutel nur vereinzelt bemerkbar machen.

Am Wochenende steigen die Preise in allen Tarifen an. Eine Stunde in der Preisklasse XS wird um 10 Cent, in der Preisklasse S um 20 Cent und in der Preisklasse M um 50 Cent

teurer. Der Transporter wird pro Stunde am Wochenende statt 5,90 Euro 7,20 Euro kosten.

## Die Kilometerpreise sinken

Die Erhöhung des Zeitpreises am Wochenende ist sicher nicht schön, aber im Gegenzug haben wir die Kilometerpreise gesenkt, am stärksten in der Preisklasse L. Hier sinkt der Kilometerpreis bis 100 Kilometer von 35 auf 23 Cent, über 100 Kilometer sinkt er von 24 auf 17 Cent. Auch in der Preisklasse M sinken die Kilometerpreise um 5 bzw. 2 Cent. Längere Fahrten (über 100 Kilometer) werden auch in den Preisklassen XS und S günstiger.

Bislang gilt der Campus-Tarif für alle bis 33 Jahre. Auch dies wird sich ab dem 1. Oktober 2016 ändern. Wir senken das Alter auf 25 Jahre. In der Regel ist dann die betriebliche Ausbildung beendet. Studierende können auch weiterhin unabhängig von ihrem Alter in den Campus-Tarif einsteigen. Wer also über 25 Jahre alt ist und studiert, kann sich weiterhin für den CAMPUS entscheiden. Bitte an die Immatrikulationsbescheinigung denken!

Für alle anderen: Ab dem 1. Oktober bietet cambio einen neuen Tarif ohne monatliche Grundgebühren an, den Basis-Tarif. **tb**

## Sicherer und bequemer

Seit kurzem gibt es bei cambio ein neues Verfahren, um sich im Kundenbereich der Website anzumelden. Die Kombination von frei wählbarem Benutzernamen und Passwort ist nicht nur sicherer, die Anmelde-daten können jederzeit zurückgesetzt und selbst verwaltet werden. Eine Anleitung und die wichtigsten Fragen und Antworten zur Umstellung finden Sie auf der Website. **tb**

## So werden Sie zum Spirtsparer

Bei cambio ist der Sprit zwar schon im Preis mit drin, aber mit einer spritsparenden Fahrweise wird das Autofahren klimafreundlicher. Wir haben dazu ein Info-Blatt mit einfachen Tipps erstellt. Dazu gehören das frühzeitige Schalten, vorausschauendes Fahren und das Ausnutzen der Motorbremse. Die cambio-Spirtspartipps finden Sie im Download-Bereich der Website. **co**



Foto: Ute Ihnfeldt

## Immer mit dabei!

Der SitSac – Rucksack und Sitzhöhung in einem, wenn es mal ein Kindersitz mehr sein muss.

Max geht heute nach der Schule mit der besten Freundin Emma, ihrer kleinen Schwester und dem Papa ins Spaßbad. Ziemlich gut da, die Rutsche ist so steil, dass es wie verrückt im Bauch kribbelt. Stefan hat sich für diesen Zweck ein cambio-Auto geholt; vollbepackt mit Badetaschen und Poolnudeln möchte er lieber nicht in den Bus steigen.

Das Baby schläft in seiner Autoschale,

und Emma setzt sich in den Kindersitz, der schon im Auto ist. »Oh nein, Max – was machen wir denn jetzt mit dir? Wir haben ja gar keinen zweiten Kindersitz dabei!«, Papa Stefan wird unruhig. Zum Glück hat Max seinen SitSac dabei, das ist ein Rucksack, bei dem die Sitzhöhung schon eingebaut ist. »Den nehme ich auch immer mit, wenn ich zu Opa fahre. Der hat nämlich gar keinen Kindersitz im Auto«, sagt Max. Im Rucksack ist

auch noch genug Platz für Schwimmzeug, Pausenbrot und Trinkflasche.

cambio-Kunden können den SitSac für 60 Euro im Kundenbereich der Website bestellen. Er ist geeignet für Kinder von 6-12 Jahren, wiegt 1,8 Kilo und erfüllt selbstverständlich die EU-Sicherheitsnorm. Alle angeschnallt? Dann kann es ja endlich losgehen. »Ich will aber zuerst rutschen!«, ruft Max. **co**

co



## Was lange währt, ist noch lange nicht gut genug

Ende April leitete das Verkehrsministerium das Gesetzgebungsverfahren für ein CarSharing-Gesetz ein.

Insbesondere in den zugeparkten Innenstädten hilft CarSharing, den Parkdruck zu reduzieren. Das haben viele Verkehrspolitiker erkannt. Für die Einrichtung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum sollen die Kommunen nach jahrelangem Tauziehen jetzt eine rechtsverbindliche Grundlage bekommen. Seit dem 29. April befindet sich der Entwurf für das Gesetz in der Ressortabstimmung.

Der Bund plant, für die Einrichtung reservierter Stellplätze an Bundesstraßen eine

Blaupause vorzulegen, die von den Bundesländern für alle übrigen Stadtstraßen in die jeweiligen Landesstraßengesetze übernommen werden kann. Stationen an Bundesstraßen und solche, die nicht einzelnen Unternehmen zugeordnet werden, könnten dagegen sofort in Inkrafttreten des Gesetzes umgesetzt werden.

Letztere sind nur für Free-Floater wie car2go oder DriveNow sinnvoll. »Stationsbasierte CarSharing-Anbieter wie cambio brauchen feste, reservierte Stellplätze, damit das

Auto da zurückgegeben werden kann, wo es abgeholt wird. Das Gesetz dürfte leider gerade für die CarSharing-Angebote, die für eine deutliche Reduktion des Kfz-Bestandes sorgen, auf eine jahrelange Hängepartie hinauslaufen«, so Joachim Schwarz, Geschäftsführer der cambio-Gruppe.

Noch stehen die Verbände- und Länderanhörungen und die Lesungen im Bundestag aus. Zeit genug, um sich für ein Gesetz stark zu machen, das alle CarSharing-Angebote bei der Umsetzung gleich behandelt. **bd**

## »Die cambio-Gemeinschaft funktioniert sehr gut.«

16.400 Kunden, 78 Stationen und 450 Autos – cambio Köln hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Seit über 20 Jahren gibt es cambio in der Domstadt, und während dieser Zeit hat sich viel verändert.



Foto: Almut Reith

Peter Abächerli, Leiter des Kundenservice von cambio Köln, über seine tägliche Arbeit.

**Hallo Peter, wie oft bist Du mit einem cambio-Auto unterwegs?**

Eigentlich bin ich in Köln immer mit dem Rad oder Bus & Bahn unterwegs. cambio nutze ich überwiegend für den Skiurlaub oder die Fahrten zu meiner Mutter oder den Schwiegereltern.

**Wenn Du an Deine Arbeit denkst, was geht Dir dann durch den Kopf?**

Es macht Spaß zu erleben, wie sich mehr und mehr Menschen bewusst entscheiden, wie sie unterwegs sein wollen. Mal mit dem Rad, mal zu Fuß, mal mit dem Auto. Da ist in den letzten Jahren viel passiert. Unser Team wächst stetig, es gibt nun ein Ladenlokal in der Maastrichter Straße. Auch im Stadtbild ist cambio überall vorhanden. Das ist schon beeindruckend.

**Im Kundenoffice laufen ja täglich eine Unmenge an Anfragen ein, gibt es da typische?**

»Typische« gibt's eigentlich nicht. Die An-

fragen drehen sich um Rechnungen, einen zweiten Kindersitz, das Fahren in anderen Städten, generell um stationsbasiertes CarSharing, um Urlaubsfahrten.

**Wie könnt Ihr einem Kunden bei der Planung seiner Reise helfen?**

Wenn es um eine Urlaubsreise geht, ist es gut, das passende Auto so früh wie möglich zu reservieren. Diese großartige Möglichkeit, langfristig ein Auto zu buchen, gibt es nur beim stationsbasierten CarSharing. Dabei helfen wir gern. Wichtig ist es auch, sich mit den Einreisebedingungen in das jeweilige Land vertraut zu machen. Wir stehen dabei immer beratend zur Seite.

**Kosten und Tarife sind in diesem Zusammenhang wichtig. Welchen Tipp hast Du?**

Grundsätzlich sollte ein Kunde regelmäßig über die Tarifberatung im Kundenportal prüfen, ob er noch im optimalen Tarif fährt. Zusätzlich kann es bei Urlaubsfahrten interessant sein, den Tarif kurzzeitig zu wechseln. Das rechnen wir gemeinsam mit dem Kunden durch.

**Wenn Du einen Wunsch frei hättest, worauf würdest Du gern hinweisen?**

Wenn jeder einen Blick für Müll, Krümel

und Tankinhalt hat, freut sich derjenige, der das Auto als Nächster nutzt – könnte man ja selbst sein. Was mir am Herzen liegt, ist die Umstellung von Postversand auf E-Mail. Das ist einfach eine gute Sache! Ein Klick im Kundenbereich spart ein Menge Ressourcen und uns natürlich auch Arbeit, da bin ich ganz ehrlich.

**Vielen Dank für den Einblick in Eure Arbeit! **tb****

## cambio in Zahlen

	Kunden	Autos	Stationen
Aachen	7.060	140	51
Berlin	2.841	66	25
Bielefeld	3.536	92	32
Bremen	11.439	245	71
Flensburg	568	12	6
Hamburg	5.430	122	39
Hamburg-MR	1.425	34	17
Köln/Bonn/Hürth	17.300	478	95
Oldenburg	1.491	35	15
Saarbrücken	858	18	6
Wuppertal	1.273	38	22
Brüssel	12.297	375	126
Flandern	11.079	397	203
Wallonie	1.665	88	44
<b>Gesamt</b>	<b>78.262</b>	<b>2.140</b>	<b>752</b>