



Prof. Dr. Gernot Grabher
Stadt- und Regionalökonomie

Überseeallee 16
20457 Hamburg
gernot.grabher@hcu-hamburg.de

B.Sc. Stadtplanung
P1 Studienprojekt WS 2015/16 - SS 2016

Teilen statt besitzen? Potenziale und Grenzen von Carsharing in Hamburg

Betreuung|Prof. Dr. Gernot Grabher, Nina Pohler, M.A., Nils Polzin (Tutor)

Hintergrund

In nur wenigen Jahren hat sich die sogenannte Sharing Economy sowohl in der Praxis, als auch im wissenschaftlichen Diskurs, zu einem viel beachteten Phänomen entwickelt. Dabei ist Teilen an sich keine neue Idee, gerade in Städten finden sich schon immer Beispiele dafür, dass ‚Zugang statt Besitz‘ längst bewährte Praxis ist, von öffentlichen Parks bis zur Stadtbücherei. Neu an der Sharing Economy ist, dass das Teilen von Ressourcen unter Fremden nicht durch städtische Verwaltungen, sondern von kommerziellen Anbietern und zwischen Privaten über Peer-2-Peer Plattformen ermöglicht wird. Durch Internet, mobile Endgeräte und GPS haben sich neue Wege eröffnet, Güter und Dienstleistungen in der Stadt unkompliziert und schnell zu vermitteln.

Carsharing repräsentiert ein besonders dynamisches Segment der Sharing Economy: 2015 konkurrierten über 150 Carsharing-Anbieter um über 1 Million registrierte NutzerInnen; in Hamburg allein kommen auf 1.000 Einwohner etwa 0,84 Carsharing-Fahrzeuge (Bundesverband Carsharing, 2015). Die Diversität der Sharing Economy spiegelt sich auch in der Verschiedenartigkeit der Geschäftsmodelle wieder, mit denen Carsharing betrieben wird: Neben kommerziellen Angeboten von Autoherstellern wie car2go (Daimler) oder DriveNow (BMW) bietet die Deutsche Bahn mit Flinkster ihren eigenen, bundesweit aktiven Carsharing Dienst an. Daneben haben sich mit tamyka, drivy und snappcar Geschäftsmodelle etabliert, die privates Carsharing über Peer-2-Peer Plattformen ermöglichen. Die Anbieter unterscheiden sich hinsichtlich der Nutzungsmodelle, Preisstrukturen und PKW-Flotten. Mittlerweile wird Carsharing auch von Betrieben genutzt, um damit den klassischen Firmenwagen zu ersetzen. In Hamburg können NutzerInnen zwischen 8 kommerziellen Anbietern und drei P2P-Plattformen wählen.

Mit Carsharing verknüpfen sich eine Vielzahl von Hoffnungen und Erwartungen: Laut Bundesverband Carsharing ersetzt ein Carsharing-PKW bis zu zehn Fahrzeuge im Privatbesitz. Carsharing bietet damit Potenziale, den derzeit benötigten öffentlichen Parkraum zu reduzieren und Straßenraum zurück zu gewinnen. Bei entsprechender Abstimmung mit dem ÖPNV, so die Erwartung, kann Carsharing zu einer Reduzierung des PKW-Verkehrs und damit auch zu einer Reduktion von CO₂-Emissionen und Lärmbelastung beitragen. Ob Carsharing diese Erwartungen erfüllen kann, ist allerdings

umstritten: Diverse Studien legen nahe, dass Carsharing-Angebote im urbanen Raum die Nutzung des ÖPNV substituieren und sogar Fahrten induzieren (Rayle et al., 2014). Eine Studie zu Carsharing in Berlin kam zu dem Schluss, dass ein Carsharing-Auto der free-floating Dienste im Durchschnitt nur eine Stunde am Tag bewegt wird - also kaum mehr als ein Privatauto (civity, 2014).

Projektziele und Fragestellungen

Inhaltliches Ziel des Studienprojektes ist es, einen Überblick über die Potenziale und Grenzen von Carsharing in Hamburg zu erarbeiten. Konkret geht es darum, zunächst die unterschiedlichen Geschäftsmodelle der in Hamburg aktiven Carsharing-Anbieter zu erfassen, um anschließend Nutzungsmuster (NutzerInnenprofile, Nutzungshäufigkeiten, Nutzungszwecke, Nutzungserfahrungen) empirisch zu erheben, die schließlich die Grundlage für stadtplanerische Konsequenzen bilden.

In methodischer Hinsicht verfolgt das Projekt das Ziel, Grundlagen des wissenschaftlichen Arbeitens (Daten- und Literaturrecherche, Auswahl geeigneter Konzepte und Methoden, Operationalisierung theoretischer Konzepte, Leitfadeninterviews) sowie des Projektmanagements (Zeitplanung, Dokumentation, Moderation) zu erlernen und anzuwenden.

Ablauf des Projektes

In der Projektwoche geht es zunächst um eine theoretische Annäherung an die Sharing Economy, Carsharing und urbane Mobilitätskonzepte, um anschließend die unterschiedlichen Geschäftsmodelle der in Hamburg aktiven Anbieter zu erfassen. Die verschiedenen Geschäftsmodelle werden in eine Typologie eingeordnet, die auch Grundlage für erste Hypothesen über Determinanten des Nutzungsverhaltens bildet.

Im Sommersemester werden, aufbauend auf den Ergebnissen der Projektwerkstatt, die für das Untersuchungsziel angemessenen Methoden erörtert. Nach der Erarbeitung eines Quotenplans sowie eines Interviewleitfadens und einer Einführung in Interviewtechniken werden in Kleingruppen Interviews mit Nutzerinnen und Nutzern durchgeführt. Die Interviews dienen als Grundlage für die weiterführende Analyse. Abschließend sollen unterschiedliche Nutzungstypen und damit verbundene Empfehlungen für verbesserte Koordinationsmöglichkeiten zwischen Carsharing und ÖPNV sowie stadtplanerische Konsequenzen (etwa im Hinblick auf Parkraumbewirtschaftung) erarbeitet werden.