

# Erkenntnisse und Prognosen zur Nachhaltigkeit des Carsharings

Dr. Wiebke Zimmer, Friederike Hülsmann

25 Jahre Carsharing – neue Ideen, neue Dynamiken

Berlin, 26. November 2013

# Erkenntnisse und Prognosen zur Nachhaltigkeit des Carsharings

---

Wesentliche Umweltvorteile von Carsharing bei Abnahme von Pkw-Besitz und –Nutzung sind:

- verbesserte Luftqualität
- weniger Lärmbelastung
- weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen
- mehr Lebensraum statt Parkraum.

Damit kann die Lebensqualität in Innenstädten deutlich verbessert und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

## Ist Carsharing nachhaltig?

---

Ausschlaggebend für die Nachhaltigkeit von Carsharing ist das grundsätzliche Mobilitätsverhalten der Nutzer

Wesentliche Forschungsfrage derzeit ist, wie sich langfristig der Pkw-Besitz und das Mobilitätsverhalten ändern

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

# Forschungsprojekte zu flexiblen Carsharing-Systemen

---

## **WiMobil - Wirkung von E-Carsharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen (2012- 2015)**

Projektpartner: BMW AG, DB Rent GmbH, DLR, Universität der Bundeswehr München, Senat Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat; gefördert von BMU

Inhalt: Identifikation und Quantifizierung der Mobilitäts-, Verkehrs- und Umweltwirkungen von (E-)Car Sharing Systemen; Methodik: CS-Backend-Datenauswertung, Mobilitätstracking, Nutzerbefragung

## **EVA-CS - Evaluation der neuen flexiblen CarSharing-Angebote in München (2012 – 2014)**

Projektpartner: team red GmbH, TU Dresden, Omnitrend; im Auftrag von LH München

Inhalt: Analysen zum Mobilitätsverhalten und u. a. Pkw Besitz; Methodik: Neu- und Bestandskundenbefragung, bevölkerungsrepräsentative Befragung, explorative Einzelinterviews

## **share - Wissenschaftliche Begleitforschung von car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen (2012 – 2016)**

Projektpartner: Öko-Institut, Institut für sozial-ökol. Forschung (ISOE); gefördert von BMU

Inhalt: kurz- und langfristiges Verkehrsverhalten, Pkw-Ausstattung, Quantifizierung der Umwelteffekte und Untersuchungen zur Attraktivität und Akzeptanz; Methodik: Panelerhebungen (Pilot- und Kontrollgruppe), Fokusgruppengespräche

# Langfristig scheint Pkw-Besitz bei Nutzern von Carsharing zurückzugehen

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% (weitgefasste 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%

Anmerkung: Veränderungen im Pkw-Besitz dürfen nicht kausal mit Carsharing in Verbindung gebracht werden.

# Mobilitätsverhalten von Carsharing-Nutzern vergleichsweise umweltfreundlich

Vergleich des Mobilitätsverhaltens von Carsharern\* (BeMobility 2.0) und dem durchschnittlichen Pkw-Nutzer (MiD 2008) in Berlin:

- Täglich nutzen Carsharer 10% den privaten Pkw und 4% einen Carsharing-Pkw  
Zum Vergleich der durchschnittliche Pkw-Nutzer in Berlin: 35%
- Täglich nutzen Carsharer 43% das Fahrrad  
Zum Vergleich der durchschnittliche Pkw-Nutzer in Berlin: 21%
- Täglich nutzen Carsharer 40% den ÖPNV  
Zum Vergleich der durchschnittliche Pkw-Nutzer in Berlin: 35%

\* bei flexibel und z.T. stationsgeb. Carsharing angemeldete Personen

## Wichtig für Prognosen: das Nutzerpotenzial

---

Derzeit: Der Markt ändert sich – neben dem stationsgebundenen Carsharing finden auch immer stärker flexible Systeme Verbreitung

Hohe Wachstumsraten bei stationsgebundenen und flexiblen Systemen - unterstützt durch vereinfachtes Handling per Smartphone und weitere Angebote wie Leihfahrräder

Es werden neue – u.a. auto-affine – Nutzergruppen erschlossen

⇒ Dadurch **steigendes Nutzerpotenzial**

## Potenzielle Nutzer?

### Jüngeren Menschen scheint das Auto weniger wichtig.

---

Die tägliche Pkw-Nutzung ist bei den 20-29-Jährigen zwischen 1996 und 2008 um rund 15% gesunken, gleichzeitig ist die wöchentliche ÖV-Nutzung um 15% gestiegen.

Die Pkw-Verfügbarkeit der 18-23-Jährigen ist zwischen 2002 und 2008 um 7,7% und der 24-30-Jährigen um 3,7% zurückgegangen; allerdings bei den 31-44-Jährigen um 1,7% gestiegen.



## Hypothese ist:

---

### Kombinierte Carsharing-Systeme

... könnten ermöglichen, dass die heute unter 30-Jährigen mit 31 nicht das Bedürfnis entwickeln, ein eigenes Auto zu besitzen.

... könnten dafür sorgen, dass ein Leben ohne eigenes Auto nicht als Einschränkung von Mobilitätschancen empfunden wird.

Das derzeitige „Möglichkeitsfenster“ sollte genutzt werden, um das Motto „**Nutzen statt Besitzen**“ in den Vordergrund zu rücken und einen grundsätzlichen **Wandel im Mobilitätsverhalten** zu unterstützen.

Hierzu werden laufende Forschungsvorhaben weiteren Aufschluss geben.

# Fokusgruppen-Statements aus dem Projekt **share**

„Ein Auto ist für mich definitiv **kein Statussymbol mehr**, das ist eine sehr praktische Angelegenheit, aber wenn man es persönlich selber hat, einfach nur eine **Geldvernichtungsmaschine**, weil es **steht eh fast den ganzen Tag blöd in der Ecke rum** und man hat einen Haufen Folgekosten. „

„Ich komme ursprünglich vom Dorf, da war das Auto natürlich total cool und Status und seitdem ich hier (Köln) bin - ich bin jetzt seit 10 Jahren hier - und es hat sich wirklich ein bisschen gewandelt zum **Gebrauchsgegenstand**, wirklich nur um von A nach B zu kommen.“

Ich bin Single, nutze ÖPNV ganz viel - komme überall gut hin, und **als Ergänzung** eben **Stadtmobil**, wenn ich was transportieren muss, **oder car2go**.

„...habe Familie, Frau und 2 Kinder - 3 Frauen insgesamt -, lebe seit 2003 in Stuttgart und habe seitdem auch kein Auto. Die ganze Familie hat kein Auto. Ich hatte im November einen Betriebswechsel und war kurz davor mir ein Auto zu kaufen und habe dann car2go entdeckt. **Und habe den Autokauf auch sofort verworfen**.

## Carsharing als Baustein der Multimodalität

---

Wesentlicher Baustein zu mehr Multimodalität in Städten sind gut ausgebaute, komfortable Carsharing-Systeme – derzeit immer weiter verbreitet.

Eingebettet sein müssen diese in die entsprechenden Politiken auch zum ÖV, Fahrrad- und Fußverkehr.

Zentral sind verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsinformationsplattformen (zB Apps).

Benötigt werden kooperierende Mobilitätsdienstleistungen.

## 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)

