



## ABSTRACTS

Bern, 7. / 8. Mai 2014

## 2. WORLD COLLABORATIVE MOBILITY CONGRESS

### Tag 1, 7. Mai 2014


<b>09.15 Uhr</b>	<b>Einführung</b>	
<b>Name</b>	<b>Lauren Anderson</b>	
<b>Firma</b>	<b>CollaborativeConsumption.com</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Vom geteilten Konsum zur geteilten Mobilität</b></p> <p>Fortune-500-Marken, Regierungen und Start-ups rund um die Welt haben eines gemeinsam: Sie fördern Collaborative Consumption, den geteilten Konsum, den das TIME-Magazin als eine der „10 Ideen, die die Welt verändern“ benennt. Ob Hotellerie, Bankenindustrie oder Verkehr – alle Bereiche werden von neuen Technologien und Veränderungen im Konsumentenverhalten herausgefordert. Die Mobilität nimmt bei dieser Verlagerung eine absolute Spitzenposition ein. Indem sie globale Beispiele präsentiert und interessante Einblicke in Mobilitätsprojekte und andere Sektoren gibt, erklärt Lauren, warum sich das Konsumentenverhalten in Richtung einer Welt verschiebt, die den Zugang dem Eigentum und die Erfahrung der materiellen Anhäufung vorzieht und wie schnell diese wachsende Wirtschaft nicht nur verändern wird, was, sondern auch wie wir konsumieren.</p>	



<b>09.45 Uhr</b>	<b>Session 1: Business und Politik</b>	
<b>Name</b>	<b>Dr. Jörg Beckmann</b>	
<b>Firma</b>	<b>Mobilitätsakademie</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Die Zukunft urbaner Mobilität</b></p> <p>Wir werden heute Zeugen einer Zeitenwende in der Mobilität! Die Dekarbonisierung und Deprivatisierung des traditionellen motorisierten Individualverkehrs, das Up-Scaling des Velos zu einem geteilten und elektrifizierten Mehrpersonen- und Langdistanzverkehrsmittel und die Vernetzung der heutigen Alltagsmobilität mit den digitalen Infrastrukturen und Diensten des Global Village, transformieren die klassischen Geschäftsmodelle, Wertewelten und Politiken des Verkehrs in epochaler Weise. Für viele etablierte Akteure bedeutet diese Transformation zugleich das Ende ihres alten und den Anfang eines neuen Verkehrsdenkens und – handelns.</p> <p>Verlassen Sie mit uns den Zeugenstand der alten Verkehrsgeschichte und werden Sie Teil eines neuen Mobilitätsregimes, in der Menschen und Organisationen Fahrzeuge, Fahrten und Infrastrukturen miteinander teilen und so voneinander lernen und profitieren.</p>	
<b>Name</b>	<b>Caroline Cerfontaine</b>	
<b>Firma</b>	<b>UITP</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Kombinierte Mobilität: Die smarte Zukunftslösung</b></p> <p>Die urbane Mobilität ändert sich rasant.</p> <p>Die rapide Verstädterung, die Umweltbelastung und der schwierige wirtschaftliche Kontext üben Druck auf die zuständigen Entscheidungsträger aus, die Entwicklung ihrer Städte auf einen nachhaltigen Weg zu bringen. Die Vorteile digitaler Lösungen und der Trend zur Demotorisierung eröffnen neue Marktchancen, woraus sich neue Mobilitätsangebote ergeben. Die Konsumenten zeigen vermehrt ein multimodales und komplexes Reiseverhalten, das nach einem einfachen Zugang zu einem integrierten Mobilitätsangebot verlangt.</p>	


	Durch die Kombination der Vorteile des konventionellen öffentlichen Verkehrs, der in Bezug auf den benötigten Platz und die Kapazität die effizienteste Lösung bietet, mit dem Angebot der geteilten Mobilität wie Carsharing, Bikesharing, Veloparking, geteilten Taxidiensten, Carpooling usw. erhält der Konsument die benötigte Flexibilität und die Städte werden heute und in Zukunft attraktiver und lebenswerter!	
<b>Name</b>	<b>Alan Woodland</b>	
<b>Firma</b>	<b>CarSharing Association</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Mobilität auf Basis geteilter Fahrzeuge in Nordamerika</b></p> <p>Alan Woodland ist Executive Director der CarSharing Association. Die CSA hat weltweit 25 Mitglieder und setzt sich für die Maximierung der sozialen und umweltspezifischen Auswirkungen der Carsharing-Branche ein. Die CSA engagiert sich für Best-Practice-Ansätze und Standards in der Branche und setzt sich für eine öffentliche Politik ein, die neue Formen der geteilten Mobilität fördert. Alan wird die Wocomoco-Teilnehmenden über die neusten Ko-Mobiliätsentwicklungen in Nordamerika informieren.</p>	

<b>15.00 Uhr</b>	<b>Keynote Speech</b>	
<b>Name</b>	<b>Andreas Rubinski</b>	
<b>Firma</b>	<b>Mobility International AG</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Carsharing Technologie für Betreiber</b></p> <p>Mit neuen, innovativen Angeboten überzeugte die Mobility-Gruppe vergangenes Jahr 6'900 zusätzliche Kunden vom Carsharing. Der erarbeitete Jahresgewinn 2013 beläuft sich auf CHF 3.7 Millionen. Positiv beeinflusst wurde das Resultat durch Effizienzsteigerungen im operativen Betrieb und der Lancierung neuer Produkte. Insbesondere junge Menschen begeistern sich mehr und mehr für das Angebot von Mobility. Insgesamt haben heute 112'000 Kunden Zugriff auf 2'650 Fahrzeuge an 1'395 Standorten.</p> <p>Ein zentraler Faktor für die Effizienzsteigerung und die Beliebtheit bei jungen Menschen ist der Einsatz modernster Technologien. Mobility setzt seit 2012 die selbst entwickelte</p>	



	Software „MobiSys 2.0“ ein, bestehend aus dem Kundenportal und Smartphone Apps für die Kunden und einem umfassenden ERP-System für den Betrieb. Diverse Schnittstellen ermöglichen die Integration externer Hard- und Software. Das Ergebnis ist eine umfassende Software, die alle Geschäftsprozesse im Carsharing unterstützt. Mobility bietet ihre Software auch anderen Carsharing-Firmen an.
--	---

<b>16.00 Uhr</b>	<b>Pecha Kucha Session 1</b>	
<b>Name</b>	<b>Jannis T. Werner</b>	
<b>Firma</b>	<b>WunderCar</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Regulierung der Sharing Economy</b></p> <p>Der Verkehr, eine umfassend geregelte Industrie, kommt in das Zeitalter der Sharing Economy. Und wenn es darum geht, die Sharing Economy zu regulieren, herrscht einzig und allein Einigkeit darüber, dass die „alten“ Gesetze nicht greifen.</p> <p>Die etablierten Unternehmen scheinen der Meinung zu sein, dass es keine Sharing Economy braucht. Sie wollen wahrgenommene Lücken schliessen und fordern eine strenge Überwachung, um ihre Märkte vor Eindringlingen zu schützen, die die bestehenden Regeln umgehen. Die Start-up-Unternehmen, Investoren und Benutzer hinter der Sharing Economy beharren jedoch auf ihrer Überzeugung, dass ihr Angebot nur ein Zusatz zur täglichen Interaktion zwischen Privatpersonen ist und daher von Unternehmensvorschriften befreit sein sollte.</p> <p>Die europäischen Verkehrsministerien werden sich in Zukunft mit dieser neuen, geteilten Mobilität auseinandersetzen müssen und die Stakeholder auf allen Seiten haben zu entscheiden, welches die richtige Lösung ist. Ein Blick auf die Pionierarbeit, die in Bezug auf die Regulierung der Sharing Economy in Übersee und in anderen Branchen geleistet wurde, zeigt auf, dass es einen sinnvollen Kompromiss gibt.</p>	



<b>Name</b>	<b>Roland Zeller</b>	
<b>Firma</b>	<b>parku</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Das urbane Parkspiel</b></p> <p>Es regnet, Sie sind in Eile... und finden wie üblich keinen Parkplatz. Sie fahren um den Block herum, sind spät dran... und wenn Sie dann endlich eine Parklücke finden, haben Sie keine Münzen, um den Automaten zu füttern. Die Suche nach einem Parkplatz gestaltet sich mühsam und die Plätze im Zentrum sind rar. parku bietet Lösungen, um freistehende Parkplätze mit Privaten und Unternehmen zu teilen. Parkieren ist aber auch ein hoch politisches Spiel mit vielen Stakeholdern wie Ladenbesitzern, Parkplatzzeichnern und der Forderung nach einer Verringerung des städtischen Verkehrs.</p> <p>Das Angebot der Zürcher Sharing Company parku umfasst über 2'000 private Parkplätze in mehr als 10 Schweizer Städten, die über ihre Smartphone-App stunden- oder tagesweise gemietet werden können.</p>	
<b>Name</b>	<b>Drummond Gilbert</b>	
<b>Firma</b>	<b>goCarShare</b>	
<b>Abstract</b>	<p>Drummond Gilbert ist Gründer von GoCarShare. Er erklärt, wie Mobility-Start-ups Crowdfunding als alternative Finanzierung ihres Wachstums nutzen können. Er spricht über seine erfolgreiche Erfahrung im Crowdfunding von 145 Investoren, bei dem die Unterstützer zu Investoren, Benutzern und Vermarktern wurden, die den Weg ebneten.</p>	

<b>Name</b>	<b>Christian Piepenbrock</b>	
<b>Firma</b>	<b>Nachbarschaftsauto</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Ist Social Mobility überhaupt legal? Rechtliche Herausforderungen in Deutschland</b></p> <p>Im privaten Carsharing verleihen sich Nachbarn untereinander ihre privaten Autos. Damit wird Autofahren billiger für den Verleiher und auch für den Leiher. Ganz umsonst verleiht natürlich niemand sein teures Auto – und dort beginnt das Problem. Wann ist das Verleihen des Autos eine private Angelegenheit unter Freunden und Nachbarn, ab wann wird es ein Geschäft, für das man ein Autovermietungsgewerbe gründen muss? Kaum haben die ersten Internet-Communities wie Nachbarschaftsauto den problemlosen, Vollkaskoversicherten privaten Autoverleih möglich gemacht, hört aus Sicht der Autovermietungs-Industrie der Spass auf. Der private Verleih wird von ihr beklagt und behindert und die Gewerblichkeit für alle Verleiher gefordert. Dabei geht es vor allem um den Wettbewerb der klassischen Industrie mit neuen Geschäftsmodellen. Aber es geht auch um die Gestaltungshoheit und Rahmenbedingungen für eine nachhaltigere und sozialere Mobilität der Zukunft.</p>	
<b>Name</b>	<b>David Van Kesteren</b>	
<b>Firma</b>	<b>Taxistop cambio</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Taxistop: ein Peer-to-Peer-Mobilitätspionier</b></p> <p>Taxistop, eine belgische NGO, wurde 1975 gegründet und bietet verschiedene Mobilitätsdienste. Carpooling und Carpooling-Matching-Software gehören seit Beginn zum Kerngeschäft. 2002 lancierte Taxistop einen belgischen Carsharing-Dienst, cambio, und richtete dafür eine einzigartige Anteilsbeteiligung zwischen den belgischen öV-Anbietern ein. Weitere Peer-to-Peer-Mobilitätsdienste sind Carsharing, Eurostop, Eventpool, Campuspool und ein sozialer Transportdienst für weniger mobile Menschen.</p> <p>Taxistop ist Mitglied der UITP Seamless Mobility Platform und organisiert als Mitglied des Flemish Network for Sustainable Mobility alljährlich während der Mobilitätswoche einen</p>	

	<p>autofreien Tag.</p> <p>Taxistop fördert und ermöglicht Sharing-Modelle als Mittel zur Maximierung der Vorteile für die Umwelt und Gesellschaft. Im Fokus stehen immer die Auswirkungen. Carpooling und Carsharing gelten als Wege, um einen autofreien Lebensstil zu ermöglichen, und als Strategie, um sich der zu vielen Fahrzeuge zu entledigen.</p>	
<b>Name</b>	<b>Michael L. Usher</b>	
<b>Firma</b>	<b>CLYC</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Gebaut, aber wer kommt?</b></p> <p>Welchen technischen und sozialen Herausforderungen müssen sich die modernen Städte angesichts der neuen Produkte und Dienstleistungen des heutigen Marktes stellen?</p> <p>Der Zeitpunkt ist ideal; es gibt eine Fülle von Wissen, technischen Mitteln und Möglichkeiten sowie hellen Köpfen, die ihre Visionen umsetzen können. Gleichzeitig lechzt die Gesellschaft nach Veränderung und Inspiration.</p> <p>Fragt sich nur, was fehlt. Wie lassen sich die Bedürfnisse des wachsenden Marktes erfüllen und trotz unserer Eingriffe menschlich halten, wenn sich die Technologie derart rasant entwickelt und die Konsumenten immer aufgeklärter und intelligenter werden? Michael L. Usher, der Gründer von CLYC, stellt sich diesen Fragen und versucht herauszufinden, welches die tatsächlichen Probleme sind, welche Werte und Bedürfnisse wirklich erfüllt werden und wie sich Produkte, Unternehmen und Organisationen realisieren lassen, die sich der Sicherheit und Skalierbarkeit bewusst sind, die für die Entscheide, Handlungen und Rollen in unseren Städten eintreten und die die Informationen und Regelungen, die uns betreffen, transparent kommunizieren.</p>	

<b>16.45 Uhr</b>	<b>Pecha Kucha Session 2</b>	
<b>Name</b>	<b>Antonin Guy</b>	
<b>Firma</b>	<b>VULOG CarSharing Technologies</b>	
<b>Abstract</b>	<b>How Technologies contribute to innovation in CarSharing &amp; Mobility Services</b>	
<b>Name</b>	<b>Dr. Randolf Wöhrl</b>	
<b>Firma</b>	<b>Park2gether, Daimler Mobility Services</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Parken neu erfunden</b></p> <p>Die Mobilität hat sich in den letzten Jahren dramatisch verändert. Dies zeigt sich vor allem in der Art, wie wir Fahrzeuge tauschen und Fahrgemeinschaften bilden. Wir von moovel verstehen unter Fortschritt in der Mobilität die Vereinfachung des Weges von A nach B.</p> <p>Wird ein Fahrzeug benutzt, führt Punkt B der Reise irgendwann zum Parken. Wir erwarten in Bezug auf das Parkplatzangebot, angetrieben vom Megatrend Urbanisierung und Digitalisierung, wesentliche Veränderungen, deshalb haben wir einen App- und Web-basierten Dienst für das Teilen, Finden, Buchen und Bezahlen von Parkplätzen entwickelt. Mit Park2gether können Privatpersonen und Unternehmen nicht benutzte Parkplätze für kurzfristige Buchungen anbieten, um Belegungslücken zu schliessen. Die App-Benutzer profitieren von der Transparenz der Parkplatzpreise und Standorte und haben einen garantierten Parkplatz mit bargeldloser Bezahlung.</p>	



<b>Name</b>	<b>Benedetta Arese Lucini</b>	
<b>Firma</b>	<b>UBER</b>	
<b>Abstract</b>		
<b>Name</b>	<b>Eva Lüthi</b>	
<b>Firma</b>	<b>sharoo ag</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>sharoo – Mein Auto ist dein Auto</b></p> <p>sharoo ist die Plattform für privates Carsharing, welche es Privatpersonen ermöglicht Autos spontan, sicher und ohne Schlüsselübergabe zu vermieten. Dazu hat sharoo das sharoo Access Kit entwickelt, mittels welchem das Auto über das Smartphone gesucht, gebucht, geöffnet und wieder geschlossen werden kann.</p> <p>Der Vermieter definiert, wer wann und zu welchem Preis sein Auto nutzen darf. Dank der Nutzerkreise kann der Vermieter die Nutzung auf bestimmte Personengruppen beschränken. Zusätzlich können auch Attribute wie Verfügbarkeit und Preis für jeden Nutzerkreis individuell definiert werden. Der Mieter kann via App oder Webplattform Autos in seiner Nähe suchen. Sobald die Buchung von dem Vermieter bestätigt wird, erhält der Mieter einen Schlüssel für das Fahrzeug in der App.</p> <p>sharoo als Plattform regelt alle administrativen Themen wie Kontaktvermittlung, Rechnungsstellung und Versicherung.</p>	
<b>Name</b>	<b>Julian Hauck</b>	
<b>Firma</b>	<b>FahrtenFuchs</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>FahrtenFuchs – der Fernbus-Marktplatz ...oder was Liberalisierung ohne Standardisierung für Aggregatoren bedeutet</b></p> <p>Die Deregulierung des Fernverkehrs bewegt Deutschland seit nunmehr einem Jahr. Über 30 privatwirtschaftliche Fernbus-Unternehmen sind seitdem in den Markt eingestiegen.</p>	

	<p>Damit Kunden den Überblick behalten, bietet FahrtenFuchs ein Fernbus-Vergleichsportal. Eine einfach zu bedienende Suche zeigt Verbindungen aller Anbieter und erlaubt Nutzern so den Vergleich von Abfahrtszeiten, Fahrtdauer und Preisen.</p> <p>Als Alleinstellungsmerkmal baut FahrtenFuchs die anbieterübergreifende Buchung von Fahrscheinen aus. Und genau da beginnt die Komplexität! Unterschiedliche Gepäckbestimmungen, Fahrscheintypen jeder Couleur und andere Produktmerkmale gilt es technisch abzubilden und den Nutzern transparent darzustellen.</p> <p>Was in der Flugbranche gelungen ist, plant FahrtenFuchs für das Produkt Fernbus zu lösen: FahrtenFuchs – Alle Fernbusse vergleichen und buchen</p>
--	--

<b>18.30 Uhr</b>	<b>Keynote Speech: Videokonferenz</b>	
<b>Name</b>	<b>Dr. Susan Shaheen</b>	
<b>Firma</b>	<b>University of California</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Geteilte Mobilität: Trends und Möglichkeiten für die multimodale Integration</b></p> <p>Die neuen Verkehrstechnologien und Mobilitätsdienste verändern die Art und Weise, wie sich die Menschen in den Städten bewegen. Die Verkehrsträger, wie wir sie früher kannten, wurden neu konzipiert und nachgerüstet, um die Bedürfnisse einer veränderten soziodemografischen und umweltpolitischen Landschaft zu erfüllen. Diese Präsentation prüft die Trends und Möglichkeiten verschiedener gemeinschaftlich genutzter Angebote, darunter Carsharing, Bikesharing, Fahrgemeinschaften, auf Abruf verfügbare Mitfahrgelegenheiten und Shuttle-Dienste. Von vielen dieser Dienste weiss man, dass sie die zurückgelegten Fahrzeugkilometer, Emissionen, Nachfrage nach Parkplätzen und den Treibstoffverbrauch reduzieren. Im Weiteren werden Möglichkeiten zur Vernetzung dieser Dienste über integrierte Apps und „Mobility Hubs“ untersucht.</p>	



## Tag 2, 8. MAI 2014



<b>09.00 Uhr</b>	<b>Keynote Speech</b>	
<b>Name</b>	<b>Rahel Bonny / Anne Wolf</b>	 
<b>Firma</b>	<b>Mobility Solutions AG / Schweizerische Post AG</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Auftrag: Nachhaltigkeit – Lösung: Intelligente Mobilität</b></p> <p>Als drittgrösste Arbeitgeberin und mit ihrem energieintensiven Geschäft trägt die Schweizerische Post eine grosse Verantwortung – gesellschaftlich und gegenüber der Umwelt. Ihrem Nachhaltigkeitsengagement legt sie klare Ziele zugrunde. Sie will die CO<sub>2</sub>-Effizienz ihrer Leistungen bis 2016 um 10 Prozent steigern, Ausbildung und nachhaltige Beschaffung fördern sowie die Berufsunfälle verhindern. In der Energieeffizienz liegen die grössten Hebel in der Fahrzeugbeschaffung, der Mobilitätsplanung und in der Wahl der Energieträger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Dank eines zentralen Flottenmanagements kann die Beschaffung gebündelt und nach ökologischen Kriterien durchgeführt werden.</li> <li>– Die Post fördert das Mobilitätssharing bei Geschäftsfahrten und optimiert dank modernster Software die Tourenplanung.</li> <li>– In einer Zusammenarbeit der Flottenmanagerin, der Umweltexperten mit Produzenten werden Fahrzeuge eigens für den Einsatz bei der Post entwickelt.</li> <li>– Seit Jahren setzt die Post auf Ökostrom, Biogas und weitere erneuerbare Quellen.</li> </ul> <p>Das unternimmt die Post heute, wo liegen die Chancen der Zukunft?</p>	



<b>09.30 Uhr</b>	<b>Einführung SBB</b>	
<b>Name</b>	<b>Manuel Gerres</b>	
<b>Firma</b>	<b>SBB</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>SBB-Start-up Programm – Strategie und Umsetzung</b></p> <p>Um neue Services für Kundinnen und Kunden anbieten zu können, setzt die SBB auch auf Partnerschaften mit Start-up-Unternehmen.</p>	

	<p>Die SBB identifiziert Trends und beobachtet, wohin sich der Markt bewegt. Gerade im Bereich der digitalen Kanäle sieht die SBB viel Potential, um attraktive Dienstleistungen zu entwickeln. Der Fokus liegt dabei auf den Themen Digital Commerce, Big Data, Interactive Media und neue Formen der Mobilität. Auf dieser Basis entwickelt die SBB neue Services und Produkte entlang der Reisekette der rund 4 Millionen Kundinnen und Kunden.</p> <p>Manuel Gerres wird einen Einblick in die Strategie und die Umsetzung des dazugehörigen Startup Programmes geben.</p>
--	--

<b>11.15 Uhr</b>	<b>Keynote Speech</b>	
<b>Name</b>	<b>Dr. rer. oec. Ursula Wyss</b>	
<b>Firma</b>	<b>Stadt Bern</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Chancen und Risiken geteilter urbaner Mobilität</b></p> <p>Geteilte urbane Mobilität – in Form von Car sharing oder Veloverleihsystemen - erlebt derzeit einen Boom. Verkehrsmittel nutzen statt besitzen entspricht einem Trend. Was sind die Gründe? Würde sich dieser Trend mit steigenden Mobilitätskosten verstärken? Führt die geteilte urbane Mobilität auch zu einem veränderten Verkehrsverhalten? Bringt sie zwingend einen nachhaltigeren Verkehr – oder steigt bloss die Anzahl Verkehrsteilnehmende an? Gehören zur geteilten Mobilität auch geteilte Parkplätze? Was wären die Folgen? Im Referat wird versucht, Chancen und Risiken dieser Entwicklung abzuwägen, mögliche Antworten zu finden und die gebotenen Schlüsse zu ziehen.</p>	

<b>13.45 Uhr</b>	<b>Session 2: Unternehmerische und politische Herausforderungen am Schweizer Markt</b>	
<b>Name</b>	<b>Sebastian Schlebusch</b>	
<b>Firma</b>	<b>nextbike</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Trends im Bike Sharing – Neue Technologien und Geschäftsmodelle</b></p> <p>Öffentliche Fahrradverleihsysteme (FVS) sind aus den Innenstädten nicht mehr wegzu-denken. Zig-Millionen Nutzer der ca. 700 Systeme weltweit wissen die Flexibilität zu schätzen. Dennoch zeichnen sich in den letzten 1-2 Jahren einschneidende Veränderungen ab.</p> <p>Im europäischen Kontext lässt sich eine zunehmende Abkopplung der Finanzierung von FVS von den Außenwerberechten erkennen. Führende Außenwerbekonzerne wie Clear Channel (Barcelona) oder JC Decaux (Paris) die verantwortlich für die Implementierung erfolgreicher Benchmarks waren, ziehen sich daher zunehmend aus dem Markt zurück.</p> <p>In Nordamerika hat die Insolvenz von BIXI / PBSC die Frage aufgeworfen, ob inflexible, stationsbasierte Systeme dauerhaft ohne Subventionen betrieben werden können. Hier zeichnen sich, wie v.a. auf dem deutschen Markt bereits seit Jahren erfolgreich getestet, die Verbreitung von kostengünstigeren Flex-oder Hybridsystemen ab. Zudem lässt die Entwicklung neuer intelligenter Fahrradschlösser Peer-2-Peer Lösungen möglich erscheinen.</p> <p>Der Vortrag diskutiert diese Aspekte und wagt einen Ausblick auf die Entwicklung der Branche in den nächsten 2-3 Jahren.</p>	
<b>Name</b>	<b>Fabrice Lago</b>	
<b>Firma</b>	<b>PubliBike</b>	
<b>Abstract</b>		

<b>Name</b>	<b>Simone Leicht</b>	
<b>Firma</b>	<b>Mobility Solutions AG</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Ist Sharing firmentauglich?</b></p> <p>Viele Firmen sind auf eine eigene Flotte angewiesen: die Fahrzeuge sind im Aussendienst oder für Servicefahrten im Einsatz. Beim oberen Kader gehört das Fahrzeug immer noch zum „Lohnpaket“ und darf individuell gewählt werden. Die Möglichkeiten für Sharing-Modelle sind dementsprechend begrenzt.</p> <p>Dennoch steigt das Interesse für Corporate Carsharing-Modelle bei immer mehr Unternehmen und der Wunsch nach Beratung zu neuen Mobilitätskonzepten wächst. Die Firmen erkennen die wirtschaftlichen und logistischen Vorteile von Sharing-Lösungen, haben aber andere Anforderungen als im B2C-Sharing. Ausschlaggebend für den Erfolg im Business-Bereich sind vor allem die Verlässlichkeit und einfache Bedienbarkeit der Systeme sowie die Akzeptanz durch die Mitarbeitenden.</p> <p>Intelligente und moderne Lösungen, wie die Verbindung von Carsharing und Ridesharing im MoS Move Center, bieten den Firmen neue Möglichkeiten in der Firmenmobilität.</p>	
<b>Name</b>	<b>Dr. Hans-Joerg Dohrmann</b>	
<b>Firma</b>	<b>m-way ag</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Dezentrales E-Carsharing - Das Projekt „eMotion“</b></p> <p>Elektroautos direkt vom Besitzer mieten. Das ist die Idee von eMOTION, einem innovativen Pilotprojekt zur Zukunft der urbanen Mobilität. Im Rahmen des Projektes werden ca. 20 Private und Unternehmen aus Zürich zu Besitzern und Nutzern von Elektroautos und teilen diese ab Mai mit der Zürcher Bevölkerung. Bei eMOTION Zürich kann dann jeder Interessierte über die Buchungsplattform sharoo.com diese Elektroautos mieten und so zu einem attraktiven Preis umweltfreundlich unterwegs sein. Das Projekt wurde durch verschiedene namhafte Partner ins Leben gerufen, um alle Facetten der modernen Mobilität in einem realistischen Anwendungsfall zusammenzubringen. So kommen effiziente Elektrofahrzeuge, moderne Schnell-Ladetechnologie und die innovativste Form des Tei-</p>	

	lens von Fahrzeugen (sog. P2P Carsharing) zusammen. Die Realisation und der Betrieb stellt dabei eine echte Herausforderung dar, welche im Rahmen des Vortrages näher beleuchtet werden soll.	
<b>Name</b>	<b>Peter Frey</b>	
<b>Firma</b>	<b>Mobility</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Politische Herausforderungen: Mobility Carsharing sorgt für ein Umdenken</b></p> <p>Die Zehn-Millionen-Schweiz ist nicht mehr bloss ein Szenario, sondern wird zunehmend zur Realität. Die natürlichen Ressourcen unseres Landes hingegen sind begrenzt und nicht vermehrbar. Auch deshalb ist die Politik beim Thema Mobilität mehr denn je gefragt.</p> <p>Um diesen Herausforderungen zu begegnen, gibt es einen bunten Strauss an möglichen Massnahmen: Infrastruktur bauen, Gesetze erlassen, Mobilitätskosten erhöhen – oder umdenken! Genau hier setzt Mobility Carsharing (in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln) an. Privat- und Geschäftskunden stehen jederzeit 2'650 Fahrzeuge an 1'395 Standorten schweizweit, rund um die Uhr und in Selbstbedienung zur Verfügung. Da ein Mobility-Auto nachweislich bis zu 9 Privatautos ersetzt, reduziert sich die Anzahl Autos auf den Strassen und wertvoller Parkraum wird frei.</p> <p>Ein wichtiges Anliegen von Mobility ist, dass die Politik Rahmenbedingungen schafft, welche das Umdenken bei Wirtschaft und Behörden, aber auch bei jedem einzelnen Bürger fördert. Jegliche Umsetzung, sei es für persönliche oder geschäftliche Verbesserungen im Mobilitätsmanagement soll unterstützt oder gar gefördert werden.</p>	
<b>Name</b>	<b>Simon Baumann</b>	
<b>Firma</b>	<b>carpooling.com</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Wie Mitfahrgelegenheiten den Verkehr effizienter machen</b></p> <p>Carpooling gehört zusammen mit Carsharing zu den großen Erfolgskonzepten kollaborativer Mobilität. Es hilft Autofahrern, ihr Fahrzeug durch die Belegung freier Plätze besser</p>	

	<p>auszulasten und sich Unterhaltung ins Auto zu holen. Für Mitfahrer ist es eine schnelle, flexible und günstige Form des Reisens. Carpooling ist ökonomisch, ökologisch sowie verkehrspolitisch vorteilhaft.</p> <p>Mit rund sechs Millionen Nutzern, einer innovativen Smartphone-App und gutem Service ist carpooling.com Europas führende Mitfahrcommunity. In der Schweiz ist das Netzwerk unter der Marke mitfahrgelegenheit.ch präsent und wächst sehr stark.</p> <p>Ein entscheidender Faktor für das Funktionieren von Peer-to-Peer-Netzwerken ist die kritische Masse an Nutzern, um Angebot und Nachfrage zusammenzubringen. Um Mitnehmen und Mitfahren als Standard für die breite Masse zu etablieren, setzt carpooling.com auf Innovation, Service und umfassende Partnerschaften. So wird Carpooling zu einem rundum perfekten Mobilitätserlebnis.</p>
--	--

<b>15.30 Uhr</b>	<b>Session 3: Verkehrspolitik und Ko-Mobilität in Städten und Gemeinden</b>	
<b>Name</b>	<b>Michael Glotz-Richter</b>	
<b>Firma</b>	<b>Freie Hansestadt Bremen</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Platz durch Sharing: Lebenswerte städtische Straßenräume</b></p> <p>Ein Problem, das alle europäischen Städte gemeinsam haben, ist das Missverhältnis von verfügbarem (und auf natürliche Weise begrenztem) Straßenraum und der Anzahl der Autos. Es ist sicher mehr als nur eine Frage der Sichtweise: ist es so, dass zu wenig Parkplatz da ist oder dass es zu viele Autos in den Städten gibt?</p> <p>Nur einige wenige Städte in Europa gehen mit diesem Problem so um, dass sie wirklich die Anzahl der Autos vermindern wollen. Während die Förderungen des ÖPNV und des Fahrrads mittlerweile schon Allgemeingut geworden sind, ist die Integration von Car-Sharing in kommunale Verkehrsstrategien eher die Ausnahme als die Regel. Dies liegt nicht zuletzt in der Tatsache begründet, dass Kommunen erst noch die Auswirkungen (und Potenziale) der verschiedenen Arten von Car-Sharing besser verstehen müssen.</p> <p>Die Stadt Bremen (550.000 Einwohner) ist eine Hafenstadt – im Umgang mit Verkehr und Logistik erfahren. Bremen ist eine Fahrradstadt (&gt; 25% modal split) und die Bremerinnen und Bremer erledigen rund 60% ihrer Wege im Umweltverbund (zu Fuß, Rad, ÖPNV). Und trotz dieser umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl gibt es einfach zu viele Autos in den dicht bebauten Innenstadtquartieren. Die angespannte Finanzlage der Hansestadt lässt es nicht zu, von Tiefgaragen oder Parkhäusern in diesen Stadtteilen zu träumen, sondern verlangt nach kreativeren und effizienteren Lösungen. Ungeachtet der deutschen Rechts-</p>	



lage (die Straßenverkehrsordnung kennt immer noch keine Car-Sharing-Stationen) hat die Freie Hansestadt Bremen im Jahr 2003 die ersten 'mobil.punkte' im öffentlichen Straßenraum eingerichtet – die auch Car-Sharing-Stationen beinhalten. Diese Pilotstationen erwiesen sich als erfolgreich, weshalb schon bald weitere 'mobil.punkte' eingerichtet wurden. Heute gibt es bereits 14 dieser Stationen im öffentlichen Straßenraum, die das Netz der sonstigen Car-Sharing Stationen ergänzen.

Im Jahr 2014 werden rund 20 neue, kleinere Stationen in den besonders engen Stadtstraßen der Innenstadtgebiete ('mobil.punktchen') gebaut. Ähnliche Größenordnungen sind auch in den Folgejahren vorgesehen. Der Ausbau der Car-Sharing-Stationen ist ein Kernbaustein des „Car-Sharing Aktionsplans“ der Stadt Bremen, der im Jahr 2009 einstimmig (!) in den politischen Gremien beschlossen wurde. Die Stadt hat sich damit ambitionierte Ziele gesetzt: 2020 sollen mindestens 20.000 Car-Sharer erreicht sein, die dann mindestens 6.000 private Autos ersetzt haben sollen. 2009 waren rund 5.000 Car-Sharer in Bremen registriert. Es geht also darum, diese Zahl bis 2020 zu vervierfachen!


Die jährlichen Befragungen der Car-Sharing Nutzerinnen und Nutzer des in Bremen beheimateten Anbieters cambio zeigen, dass jedes Car-Sharing Fahrzeug etwa 11 private Autos ersetzt. Die Integration von Carsharing in quartierliches Parkraummanagement entspannt nicht nur die Parkplatzsituation, sondern erlaubt es, wieder Platz an den Fuß- und Radverkehr zurückzugeben. Jeder mobil.punkt ist mit Fahrradbügeln ausgestattet, um intermodale Wegeketten anzubieten und um die Fahrradabstellung in der Nachbarschaft zu erleichtern. Die meisten Stationen weisen auch Gehwegnasen auf, die z.B. die Überquerung von Straßen erleichtern. Die 'mobil.punktchen' sind oft strategisch an kritische Kreuzungen und Einmündungen gelegt, um mit ihren Gehwegnasen illegales Parken bis in Kreuzungsbereiche hinein zu unterbinden – eine willkommene Verbesserung auch für Großfahrzeuge wie Müllabfuhr und Feuerwehr.

Alle mobil.punkte und –punktchen haben gut sichtbare Stelen im corporate design, die diese Stationen schon von Weitem als Visitenkarte moderner Mobilität auszeichnen.

Mit diesem (wachsenden) Netzwerk von Car-Sharing Stationen im öffentlichen Bereich, möchte die Stadt Bremen auch das Parken in den engen Straßen anders organisieren können, um die Gehwege wieder frei zu räumen und auch die Erreichbarkeit für die Feuerwehr etc. sicherzustellen.

Wie in allen Städten, ist das Thema Parken auch in der Freien Hansestadt Bremen politisch extrem sensibel. Aber Bremen zeigt auch, dass die Car-Sharing-Strategie in einem politisch breiten Konsens getragen ist. Der Nutzen des Car-Sharing für die Allgemeinheit steht im Vordergrund. Car-Sharing Anbieter, die Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum nutzen möchten, müssen zum Einen mit dem deutschen Umweltzeichen „Blauer Engel“ zertifiziert sein und zum Anderen nachweisen, dass ihre Dienstleistung substantziell Autos ersetzt. Hiermit wird auch nachgewiesen, dass zur ‚Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs‘ beigetragen wird und ein öffentliche Interesse besteht.

Im europäischen momo-Projekt wurde gezeigt, dass Car-Sharing rund 600.000 PKW in den europäischen Städten ersetzen kann – ein wichtiges Potenzial um die Lebensqualität in den Städten zu verbessern.

<b>Name</b>	<b>Dr. Dieter Wissler</b>	
<b>Firma</b>	<b>Gemeinde Blauen</b>	
<b>Abstract</b>	<p><b>Blauen FahrMit - Kommunales Mitfahrnetzwerk als Ergänzung des ÖV-Angebotes in einer kleineren Gemeinde der Schweiz</b></p> <p>Blauen ist eine 700-Seelen-Gemeinde mit den bekannten finanziellen Schwierigkeiten kleinerer, ländlicher Kommunen. Im Dorfentwicklungsplan 2025 zielt der Gemeinderat darauf ab, den Finanzhaushalt durch den Zuzug von Familien mit guter Steuerkraft nachhaltig zu stärken. Das kann aber nur gelingen, wenn die überdurchschnittliche Wohn- und Lebensqualität von Blauen erhalten bleibt und es gelingt, die von der Bevölkerung als mangelhaft empfundene ÖV-Anbindung des Dorfes wesentlich zu verbessern.</p> <p>Blauen FahrMit ist ein Pionierprojekt von PostAuto Schweiz, das mit der Gemeinde und flinc zur Ergänzung des Blauner ÖV-Angebotes entwickelt wurde. Zentral ist eine Fahrplan-App, in der die regulären Postauto-Kurse und die privaten Mitfahrangebote sichtbar sind. Im Testbetrieb von Dezember 2013 bis Ende März 2014 hat sich das System grundsätzlich bewährt. Ein Viertel der Blauner Smartphone/PC-Besitzer ist bisher als Anbieter von Fahrten bzw. als Mitfahrer/Innen registriert.</p>	