

CarSharing ist 25

und hat eine überzeugende Entwicklung genommen



Inhalt

Eine Million CarSharing-Kunden in greifbarer Nähe	2
Erste Erfahrungen mit kombinierten stationsbasierten und stationsunabhängigen Angeboten bei bcs-Mitgliedern	5
Rechtsgutachten des bcs zu den Rechtsgrundlagen von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum	7
25 Jahre CarSharing in Deutschland – das Buch	8
Das neue Gesicht der bcs-Homepage	9
Mit Bus, Bahn + CarSharing umweltfreundlich mobil	10

Eine Million CarSharing-Kunden in greifbarer Nähe

Der Trend zum Teilen statt Besitzen hat auch 2013 unvermindert angehalten. Zu dieser Schlussfolgerung muss zwangsläufig kommen, wer die Wachstumswahlen des CarSharing in 2013 analysiert.

Anfang 2014 waren über eine dreiviertel Million Teilnehmer bei den etwa 150 deutschen CarSharing-Anbietern registriert, was im Vergleich zum Vorjahr einem Zuwachs von 67,1 Prozent entspricht. Erstmals hat die Quote der CarSharing-Teilnehmer, bezogen auf die fäherscheinfähige Gesamtbevölkerung ab 18 Jahren, damit die 1 Prozenthürde übersprungen (1,13 Prozent).

Die alljährlich wiederholte Datenerhebung des Bundesverbandes CarSharing e.V. (bcs) erfolgt unabhängig von der bcs-Mitgliedschaft und erfasst alle bekannten Anbieter des organisierten, öffentlich angebotenen CarSharing.

Große Wachstumsdynamik bei stationsunabhängigen Angeboten

Wie im letzten Jahr haben die drei Betreiber eines reinen stationsunabhängigen („free floating“) Angebotes erneut eine beeindruckende Dynamik vorzuweisen. Zum Stichtag 01.01.2014 registrierten sie 437.000 Teilnehmer, was einem Zuwachs von 254.000 zusätzlichen Teilnehmern entspricht.

Diesen Teilnehmern stehen 6.250 Fahrzeuge zur Verfügung, 37 Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

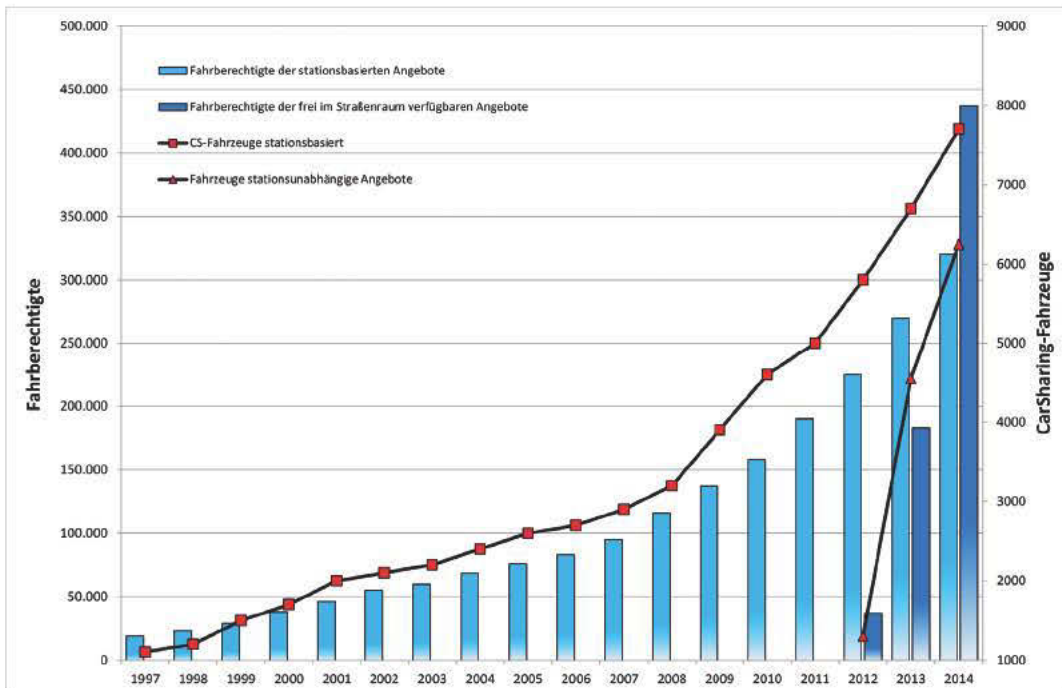


Abb. 1: CarSharing-Wachstum in Deutschland 1997 bis 2014, aufgeteilt auf stationsbasierte und stationsunabhängige Angebote (Quelle: bcs)

Stetiges Wachstum bei den stationsbasierten CarSharing-Angeboten setzt sich fort

Auch die „klassischen“ stationsbasierten Angebote haben ihren Wachstumskurs im letzten Jahr beeindruckend fortgesetzt.

Zum Jahresbeginn 2014 sind bei ihnen 320.000 Teilnehmer angemeldet, was wiederum einem Nettozuwachs von 50.000 Neukunden entspricht. Diese Kunden können auf 7.700 CarSharing-Fahrzeuge zugreifen.

	CarSharing gesamt
Fahrtberechtigte gesamt	757.000 Zuwachs 2013: 304.000 (67,1 %)
Fahrzeuge gesamt	13.950 Zuwachs 2013: 2.700 (24,0 %)

	Stationsbasiertes CarSharing	Stationsunabhängige Angebote
Fahrtberechtigte	320.000 Zuwachs 2013: 50.000 (18,7 %)	437.000 Zuwachs 2013: 254.000 (138,8 %)
Fahrzeuge	7.700 Zuwachs 2013: 1.000 (14,9 %)	6.250 Zuwachs 2013: 1.700 (37,4 %)
Stationen	3.900 Zuwachs 2013: 650 (20,0 %)	nicht zutreffend
Fahrtberechtigte je Auto	41,6	69,9

Tab. 1: Daten zum CarSharing-Wachstum 2013 (Quelle: bcs, Stand 01.01.2014)

Flächenabdeckung durch stationsbasiertes CarSharing

In wenigen der größten deutschen Großstädte können die Nutzer zwischen stationsbasierten und stationsunabhängigen CarSharing-Angeboten wählen oder ihre CarSharing-Nutzung situationsabhängig mal mit dem einen, mal mit dem anderen Angebot durchführen. Die Flächenausbreitung des CarSharing wird fast ausschließlich durch die stationsbasierten Angebote gewährleistet. In 380 deutschen Städten und Gemeinden sind diese Angebote anzutreffen. Demgegenüber beschränken sich die stationsunabhängigen („free floating“) Angebote derzeit

auf 14 Orte: sechs Großstädte über 500.000 Einwohner und einige ihrer Randgemeinden sowie Ulm und Neu-Ulm.

Bezogen auf die Einwohner in den 380 CarSharing-Orten werden 33,35 Mio. Menschen von mindestens einem stationsbasierten CarSharing-Angebot versorgt. Stationsunabhängige Angebote sind in Städten mit zusammen 9,31 Mio. Einwohnern anzutreffen. Diese Angaben sind jedoch nicht zusammenzuzählen, da in den Städten mit stationsunabhängigen Angeboten immer auch ein oder mehrere stationsbasierte Angebote organisiert werden.

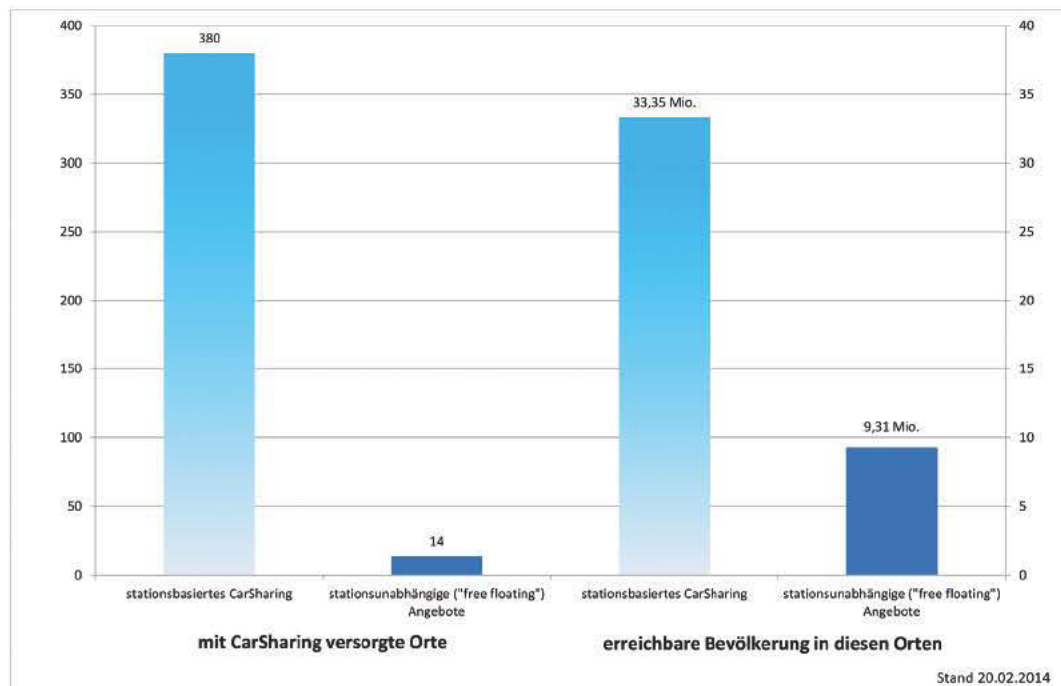


Abb. 2: Räumliche Verbreitung des CarSharing in Deutschland (Quelle: bcs)

Kommunalvertreter bestätigen ihre Verbundenheit mit dem CarSharing

Nachdem der bcs die Bilanzpressekonferenz im letzten Jahr gemeinsam mit dem Präsidenten des Umweltbundesamtes, Jochen Flasbarth, durchgeführt hat, haben wir dieses Jahr die Kommalseite um ihre Expertise gebeten. Deren Stellungnahmen sollen hier noch einmal aufgeführt werden:

„Carsharing ist ein sinnvolles Mobilitätsangebot – aus ökologischer und ökonomischer Sicht. Nur durch die intelligente Verknüpfung verschiedener Fortbewegungsarten wird es auch in Zukunft gelingen, Mobilität für alle zu gewährleisten. Der täglich mehrfache Wechsel zwischen Zufußgehen, Radfahren, ÖPNV-Nutzung, Carsharing und eigenem Pkw wird für viele Menschen künftig zur Normalität gehören“, so Martin zur Nedden, Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu).

„Die starke Zunahme der registrierten Kundinnen und Kunden beim Carsharing begrüßen wir aus städtischer Sicht sehr. Entscheidend für die Städte ist, dass durch Carsharing private Kraftfahrzeuge ersetzt, Fahrten gebündelt und der Parkdruck im Ergebnis reduziert werden können“, so Hilmar von Lojewski, Beigeordneter des Deutschen Städtetages. „Nach den bisherigen Studien kann ein stationsgebundenes Carsharing-Fahrzeug bis zu elf andere Fahrzeuge ersetzen. Viele Städte haben erste positive Erfahrungen mit dem Carsharing gewonnen und greifen auch für ihre eigenen Dienstfahrten ergänzend zum städtischen Fahrzeugpark auf das Angebot entsprechender Unternehmen zurück.“

Der Oberbürgermeister von Karlsruhe, Dr. Frank Mentrup, nahm in der Pressekonferenz auch zum Titel „CarSharing-Hauptstadt Deutschlands“ Stellung: „Das Autoteilen entlastet die Innenstadt vom Individualverkehr, reduziert die Abgasbelastung und macht sich auch im privaten Budget der Nutzenden positiv bemerkbar. Der Karlsruher Anbieter stadtmobil und alle anderen Carsharing-Anbieter leisten einen nicht zu unterschätzenden Beitrag für die Lebensqualität in unseren Städten.“

Erste Erfahrungen mit kombinierten stationsbasierten und stationsunabhängigen Angeboten bei bcs-Mitgliedern

Die Angebotswelt des CarSharing wird zum Nutzen der Kunden immer differenzierter. Bis vor etwa zwei Jahren hatten die CarSharing-Kunden in manchen Großstädten nur die Wahl zwischen rein stationsbasierten CarSharing-Angeboten und stationsunabhängigen („free floating“) Angeboten mit ihren jeweils spezifischen Vor- und Nachteilen. Wenn sie die Vorteile beider Varianten nutzen wollten, mussten sie sich bei unterschiedlichen Anbietern registrieren. Seitdem haben einige CarSharing-Anbieter Pilotprojekte mit einem kombinierten Angebot beider Varianten gestartet und sammeln ihre Erfahrungen damit. Im Vordergrund stehen für sie der Kundennutzen und die Zufriedenheit der Nutzer mit den damit verbundenen vielfältigeren Nutzungsmöglichkeiten.

stadtmobil Hannover begann das Experiment im Juni 2012 mit den roten „stadtflitzern“. Diese 30 Fahrzeuge sind über das Stadtgebiet in Hannover verteilt. Wo der Vornutzer das Fahrzeug auf einem Parkplatz am Straßenrand abgestellt hat, kann es der Nachnutzer über eine App lokalisieren, aber nicht im Voraus buchen. Zusätzlich steht die aktuell knapp 200 Autos zählende Flotte der stationsbasierten CarSharing-Fahrzeuge von stadtmobil an den definierten CarSharing-Stellplätzen – meist auf privat angemieteten Flächen – zur Nutzung bereit. Diese Fahrzeuge können – im Gegensatz zu den frei verteilten – lange im Voraus oder auch erst kurz vorher reserviert werden und stehen zum gebuchten Zeitpunkt zuverlässig an der Station zur Verfügung. Das kombinierte Angebot vereint also die Spontanität eines stationsunabhängigen Systems mit der Zuverlässigkeit eines stationsbasierten.

stadtmobil Rhein-Neckar folgte im Juli 2013 in Mannheim mit einem stationsunabhängigen Angebot, das hier JoeCar genannt wird. Dieser CarSharing-„Joker“ ergänzt die stadtwide Stationsflotte und schafft dort Entlastung, wo die stationsbasierten Angebote bisher passen mussten. So können die Fahrzeuge dort im Quartier abgestellt werden, wo der Anbieter mangels anmietbarer Privatflächen keine CarSharing-Station in Kundennähe eröffnen konnte.

Auch stadtmobil Rhein-Ruhr hat wenige stationsungebundene Fahrzeuge in Essen im Einsatz. Sie stehen ebenfalls in einem Stadtteil, in dem keine Privatflächen angemietet werden konnten.

Erste Erfahrungen von stadtmobil Rhein-Neckar in Mannheim zeigen, dass mit dem neuen Angebot gezielt neue Kundengruppen angesprochen werden. Junge, IT-orientierte Menschen werden nun häufiger als Kunden gewonnen als vorher mit dem rein stationsbasierten Angebot.

Die Pilotprojekte werden jedoch noch Antworten auf einige Fragen geben müssen, bevor geklärt ist, ob dieses Kombi-Modell – oder eine Abwand-

lung davon – das CarSharing-Modell der Zukunft sein könnte. Unter anderem ist für die Anbieter die Frage der Wirtschaftlichkeit des neuen Ergänzungsangebotes wichtig. Wie viele stadtfliitzer oder JoeCars sind nötig, um eine optimale Ergänzung des jeweils bestehenden stationsbasierten Angebotsnetzes zu erzielen und eine ausgewogene Balance der jeweiligen Kundenvorteile zu erreichen? Wie wirkt sich das Kombiangebot auf die schon bekannte Entlastungswirkung des bisherigen CarSharing-Angebotes aus, wird diese Entlastungswirkung vielleicht durch die Kombination aus einer Hand und mit einem Tarif sogar noch verstärkt?

Einige andere CarSharing-Anbieter haben aus der Not heraus nach Alternativen gesucht, weil sie beispielsweise im öffentlichen Straßenraum keine festen CarSharing-Stationen anbieten können. So werden von einigen Anbietern in bestimmten Stadtvierteln die CarSharing-Stellplätze nicht an einem fest definierten Ort angeboten, sondern die Fahrzeuge irgendwo in einem klar beschränkten Karree abgestellt. Die Information, wo adressengenau das Fahrzeug vom Vornutzer abgestellt wurde, wird dem Nachnutzer kurz vor seinem Buchungsbeginn per SMS oder App übermittelt. Citee Car beispielsweise hat mit seinem Host-Konzept daraus ein eigenes Angebotsmodell kreiert.



Abb. 3: Präsentation der neuen JoeCar-Fahrzeuge in Mannheim im Juli 2013 (Quelle: Alex Becker)

Rechtsgutachten des bcs zu den Rechtsgrundlagen von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum

Auch in diesem Jahresbericht können wir leider keinen Abschluss der Hängepartie um eine bundesweite gesetzliche Grundlage zur Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum verzeichnen. Das Thema steht nach wie vor auf unserer politischen Agenda.

Angekündigte Verkehrsblattlösung des BMVBS unzureichend

Anfang 2013 hatte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)¹ die sogenannte Verkehrsblattlösung angekündigt, mit der Kommunen die Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ermöglicht werden sollte. Jedoch hätte dieser Ansatz nach Aussagen des Ministeriums nicht ermöglicht, dass die Stellplätze einzelnen Fahrzeugen eines Anbieters hätten zugeordnet werden können. Auch wäre ein wirksamer Schutz gegen die Zweckentfremdung dieser Stellplätze durch Falschparker nicht möglich gewesen. Dadurch wäre in Gebieten mit hohem Parkdruck, die in der Regel ein hohes CarSharing-Potenzial aufweisen, eine permanente Störung des CarSharing-Betriebs zu befürchten.

Eigenes Rechtsgutachten des bcs zeigt politischen Lösungsweg auf

Deshalb hatte die bcs-Mitgliederversammlung 2013 in Bamberg beschlossen, ein eigenes Rechtsgutachten in Auftrag zu geben, das passende gesetzgeberische Lösungswege auf Bundes-, aber auch auf Landesebene aufzeigen sollte. Der Auftrag wurde im Juli 2013 an Prof. Dr. Tillo Guber und RA Ulrich Scherer aus zwei Münchner Rechtsanwaltskanzleien vergeben. Das Gutachten sollte sowohl die bundesgesetzlichen (vor allem straßenverkehrsrechtliche) als auch die landesgesetzlichen (vor allem straßenrechtliche) Regelungskompetenzen daraufhin überprüfen, wie CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werden können. Diese sollen einerseits spezifisch einem bestimmten Anbieter zugeordnet und andererseits im Bedarfsfall baulich gegen Falschparker gesichert werden können.

Das Gutachten des bcs lag Mitte November 2013 vor und wurde postwendend an die politischen Adressaten im BMVBS/BMVI, an die verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen sowie an alle Verkehrsministerien der Bundesländer verschickt. Es kann auf der Homepage des bcs www.carsharing.de als pdf-Datei heruntergeladen werden.

Die Gutachter bestätigen, dass die sogenannte Privilegienfeindlichkeit im Straßenverkehrsrecht zwar unter den Verkehrsjuristen ein hohes und schützenswertes Ansehen genießt, jedoch keinen Verfassungsrang hat. Bei entsprechender Begründung eines allgemeinen Nutzens, und sofern der politische Wille besteht, ist nach Ansicht der Gutachter eine straßenverkehrsrechtliche Ausnahmeregelung für das CarSharing möglich. Diese müsste im Straßenverkehrsgesetz (StVG) verankert werden.

¹ Inzwischen in Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) umbenannt

Im April 2014 hat der bcs ein Gespräch mit Vertretern der Regierungsfractionen im Deutschen Bundestag geführt. Es bestand Einigkeit unter allen Anwesenden, dass das Thema der Gesetzesgrundlage für CarSharing-Stellplätze in der laufenden Legislaturperiode endgültig zufriedenstellend erledigt werden muss. Keiner der teilnehmenden MdBs hatte Einwände dagegen, dass eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und nachfolgend der StVO dafür der richtige Weg ist. Jetzt werden wir sehen, ob den Worten in dieser Legislaturperiode endlich erfolgreich Taten folgen.

Auch Bundesrat fordert anbieterspezifische Regelung für CarSharing-Stellplätze

Aus Unzufriedenheit über den Fortgang der Gesetzesinitiative auf Bundesebene ist Mitte 2013 auch der Bundesrat tätig geworden: Auf Initiative des Landes Baden-Württemberg, der sich die Freie Hansestadt Bremen angeschlossen hat, ist am 05.07.2013 einstimmig eine Entschließung des Bundesrates verabschiedet worden. Unter dem Titel „Entschließung des Bundesrates für verbesserte Bedingungen des Angebots von Car-Sharing in Städten und Gemeinden durch gesetzliche Maßnahmen“ fordert das Ländergremium in zwei Punkten:

- „1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung erneut, zeitnah Regelungen vorzulegen, die eine Vereinfachung und Stärkung der Nutzung von Car-Sharing in Städten und Gemeinden zum Ziel haben. Dafür ist es aus Sicht des Bundesrates insbesondere notwendig, eine rechtssichere und den Praxiserfordernissen entsprechende Ausweisungsmöglichkeit von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum mit einem an die Ausweisung von Taxi-Halteständen angelehnten Verkehrszeichen vorzusehen.
2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung Möglichkeiten anbieterspezifischer Ausweisungen zu prüfen.“

In der Begründung zu diesem Entschließungsantrag wird die Notwendigkeit einer anbieterspezifischen Zuordnung ausgeführt.

25 Jahre CarSharing in Deutschland – das Buch

Mit leichter Verspätung hat der bcs am 16.05.2014 in einer festlichen Veranstaltung in Osnabrück das 25-jährige Bestehen von CarSharing-Angeboten in Deutschland gefeiert. Mitte 1988 wurde in Berlin das erste Car-Sharing-Angebot auf die Straße gesetzt, zunächst im Rahmen eines wissenschaftlichen Praxistests, der zwei Jahre später als STATT-AUTO Berlin in den Dauerbetrieb ging.



Abb.4: Berlin 1990: Die Pioniergeneration der STATT-AUTO Car-Sharing GmbH in Berlin (Quelle: David Brandt)

Aus Anlass des Jubiläums hat der bcs ein 152 Seiten umfassendes Buch mit dem Titel „Eine Idee setzt sich durch! 25 Jahre CarSharing“ veröffentlicht. Es stellt in 15 Beiträgen die Entwicklungsschritte der CarSharing-Branche dar. Einige CarSharing-Anbieter der ersten Stunde beschreiben ihren Entwicklungsweg von den ersten Gehversuchen ihres CarSharing-Angebotes 0.0 – in einer Zeit ohne Handy, Internet, Email und sonstiger IT-Unterstützung – bis zu den heutigen Angeboten, die IT-gestützt und ohne Einsatz von Personal der Anbieter von den Kunden mit großer Zufriedenheit angenommen werden. Die im CarSharing-Betrieb Schritt für Schritt weiterentwickelten Vermittlungs- und Zugangssysteme haben heute einen solchen Vorbildcharakter, dass diese Produkte und Dienstleistungen auch in anderen Branchen, wie z. B. dem Fuhrparkmanagement gewerblicher Fahrzeugflotten, mit eingesetzt werden.



Abb. 5: Aachen 1997: Ein CarSharing-Auto von StadtteilAuto CarSharing GmbH in Aachen dient vielen Menschen als fahrbarer Untersatz (Quelle: Hans-Jürgen Serwe, cambio Aachen)

Das Buch vermittelt aber auch einen Eindruck davon, wie die verkehrs- und umweltentlastenden Wirkungen dankbar von anderen Verbündeten aufgenommen wurden und daraus stabile Kooperationen auf der bundesweiten Verbandsebene und in der regionalen Zusammenarbeit entstanden sind.²

Das neue Gesicht der bcs-Homepage

Im August 2013 hat der bcs den Relaunch seiner Homepage www.carsharing.de online geschaltet. Die Startseite wurde neu gestaltet und mit einem neuen Banner versehen. Auf der Startseite wurde eine Deutschlandkarte integriert, die wie bisher die Kontaktdaten der einzelnen Anbieter anzeigt, zusätzlich werden hier auch die CarSharing-Stationen der Anbieter wiedergegeben. Besucher der Seite, die weniger mit Karten vertraut sind, können die CarSharing-Angebote auch durch Eingabe eines Ortsnamens oder einer vollständigen Adresse sowie dem gewünschten Suchradius anzeigen lassen.

Die Inhalte der Webseite wurden übersichtlicher als bisher auf Unterseiten zusammengefasst. Es ist Prinzip der Öffentlichkeitsarbeit des bcs, dass alle Arbeitsergebnisse und Veröffentlichungen in Zusammenfassungen zur Verfügung gestellt und durch herunterladbare Dokumente leicht zugänglich gemacht werden.

² Das Buch kostet 29 Euro ist über den kölnner stadt- und verkehrsverlag (www.ksv-verlag.de) zu beziehen.

Mit Bus, Bahn + CarSharing umweltfreundlich mobil

„Busse, Bahnen + Carsharing – Umweltfreundlich fahren? Geht doch!“ Das ist der Slogan, unter den der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der bcs eine gemeinsame Marketingaktion im vergangenen Jahr gestellt haben. Sie stellt die Zugehörigkeit der beiden Verkehrsträger in den Vordergrund und betont den Mehrwert, den Kunden aus der gemeinsamen Nutzung dieser kombinierten Angebote für sich und die Umwelt ziehen können. Natürlich gehört hier auch das Fahrrad als multimodale Verkehrsalternative dazu. Für jeden Weg das passende multimodale Verkehrsangebot auszuwählen, ist nachhaltig und modern.

Die Aktion unter dem gemeinsamen Motto wurde anlässlich des 1. VDV-Fachsymposiums



Abb. 6: Vorstellung der gemeinsamen Marketingkampagne durch den VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff und bcs-Geschäftsführer Willi Loose im Herbst 2013 (Quelle: bcs)

Multi-Modalität ins Leben gerufen, das im Oktober in Berlin stattfand. 14 regional aufgestellte Teilnehmerpaare – gebildet aus je einem einheitlich gebrandeten ÖPNV-Fahrzeug und einem CarSharing-Fahrzeug – ließen sich vor einem ortstypischen Fotomotiv ablichten. Alle Fotomotive wurden auf einer gemeinsamen Fotowand zusammengestellt. Die Aktion sowie die Fotowand wurden vor der Veranstaltung von VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff und Willi Loose der Presse vorgestellt.

Welche Inhalte die Kooperationen der 14 regionalen Fotomotiv-Partner der Marketingkampagne umfassen, ist auf der bcs-Homepage www.carsharing.de nachzulesen.

Kurz berichtet

Ergebnisse CarSharing-Hauptstadt 2013

Der bcs hat im September 2013 seine Recherche zur CarSharing-Hauptstadt wiederholt. Einbezogen wurden alle deutschen Großstädte mit mehr als 200.000 Einwohnern. Maßstab für die Rangfolge der Städte ist die Anzahl der zur Verfügung stehenden CarSharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner, wobei stationsbasierte und stationsunabhängige („free floating“) Angebote zusammengezählt werden.

Wie nicht anders zu erwarten war, gibt es gegenüber der Wertung im Jahr zuvor nur geringe Verschiebungen in der Rangfolge. CarSharing-Hauptstadt Deutschlands ist – wie im Vorjahr – Karlsruhe mit einem rein stationsbasierten Angebot von 1,9 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Auf den folgenden Rängen folgen Stuttgart, Köln, Düsseldorf und München. Berlin, das zwar die größte absolute Anzahl von CarSharing-Fahrzeugen beherbergt, ist vom Rang fünf auf den Rang sechs abgerutscht, da andere binnen eines Jahres kräftiger zugelegt haben.

bcs auf Messen und bei öffentlichen Veranstaltungen

Nicht regelmäßig, aber zu besonderen Anlässen ist der bcs auf Messen mit einem eigenen Infostand vertreten. Nachdem wir uns im Frühjahr 2013 mit einem Messestand auf der „Metropolitan Solutions“, einer Fachmesse im Rahmen der Hannover Messe präsentiert haben, fiel die Entscheidung in diesem Frühjahr zugunsten der IT-TRANS in Karlsruhe. Diese Fachmesse stellt im zweijährigen Turnus IT-Lösungen für den öffentlichen Verkehr vor. Das Thema ist deshalb von großer Bedeutung für die CarSharing-Branche, weil zunehmend elektronische Plattformen und Apps die Möglichkeiten und den Nutzen der Vernetzung von ergänzenden Verkehrsangeboten mit dem ÖPNV darstellen. Das stellt auch die IT-Anbieter im CarSharing vor immer neue Innovationsherausforderungen.

Am 30.09./01.10.2014 ist der bcs mit einem Infostand auf der Messe

Zukunft Kommune, Fachmesse für Verwaltungsmanagement, Finanzierung



und öffentliche Dienstleistungen, wiederum in Karlsruhe, vertreten.

Sie können mit dem bcs aber auch bei zahlreichen Fachveranstaltungen rund ums Jahr in Kontakt treten, die in mehr oder weniger direkter Weise mit dem Thema CarSharing Anknüpfungspunkte haben,

Impressum

Bundesverband CarSharing e.V., Kurfürstendamm 52, 10707 Berlin,
Tel.: 030/ 92 12 33 53,
E-Mail: info@carsharing.de
www.carsharing.de

V.i.S.d.P.: Willi Loose

Stand: Mai 2014

Foto Titelseite:
Martina Rüdiger