

Teilen statt besitzen

Carsharing wird immer beliebter – deshalb wollen auch Autohersteller diesen wachsenden Markt erobern



Daimler war der erste Autohersteller, der in den Carsharing-Markt eingestiegen ist. Heute brausen 10 000 dieser Leih-Smarts durch die Metropolen, bald vielleicht auch in Bremen. FOTO: DPA

Statt Autos ungenutzt auf den Parkplätzen stehen zu lassen, wollen immer mehr Menschen Fahrzeuge teilen. Ein Trend, den sich längst auch die Auto-Industrie zu nutze machen will. Bremen gilt im Bereich Carsharing seit Jahren als Hochburg. Doch in einem aktuellen Ranking landet die Stadt nur im Mittelfeld. Dafür gibt es offenbar gute Gründe.

VON TIMO SCZUPLINSKI

Bremen. Udo kennt sich aus. Das dauerlächelnde Maskottchen erklärt den Besuchern auf der Internetseite von Mobil-Punkt Bremen wie Carsharing funktioniert. Allein der Slogan „Use it, don't own it“, kurz Udo, bringt es dabei schon ziemlich gut auf den Punkt: Benutzen, statt zu besitzen, lautet das Motto. Und das funktioniert am besten, meint Udo, wenn Autos an den sogenannten Mobil-Punkten geteilt würden, statt unnötig Parkraum zu blockieren. Das Bremer Modell, das 2003 als Pilotprojekt startete, hat seither viele Preise auf EU- und Bundesebene eingeheimst und sogar weltweit viele Nachahmer gefunden. Selbst auf der Expo 2010 in Schanghai durfte sich Bremen mit seinem Mobilitätskonzept als eine Art Hauptstadt des Carsharing präsentieren. In einem aktuellen Ranking des Bundesverbandes Carsharing allerdings landet Bremen mit 0,34 Carsharing-Autos pro 1000 Einwohner derzeit nur auf Platz 15 von insgesamt 38 Großstädten mit über 200 000 Einwohnern.

„Wir tun deutlich mehr als andere Städte. In den nächsten Jahren werden wir etwa 300 000 Euro in Carsharing-Stationen anlegen“, sagt ein Sprecher des Verkehrslenkers. Bis 2020 wolle man die Zahl der Nutzer von derzeit mehr als 9000 auf 20 000 steigern. In besagtem Ranking führt trotz aller Bremer Bemühungen derzeit aber noch Karlsruhe (1,93 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner) vor Stuttgart (1,38) und Köln (1,17). „Wir haben ein uns nicht erklärliches Nord-Süd-Gefälle in Deutschland“, sagt der Geschäftsführer des Bundesverbandes Carsharing (BCS), Willi Loose. Le-

diglich Hannover (Platz sieben/ 0,69) ist als Nord-Stadt unter den Top Ten vertreten.

„Das Ranking ist eine rein mathematische Darstellung. Wenn man zu einem genaueren Ergebnis kommen will, müsste man untersuchen, wie sich die Städte im Detail unterscheiden“, sagt Bettina Dannheim, Sprecherin des Carsharing-Anbieters Cambio. Die Firma ist mit 8900 Kunden derzeit mit Abstand größter Anbieter in Bremen. Hinzu kommen die Anbieter Flinkster (vier Stationen) und Moveabout mit fünf Stationen.

„Bremen ist eine Flächenstadt, etwa 40 Kilometer im Durchmesser“, sagt Dannheim. Würde man nur den Stadtkern betrachten, käme Bremen im Ranking in die Nähe der Spitzenplätze, schätzt sie. „Die Peripherie des gesamten Stadtgebietes macht in diesem Fall die Quote kaputt.“ Für Carsharing müsse es immer einen gewissen Parkdruck – also zu wenige Abstellmöglichkeiten – geben und ein gut funktionierendes ÖPNV-Netz. Denn viele Menschen nutzen die Angebote als Ergänzung zum Bus-, Bahn- oder Radfahren. In Bereichen wie Oberneuland oder Bremen-Nord sei der Bedarf eben noch nicht so sehr vorhanden wie etwa im oft hoffnungslos zugeparkten Steintor, Ostertor oder in der Neustadt.

„Die mäßige Bremer Platzierung im Ranking hat aber auch noch andere Gründe. So

gibt es bisher in Bremen kein Angebot von sogenannten Freefloatern, also stationsunabhängigen Anbietern“, sagt Dannheim. Dabei handelt es sich um Tauschautos, die etwa von Autokonzernen bereitgestellt werden – und das meist in großer Stückzahl.

Daimler ist mit Car 2 go, BMW mit Drive now und Volkswagen mit Quicar am Markt. Diese Angebote konzentrieren sich bisher auf Millionenmetropolen wie Hamburg oder Berlin. Aber auch Bremen könnte für Anbieter wie Daimler, der als erster Autobauer am Carsharing-Markt war, interessant werden, sagt ein Daimler-Sprecher. In der Vergangenheit habe es bereits Gespräche gegeben. „Beide Angebote könnten sich gut ergänzen“, sagt auch ein Sprecher des Bremer Verkehrslenkers.

Angesichts eines sinkenden Interesses an Neuwagen hat die Automobilindustrie im Carsharing ohnehin einen neuen Markt entdeckt – mit dem Nebeneffekt, dass Nutzer an die Marke gebunden werden. „Die Autoindustrie hat mehr und mehr kapiert, dass sie in Zukunft stärker als Verkehrsdienstleister auftreten muss“, meint auch BCS-Geschäftsführer Willi Loose.

Der Trend „benutzen statt besitzen“ setze sich immer mehr durch. Laut einer aktuellen Studie der Universität Duisburg-Es-

sen habe sich zudem der Trend, dass immer weniger junge Leute einen Neuwagen kaufen, im Jahr 2013 fortgesetzt. Nur noch 27,4 Prozent der Neuwagenkäufer waren demnach im vergangenen Jahr jünger als 45 Jahre. „Den Autobauern sterben die jungen Käufer weg“, sagt Auto-Experte Ferdinand Dudenhöffer. Gleichzeitig bewerteten immer mehr Menschen das Carsharing als Zukunftsmotiv.

Laut einer Studie der Commerz Finanz GmbH etwa sehen 73 Prozent der Europäer die Zukunft des Autos vor allem in engem Zusammenhang mit einer Ökonomie des Teilens, die geprägt ist von Carsharing, Fahrgemeinschaften und innovativen Mobilitätskonzepten. „Das Prinzip der Shareconomy übertragen die Verbraucher schon heute auf das Auto“, erklärt deren Sprecher Christian Geißler. „Nicht zuletzt sind es Carsharing-Angebote, die dem Verbraucher ein Plus an Flexibilität und Kosteneinsparung versprechen.“ Für Autohandel und Servicemarkt bedeute dies tief greifende Veränderungen, aber auch neue Möglichkeiten.

Auto-Experte Dudenhöffer ist überzeugt: Wenn die Autoindustrie die Jüngeren wiedergewinnen will, muss sie verstärkt auf Verkehrsverbünde setzen. „In 35 Jahren wird das dann so aussehen, dass der bestellte Carsharing-Wagen von der Station automatisch zu mir nach Hause fährt und mich dann wie ein Taxi durch die Gegend kutschert.“ Das Auto auf Bestellung sei das Konzept für die Zukunft. „Wenn man in Carsharing-Verbänden ist, wird das Fahrzeug ja von mehreren genutzt, und damit wird es für den Einzelnen preiswerter, als wenn sich jeder so eine Karosse 23,5 Stunden am Tag nutzlos vor die Haustür stellt.“ Mobil-Punkt-Maskottchen Udo sieht das sicherlich genauso.

Der Bundesverband Carsharing e.V. und das Deutsche Institut für Urbanistik geben morgen in Berlin Einblicke in die aktuellen Statistiken aus der „Jahresbilanz Car-Sharing in Deutschland“ und diskutieren über das Mobilitätsverhalten der Deutschen.

Mit Code und Kundenkarte an den Autoschlüssel

Bei Carsharing-Firmen wie Cambio – mit derzeit 48 Stationen in Bremen vertreten – kann man rund um die Uhr telefonisch, online oder per App einen Wagen stunden-, tage- oder wochenweise buchen. Mit persönlicher Kunden-Karte und PIN erhält man Zugang zum Schlüssel des reservierten Autos. Dieser hängt in einem Tresor an der Station, der per Karte und Code geöffnet werden kann. Bei Autos mit Bordcomputer hält man seine Kundenkarte ans Lesegerät.

Handverriegelung öffnet sich, am Bordcomputer wird die Geheimzahl eingegeben und der Autoschlüssel kann dem Handschuhfach entnommen werden. Ähnlich ist es etwa bei Car 2 Go-Autos von Daimler. Statt im Handschuhfach liegt der Schlüssel dort in einem Extra-Behälter. Der Vorteil hier gegenüber stationsgebundenen Anbietern: Das Auto kann nach der Fahrt im gesamten Stadtgebiet abgestellt werden.



Scannen Sie das Bild oben und sehen Sie eine Karte mit Bremer Carsharing-Stationen. Siehe Anleitung Seite 1.

Mindestlohn ohne Ausnahmen

Tarifabschluss im Einzelhandel für Bremen und Niedersachsen unter Dach und Fach / Ausbildungsvergütungen steigen

VON TIMO SCZUPLINSKI

Bremen-Hannover. Rüdiger Wolff war erleichtert. „Wir hatten noch einige heftige Knackpunkte zu klären“, sagte der Verhandlungsführer der Gewerkschaft Verdi. Nun aber, nach einem immerhin zehn Monate andauernden Tarifstreit im Einzelhandel, haben sich Verdi und die Arbeitgeberseite in Bremen und Niedersachsen – als bundesweit letztem Tarifgebiet – auf einen Kompromiss geeinigt.

Dabei zog sich auch der finale Verhandlungstag in die Länge. „Bis 18.50 Uhr konnten wir noch nicht wirklich mit einer Einigung rechnen“, sagte Wolfgang Brakhane, Verhandlungsführer der Arbeitgeber. So habe Verdi bis dahin eine sogenannte Maßregelungsklausel gefordert. Diese hätte einen finanziellen Nachteil streikender Arbeitnehmer verhindern sollen, die für die Streikzeit keinen Lohn von ihrem Arbeitgeber bekommen. Das lehnte die Arbeitgeberseite ab – und dabei blieb es.

Dass die rund 300 000 Beschäftigten im Einzelhandel in Bremen und Niedersach-

sen nun insgesamt 5,1 Prozent mehr Gehalt bekommen, darüber waren sich beide Seiten hingegen relativ schnell einig gewesen. Rückwirkend zum 1. August 2013 gibt es drei Prozent mehr, vom 1. Mai 2014 an weitere 2,1 Prozent. Zudem werden die Ausbildungsvergütungen angehoben. So erhalten Auszubildende im ersten Lehrjahr nun 675 Euro, im zweiten 765 und im dritten 875 Euro. Der Vertrag gilt rückwirkend

ab 1. Mai 2013 und hat eine Laufzeit von 24 Monaten.

Kniffliger wurde es beim geplanten Mindestlohn von 8,50 Euro. Laut Verdi bestanden die Arbeitgeber bis zuletzt auf einer sogenannten Öffnungsklausel. Die hätte mögliche Ausnahmen, die in einem künftigen Mindestlohngesetz verankert sind, auch nachträglich für den Tarifvertrag ermöglicht. Als Ausnahmen gelten etwa Studen-

ten, Schüler oder Rentner, die sich im Einzelhandel etwas hinzuverdienen möchten. „Diese Öffnungsklausel ist nun komplett vom Tisch“, sagte Wolff. Jeder, der in tarifgebundenen Betrieben arbeitet, soll nun mindestens 8,50 Euro pro Arbeitsstunde erhalten. Ohne Ausnahme.

Ein weiterer strittiger Punkt in den Verhandlungen war die Frage, wie die über Werkverträge ausgegliederten Warenaufstellkräfte im Handel in den Tarifvertrag zurückgeführt werden. Der nun gefundene Kompromiss sieht vor, für wieder eingegliederte Beschäftigte eine Lohngruppe zu schaffen – mit einem Stundenlohn von 9,54 Euro rückwirkend zum 1. Januar 2014 und von 9,74 Euro ab 1. Oktober 2014. Zurzeit erhalten diese Beschäftigten per Werkvertrag zwischen sechs und sieben Euro.

Bleib also noch die Frage, warum die Verhandlungen in Bremen und Niedersachsen sich überhaupt so lange hinziehen mussten. „Vielleicht lesen wir die Gesetzestexte etwas genauer als die Kollegen in den anderen Bundesländern und können uns so besser für die Interessen unserer Händler einsetzen“, sagte Wolfgang Brakhane.



Beschäftigte im Einzelhandel wie etwa Kassierer dürfen sich auf eine Lohnerhöhung um 2,1 Prozent zum kommenden Mai freuen. Die meisten Händler hatten die Löhne zuvor bereits rückwirkend zum 1. August 2013 um drei Prozent angehoben.

FOTO: DPA

Sparda-Bank zieht positive Bilanz

Mehr Einlagen- und Kreditgeschäft

Frankfurt/Main-Bremen (wk). Deutschlands Sparda-Banken fordern eine bessere Einbindung kleiner und mittlerer Finanzinstitute beim Thema Regulierung. „Wir hielten es für eine gute Idee, wenn die EZB eine Art Beratungsgremium kleiner und mittlerer Banken einrichten würde“, sagte der Vorstandsvorsitzende des Verbandes der Sparda-Banken, Joachim Wuermeling, gestern in Frankfurt bei der Vorstellung der vorläufigen Jahreszahlen für 2013. Das Gremium solle der Europäischen Zentralbank (EZB) Rückmeldung geben, welche Auswirkungen neue Regeln auf Institute haben, die nicht direkt von der EZB überwacht werden. Die EZB übernimmt am 4. November die zentrale Bankenaufsicht im Euroraum. Wuermeling erklärte, der Aufwand für die „Flut aufsichtsrechtlicher Anforderungen“ sei „für kleine und mittlere Banken mit risikoarmem Geschäftsmodell nicht mehr vertretbar“. Auch 2014 werde angesichts niedriger Zinsen und regulatorischer Anforderungen schwierig.

Im vergangenen Jahr legte die Gruppe der Sparda-Banken zu: Unter dem Strich standen bei den zwölf Instituten in dem Verband nach vorläufigen Zahlen insgesamt 150,1 Millionen Euro Gewinn (Vorjahr: 149,3). Die Kundeneinlagen erhöhten sich auf 54,1 Milliarden Euro, das Kreditvolumen stieg auf 39,0 Milliarden Euro. Die Zahl der Mitglieder der genossenschaftlich organisierten Institute kletterte um 84 000 auf 3,49 Millionen.

Mit steigenden Kundenzahlen und Zuwächsen im Kredit- und Einlagengeschäft konnten auch die vier Sparda-Geschäftsstellen in Bremen das Jahr 2013 erfolgreich abschließen. Nach Angaben von Geschäftsstellenleiter Thomas Onken erhöhten sich die Kundeneinlagen um 3,7 Prozent auf 578,4 Millionen Euro. Das Kreditvolumen stieg um 5,8 Prozent auf 490,3 Millionen Euro. Die vier Filialen betreuen fast 51 700 Kunden. Laut Onken hat die Sparda-Bank Hannover-Stiftung im vergangenen Jahr gemeinnützige Institutionen und Vereine in Bremen mit 188 000 Euro gefördert.

Neue Betreiber für Max-Bahr-Standorte

Hamburg-Bremen (wk). Nach der Insolvenz der Baumarktkette Max Bahr bleiben die meisten Arbeitsplätze erhalten. Für 62 der einstmaligen 78 Max-Bahr-Märkte seien neue Betreiber gefunden worden, teilte Insolvenzverwalter Jens-Sören Schröder gestern in Hamburg mit. In den kommenden Wochen und Monaten solle auch an den übrigen 16 Standorten Klarheit hergestellt werden, wie es dort weitergeht. Die Märkte wurden überwiegend von anderen großen Baumarkthändlern wie Bauhaus, Hagebau, Globus, Hornbach und Obi übernommen. Einige Standorte gingen auch an Möbelhändler wie XXXL Lutz, der die Bremer Märkte in Habenhausen und in der Stresemannstraße übernehmen will. Die Märkte in Oslebshausen und im Weser-Park gingen an Bauhaus. Den Standort in Bremerhaven hat nach Angaben des Insolvenzverwalters das Autohaus Schmidt & Koch übernommen, während in Oldenburg Konkurrent Bauhaus einzieht. Bei Max Bahr arbeiteten vor der Insolvenz 3600 Beschäftigte, davon 2700 fest angestellte. Sie können nun für einige Monate in eine Transfergesellschaft wechseln, bis die Märkte umgebaut sind. Am Freitag sollen die Häuser übergeben werden.

Stromversorger haften für Überspannung

Karlsruhe (wk). Stromversorger müssen für Schäden wegen Überspannung im Netz haften. Denn auch Elektrizität ist ein „Produkt“ im Sinne des Produkthaftungsgesetzes, wie der Bundesgerichtshof (BGH) gestern entschied (Az: VI ZR 144/13). Danach muss der Wuppertaler Stromversorger WSW Netz GmbH für einen Überspannungsschaden aufkommen. In einem Wuppertaler Wohnviertel war es 2009 zu einem Stromausfall gekommen. Als der Strom wieder floss, kam es zu einer hohen Stromspannung im Haus des Klägers. Vom Garagenantrieb über Lampen bis hin zum Computer wurden mehrere Elektrogeräte und zudem auch die Heizung beschädigt.

Weniger Mogeleyen bei der Datenübertragung

Bonn (wk). Die Bundesnetzagentur will die Verbraucher vor Mogeleyen von Mobilfunk- und Festnetzbetreibern bei der Datengeschwindigkeit in Schutz nehmen. Die Provider sollen verpflichtet werden, bereits bei Vertragsabschluss über das maximale mögliche Tempo und die Mindestgeschwindigkeit zu informieren. Das geht aus einem Entwurf einer Rechtsverordnung des Amtes hervor. Auch der Anbieterwechsel soll gefördert werden: So müsse der Endkunde in der Monatsrechnung jeweils über das aktuell gültige Ende seiner Mindestvertragslaufzeit informiert werden.