bcs.
Bundesverband CarSharing

www.carsharing.de

CarSharing als Ansatzpunkt zur integrierten Mobilitätsgestaltung

Warum passt das moderne CarSharing gut zum ÖPNV?

Fachtagung „Öffentlicher Nahverkehr und Car-Sharing – gemeinsame Angebote für neue Kundenpotenziale“

20.01.2011, Intercity-Hotel Bremen

Willi Loose, Geschäftsführer,
Bundesverband CarSharing e.V.

Übersicht

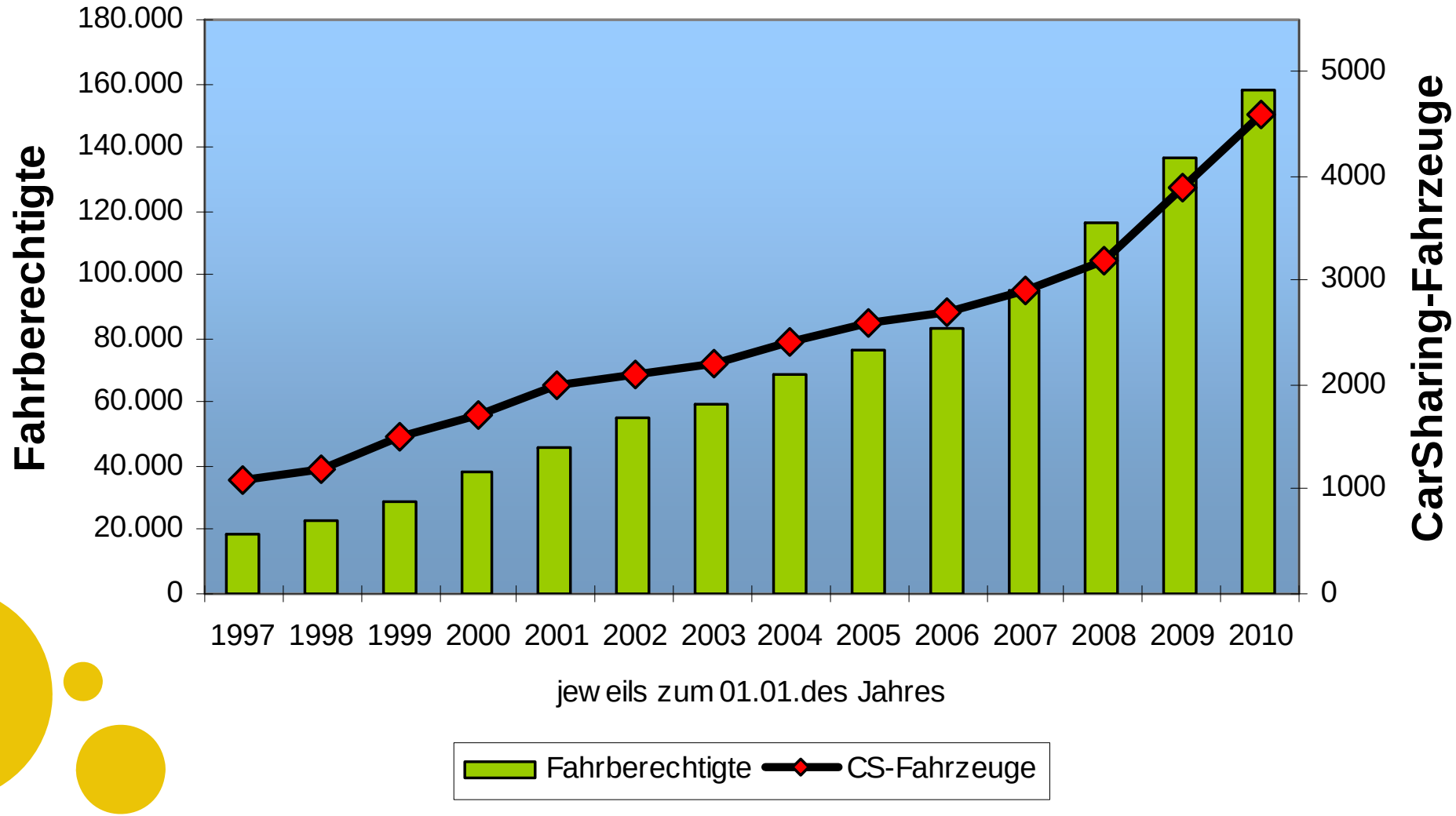
- CarSharing in Deutschland
- Bestandteile der verkehrs- und umweltentlastenden Wirkung des CarSharing
  Fahrzeugbedingte Umweltwirkungen
  Einfluss auf Verkehrsverhalten
- Integration des CarSharing im Umweltverbund
- Neue Marktteilnehmer und CarSharing-Kriterien

Stand CarSharing in Deutschland

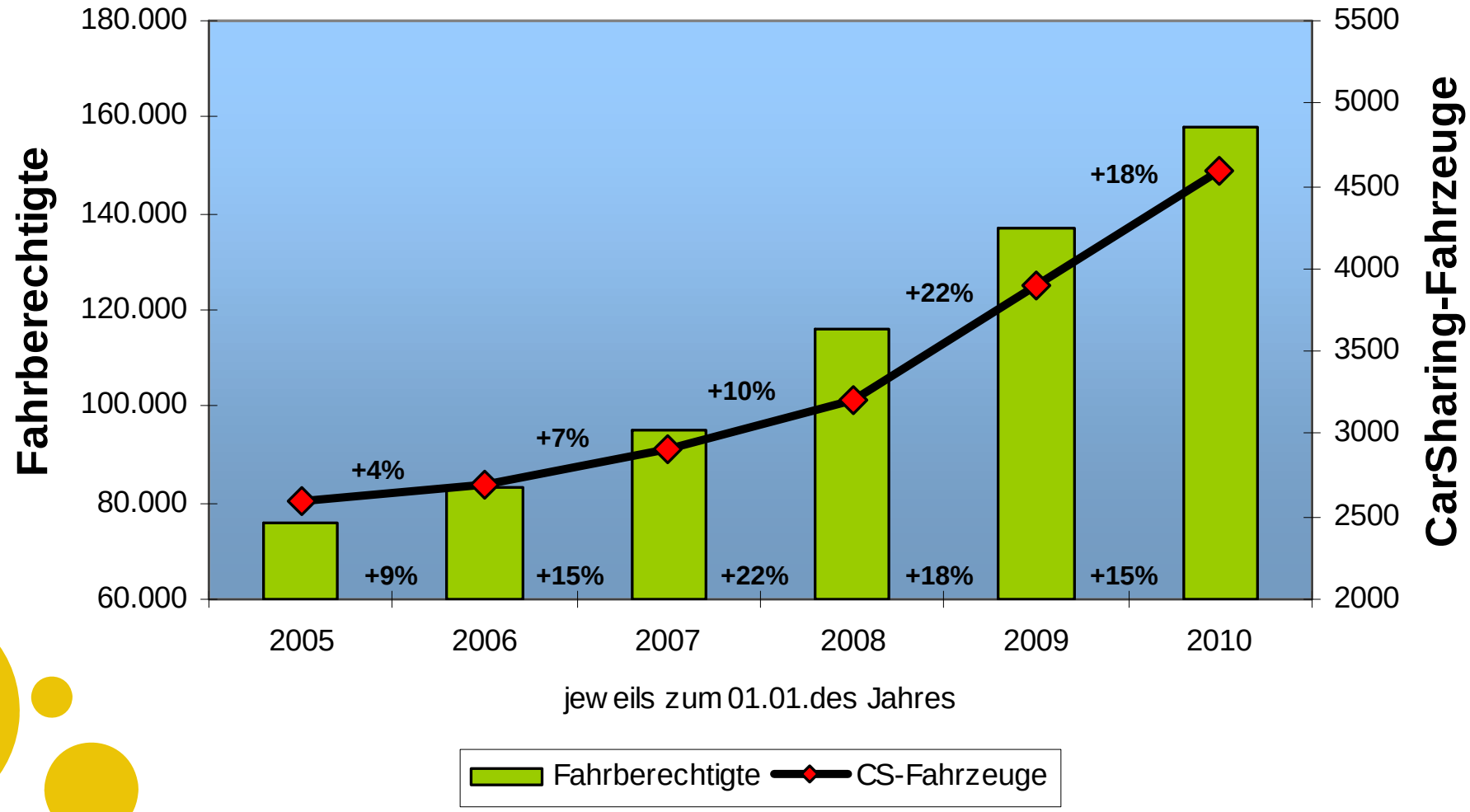
- **Ca. 110 CarSharing-Anbieter existieren in Deutschland, davon sind 92 Mitglied im bcs.**
- **158.000 CarSharing-Kunden, davon 89 % bei bcs-Mitgliedern.**
- **4.600 Fahrzeuge im CarSharing-Betrieb, davon 87 % bei bcs-Mitgliedern.**
- **2.200 CarSharing-Stationen.**
- **285 Städte und Gemeinden mit CarSharing-Angeboten.**
- **Im statistischen Durchschnitt kommen auf jedes CarSharing-Fahrzeug 34 Nutzer.**
- **Ca. 25 % der CarSharing-Nutzer sind Geschäftskunden.**

Angaben jeweils Stand Anfang 2010

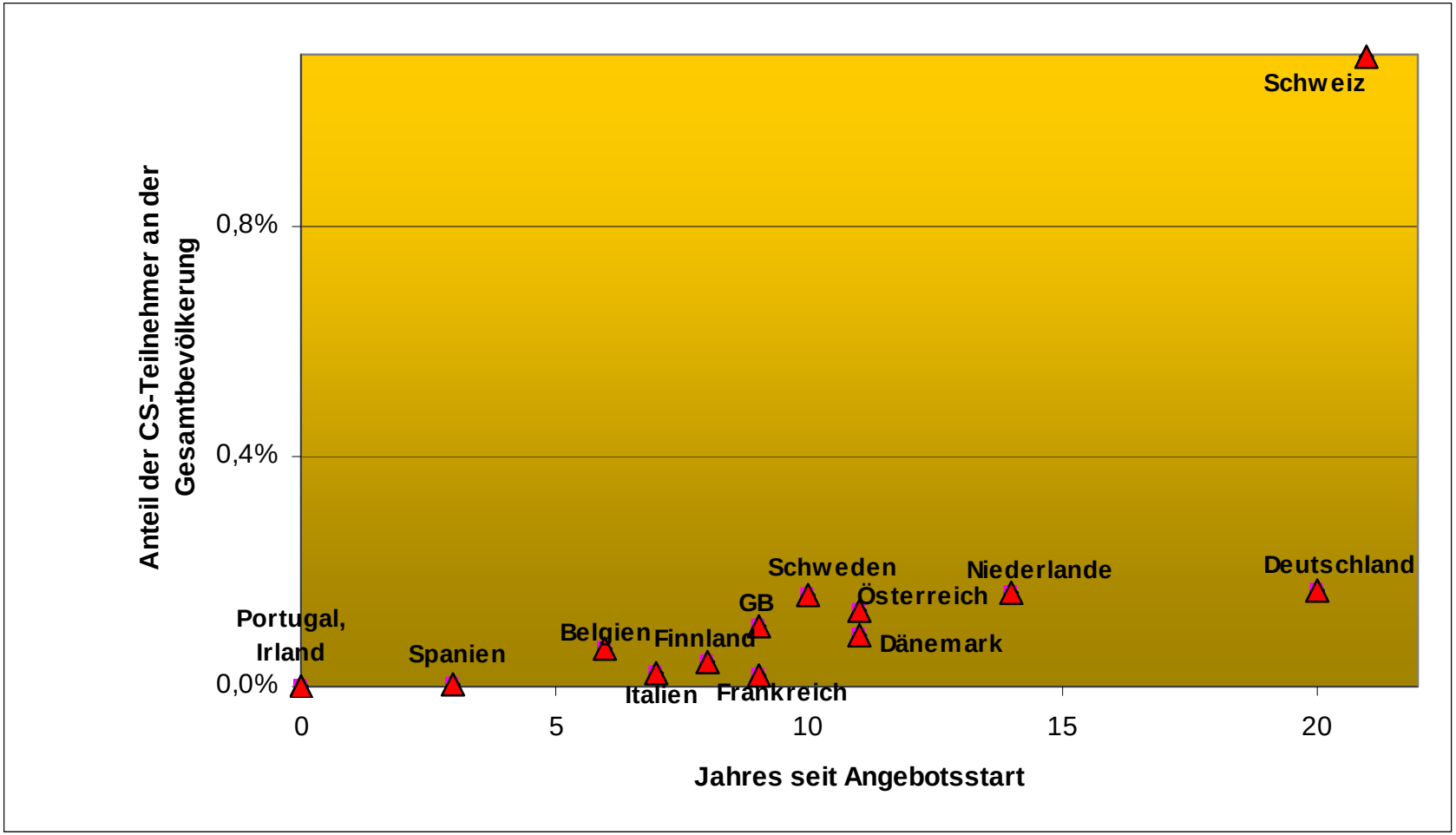
Entwicklung des CarSharing in Deutschland



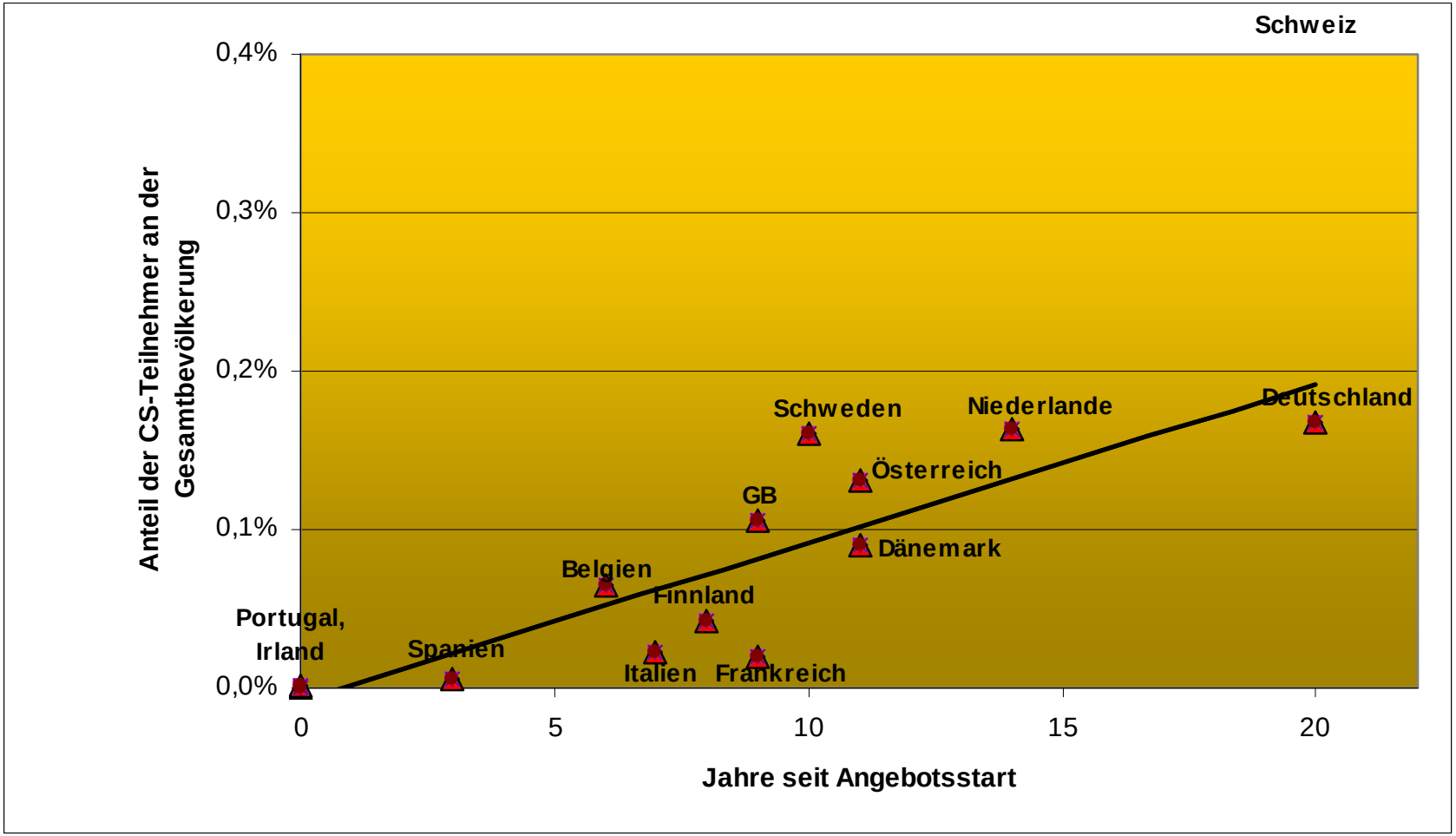
Entwicklung des CarSharing in Deutschland



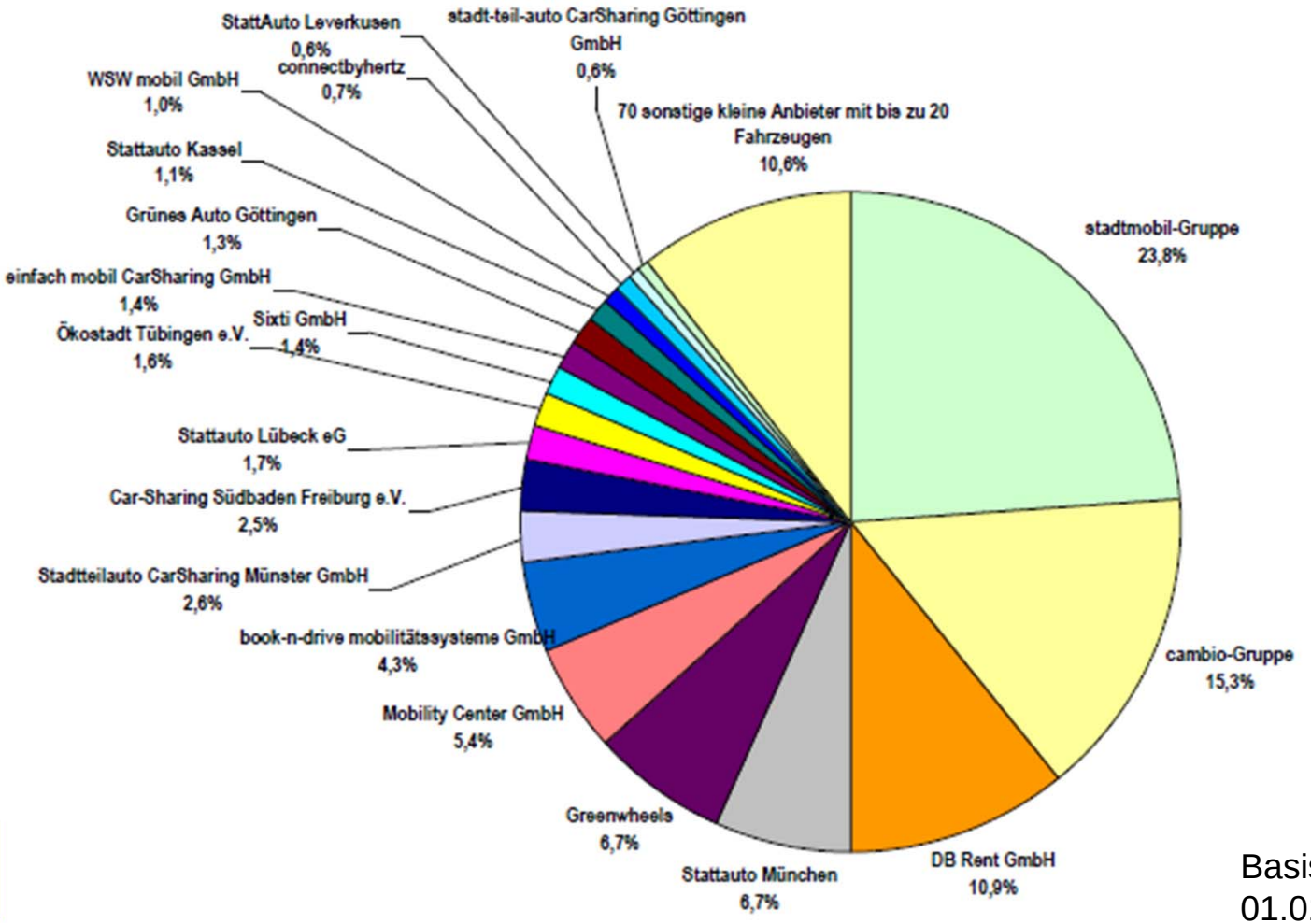
CarSharing-Teilnahme in Europa



CarSharing-Teilnahme in Europa

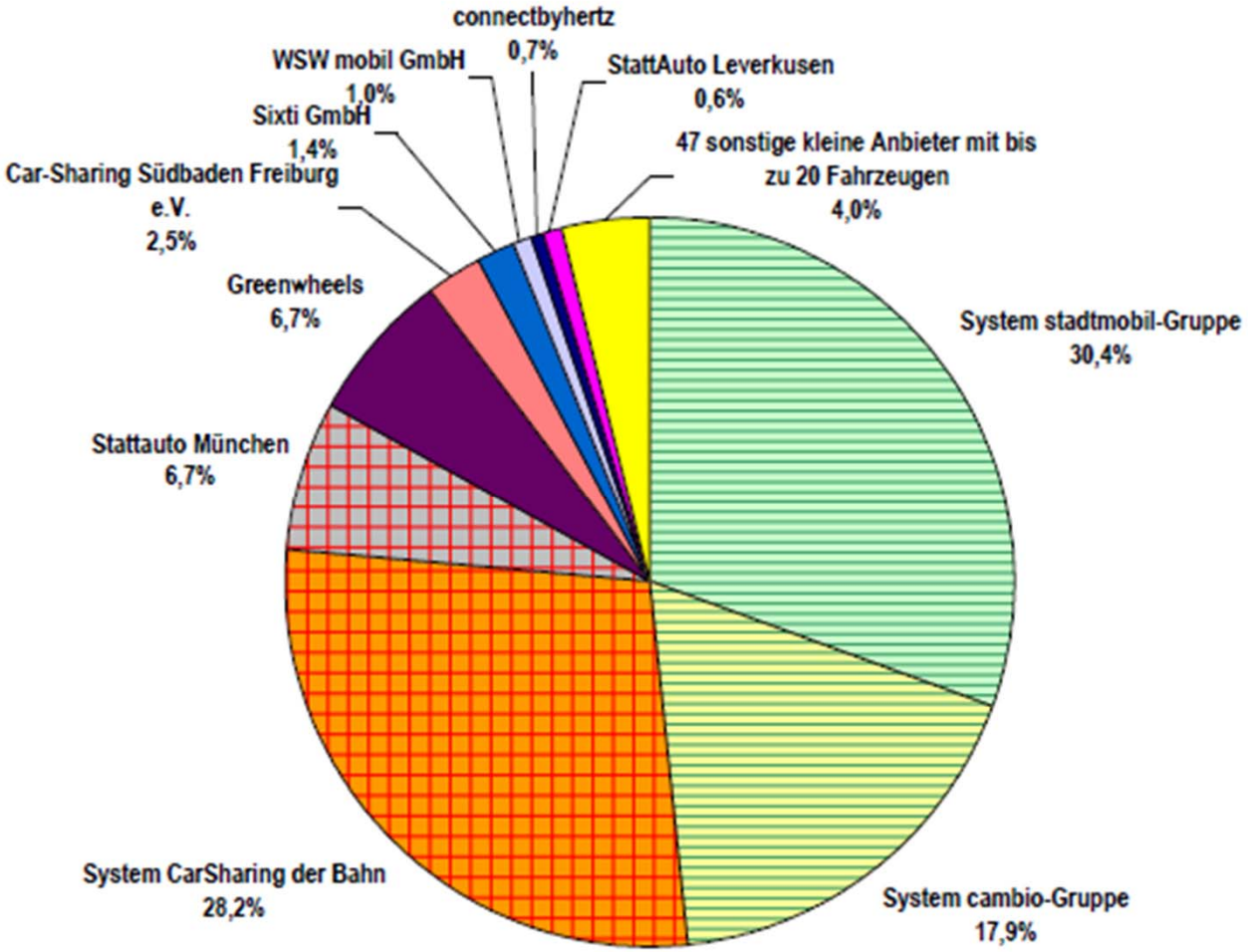


Marktaufteilung CarSharing-Anbieter



Basis: CS-Fahrzeuge
01.01.2010

Marktaufteilung CarSharing-Anbieter



Basis: CS-Fahrzeuge
01.01.2010

Umwelt- und Verkehrsentlastung durch CarSharing

Intelligent Energy Europe

momo
more options for energy efficient mobility through Car-Sharing

Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa

Endbericht D 2.4 Arbeitspaket 2

Bundesverband CarSharing e. V.
Willi Loose

bcs. Bundesverband CarSharing

momo Car-Sharing
More options for energy efficient mobility through Car-Sharing

Grant agreement No.: IEE/07/696/SI2.499387

momo
more options for energy efficient mobility through Car-Sharing

Umweltwirkung von Car-Sharing

Intelligent Energy Europe
Car-Sharing fact sheet No. 3

Car-Sharing entlastet Städte und Klima – die Umweltwirkungen der CarSharing-Nutzung

In diesem Informationsblatt werden die unterschiedlichen Einzelwirkungen des Car-Sharing analytisch aufgegliedert und mit Untersuchungsergebnissen von wissenschaftlichen Studien und Kundenbefragungen in einigen Car-Sharing-Ländern belegt. In der Gesamtschau wird durch die Studienergebnisse eindrucksvoll verdeutlicht, dass die Mobilitätsdienstleistung einen nennenswerten Beitrag zur Verkehrs- und Umweltentlastung leistet. Im integrativen Zusammenwirken mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Bus und Bahn, Fahrrad und Zufußgehen) stellt Car-Sharing einen stadt- und umweltverträglichen Autobaustein dar, der von seinen Nutzern sehr gezielt und sparsam eingesetzt wird.

Car-Sharing-Fahrzeuge sind dem jeweiligen Fahrtzweck angepasst

Im Car-Sharing werden kleinere und neuere Fahrzeuge eingesetzt, als sie durchschnittlich im privaten Haushalt zu finden sind. Dadurch werden weniger gesundheitsschädliche Schadstoffe freigesetzt und im Vergleich weniger Kraftstoff pro gefahrenem Kilometer verbraucht, was sich direkt in niedrigeren durchschnittlichen CO_2-Emissionen niederschlägt.

Der Großteil der in den Car-Sharing-Flotten eingesetzten Fahrzeuge gehört zur Klasse der Kleinwagen und Minis. In Deutschland sind beispielsweise 70 % der Fahrzeuge in den Car-Sharing-Flotten dieser Fahrzeugklasse zuzurechnen. Diese Fuhrparkaufteilung entspricht den Bedürfnissen der Kunden und ihrer Fahrtzwecke und wird vom Car-Sharing-Anbieter durch nach Fahrzeuggröße gestaffelte Nutzungstarife unterstützt. Die meisten Fahrten werden alleine oder zu zweit im Umkreis des Wohnortes durchgeführt. Hierfür reicht ein niedrig motorisierter Kleinwagen in der Regel völlig aus. Für längere Fahrten, für Fahrten mit großem Gepäck oder mehreren Personen halten die Anbieter eine Auswahl größerer Fahrzeugmodelle bereit, die je nach Komfortbedürfnis und Fahrtzweck gezielt ausgewählt werden können. Der Kunde kann sich also durch seine Fahrzeugwahl aktiv daran beteiligen, Kraftstoff einzusparen und den CO_2-Ausstoß zu mindern.

Beim Kauf eines Privat-Pkw wird jedoch nach anderen Kriterien entschieden. Hier bestimmen die jährliche Urlaubsfahrt oder die wenigen Familienausflüge am Wochenende über die Fahrzeugauswahl. Im Resultat werden für die meisten Alltagsfahrten viel zu große spritfressende Fahrzeuge durch die Gegend bewegt.

Abb. 1: cambio Deutschland nimmt die ersten 50 von insgesamt 300 Ford Fiesta ECOnetic mit einem CO_2-Ausstoß von 98 g CO_2/km in Empfang (Quelle: Ford/cambio)

Car-Sharing-Fahrzeuge emittieren weniger Schadstoffe und verbrauchen weniger Kraftstoff

Car-Sharing-Fahrzeuge sind auch durchschnittlich jünger als die Privatwagenflotte. Dadurch werden die Erfolge der Autohersteller bei der Motorenentwicklung, der Kraftstoffeinsparung und bei den Emissionsstandards im Car-Sharing schneller in die Praxis umgesetzt, als dies bei privaten Pkw der Fall ist.

www.momo-cs.eu Juni 2009 1

CO_2-Einsparung durch Fahrzeugflotte

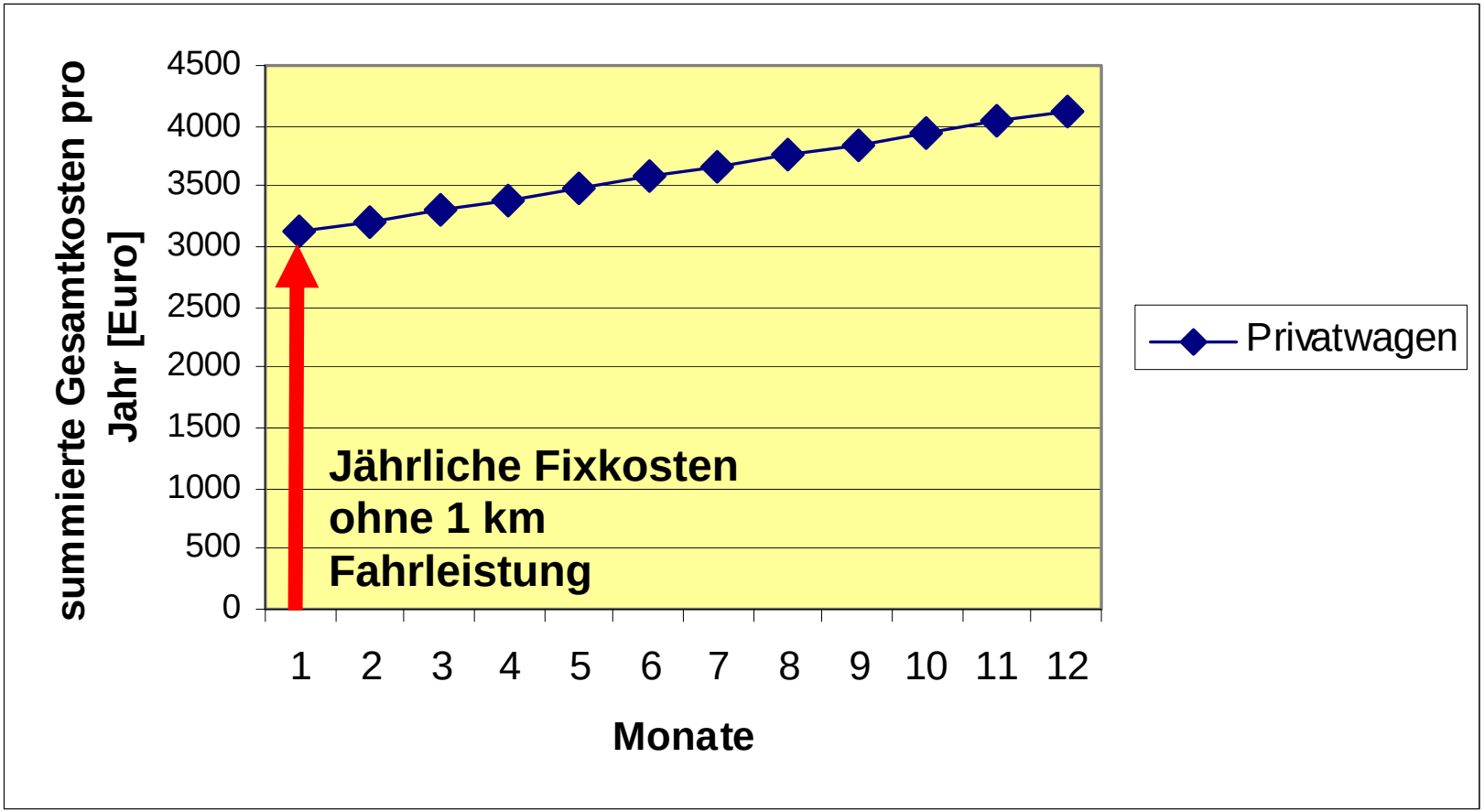
Neuwagen nationale Flotten

- 15 bis 20 %

CarSharing-Flotte (diverse Anbieter, Durchschnitt Anf. 2009 132,4 g/km CO_2)

Quelle: eigene Untersuchung im momo-Projekt 2009

Kosten eines privaten Kleinwagens während eines Jahres



Opel Corsa 1.2, 5-türig, 55 kW, 12.000 km Jahresfahrleistung, 4 Jahre alt

Quelle: www.autobudget.de

2 Reaktionsmuster bei Fahrern von eigenen Pkw

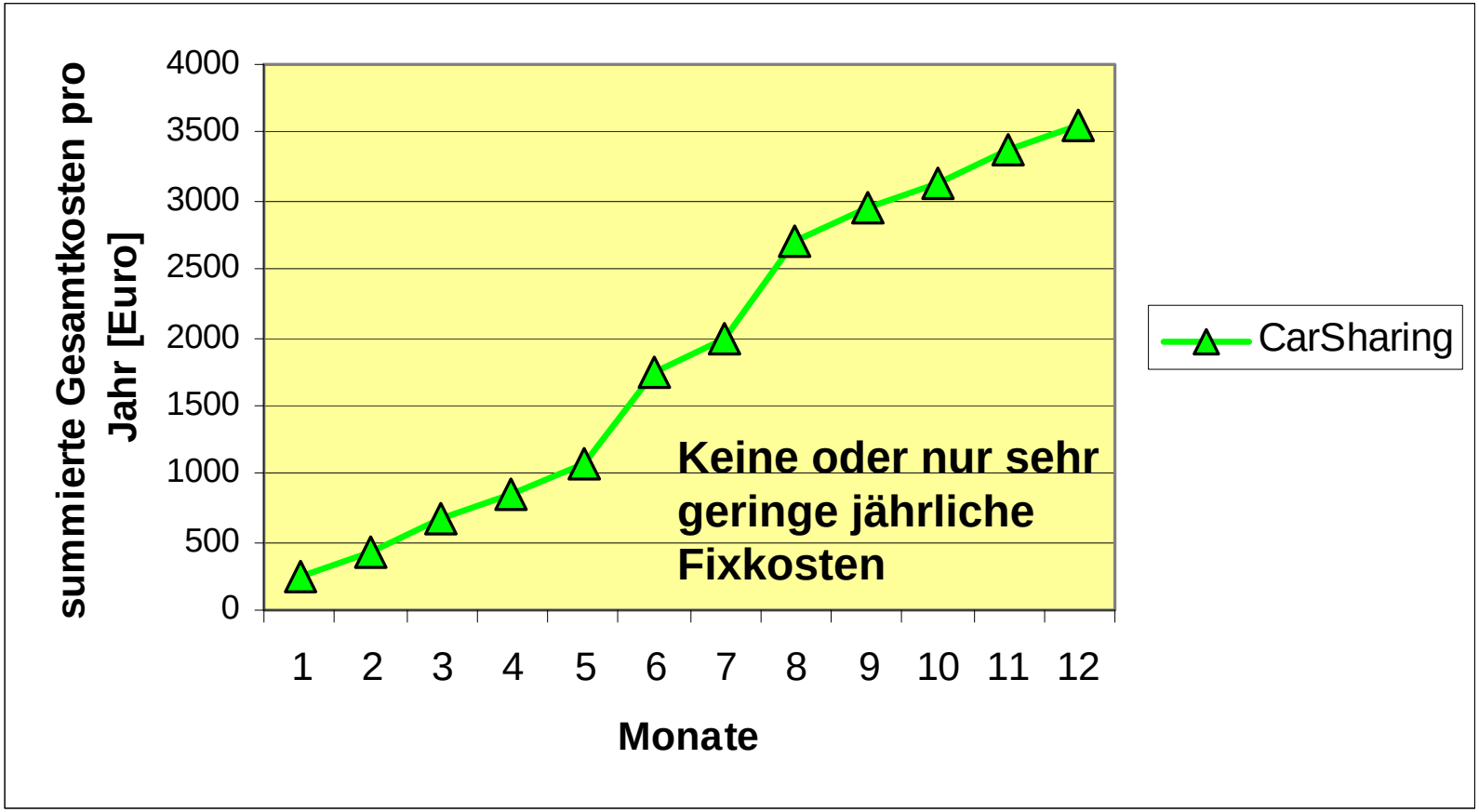
1. „Wenn ich schon so viel für die Anschaffung eines Autos bezahle, dann muss ich es auch so häufig wie möglich nutzen.“

⇨ Hoher Fixkostenblock verhindert Verkehrsmittelkombination mit anderen Verkehrsmitteln, für die nutzungsabhängige Kosten entstehen.

2. „Eine Fahrt mit dem Auto kostet mich bei 1,40 Euro der Liter Benzin und 6 Litern Verbrauch auf hundert Kilometer nur soundsoviel, und ist damit billiger als die Bahn.“

⇨ Vernachlässigung der übrigen variablen Kosten, Fixkosten rücken in den Hintergrund des Bewusstseins.

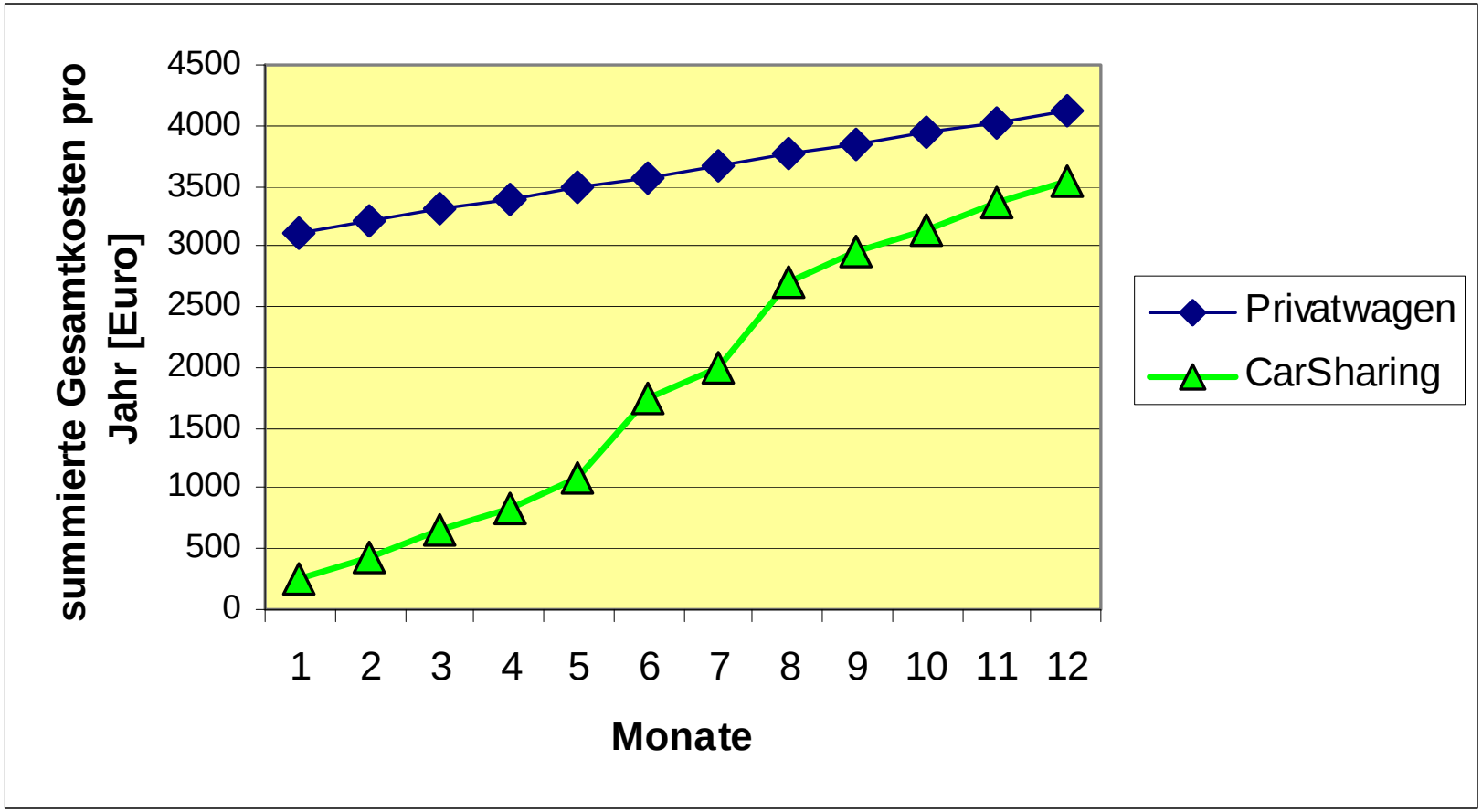
Kosten der CarSharing-Nutzung während eines Jahres



CarSharing: Vielfahrer, 6.240 Kilometer + 1.000 km + 2.000 km Urlaubsfahrten

Quelle: www.autobudget.de, www.stadtmobil.de

Vergleich Autokosten während eines Jahres Privatwagen und Car-Sharing-Nutzung



Privatwagen: Opel Corsa 1.2, 5-türig, 55 kW, 12.000 km Jahresfahrleistung, 4 Jahre alt
CarSharing: Vielfahrer, 6.240 Kilometer + 1.000 km + 2.000 km Urlaubsfahrten

Quelle: www.autobudget.de, www.stadtmobil.de

Reaktionsmuster im CarSharing auf Kostenstruktur

1. **CarSharing-Kunden bekommen im Folgemonat detaillierte Kostenrechnung über alle Kosten der Autonutzung (im CarSharing). CarSharing-Nutzer lernen, ihre Kosten zu optimieren.**

⇨ **Beobachtung aus vielen Studien: CarSharing-Kunden fahren im zweiten Jahr weniger Auto als im ersten Jahr (auf sowieso schon niedrigem Niveau).**

⇨ **„Lernkurve des CarSharing“**

2. **Fahrten mit dem Auto werden zusammengelegt.**

⇨ **Verkehrsvermeidende Wirkung durch Bündelung von Fahrten**

⇨ **Höherer Besetzungsgrad im CarSharing (auch dadurch bedingt, dass Fahrten zum Arbeitsplatz fast vollständig entfallen)**

⇨ **Weniger Kaltstartphasen im CarSharing im Vergleich zum privaten Auto**

CarSharing vermindert den Parkdruck

CarSharing vermindert den Parkdruck – für andere Verkehrsteilnehmer

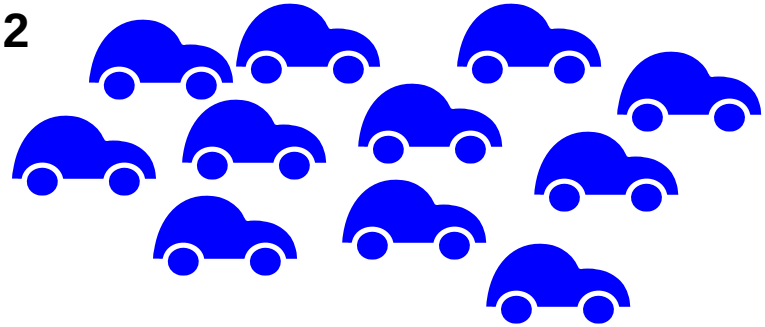
Jedes CarSharing-Fahrzeug ersetzt 4 bis 8 private Pkw

Rechenbeispiel zur Flächenentlastung

Jedes CarSharing-Fahrzeug in Deutschland hat zur Zeit im statistischen Durchschnitt 34 CarSharing-Nutzer.

Ergebnis von Kundenbefragungen ist, dass 16 % der Neukunden kurz vor oder nach dem CarSharing-Beitritt ein eigenes Auto abschaffen:
34 Nutzer x 16 Prozent = 5,4

Ergebnis von Kundenbefragungen ist außerdem, dass 33 % der Neukunden wegen ihrer CarSharing-Teilnahme eine vorher geplante Anschaffung eines eigenen Neuwagens zurückstellen:
34 Nutzer x 33 Prozent = 11,2

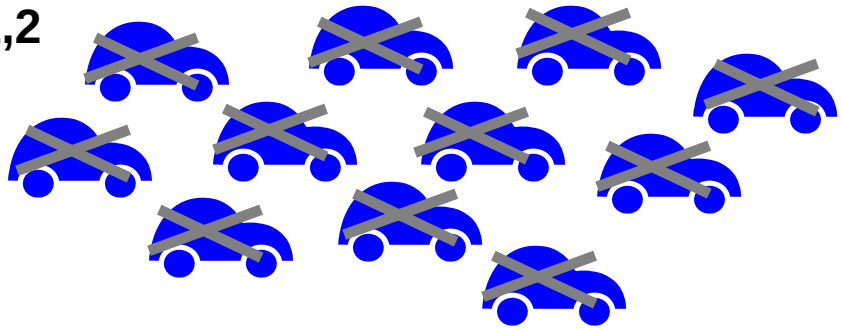


Rechenbeispiel zur Flächenentlastung

Jedes CarSharing-Fahrzeug in Deutschland hat zur Zeit im statistischen Durchschnitt 34 CarSharing-Nutzer.

Ergebnis von Kundenbefragungen ist, dass 16 % der Neukunden kurz vor oder nach dem CarSharing-Beitritt ein eigenes Auto abschaffen:
34 Nutzer x 16 Prozent = 5,4

Ergebnis von Kundenbefragungen ist außerdem, dass 33 % der Neukunden wegen ihrer CarSharing-Teilnahme eine vorher geplante Anschaffung eines eigenen Neuwagens zurückstellen:
34 Nutzer x 33 Prozent = 11,2



CarSharing vermindert den Parkdruck – als Potenzial für die Stadtgestaltung

Potenzial für die Stadtgestaltung – Realisierung am Beispiel Vauban Freiburg

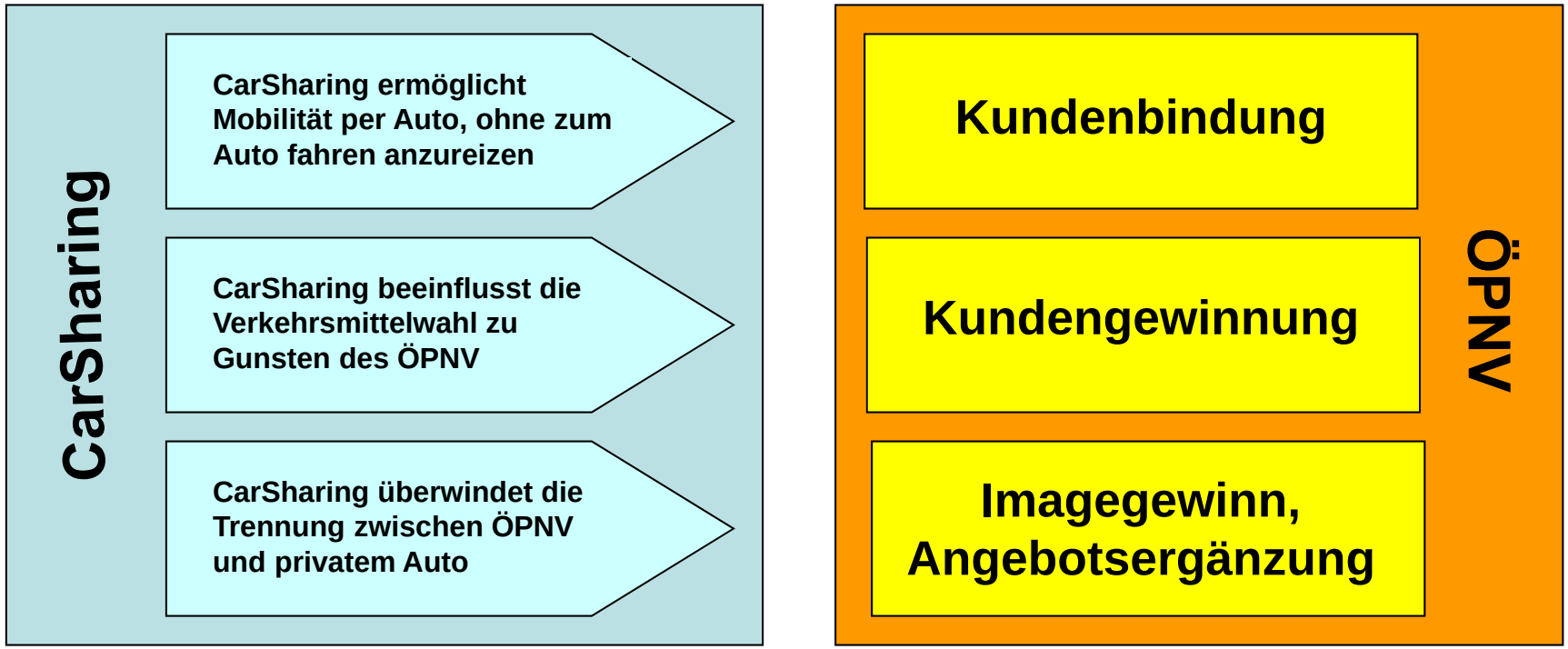
Kooperationen von CarSharing-Anbietern mit Verkehrsunternehmen

Integration des CarSharing in den Umweltverbund

Anders als der Privat-Pkw richtet CarSharing den Blick der Nutzer auf die Kombination mit den Verkehrs-mitteln des Umweltverbundes.

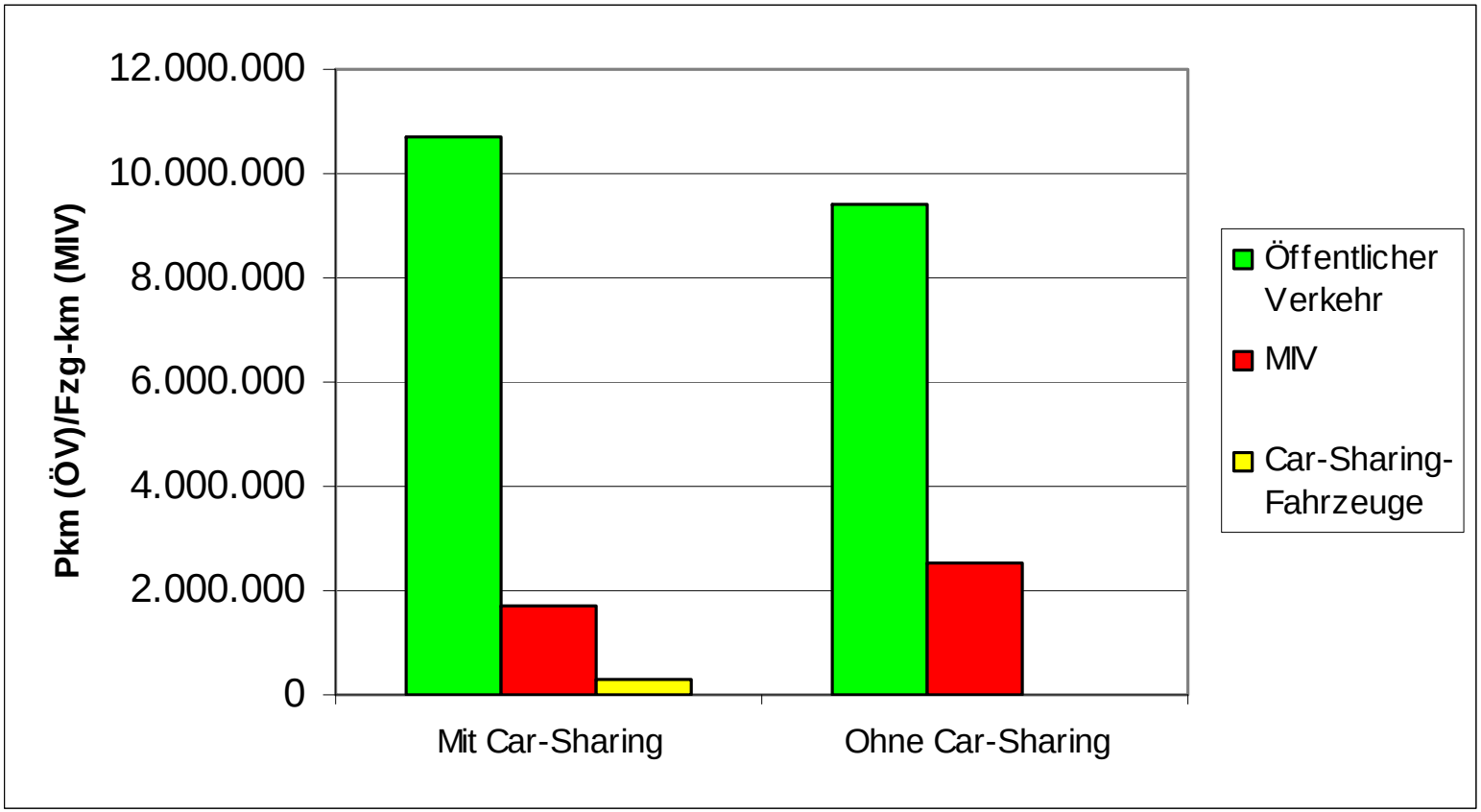
Bildquelle: Pixelio.de/Danny König, Felene, Peter Herlitze

Win-win-Situation zwischen Verkehrsunternehmen und CarSharing-Anbietern



CarSharing ist die Mobilitätsversicherung für diejenigen Verkehrsteilnehmer, die ihre Mobilität in Wesentlichen auf den Umweltverbund stützen und ab und zu einmal auf ein Auto zurückgreifen (wollen).

CarSharing verändert Verkehrsmittelnutzung



Veränderung der Verkehrsmittelnutzung von CarSharing-Teilnehmern, wenn es kein CarSharing gäbe. Quelle: Evaluationsstudie Schweiz 2006, Bundesamt für Energie (Hrsg.)

CarSharing als Maßnahme der Klimaentlastung

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

September 2006

Evaluation Car-Sharing

Schlussbericht

Ergebnisse einer Evaluation des Schweizer CarSharing, veröffentlicht 2006:

Jeder aktive CarSharing-Nutzer entlastet pro Jahr durch sein Verkehrsverhalten die Umwelt um 290 kg klimawirksamer CO_2-Emissionen;

- **+ durch die Nutzung verbrauchsgünstiger Fahrzeuge,**
- **+ durch das tägliche Verkehrsverhalten, das in erster Linie durch die Nutzung von klimaentlastenden Verkehrsmittel Bus und Bahn, Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen bestimmt ist.**

290 kg CO_2-Einsparung entsprechen – übertragen auf deutsche Verhältnisse – 14% der CO_2-Emissionen, die jeder deutsche Durchschnittsbürger jährlich im Verkehr ausstößt.

Neue Marktteilnehmer im CarSharing

SPIEGEL ONLINE

07. August 2010, 09:18 Uhr

Neue Carsharing-Angebote

Hersteller wappnen sich gegen Autofrust

Von Tanja Rieckmann

Ein eigenes Auto - das ist für viele junge Führerscheinbesitzer längst kein dringlicher Wunsch mehr. Die Pkw-Hersteller sind entsprechend alarmiert, die ersten reagieren mit großangelegten Carsharing-Angeboten wie Car2Go von Smart und Mu by Peugeot.

Wie es sich für eine bettelarme Hauptstadt gehört, ist Berlin gut mit Carsharing-Angeboten versorgt. Fünf Anbieter teilen das Geschäft unter sich auf. Doch ein französischer Autokonzern glaubt, dass neben Greenwheels, Cambio oder Stadtmobil noch Platz ist: Mu (sprich: Mü) by Peugeot soll fortan Hauptstädter ohne Auto mobilisieren.

„Revolution aus Frankreich" nennt das Unternehmen aus d[illegible] (Peugeot-Citroën) d[illegible]

Erhaltung des Qualitätsstandards durch CarSharing-Definition des bcs

Die CarSharing-Organisationen bieten ihr Dienstleistungsprodukt CarSharing als integrierten Baustein im Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen) an. CarSharing hat somit eine sowohl den Öffentlichen Verkehr ergänzende und stärkende als auch die Umwelt und das kommunale Verkehrssystem entlastende, individuell gestaltbare Mobilität zum Ergebnis.

Folgende Bestandteile sind verbindlich:

- **Dienstleistung steht (im Prinzip) allen offen.**
- **Es wird ein Rahmenvertrag abgeschlossen, danach eigenständige Nutzung durch Mitglieder/Kunden, Reservierung und Nutzung eines gebuchten Autos jederzeit ohne weiteres Personal möglich.**
- **Dezentrale Verteilung der Fahrzeuge.**
- **Fahrzeugnutzung wird nach Zeit und gefahrenen Kilometern abgerechnet, keine Freikilometer, Kurzzeitnutzung ab 1 Stunde.**

Beinahe jeder hat in seiner Jugend bereits freudvolle Erfahrungen mit dem Autoteilen gemacht.

Es liegt an uns, dass wir es auch im richtigen Leben ausprobieren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Willi Loose
Bundesverband CarSharing e.V.
Kurfürstendamm 52
10707 Berlin
Tel.: 030 - 92 12 33 54
E-mail: willi.loose@carsharing.de