



# Vom ich zum wir: Potenziale neuer Mobilitätskonzepte

**Workshop 1**  
Jahrestagung des Öko-Instituts

**11.00 – 12.30 Uhr**  
Berlin, VKU Forum, 12.11.2014

# Vom ich zum wir: Potenziale neuer Mobilitätskonzepte

Dr. Wiebke Zimmer

„Vorfahrt Klimaschutz – Strategien für  
den Verkehr der Zukunft“

Berlin, 12. November 2014



# PC -> Handy -> Internet -> Smartphone...

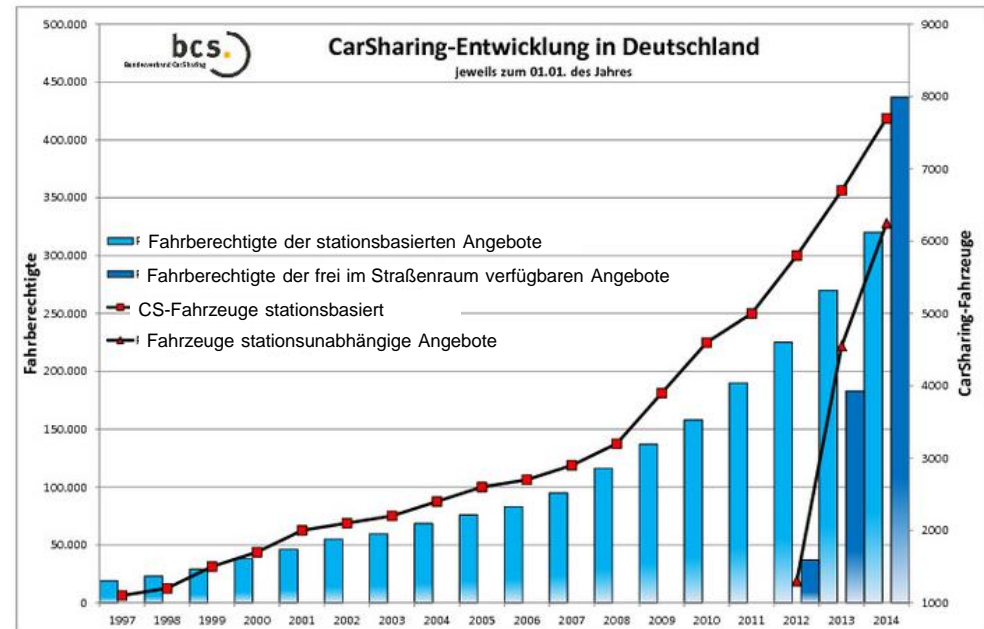
- Grundlegende Änderung der Möglichkeiten an Informationsbeschaffung und -austausch hat sich vollzogen.
- Echtzeit-Informationen über den eigenen Standort, den Standort anderer, über die Verkehrssituation und das nächste nutzbare Auto oder öffentliche Verkehrsmittel stehen über das Smartphone immer und überall zur Verfügung.



- Gleichzeitig wächst eine Generation heran, die es gewohnt ist, sich über das Internet auszutauschen und Dienstleistern Daten zur Verfügung zu stellen, um das individualisierte, optimale Angebot zu erhalten.
- Ein Baustein der Mobilitätskonzepte: Carsharing

# Das Nutzerpotenzial

- Carsharing-Markt entwickelt sich sehr dynamisch
- Neue Anbieter von flexiblen Carsharing-Angeboten ergänzen den bestehenden Markt
- Zunehmende Kopplung mit neuen Medien, Kommunikationstechnologien und Elektromobilität
- Es werden neue – u.a. auto-affine – Nutzergruppen erschlossen
- Dadurch **steigendes Nutzerpotenzial**



# Das Umweltpotenzial

## Drei ausschlaggebenden Faktoren für die Umweltfreundlichkeit von Carsharing:

1. Pkw-Besitz (Fläche)



2. Eingesetzte Fahrzeuge (immer noch MIV)



3. Mobilitätsverhalten der Nutzer



# 1. Pkw-Besitz: Studien

Ausgewählte Studien	Carsharingsystem	Pkw-Besitz
EBS Business School (2013): AIM Carsharing - Barometer	Flexibles und stationsgebundenes Carsharing	Pkw-Besitz reduziert um rund 23,5 % - zumeist Nutzer von stationsbasierten Anbietern
Firnkorn, J. and M. Müller, M. (2012), Universität Ulm	Flexibles Carsharing (car2go), Ulm	Nach 1,5 Jahren car2go Betrieb Pkw-Besitz reduziert um rund <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4,7% (enge Kausalität)</li> <li>• 11,4% (weitgefaste Kausalität)</li> </ul> Langfristiges Potenzial: 19,2%
Interface Institut für Politikstudien, infras (2006)	Mobility Carsharing Schweiz	Pkw-Besitz reduziert um rund 15 – 20%; Individueller MIV Anteil am Modal-Split sank bei den befragten Kunden von 37% auf 25%

Langfristig scheint Pkw-Besitz bei Nutzern von Carsharing zurückzugehen – reduziert Parkraum

## 2. Eingesetzte Fahrzeuge

- Umweltverträglichkeit wird auch durch die Effizienz der Fahrzeuge bestimmt.
- Fahrzeuge, die übermotorisiert sind und einen hohen Kraftstoffverbrauch haben, können die Umweltbilanz von Carsharing auch ggü. dem Privat-Pkw deutlich verschlechtern.
- Wesentlich sind **Vorgaben für die Effizienz/CO<sub>2</sub>-Emissionen von Carsharing-Fahrzeugen**, z. B. gekoppelt an Stellplatzvergaben.
- Eine Möglichkeit: Elektrofahrzeuge



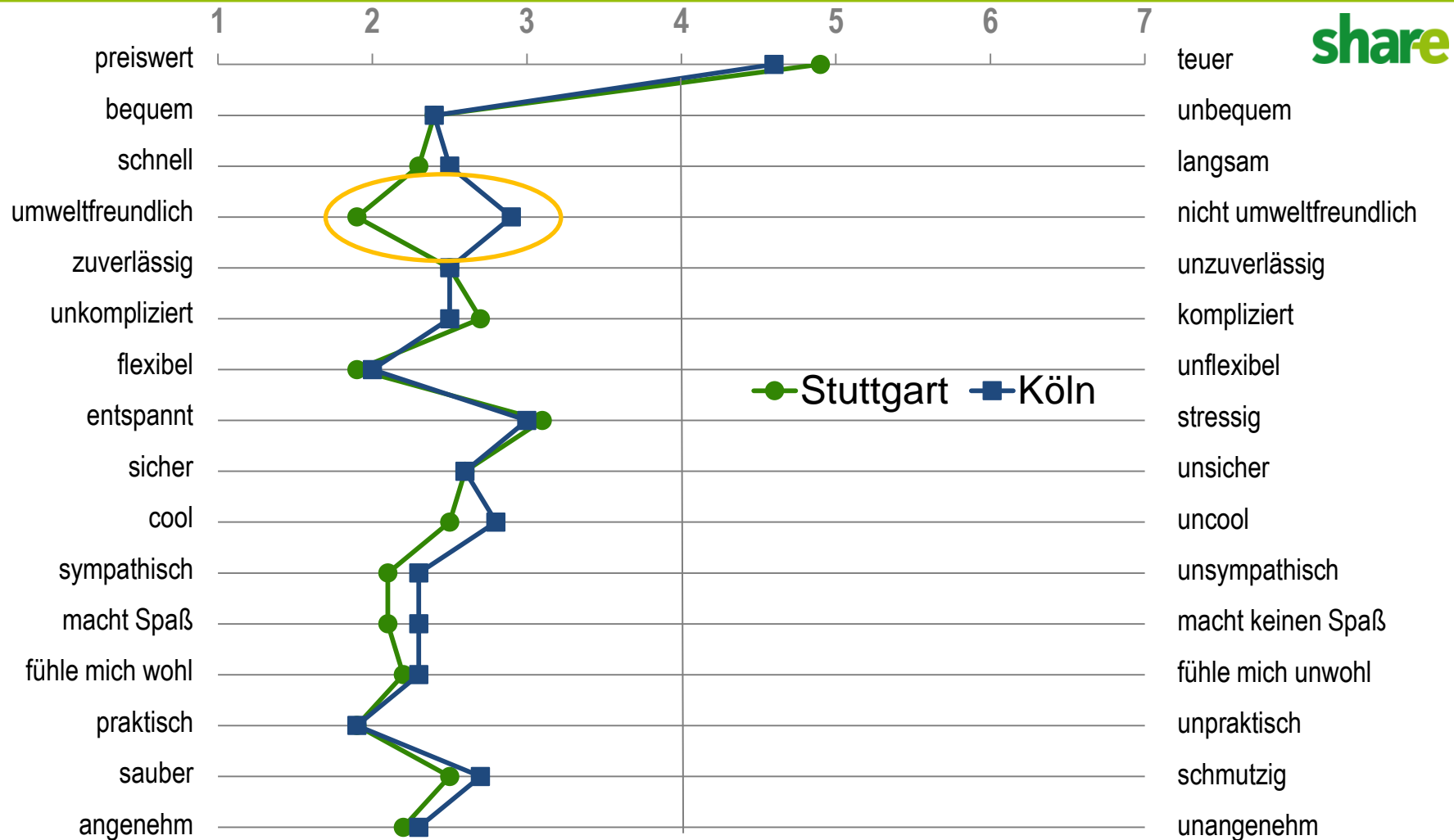
## 2. Eingesetzte Fahrzeuge: E-Pkw

- Elektrisches flexibles Carsharing wird genauso flexibel und praktisch erlebt wie die konventionelle Variante, aber „cooler“
  - Elektromobilität scheint kein Hemmnis für die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen darzustellen.
- Klarer Vorsprung: Wahrnehmung als umweltfreundlicher
- Und: Elektrofahrzeuge können einen Klimavorteil garantieren – wenn sie mit zusätzlichen Erneuerbaren Energien betrieben werden.





# Bewertung flexibles Carsharing: Projekt share



## 2. Eingesetzte Fahrzeuge: E-Pkw

- Elektrisches flexibles Carsharing wird genauso flexibel und praktisch erlebt wie die konventionelle, aber „cooler“
  - Technologie scheint kein Hemmnis darzustellen, sie in Carsharing-Fahrzeugen einzusetzen.
- Klarer Vorsprung: Wahrnehmung als umweltfreundlicher
- Und: Elektrofahrzeuge können einen Klimavorteil garantieren – wenn sie mit **zusätzlichen Erneuerbaren Energien** betrieben werden.



### 3. Mobilitätsverhalten

Gerade zu flexiblen Carsharing-Systemen so gut wie keine Erkenntnisse zu Mobilitätsverhalten, Pkw-Besitz und möglichen Änderungen, da noch relativ neu am Markt.

Auch zum „klassischen“ Carsharing fehlen entsprechende, aktuelle Erkenntnisse.

Hierzu müssen laufende und zukünftige Forschungsvorhaben weiteren Aufschluss geben.

z.B.

- **share** - Wissenschaftliche Begleitforschung von car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen (2012 – 2017)
- **WiMobil** - Wirkung von E-Carsharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen (2012- 2015)
- **EVA-CS** - Evaluation der neuen flexiblen CarSharing-Angebote in München (2012 – 2014)

# Carsharing als Baustein von Mobilitätskonzepten und Multimodalität

Wesentliche für das Gelingen (raus aus der Nische) von Carsharing-Systemen ist:

- Rahmenbedingungen seitens Umweltverbund müssen stimmen: Carsharing muss eingebettet sein in einen attraktiven ÖV, Fahrrad- und Fußverkehr.
- Zentral sind verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsinformationsplattformen (zB Apps) und kooperierende Mobilitätsdienstleistungen.
- Weiterhin helfen Restriktionen für den Privat-Pkw, bspw. über Parkraummanagement.

Wesentliche für die Umweltfreundlichkeit von Carsharing sind aber auch der Einsatz von Fahrzeugen mit geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. Elektrofahrzeuge mit Strom aus Erneuerbaren Energien.

# Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Dr. Wiebke Zimmer**

stellv. Leiterin

Bereich Infrastruktur & Unternehmen

**Öko-Institut e.V.**

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel.: ++49 30 405085-363

E-Mail: [w.zimmer@berlin.de](mailto:w.zimmer@berlin.de)

