

Bürger*innen CarSharing für die Marburger Außenstadtteile

Universitätsstadt Marburg

& AG Mobilität und Versorgung

Onlineveranstaltung, 13.12.2021

Michael Ziesak, 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: 190 (von 228)

Unsere Partner:



Was ist CarSharing?

CarSharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen.

- Die Dienstleistung steht allen offen
- Die Nutzung erfolgt auf Grundlage einer **Rahmenvereinbarung**
- Die Fahrzeuge stehen wohnortnahe zur Verfügung
- Die Fahrzeuge können jederzeit gebucht und eigenständig von den Kund*innen abgeholt und zurückgegeben werden.
- Die Fahrzeugnutzung wird nach Entfernung und/oder Zeit berechnet.
- Kurzzeitnutzungen von einer Stunde sind möglich.



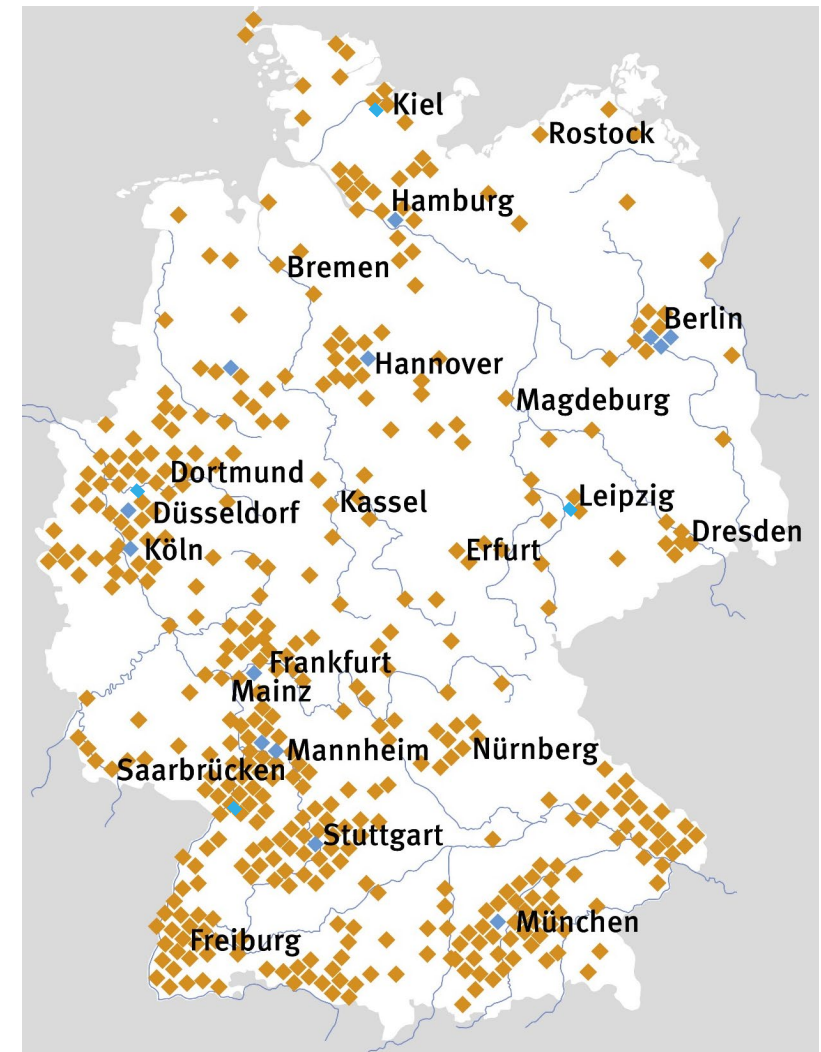
Marktüberblick (Stand: 01. Januar 2021)

26.220 Fahrzeuge

2.874.400 Kund*innen

855 Städte und Gemeinden


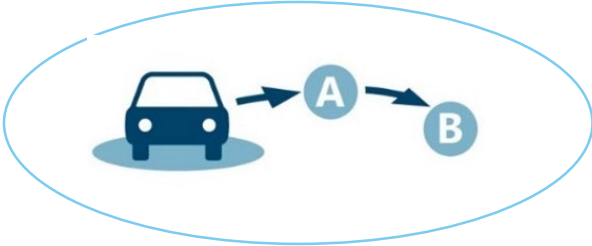

228 Anbieter



WO gibt es CarSharing?

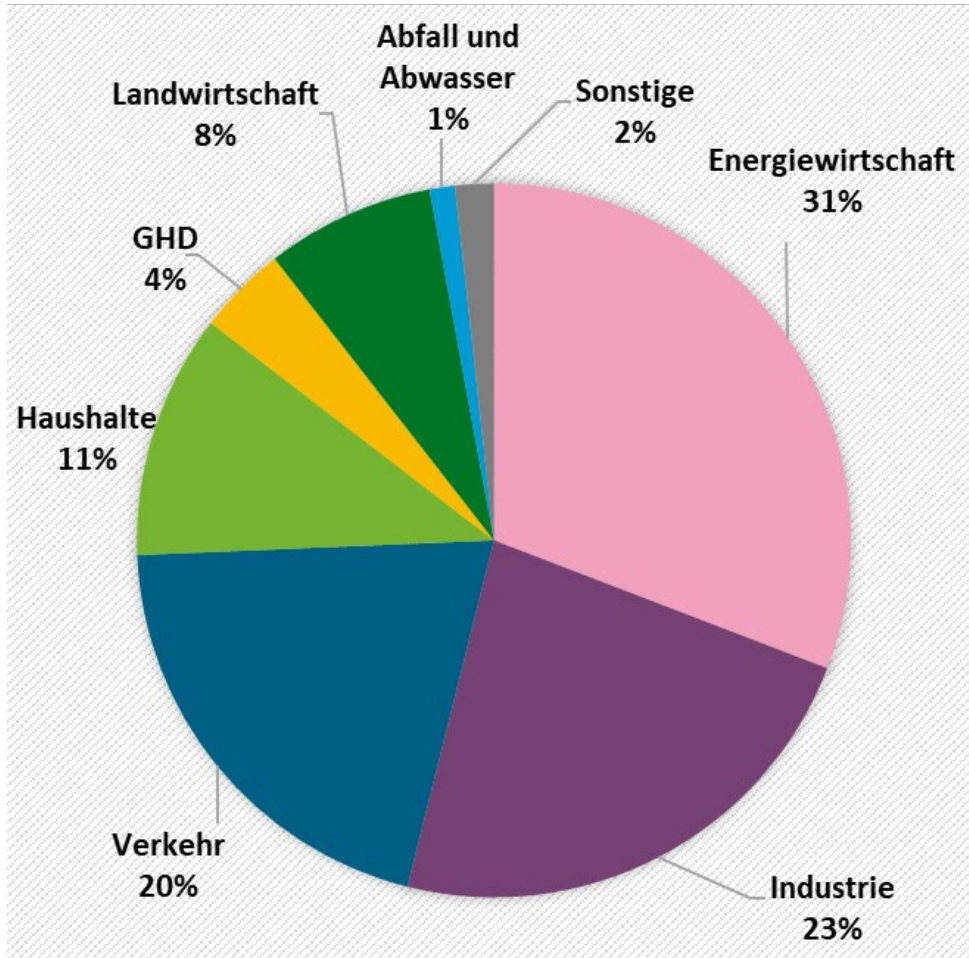
Gemeindegrößenklasse	Anzahl Kommunen mit CarSharing-Angebot	Anteil an allen Kommunen
Großstädte (> 100.000 Einwohner)	78	96,3 %
50.001- 100.000 Einwohner	80	72,7 %
20.001- 50.000 Einwohner	231	45,2%
< 20.000 Einwohner	466	4,6%
Gesamt	855	7,9%

WELCHE Formen des CarSharings gibt es?

Stationsbasiert	<ul style="list-style-type: none">• Das Auto steht wohnortnah auf einem ihm zugeordneten Parkplatz• Das Auto muss nach Ende der Nutzung wieder auf diesem Parkplatz abgestellt werden	 An icon showing a blue car parked at a station. A signpost above the car points to the right and is labeled 'Station'. A circular arrow to the left of the car indicates that the car must be returned to the station.
Free-floating	<ul style="list-style-type: none">• Das Auto steht innerhalb des Geschäftsbereiches des Anbieters und wird über eine App gefunden.• Nach der Nutzung kann das Auto an einem beliebigen Ort innerhalb des Geschäftsgebietes abgestellt werden.	 An icon showing a blue car moving from point A to point B. The car is represented by a blue car icon with an arrow pointing to a circle labeled 'A', which then has an arrow pointing to another circle labeled 'B'. The entire scene is enclosed in a light blue oval, representing the business area.
Kombiniert	<ul style="list-style-type: none">• Stationsbasierte und Free-floating-Autos sind bei einem Anbieter mit einem Tarifsysteem integriert	 An icon combining the two previous models. On the left is the station-based icon (car at a station with a circular arrow). To its right is a plus sign, followed by the free-floating icon (car moving from A to B).

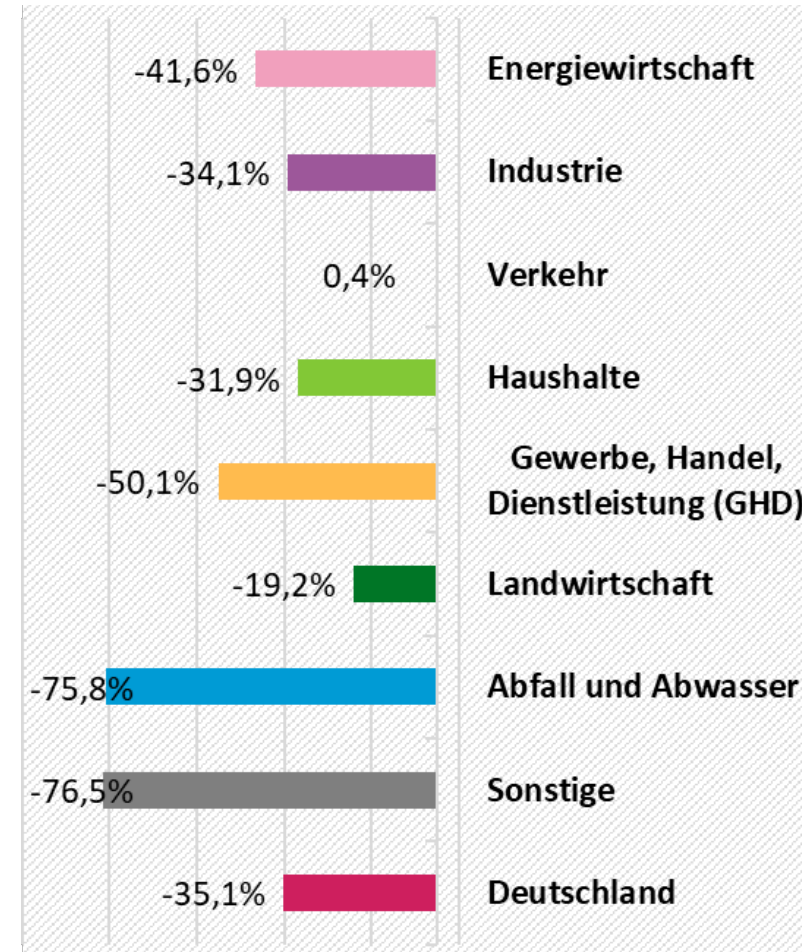
Herausforderung: Klimaschutz

Anteil der Treibhausgasemissionen nach Sektoren
2019



Anmerkung: ohne internationalen Verkehr

Entwicklung der Treibhausgasemissionen
1990-2019

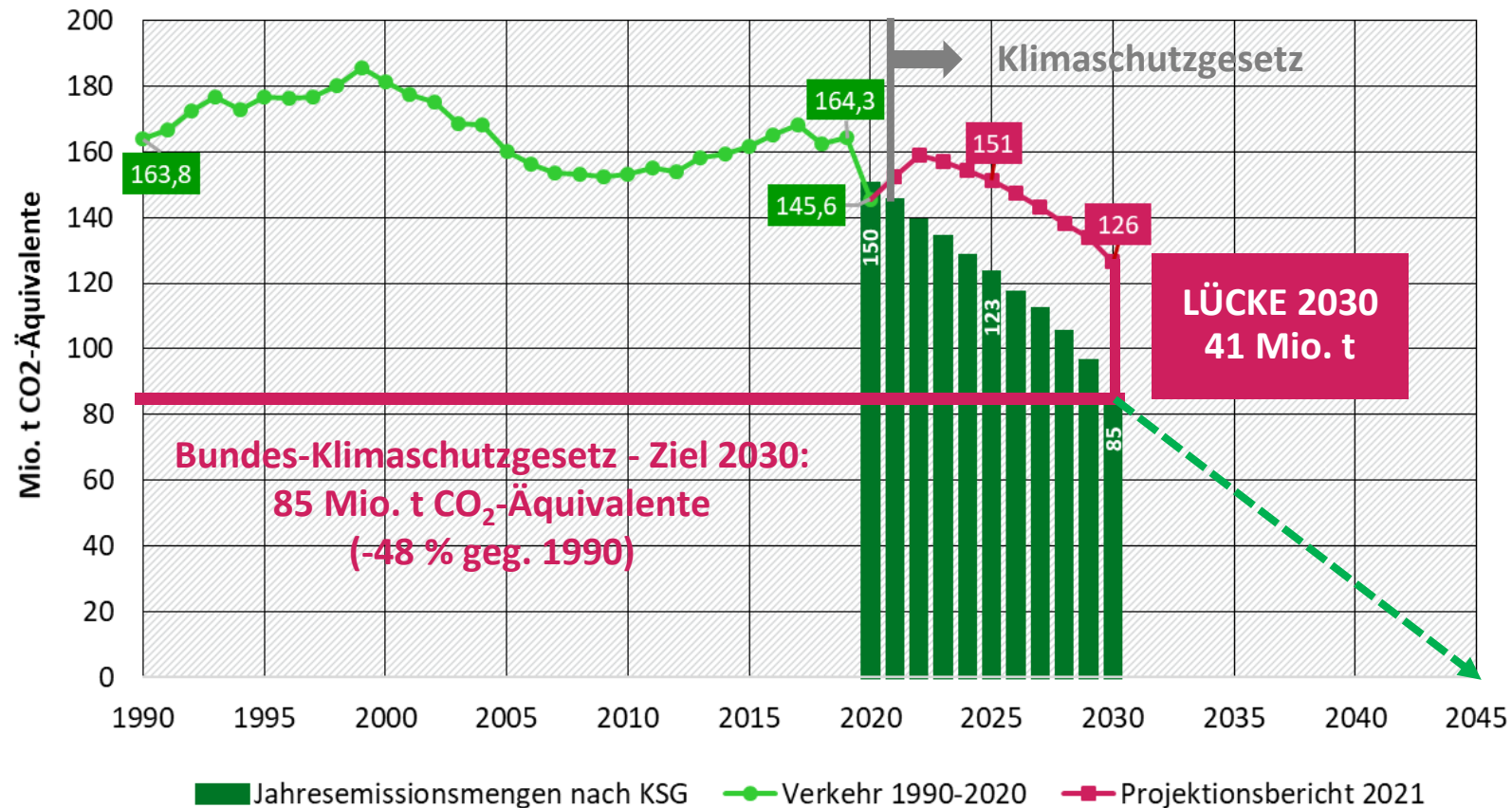


Anmerkung: ohne internationalen Verkehr

Quelle: UBA 2020.

Deutschlands Klimaziel im Verkehr

Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland 1990-2019, Vorjahresschätzung 2020 sowie Jahresemissionsmengen nach Klimaschutzgesetz



Quellen: UBA 2021 (Vorjahresschätzung), Projektionsbericht 2021; Bundes-Klimaschutzgesetz.

Herausforderung Pkw-Verkehr

- Pkw sind das beliebteste Personenbeförderungsmittel überhaupt.
- Der Pkw-Verkehr ist der größte Verursacher von Treibhausgasen im Verkehr.
- Pkw sind besonders ineffizient in Bezug auf Energieverbrauch und die Höhe der Treibhausgasemissionen pro beförderte Person.
- Pkw haben den mit Abstand größten Flächenverbrauch pro beförderte Person.
- **Eine Antriebswende alleine löst das Problem nicht.**

Klima-Ziele im Pkw-Verkehr bis 2045*

ca. **46 %**

der Pkw-Verkehrsleistung muss auf effizientere und klimaschonende Verkehrsmitteln (Zufußgehen, Fahrrad, Bus, Bahn) verlagert werden.

(berechnet auf Basis Pkw-Verkehrsleistung 2010)

ca. **40 %**

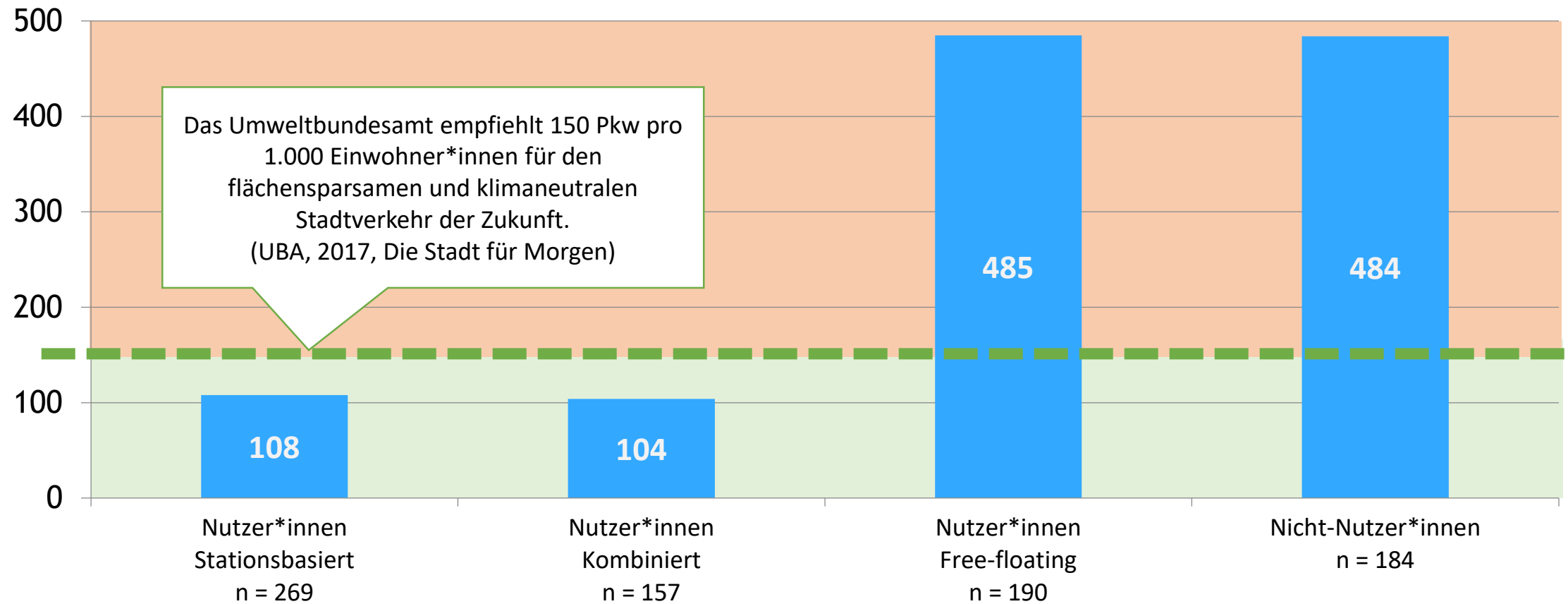
des heutigen Pkw-Bestands müssen möglichst wegfallen.

minus 19 Mio. Pkw (berechnet auf Basis Bestand 2021)

*Reduzierungsbedarf laut Szenario „Green Supreme“ des UBA, 2019

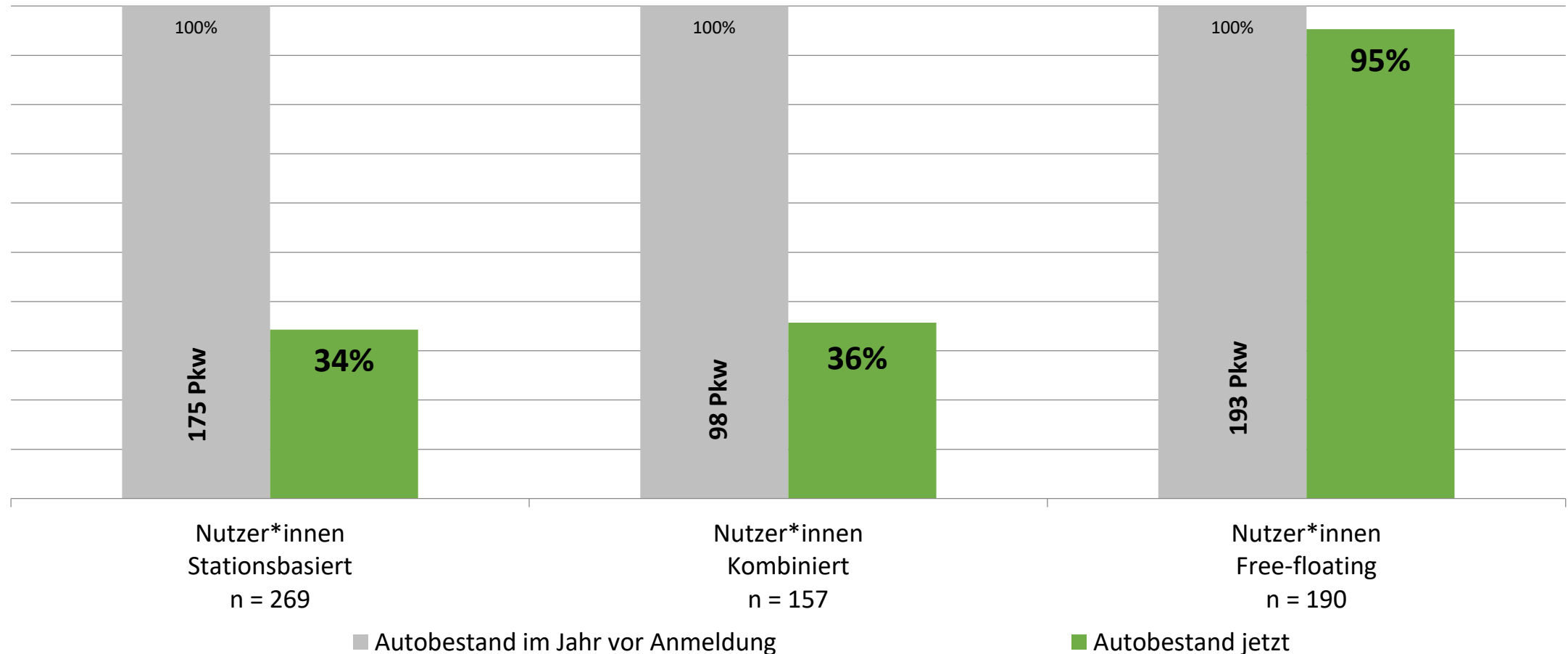
Pkw-Besitz in CarSharing-Haushalten

Private Pkw/1.000 Personen aus Befragten-Haushalten



Ergebnisse für CarSharing-Kund*innen in innenstadtnahen Wohngebieten in Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M., STARS 2018

Entwicklung Autobestand



Ergebnisse für CarSharing-Kund*innen in innenstadtnahen Wohngebieten in Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M., STARS 2018

WARUM ist CarSharing sinnvoll?

Verkehrsentlastung

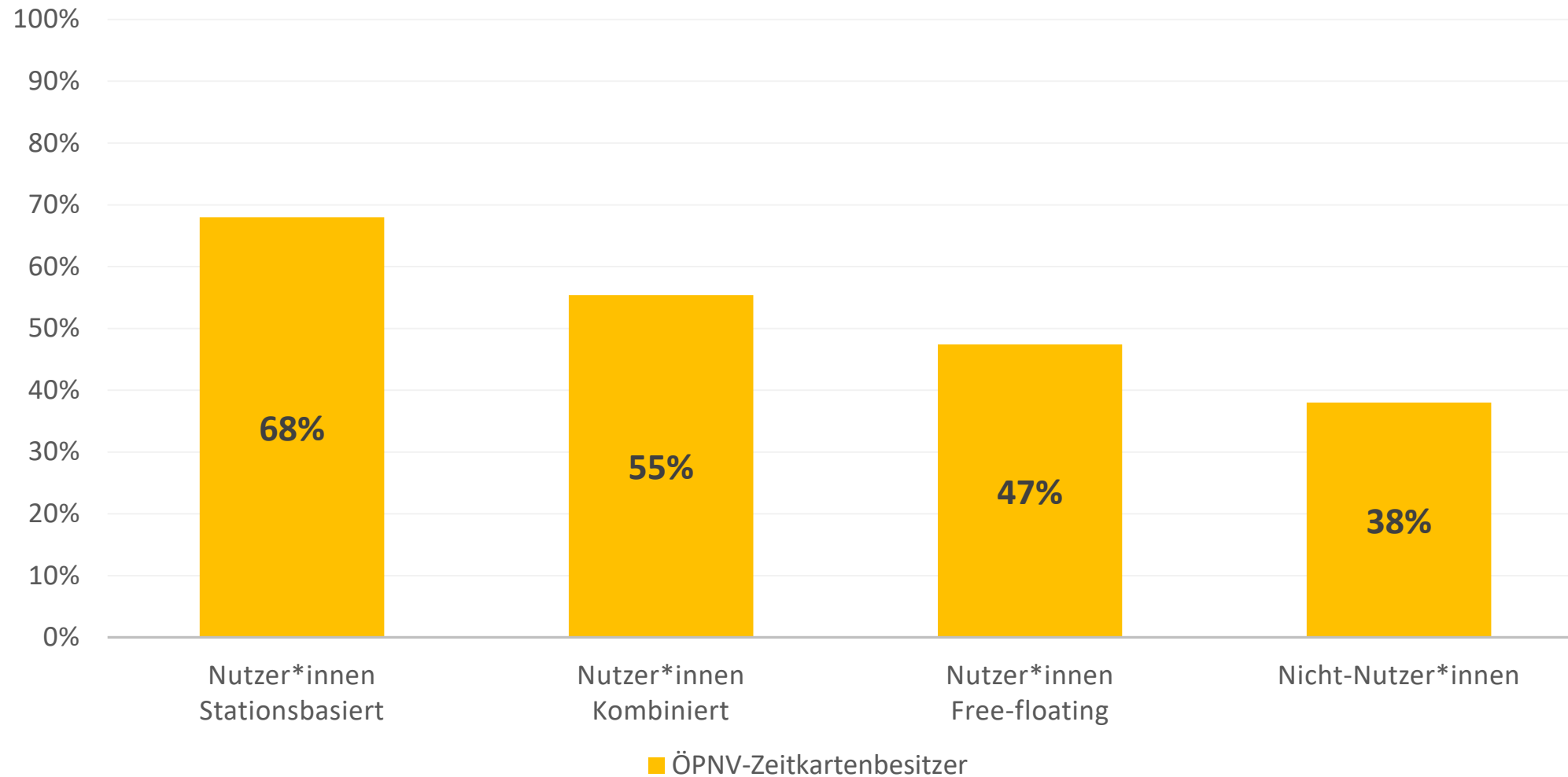


Abbildung:
Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Pkw: Gemessen für stationsbasiertes CarSharing in innenstadtnahen Wohngebieten. Ersetzt wurden in 12 Städten zwischen 8 und 20 private Pkw pro CarSharing-Fahrzeug. Quelle: bcs 2016

Verkehrsentlastung

	Vaterstetten (22.000 Einwohner)	Großstädte
Ersetzungsquote	1:7 (überwiegend Zweitwagen)	1:8 - 1:20
Autofreie Haushalte	22,2 %	- 78 %

Besitz von ÖPNV-Zeitkarten



Ergebnisse für CarSharing-Kund*innen in innenstadtnahen Wohngebieten in Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M., STARS 2018

WARUM ist CarSharing sinnvoll? Änderung das Mobilitäts-Verhaltens

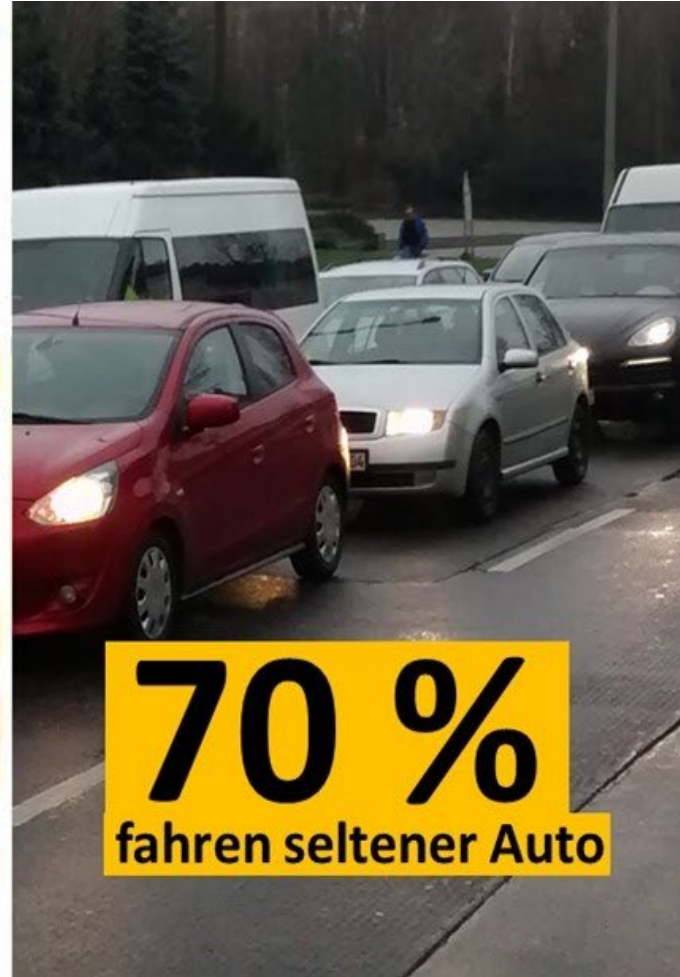


Abbildung:
Subjektiv empfundene
Veränderung des
Mobilitätsverhaltens in
Haushalten, die direkt vor
oder während der
CarSharing-Mitgliedschaft
autofrei geworden sind.
Ergebnisse für
stationsbasiertes CarSharing
in innenstadtnahen
Wohnquartieren.
Quelle: bcs 2016

Beitrag des CarSharing zu einer bezahlbaren Pkw-Mobilität

Haushalte, die im Jahr 2017 weniger als 10.000 km pro Jahr mit dem Pkw zurücklegten:

- **8,4 Mio. HH mit 1 Pkw**
- **333.000 HH mit 2 Pkw**

Quelle: MiD 2017

**Für diese
Haushalte ist
CarSharing schon
heute günstiger
als ein eigenes
Auto!**

WANN funktioniert CarSharing?

Eigentlich immer ...*

*: ... wenn sich genügend Personen/Haushalte finden, die auf längere Zeit Fahrzeuge gemeinschaftlich nutzen wollen

WAS selten funktioniert!

**(CarSharing-) Autos in die Landschaft stellen
und abwarten, ob Kund*innen kommen**

WELCHE Rahmenbedingungen fördern das CarSharing? I

- **gutes ÖPNV-Angebot**
 - Attraktive wie sichere Radverkehrsinfrastruktur
 - Gute Nahversorgung (KiTa, Schulen, Einkäufe für den täglichen Bedarf, Gaststätten, Ärzt*innen, Freizeiteinrichtungen, ...)
- alltägliche Mobilitätsbedürfnisse können auch ohne Besitz eines eigenen Pkw einfach und attraktiv befriedigt werden

CarSharing wird insbesondere genutzt für:

- Besuch von Freunden/Verwandten in einer anderen Stadt
- Ausflüge/Freizeitaktivitäten am Wochenende
- Großeinkauf, Baumarkt, Gartencenter, „Ikea“
- Urlaub
- Bring- und Holdienste Personen (Hauptbahnhof, Flughafen)
- Transporte größerer Gegenstände
- ...

WELCHE Rahmenbedingungen fördern das CarSharing? II

- „**Kondensationskerne**“: Menschen **vor Ort**, die CarSharing kennen/nutzen und die gemeinschaftliche Nutzung positiv beurteilen
- **Sichtbare Stellplätze in Wohnortnähe** (im öffentlichen Raum)
- Sichere Abstellmöglichkeiten für das Rad an Stationen
- (derzeit nachrangig: große Mobilitätsstationen an Verkehrsknoten)
- **Ankermieter**, die einen Teil der Flotte für Dienstfahrten nutzen
- **Kooperationen** mit der Wohnungswirtschaft (insbesondere bei Neubau)
- Kooperationen mit benachbarten CarSharing-Anbietern
- Kooperationen mit (Sport-) Vereinen
- (Marketing-) Kooperationen mit Verkehrsunternehmen
- „Begrenzter (Park-) Raum“

WESHALB gibt es noch nicht flächendeckend CarSharing-Angebote?

Wachstum muss finanziert werden:

- Als gemeinwohlorientierte Dienstleistung erwirtschaftet CarSharing dauerhaft nur geringe Gewinne, die in den Erhalt und Ausbau des Angebots refinanziert werden
- Keine öffentliche Förderung
- Es fehlen **sichtbare** Stellplätze im öffentlichen Raum

Neue Nutzer*innen müssen gefunden werden:

- Mobilitätsroutinen sind langlebig und ändern sich nur selten
- Vorbehalte: „Steht ein Fahrzeug auch dann zur Verfügung, wenn ich es brauche?“
- Auto-Besitz verspricht mehr „Flexibilität“ und „Komfort“

E-CarSharing: Nutzervorbehalte

- Elektrische Antrieb bei CarSharing-Nutzern nicht bekannt/erprobt/erlernt/erfahren/eingeübt
- „gefühltes Reichweitenproblem“ (86 % der Fahrten unter 80 km)
- → Viele Nichtnutzer des E-Autos in gemischten Flotten/ geringere Nachfrage
- → kürzere Nutzungszeiten im Vergleich zu Diesel/Benziner
- → geringere Entfernungen im Vergleich zu Diesel/Benziner
- → (noch) deutliche geringere Auslastung im Vergleich zu Diesel/Benziner



E-CarSharing: Ladeausfallzeiten



Einmal Tanken: 10 Minuten

Das Fahrzeug ist sofort für den nächsten Nutzer oder für die Fortsetzung der Fahrt verfügbar



Einmal Laden: mehrere Stunden

Das Fahrzeug kann tw. erst danach für weitere Nutzung gebucht werden
→ negative Auswirkungen auf Auslastung bzw. Verfügbarkeit

Herausforderung: 100 % E-CarSharing im ländlichen Raum

- Nutzungsvorbehalte seitens der Nutzer*innen
- Kürzere Buchungszeiten sowie zurückgelegte Entfernungen
- Geringere Auslastung der Fahrzeuge
- **Fehlende Ladeinfrastrukturen (fehlende Finanzierung)**
- ...

→ 100 % E-CarSharing betriebswirtschaftlich nicht betreibbar

UND:

Eine verkehrliche Entlastungswirkung REINER E-CarSharing-Angebote im ländlichen Raum ist noch fraglich



CarSharing vor Ort (skizziert)

1. CarSharing-Vereine!
2. Urbane Angebote expandieren in den ländlichen Raum
3. CarSharing-Angebot durch Autohaus oder regionalen Autovermieter
4. (E-)CarSharing mit Unterstützung der Kommune/Stadtwerke

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Michael Ziesak
Bundesverband CarSharing e.V.
Schönhauser Allee 141 B
10437 Berlin

 www.carsharing.de

 michael.ziesak@carsharing.de

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