

CarSharing in Deutschland IST-Stand und neue Entwicklungen

Bremen, 14. Februar 2020

Gunnar Nehrke

Bundesverband CarSharing e.V.



Bundesverband CarSharing e.V.

Unsere Mission:

„Ziel des Verbandes und seiner Mitglieder ist es, den Autobestand und Autoverkehr zu vermindern und die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Der bcs fördert CarSharing als moderne Mobilitätsdienstleistung und strebt eine Vernetzung mit dem öffentlichen Nahverkehr an.“

Gegründet: 1998

Mitglieder: 171

Unsere Partner:



Marktüberblick (Stand: 01. Januar 2019)

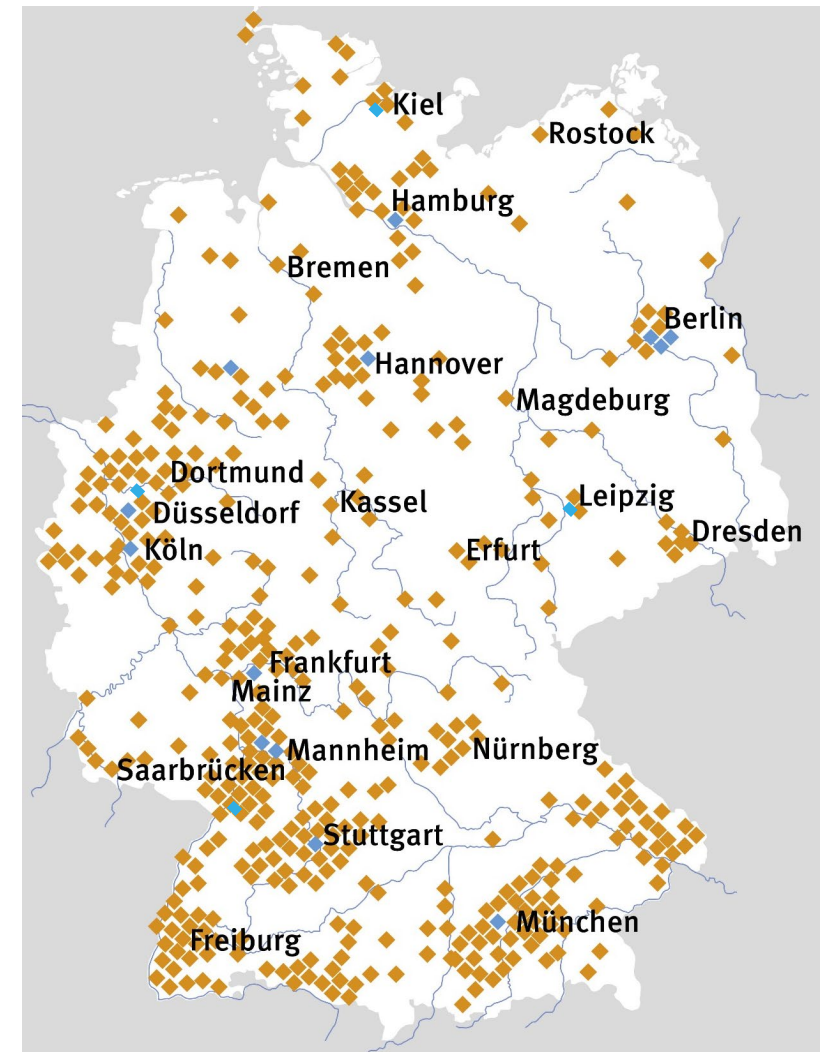
20.200 Fahrzeuge

2.460.000 Kunden

740 Städte und Gemeinden
(davon 7 Metropolen mit großen free-floating Systemen)

181 Anbieter
(Stand: August 2019)

Neue Zahlen: 18.02.2020

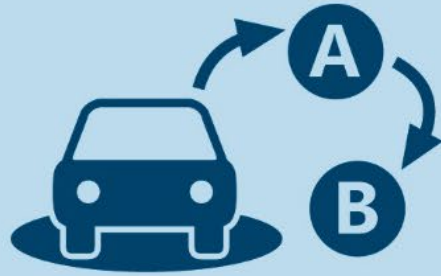


◆ = free-floating ◆ = stationsbasiert

Marktsegmente

Free-floating

Das Fahrzeug steht dort, wo der letzte Kunde es abgestellt hat. Man ortet es per Handy.



Stationsbasiert

Das Fahrzeug wird an einer Station in der Nähe abgeholt und muss dort hin zurück gebracht werden.



Anbieter

5



176

Fahrzeuge 9.000



11.200

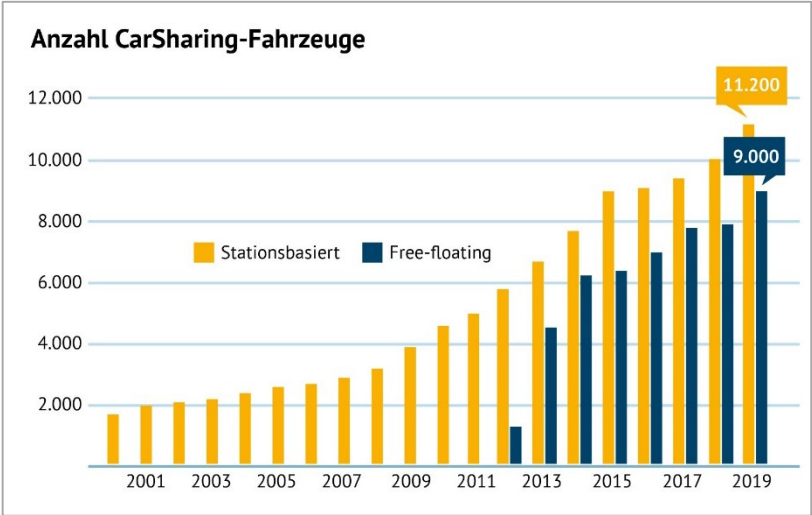
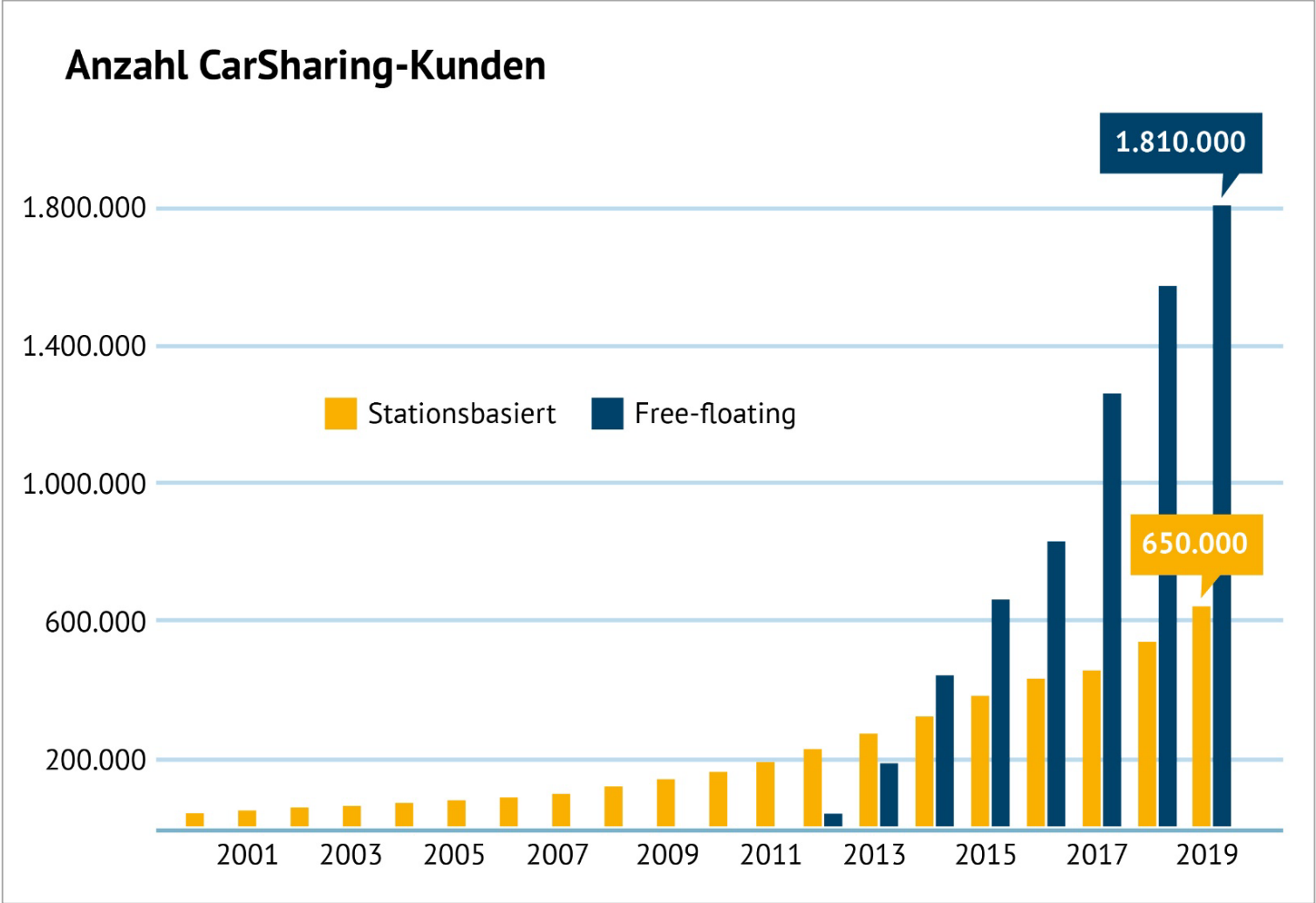
Verfügbare Orte

18

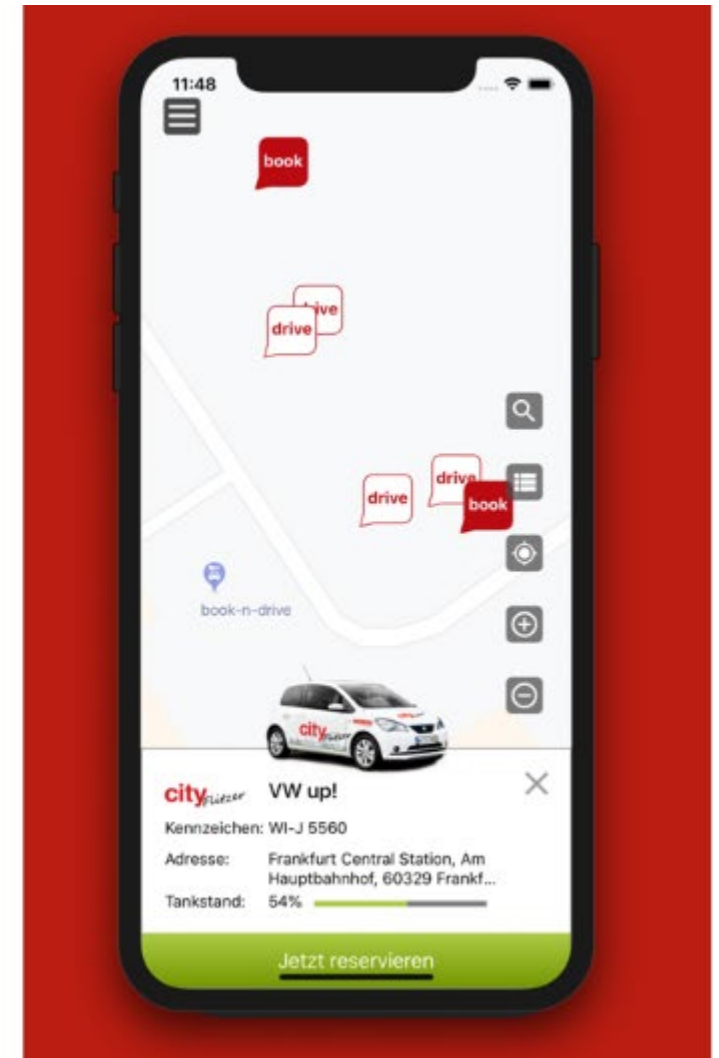
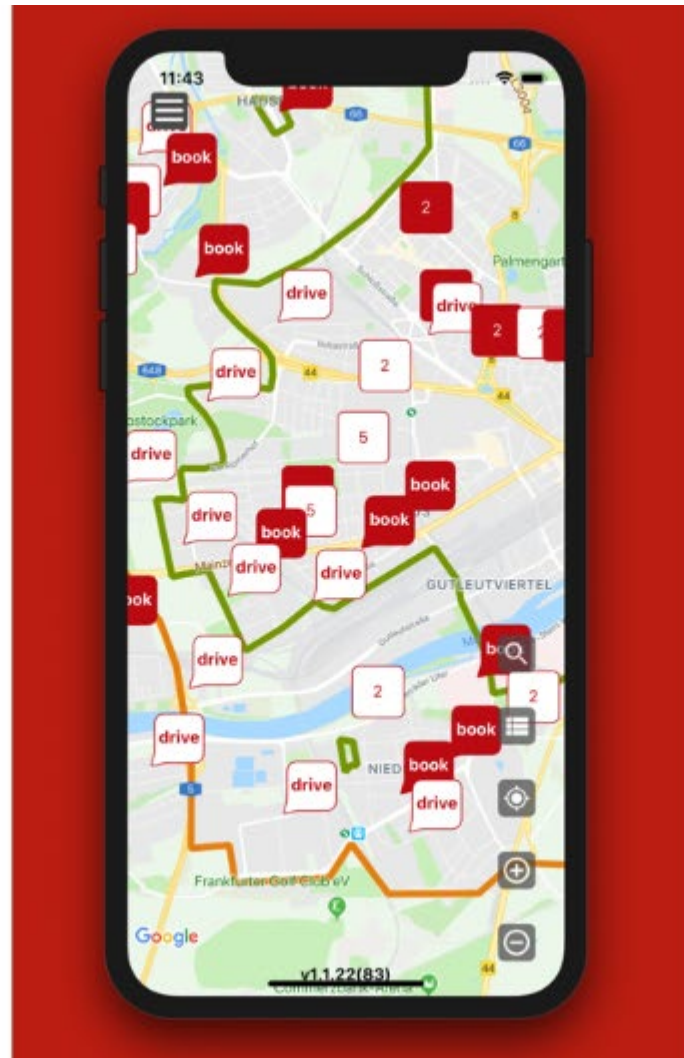
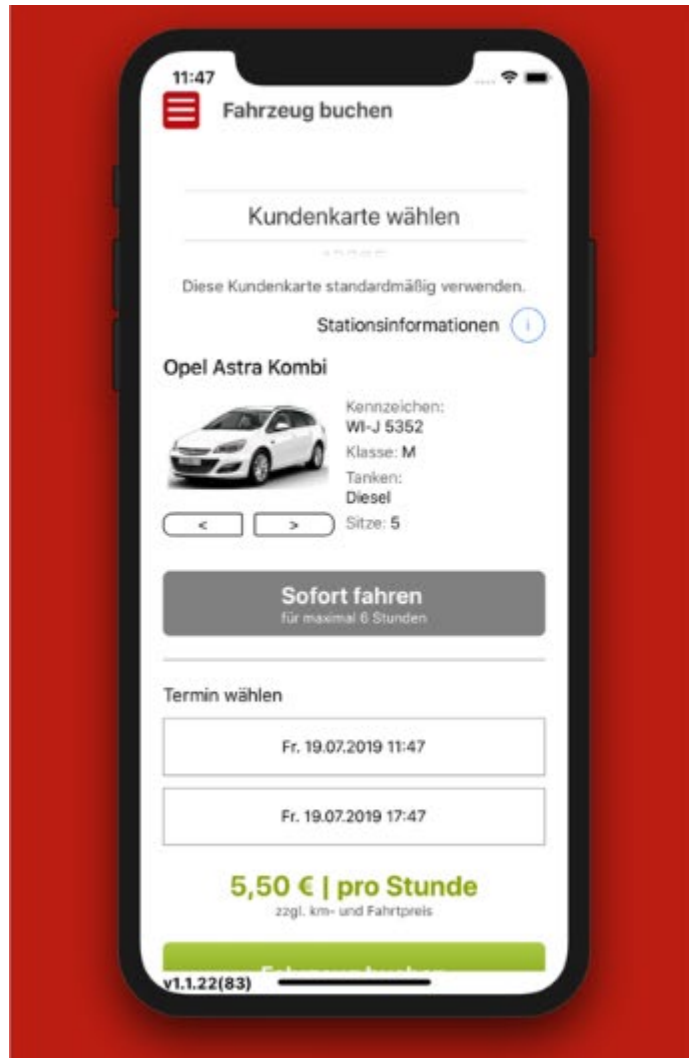


740

Marktentwicklung



Innovation: Kombinierte Systeme



Die größten CarSharing-Anbieter in D

(nach Flottengröße geordnet)

Free-floating	Stationsbasiert
1. ShareNow	1. Stadtmobil*
2. Sixt share	2. cambio
3. We share	3. teilAuto (Mobility Center)*
4. Miles	4. book-n-drive*
5. book-n-drive*	5. DB Connect

* Anbieter betreibt kombinierte Systeme in ausgewählten Städten

Warum CarSharing?



Verkehrsentslastung durch CarSharing: Flächenentlastung



Abbildung:
Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt bis
zu 20 private Pkw: Gemessen für
stationsbasiertes CarSharing in
innenstadtnahen Wohngebieten.
Ersetzt wurden in 12 Städten
zwischen 8 und 20 private Pkw pro
CarSharing-Fahrzeug. Quelle: bcs
2016

Verkehrsentslastung durch CarSharing: Änderung des Mobilitäts-Verhaltens



Abbildung:
Subjektiv empfundene
Veränderung des
Mobilitätsverhaltens in
Haushalten, die direkt vor
oder während der
CarSharing-Mitgliedschaft
autofrei geworden sind.
Ergebnisse für
stationsbasiertes CarSharing
in innenstadtnahen
Wohnquartieren.
Quelle: bcs 2016

Entlastet CarSharing wirklich?

Analyse des CarSharing in Bremen :

Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt 7 bzw. 16 private Pkw.

Untersuchte Anbieter: cambio, Move about

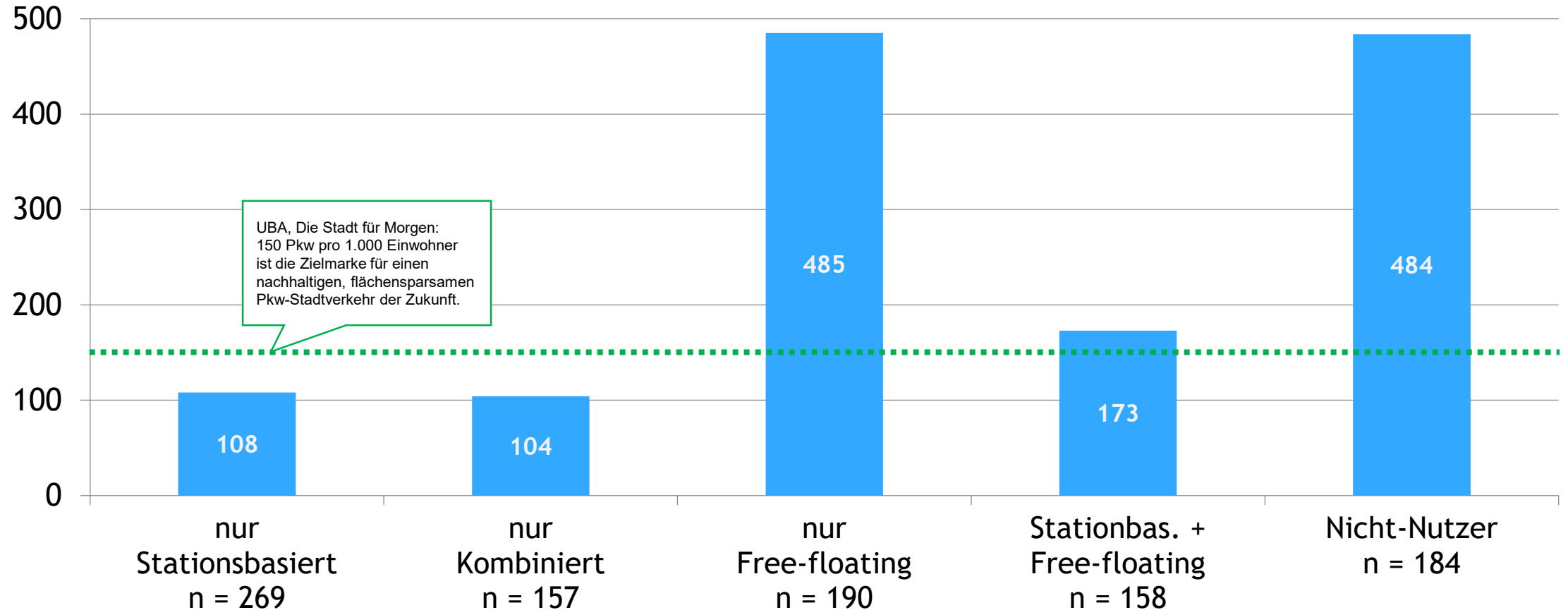
Studie share (Frankfurt, Köln, Stuttgart):

Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt 0,3 bis 0,8 private Pkw.

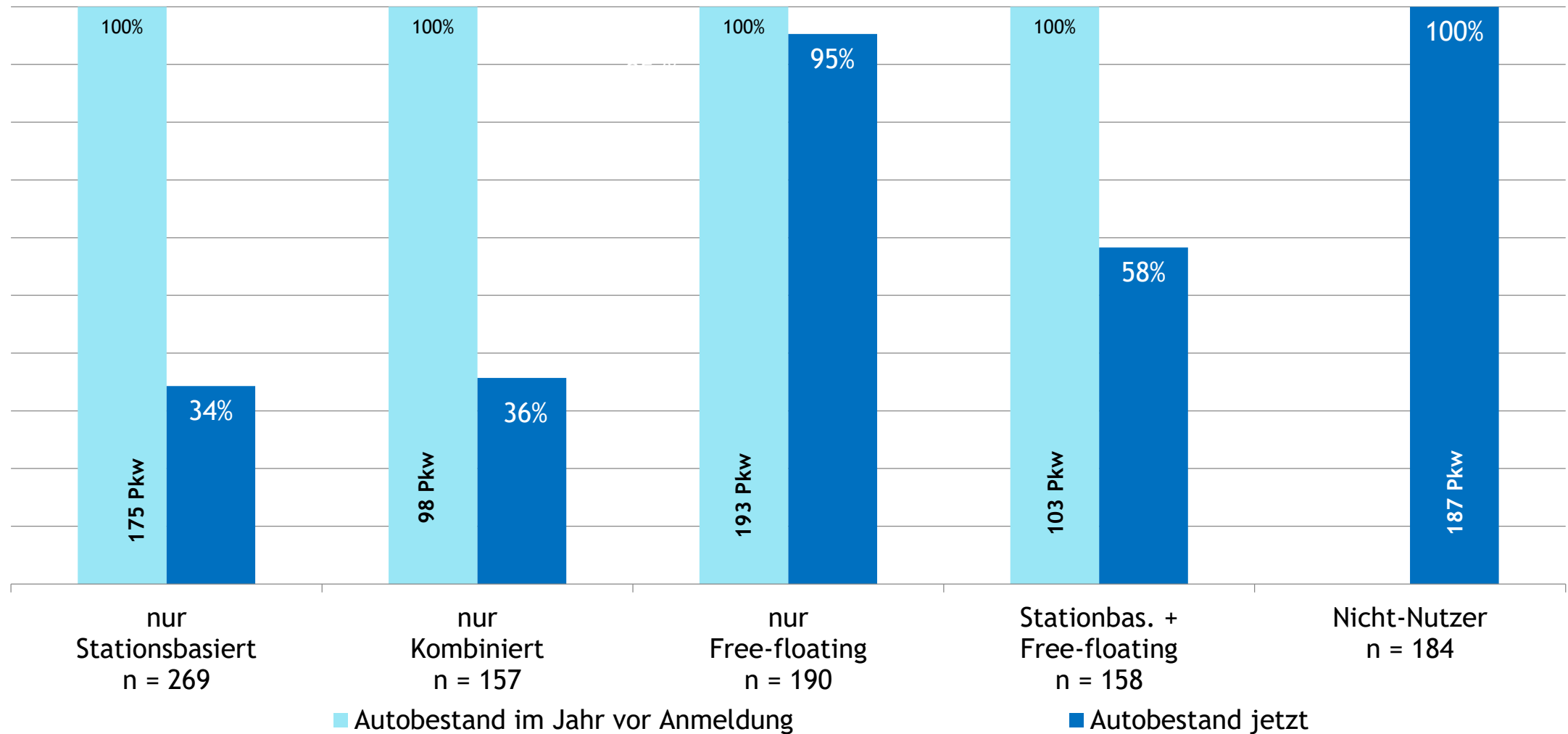
Untersuchter Anbieter: car2go

Motorisierung in den CS-Varianten

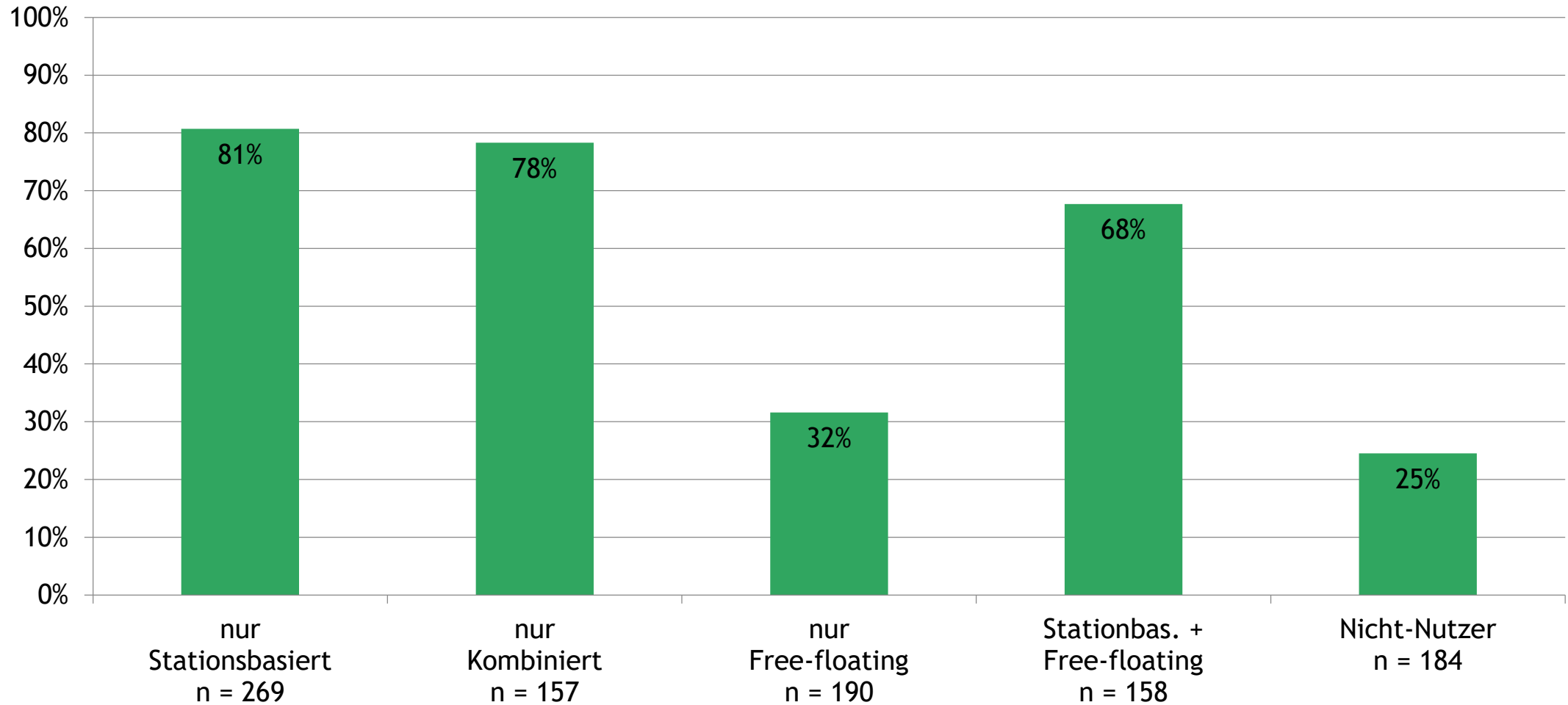
Private Pkw pro 1.000 Personen in Haushalten von CarSharing-Nutzer*innen



Entwicklung des Autobestands

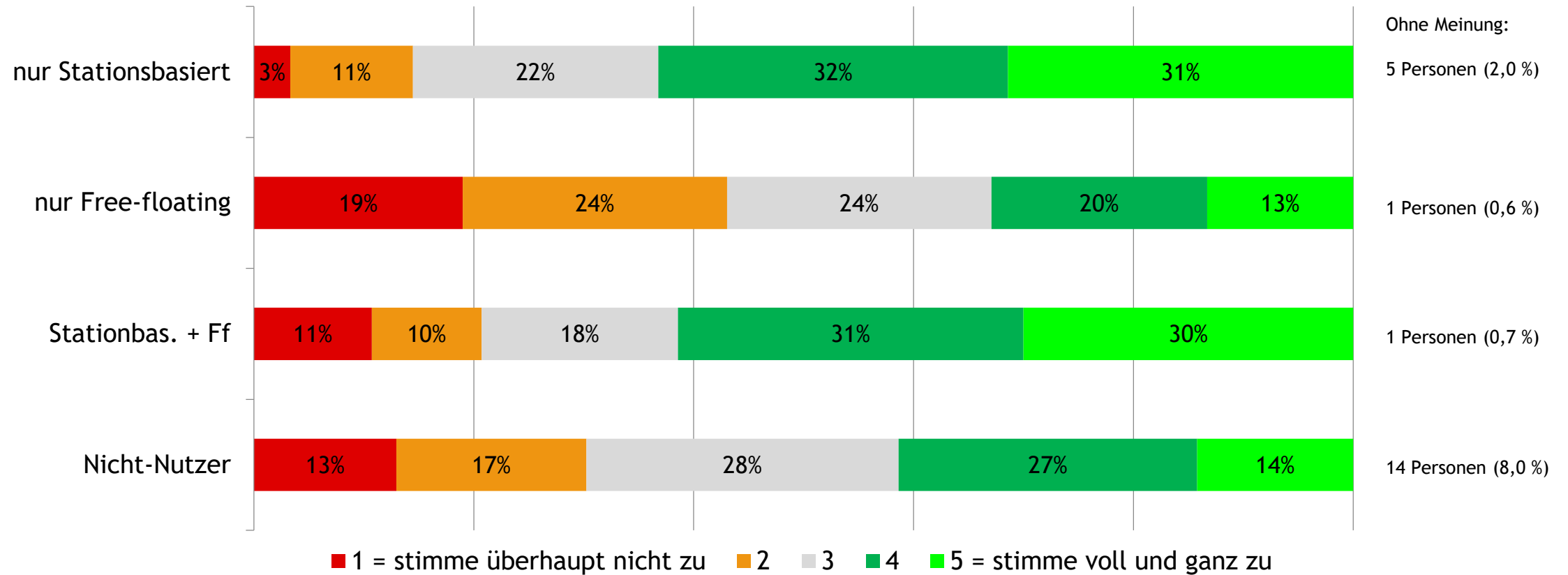


Autofreie Haushalte

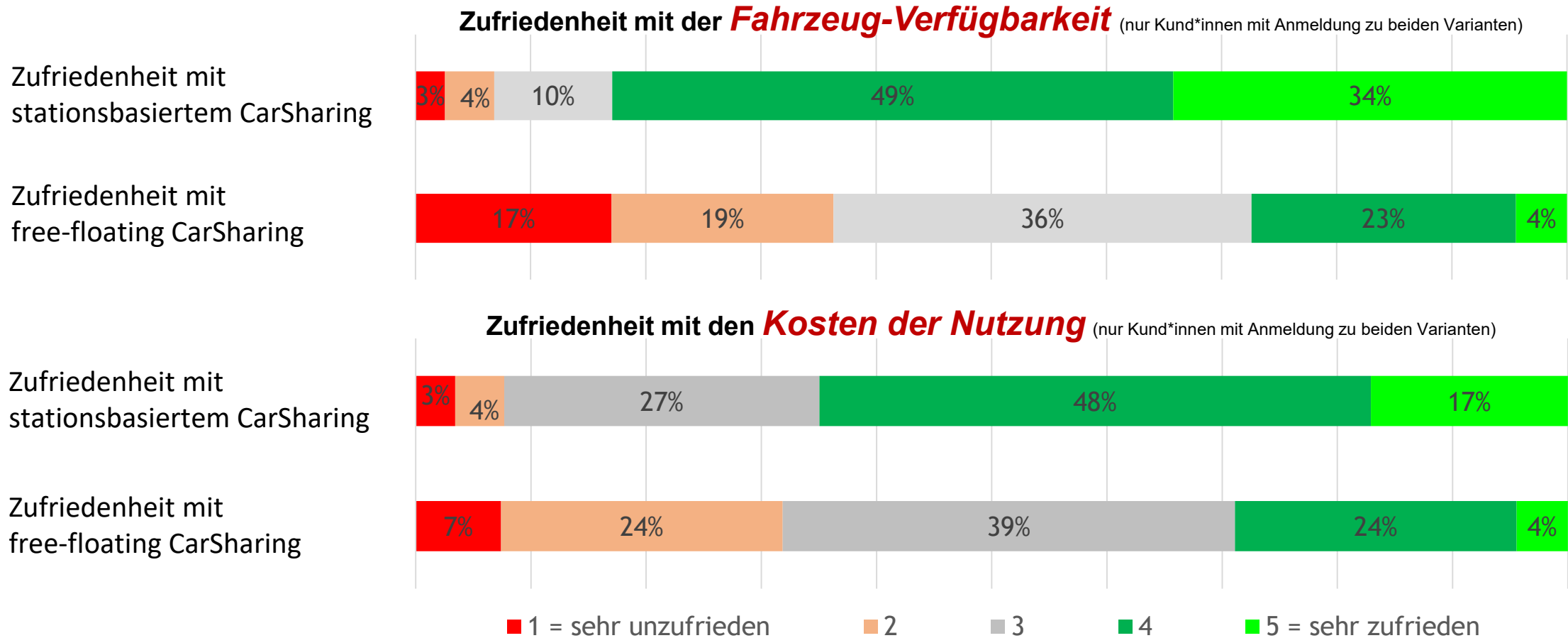


CarSharing als Pkw-Ersatz

Zustimmung zu „Carsharing ist ein vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto“ bzw.
„Carsharing ist vermutlich ein vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto“ (Nicht-Nutzer*innen)



Zufriedenheit der Nutzer*innen mit den CarSharing-Varianten



Folgerungen

- **Stationsbasiertes CarSharing ist die Grundlage der verkehrsentlastenden Wirkung des CarSharing.**
- **Eine möglichst flächendeckende Versorgung mit CarSharing-Stationen realisiert dieses Potenzial.**

Best-Practice für CarSharing-Stationen

Leitfrage: Wie wird stationsbasiertes CarSharing so bereitgestellt, dass es am effektivsten mit dem privaten Pkw konkurrieren kann?

- 1. Sichtbarkeit und Zugänglichkeit des Angebots**
- 2. Optimale Wohnortnähe**
- 3. Dichtes Stationsnetz (keine „Insellösungen“, keine nicht-öffentlichen Systeme)**
- 3. Große Stationen mit großer Fahrzeugauswahl an Knotenpunkten des ÖPNV**

Anmerkung: Die ÖPNV/CarSharing-Ergänzung ist meist multimodal, nur selten intermodal.

Beispiel Färberhaus Bamberg

Wohnhaus mit 11 WE, CarSharing-Partner: Ökobil Bamberg

- Fäbergasse: Weltkulturerbe Bamberg
- Gemeinde schreibt **2 Grundstücke** zur Bebauung aus;
Bedingung: “Gemeinschaftliche Wohnprojekte”
- Reduktion Stellplatzschlüssel durch CarSharing-Station;
Bau einer **Tiefgarage** wird so vermieden
- Gebäude wird von vornherein so geplant, dass
die CarSharing-Station **auch für Nutzer
aus der Umgebung** zugänglich ist
- Betreiber der Station ist der Anbieter des
öffentlichen CarSharing-Angebots vor Ort.

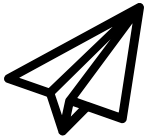


Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Gunnar Nehrke
Bundesverband CarSharing e.V.
Schönhauser Allee 141 B
10437 Berlin



www.carsharing.de



gunnar.nehrke@carsharing.de



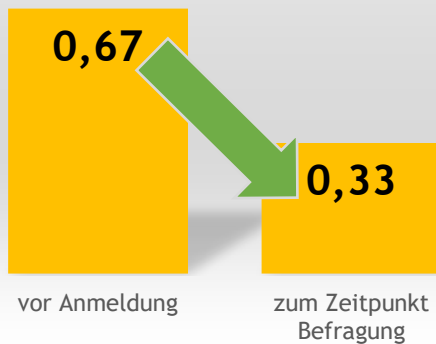
[@bcs_eV](https://twitter.com/bcs_eV)

Studien-Vergleich

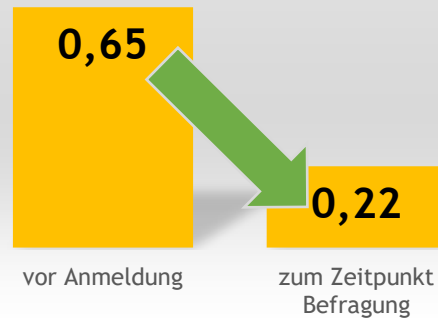
Pkw pro Haushalt in verschiedenen CarSharing-Varianten

Stationsbasiertes CarSharing

Bremen-Studie* (Stadt Bremen)



Studie STARS (Innerstadtnahe Wohngebiete Frankfurt, Köln, Stuttgart)

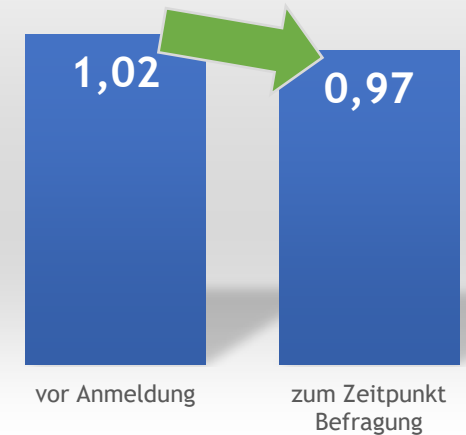


Free-floating CarSharing

Studie share** (Städte Frankfurt, Köln, Stuttgart)



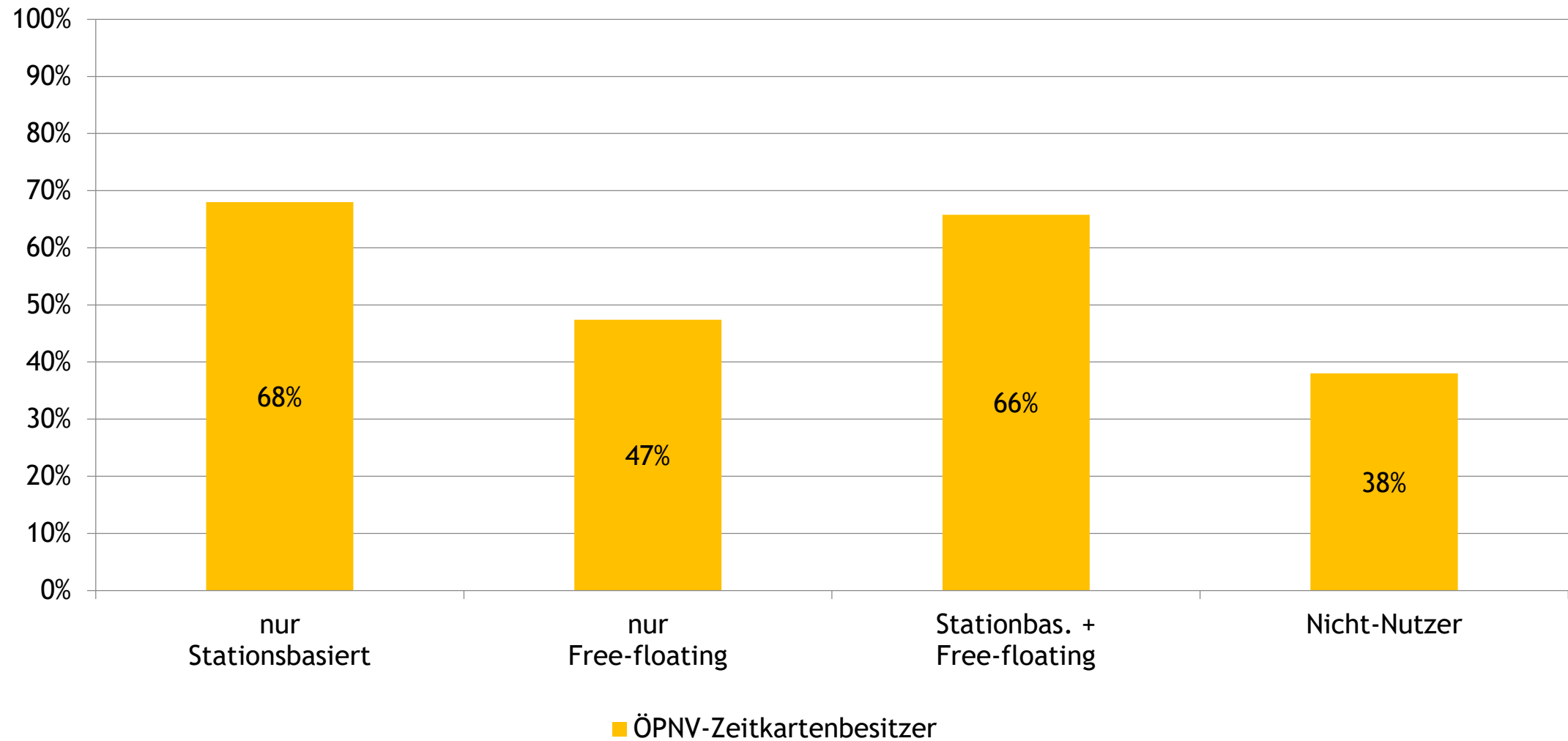
Studie STARS (Innerstadtnahe Wohngebiete Frankfurt, Köln, Stuttgart)



*Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen, team red im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen, 2018

**Share - Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen, Öko-Institut und ISOE im Auftrag des BMU, 2018

Besitz ÖPNV-Zeitkarten



Beispiel WOGENO und STATTAUTO München

Mehrgenerationenwohnen mit 120 WE
(davon 20 WOGENO)

- Reduzierung Stellplatzschlüssel durch Kommune
wegen CarSharing-Station: 0,5 statt 0,8
- Reduzierung Baukosten (Tiefgarage): ca. 300.000 Euro,
davon ca. 150.000 Euro nicht refinanzierbar über Stellplatzmieten
- Zuschuss WOGENO zu Mobilitätsangebot:
Bis zu 50.000 Euro (= 1/3 der realen Einsparung)
- Tatsächlicher Stellplatzbedarf WOGENO bei Bezug:
0,35 + 5 Stellplätze STATTAUTO



Quelle: GEWOFAG

Beispiel ABG Frankfurt Holding und book-n-drive

- ABG stellt CarSharing-Stellplätze auf eigenem Grund zur Verfügung (133 Stellplätze, 64 Stationen, Stand 2018)
- Entlastungswirkung des CarSharing-Angebots in den umgebenden Quartieren: 1:18 – 1:20

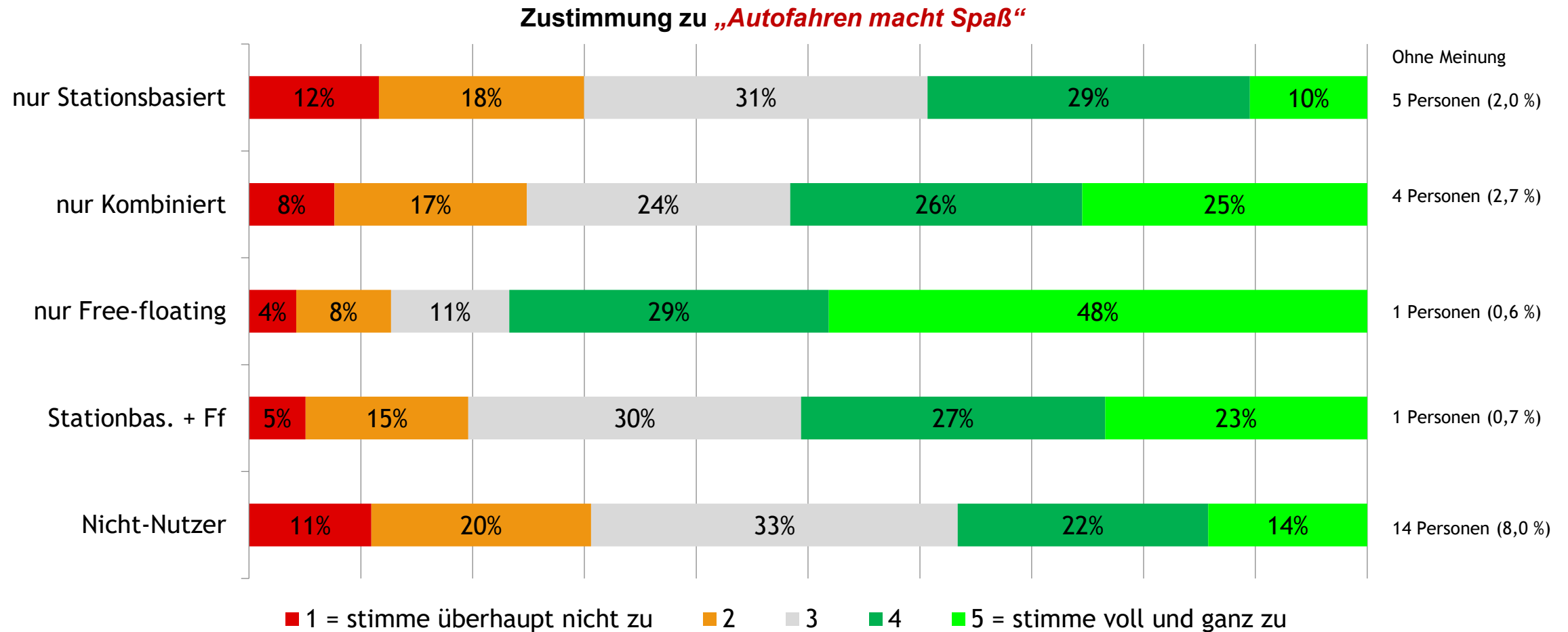
CarSharing-Stellplatz auf ABG-Gelände



Straßensituation im Quartier

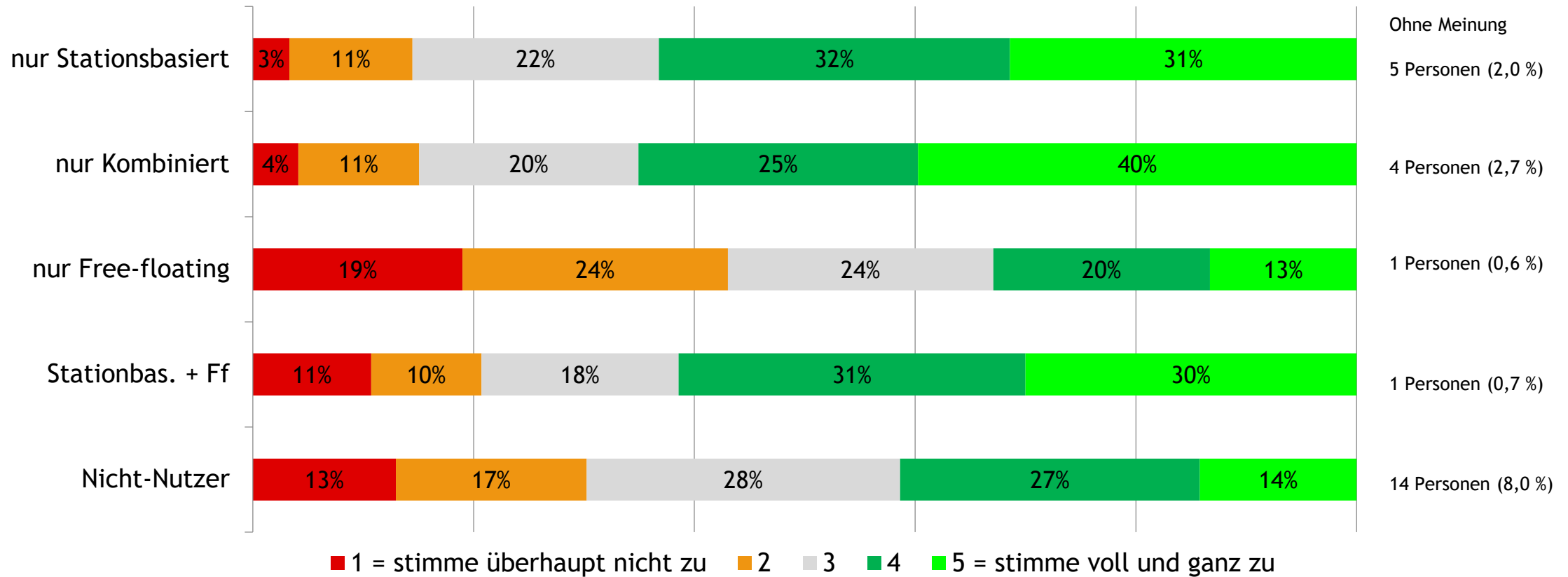


Einstellung zum Auto



CarSharing als Pkw-Ersatz

Zustimmung zu „Carsharing ist ein vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto“ bzw.
„Carsharing ist vermutlich ein vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto“ (Nicht-Nutzer)



STARS-Studie in Deutschland (2018)

Fragestellung:

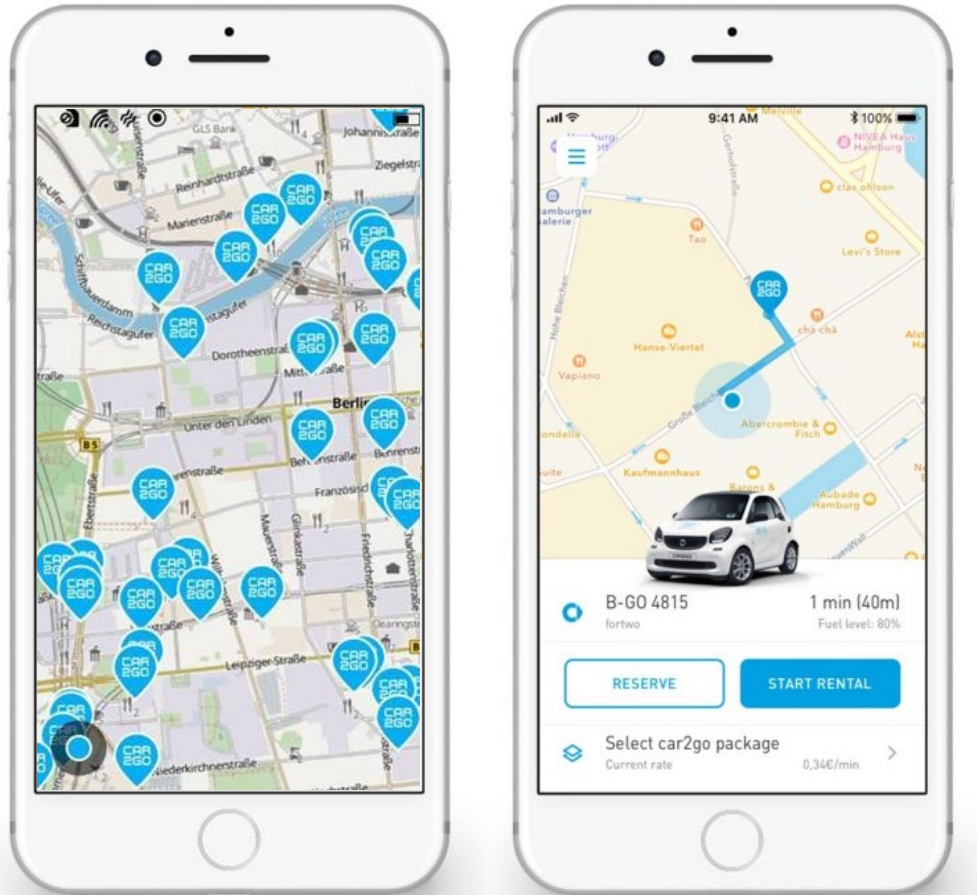
- Welche verkehrsentlastende Wirkung geht mit welchen CarSharing-Mitgliedschaften einher?
- Gibt es unter vergleichbaren Rahmenbedingungen Varianten-spezifische Unterschiede?

Die Untersuchungsgebiete:

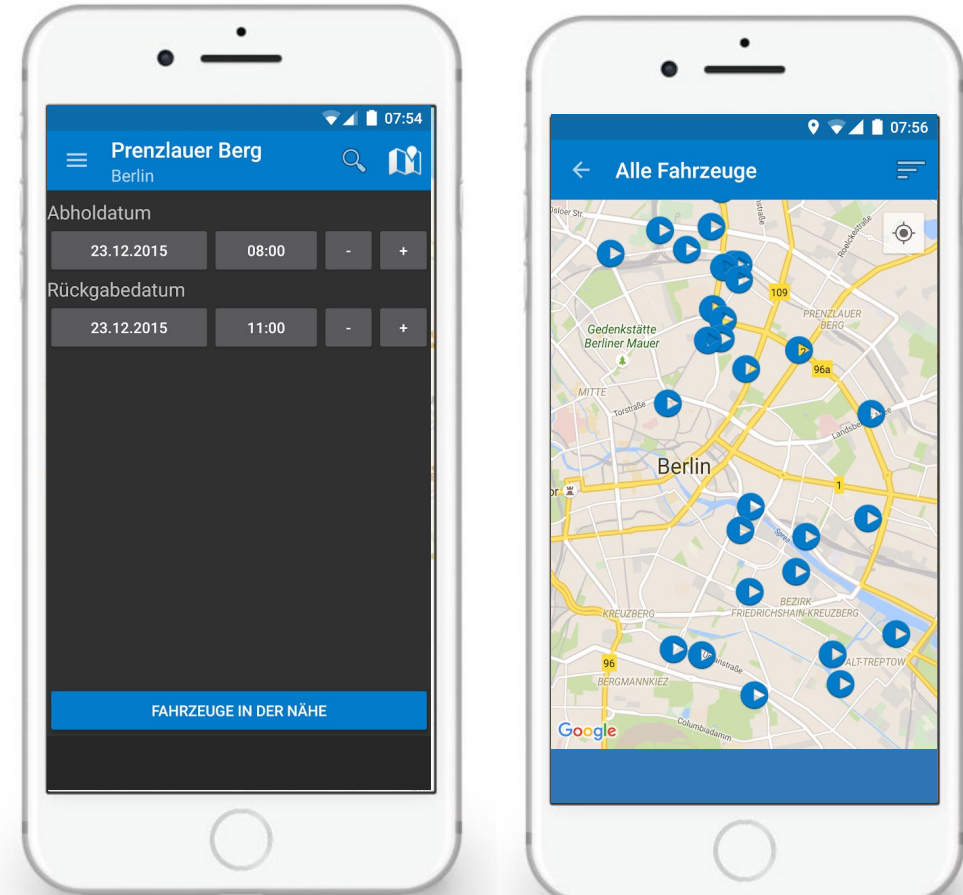
- Definierte innenstadtnahe Wohngebiete in Frankfurt, Köln und Stuttgart
- Optimale Bedingungen für multimodales Mobilitätsverhalten ohne eigenen Pkw (Optimale ÖPNV-Versorgung, kurze Wege, viele Sharing-Angebote)

Verschiedene Arten von „verfügbar“

Free-floating: Jetzt oder nie



Stationsbasiert: Jetzt oder später



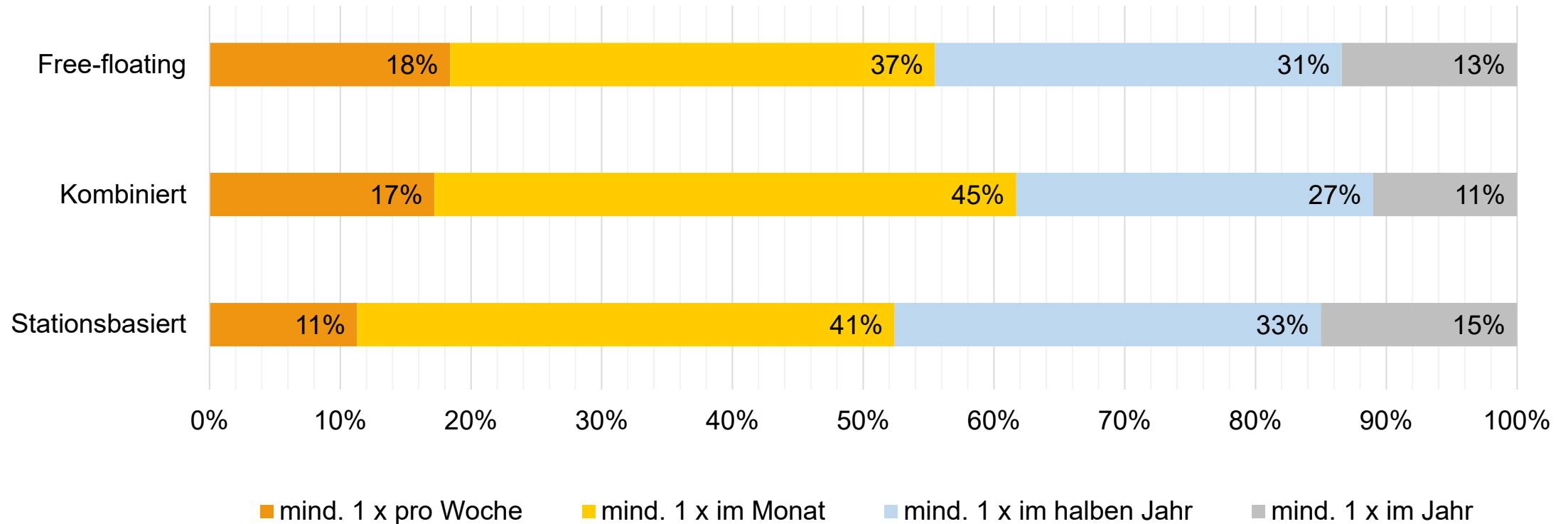
Reale Preisdifferenzen

	Stationsbasiert	Free-floating
<u>Einkauf</u> (2 Stunden, 10 Kilometer)	6,20 €	19,90 €
<u>Ausflug</u> (8 Stunden, 120 Kilometer)	42,00 €	83,50 €

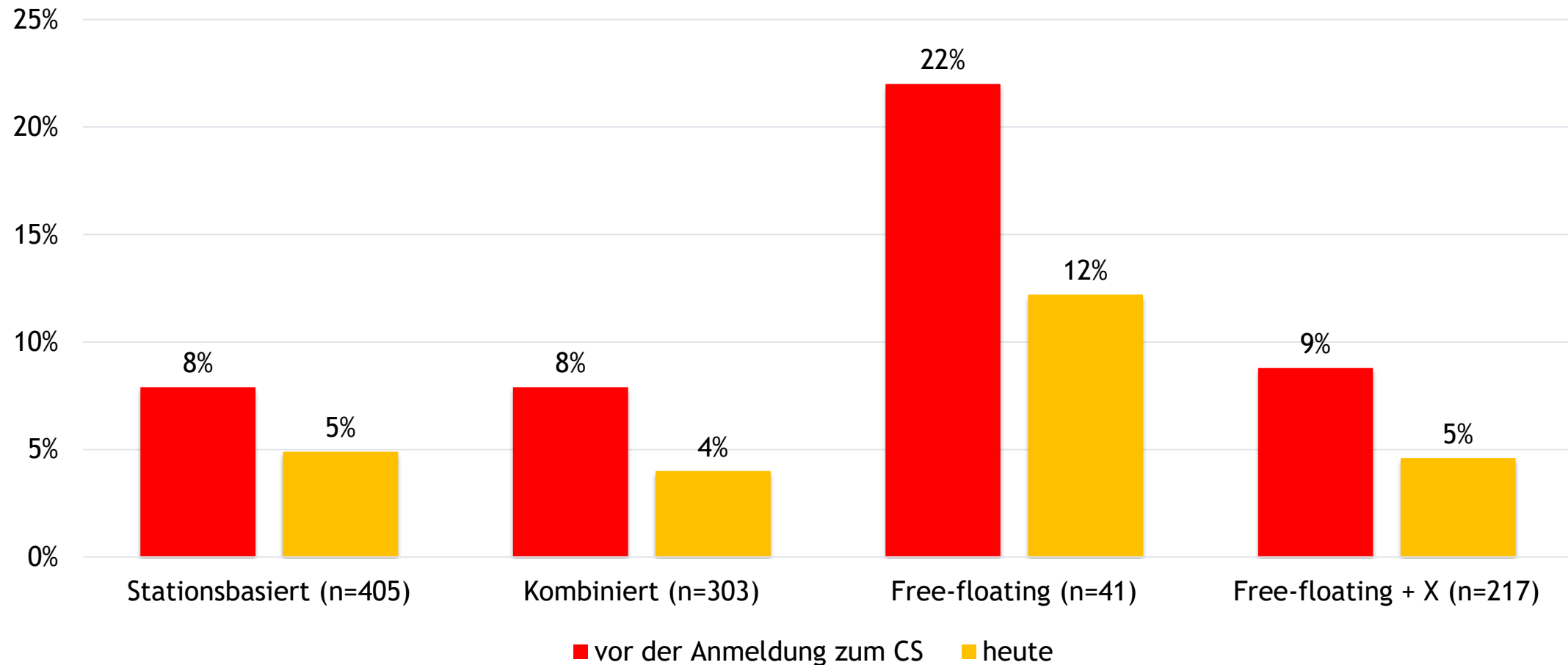
Erhoben wurde jeweils die Fahrt in einem Kleinwagen im Standard-Tarif unter Berücksichtigung aller Paketpreise und unter Ausschluss aller temporären Rabatte. Erhebungsort: Frankfurt am Main, Zeit: Dezember 2019

Nutzungshäufigkeit CarSharing

Anteil der Befragten, die CarSharing **mind. 1 x pro Woche/Monat/Jahr** einsetzen



Entwicklung Nicht-Nutzung ÖPNV, Stadt Frankfurt



Entwicklung Besitz ÖPNV-Zeitkarten, Stadt Frankfurt

