

Es schreibt Ihnen:

Willi Loose
Geschäftsführer bcs
Jagowstraße 7
13585 Berlin
Tel.: 030 – 43 20 53 15
mobil 0178 – 189 47 12
willi.loose@carsharing.de

Berlin, 25.11.2010

Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e. V. (bcs)

**zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages am 01.12.2010**

**zu den Anträgen der Fraktion der SPD „Kommunen die Einrichtung von Car-Sharing-
Stellplätzen ermöglichen“ (Drucksache 17/781) und (vorbehaltlich einer Erweiterung
des Anhörungsbeschlusses) der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN „Schaffung von
Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-Stellplätze“
(Drucksache 17/3208)**

Der Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) unterstützt die inhaltlichen Aussagen der Anträge der Bundestagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen in ihrem Bemühen, eine national einheitliche rechtliche Absicherung dafür zu erhalten, dass Kommunen CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum genehmigen und einrichten können.

Da uns die Problematik der beiden Anträge thematisch besonders betrifft, möchten wir etwas ausführlicher die Notwendigkeit der Schaffung einer bundesweit einheitlichen rechtlichen Regelung ableiten und begründen.

1. Stand des CarSharing in Deutschland

Der bcs führt jeweils zum Stichtag 01.01. des Jahres eine bundesweite Erhebung unter den CarSharing-Anbietern durch, mit der der momentane Stand der CarSharing-Beteiligung abgefragt wird. Dieser Stand umfasst nicht nur die Mitglieder des bcs, die ca. 90 Prozent des Marktes repräsentieren (bezogen auf Teilnehmer oder Fahrzeuge), sondern auch die wenigen Nicht-Mitglieder des Verbandes.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Hausmannstr. 9-10
30159 Hannover

Vereinsregisternummer 6511
beim Amtsgericht Hannover

www.carsharing.de
info@carsharing.de
Tel. 0511-7100474
Fax 0511-1690254

Steuernr. 2520638669

Vorstand
Klaus Breindl, Vaterstetten
Bernd Kremer, Mannheim
Georg Pelzer, Bamberg
Martin Trillig, Darmstadt
Gisela Warmke, Aachen

Geschäftsführer
Willi Loose

Sparda-Bank Hannover eG
Kontonummer 925063
BLZ 25090500

Zum Stichtag 01.01.2010 waren bei den deutschen CarSharing-Anbietern 158.000 CarSharing-Teilnehmer verzeichnet, die bundesweit 4.600 Fahrzeuge an 2.200 CarSharing-Stationen nutzen konnten.

Derzeit sind in Deutschland ca. 110 Anbieter im CarSharing-Markt tätig, von denen zahlenmäßig die meisten kleine Anbieter sind (meist als e. V. auf ehrenamtlicher Basis organisiert). Ohne diese kleinen Anbieter würden viele kleinere Städte und Gemeinden ohne CarSharing-Angebot auskommen müssen. In den Großstädten und größeren Mittelstädten sind jedoch fast ausschließlich unternehmerisch organisierte professionelle Anbieter tätig. Im statistischen Durchschnitt kamen 2009 34 Kunden auf ein CarSharing-Fahrzeug. 25 Prozent der CarSharing-Teilnehmer sind Mitarbeiter und Beschäftigte gewerblicher CarSharing-Kunden. Sie nutzen also CarSharing, um Dienstfahrten und dienstliche Erledigungen während der Arbeit mit dem CarSharing-Fahrzeug abzuwickeln.

Wir sind derzeit noch weit davon entfernt, die vorhergesagten Potenziale des CarSharing zu realisieren. Beim Vergleich der Teilnehmerzahlen im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung ist die Schweiz um den Faktor 7 erfolgreicher als die deutschen CarSharing-Anbieter. Die in der Schweiz heute bereits erreichte Teilnehmerquote (in Prozent der Gesamtbevölkerung) könnte als mittelfristiges Ziel genommen werden. Dafür sind jedoch ambitionierte Anstrengungen zu unternehmen, bei denen die CarSharing-Anbieter durch die Politik und die sonstigen Kooperationspartner unterstützt werden müssen.

2. CarSharing als verkehrs- und umweltentlastendes Mobilitätsangebot

CarSharing ist die organisierte Form einer öffentlich angebotenen, geteilten Autonutzung. Zahlreiche Studien im In- und Ausland haben die Wirkung der CarSharing-Angebote untersucht und sind übereinstimmend zu der Aussage gekommen, dass ein hohes Maß an Verkehrs- und Umweltentlastung von diesen Angeboten ausgeht. Der bcs hat die Ergebnisse der Studien und Kundenbefragungen aus dem europäischen Raum im Rahmen des EU-Projektes momo Car-Sharing zusammengefasst und u. a. in einem Informationsblatt veröffentlicht, das als Anlage 2 angefügt ist.

Kurz zusammengefasst basiert die Umweltentlastung der CarSharing-Teilnahme auf folgenden Wirkmechanismen, die sich gegenseitig unterstützen. Zum einen ist dies der Einsatz von Fahrzeugmodellen verschiedener Größe, vom Kleinwagen bis zum 9-Sitzer-Kleinbus, die je nach Einsatzzweck gewählt werden. Durch die abgestuften Tarife wird bewirkt, dass möglichst kleinere, der jeweiligen Nutzung angepasste Fahrzeuge ausgewählt werden. In der Folge bestehen die CarSharing-Fuhrparks aus einem großen Anteil von Kleinwagen mit entsprechend niedrigem Schadstoffausstoß und Kraftstoffverbrauch (CO₂-Emission).

Die noch größere Wirkung geht jedoch darauf zurück, dass bei den CarSharing-Kunden eine umweltfreundliche Verhaltensänderung bewirkt bzw. stabilisiert wird, die sich durch eine deutlich geringere Motorisierung der Teilnehmerhaushalte und eine deutlich umweltfreundlichere Verkehrsmittelwahl der CarSharing-Nutzer auszeichnet, im Vergleich zu einem Verkehrssystem ohne CarSharing. Jedes CarSharing-Fahrzeug ersetzt im statistischen Durchschnitt vier bis acht private Pkw, da durch die CarSharing-Teilnahme private Pkw abgeschafft oder geplante Anschaffungen nicht getätigt werden. Die damit verbundene Flächenentlastung ist zwar in den Stadtstraßen nicht direkt sichtbar, kommt jedoch allen Verkehrsteilnehmern zugute.

Durch die ausdrücklich erwünschte Zusammenarbeit der CarSharing-Anbieter mit Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden wird die Integration des CarSharing in den

Umweltverbund gefördert. CarSharing wird so zum integrierten Autobaustein für Menschen, die üblicherweise und in der Mehrzahl ihrer Wege mit dem Umweltverbund unterwegs sind.

3. Definition des CarSharing als Qualitätskontrolle

Der bcs hat eine CarSharing-Definition verabschiedet, die u. a. als Aufnahmekriterium in den Verband dient und in regelmäßigen Abständen auf ihre Zukunftsfähigkeit überprüft wird. Die darin enthaltenen Kriterien können als Qualitätskontrolle verstanden werden und tragen dazu bei, dass die oben beschriebene Umweltfreundlichkeit der Dienstleistung erhalten bleibt.

Folgende Kriterien sind Bestandteil der CarSharing-Definition des bcs:

- Die Dienstleistung steht allen offen, die die formalen Zugangskriterien der allgemeinen Nutzungsordnungen der Anbieter erfüllen.
- Alle CarSharing-Fahrzeuge sind öffentlich für die Nutzer zugänglich.
- Zwischen einem Neukunden und dem CarSharing-Betreiber wird einmalig ein Vertrag zu Beginn der Nutzung abgeschlossen, danach erfolgt die Nutzung und der Zugang zu den Fahrzeugen jederzeit eigenständig und ohne Zwischenschaltung von Personal des Anbieters. Damit ist gewährleistet, dass das CarSharing-Angebot für die Nutzer eine hohe Alltagstauglichkeit aufweist.
- Die Fahrzeuge sind (möglichst) dezentral dort aufgestellt, wo die privaten und gewerblichen Nutzer die Fahrzeuge benötigen. Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Einrichten neuer CarSharing-Stationen steht im Mittelpunkt der Ausschusssitzung und der auslösenden Anträge.
- Die Fahrzeugnutzung wird sowohl nach Zeitkosten als auch einer fahrleistungsabhängigen Kostenkomponente pro gefahrenem Kilometer berechnet. Mit dieser Regelung soll eine fahrleistungsparsame Autonutzung unterstützt werden und von der Tarifgestaltung kein Anreiz zum Fahren von unnötigen Kilometern ausgehen.
- Kurzzeitnutzungen werden durch Abrechnungen ab einer Stunde (und danach in Stunden-, Halbstunden- oder Viertelstundenintervallen) ermöglicht.

Diese Definition des bcs findet sich in wesentlichen Punkten auch in den gerade aktualisierten Vergabekriterien des Umweltzeichens RAL-UZ 100 (Blauer Engel Car Sharing) wieder, zusätzlich zu Vorgaben für durchschnittliche CO₂-Emissionen der Flotten zeichnender CarSharing-Anbieter (Stand Juli 2010).

Die herkömmliche Autovermietprodukte unterscheiden sich in wesentlichen Punkten vom CarSharing-Angebot. So sind sie in der Regel an wenigen zentralen Punkten abseits der Wohngebiete zu finden und die Fahrzeuge nur zu den Büroöffnungszeiten vom Kunden zu übernehmen. Die Tarife sind meist auf Tagespreise ausgerichtet, enthalten in der Regel Kilometerpauschalen und zeigen nachfrageabhängige Unterschiede. Vor jeder einzelnen Nutzung ist ein gesonderter Vertrag auszufertigen. Insgesamt ist das normale Autovermietprodukt auf andere Zielgruppen ausgerichtet als die CarSharing-Angebote und weniger an einer Alltagsnutzung auf Kurzzeitbasis orientiert. Diese Unterschiede zum CarSharing bewirken, dass Autovermietprodukte nur in besonderen Fällen Haushalte zur Aufgabe eines eigenen Autos anregen, auch ist von vergleichbaren Verhaltensänderungen bei der Autonutzung wie im CarSharing nichts bekannt.

4. Warum sind CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum notwendig?

In vielen Städten sind die CarSharing-Anbieter nach langen Jahren kontinuierlichen Wachstums nicht mehr in der Lage, in bestimmten Stadtteilen die Nachfrage ihrer Kunden nach wohnungs- oder arbeitsplatznahen Standorten für die Fahrzeuge zu erfüllen. Dies betrifft in erster Linie die dicht bebauten, gemischt genutzten Gründerzeitviertel, die um die Innenstadtzentren herum bestehen. Hier ist der Nutzungsdruck so hoch, dass die CarSharing-Anbieter auf privaten Flächen keine Stellplätze mehr anmieten können, da keine weiteren vorhanden sind. Wir wissen aus einer europaweiten Umfrage unter CarSharing-Anbietern im EU-Projekt *momo Car-Sharing*, dass ein Drittel der bestehenden Privatkunden im Zentrum ihrer Städte, eine weitere Hälfte in den die City umlagernden, dicht bebauten Stadtteilen wohnen.¹ In diesen urbanen Stadtteilen ist auch ein Großteil der potenziellen weiteren CarSharing-Kunden lokalisiert, die es mit ausgebauten Angeboten zu gewinnen gilt.

Anhand der Grafik aus München in Anlage 1 können Sie ersehen, wie sich in einzelnen innenstadtnahen Stadtbereichen das Missverhältnis von eingeschriebenen Kunden zu verfügbaren CarSharing-Fahrzeugen auf angemieteten privaten Stellplatzflächen zum Nachteil der Kunden auswirkt. (siehe Anlage 1)

Dabei steht mit der geforderten gesetzlichen Regelung für CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum nicht so sehr die wirtschaftliche Förderung der Anbieter im Vordergrund. Im allgemeinen Interesse ist es vielmehr, dass die nachgewiesenen Entlastungspotenziale durch den Ausbau der Angebote zugunsten lebenswerterer Städte realisiert werden.

Neben dem Zur-Verfügung-Stellen der notwendigen Aufstellflächen für CarSharing-Fahrzeuge tragen die Stellplätze im öffentlichen Raum auch zur Wahrnehmbarkeit der Angebote bei. Die gerade nicht im Einsatz befindlichen Fahrzeuge machen das CarSharing-Angebot sichtbar, Kunden können bei der einfachen Handhabung des Nutzungsvorgangs beobachtet und von Interessierten angesprochen werden.

5. Kommunen Selbstbestimmungsrecht über die Nutzung ihrer Straßen gewähren

Wir wissen aus vielen Gesprächen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern kommunaler Verkehrsplanungsämter, dass eine große Bereitschaft zur Förderung der CarSharing-Infrastruktur besteht. In einzelnen Städten wurden einzelne CarSharing-Stationen über Sondernutzungsvereinbarungen genehmigt wurden, im Land Berlin wird das Berliner Straßengesetz zu diesem Zweck herangezogen. Diese Regelungen der Kommunen bzw. des Stadtstaates Berlin sind jedoch lediglich als Sonderlösung im Einzelfall zu verstehen, die zudem noch vom Damoklesschwert der gerichtlichen Überprüfung bedroht sind und eine nationale Gesetzesregelung nach StVG/StVO nicht ersetzen. Die meisten Kommunen wie auch die kommunalen Spitzenverbände signalisieren sehr deutlich, dass sie auf eine solche bundesweite rechtssichere Lösung ungeduldig warten und sie lieber heute als morgen in ihren Städten anwenden möchten.

Deshalb wäre eine bundesweite gesetzliche Regelung auch ein wichtiger Schritt zur Stärkung der kommunalen Selbstbestimmung, da die Kommunen vor Ort viel besser abschätzen können, welche Maßnahmen zur Verkehrs- und Umweltentlastung zielführend sind und von ihnen in welchen Stadträumen umgesetzt werden sollten. Schließlich sind es auch die Kommunen, die ihren Bürgerinnen und Bürgern die Umsetzung der Maßnahmen kommunizieren und sich ihnen gegenüber im Einzelfall rechtfertigen müssen.

¹ Siehe Abschlussbericht des Arbeitspaketes WP2 des momo-Projektes: Willi Loose: Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa. Juni 2010, Hannover

Um aber keine Missverständnisse entstehen zu lassen: Der bcs sieht in einer gesetzlichen Regelung nach StVG/StVO keine Umsetzungspflicht der Kommunen. Wenn diese jedoch die CarSharing-Verbreitung durch eine Aufwertung der Stellplatzverteilung in „Problemstadtteilen“ unterstützen möchten, sollten sie durch die gesetzliche Regelung in die Lage versetzt werden, diese zu organisieren.

Der bcs geht auch nicht davon aus, dass zukünftig neue CarSharing-Stationen ausschließlich im öffentlichen Straßenraum neu errichtet werden. Es wird weiterhin eine Stationsentwicklung auf privaten Flächen Dritter bzw. auf privaten Flächen von Kooperationspartnern (beispielsweise von Kommunen oder Verkehrsbetrieben, aber auch in Parkhäusern) geben, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind.

6. Notwendige Randbedingungen der CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum

Für die im bcs vertretenen CarSharing-Anbieter ist es unerlässlich, dass mit Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum keine gravierenden Störungen des CarSharing-Betriebs verbunden sein dürfen. Deshalb halten wir es für absolut notwendig, dass die reservierten CarSharing-Stellplätze vor Falschparkern geschützt werden müssen. Andernfalls würden die Kundenzufriedenheit und das Vertrauen in die Zuverlässigkeit des CarSharing-Angebotes leiden. Dies wäre zum Beispiel dann der Fall, wenn es wiederholt vorkommen würde, dass Kunden ihre reservierten Fahrzeuge nicht an der gebuchten CarSharing-Station vorfinden würden, weil der Vornutzer es wegen eines Falschparkers dort nicht abstellen konnte und anderswo einen Parkplatz suchen musste, der jedoch dem Nachnutzer nicht bekannt ist.

Deshalb muss die gesetzliche Regelung folgendes ermöglichen:

1. Die reservierte CarSharing-Stellplätze widerrechtlich nutzenden Falschparker müssen auf einer einwandfreien rechtlichen Grundlage zeitnah abgeschleppt werden können.
2. Den Kommunen muss die Möglichkeit an die Hand gegeben werden, im Wiederholungsfall von Störungen durch Falschparker an einer CarSharing-Station weitergehende Schutzmaßnahmen anzuordnen. Dies sollte je nach Erfordernis von deutlichen Markierungen auf dem Boden des Stellplatzes bis hin zur Errichtung umlegbarer Schutzbügel auf dem Stellplatz reichen. An den mobil.punkten in Bremen haben sowohl die CarSharing-Nutzer wie auch die Betreiber gute Erfahrungen mit solchen umlegbaren Pollern gemacht.

Die Organisationskonzepte der CarSharing-Betreiber erfordern eine klare Zuordnung von definierten Stellplätzen zu definierten CarSharing-Fahrzeugen, damit die gebuchten Fahrzeuge immer zuverlässig am während der Reservierung angegebenen Ort zu finden sind. Es gilt das Prinzip: ein reservierter Stellplatz, ein CarSharing-Fahrzeug.

Darüber hinaus sollte ein eigenes offizielles Verkehrszeichen entwickelt und in die StVO aufgenommen werden, mit dem die reservierten CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum einheitlich gekennzeichnet werden. In anderen europäischen Ländern wird dies bereits mit großem Erfolg praktiziert. Im Großraum London wurde ein solches Schild von Transport for London, der regionalen Verkehrsplanungsbehörde, gemeinsam mit dem nationalen CarSharing-Verband Car Plus entwickelt, das inzwischen in ganz Großbritannien Anwendung findet. Dieses Schild mit der Aussage Car Clubs – pay-as-you-go-cars (übersetzt etwa: CarSharing – soviel Auto wie Sie zahlen möchten) trägt viel zur öffentlichen Wahrnehmung des CarSharing und zum beachtlichen CarSharing-Wachstum im Großraum London bei (siehe unten).

7. Wer soll in den Genuss des Stellplatzprivilegs kommen?

Im Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) vom März 2007, der vom Bundeswirtschaftsministerium mit dem Argument der Gleichbehandlung von Autovermietunternehmen blockiert wurde, stand im Änderungsvorschlag für die StVO die Formulierung, dass Kraftfahrzeuge von „CarSharing-Organisationen“ von der Privilegierung des Gesetzesvorhabens betroffen seien. Diese Formulierung sollte in einem neuen Gesetzesvorschlag dahingehend konkretisiert werden, dass alle Fahrzeuge privilegiert werden (können), die einem CarSharing-Angebot zur Verfügung stehen, egal von welchem Unternehmen sie zur Verfügung gestellt werden. Damit sollen ausdrücklich auch CarSharing-Angebote beispielsweise von Autovermietunternehmen einbezogen werden, sofern sie die – im Gesetzgebungsverfahren noch zu bestimmenden – unternehmensneutralen Auswahlkriterien erfüllen.

Seit Veröffentlichung des nicht zur parlamentarischen Beratung gelangten Referentenentwurfs vom März 2007 ist eine Reihe neuer CarSharing-Anbieter auf den Markt gekommen, die nicht genuine CarSharing-Anbieter sind. Beispielsweise zu nennen sind hier: Sixti Car Club als CarSharing-Angebot eines Tochterunternehmens des Autovermieters Sixt AG, Connect by Hertz als CarSharing-Angebot der Hertz Autovermietung GmbH oder einzelne Partnerunternehmen von Drive CarSharing, die als Lizenznehmer eines Autovermieters unter dieser Marke ein CarSharing-Angebot zur Verfügung stellen.

Diese Partner sind ebenso Mitglied des Bundesverbandes CarSharing wie die DB Rent GmbH als Anbieter der CarSharing-Angebote Carsharing der Bahn und Flinkster, und sie zeigen unter anderem, dass sie die Qualitätskriterien des bcs erfüllen.

Im Laufe eines Gesetzgebungsverfahrens muss auch bestimmt werden, welche Voraussetzungen ein Anbieter mit seinem CarSharing-Angebot erfüllen muss, damit er Stellplätze im öffentlichen Straßenraum beantragen darf und zugewiesen bekommt. Der bcs bietet die Qualitätskriterien seiner CarSharing-Definition dafür an (siehe Ziffer 3). Wir befinden uns darüber hinaus gerade in einem europaweiten Abstimmungsprozess, um gemeinsam mit anderen CarSharing-Verbänden und der UITP eine einheitliche CarSharing-Definition zu beschließen.

Mit dem Gesetzesvorhaben wird die Anordnung von CarSharing-Stationen zum Bereitstellen der Fahrzeuge zwischen den einzelnen Buchungen geregelt. Nicht damit verbunden ist eine besondere Privilegierung von CarSharing-Fahrzeugen während einer Nutzung an bestimmten Parkplätzen.

8. Erfahrungen aus europäischen Nachbarländern

In einigen europäischen Nachbarländern gibt es bereits staatlich legitimierte CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum. Durchgehend wurden dort gute Erfahrungen gemacht. Aus keinem Land werden Hinweise berichtet, dass die Stellplatzprivilegierung für CarSharing-Anbieter zu einer Inflation von Flächenwünschen weiterer Gruppen von Verkehrsteilnehmern geführt hätte. Einige Beispiele:

- In Belgien wurden die Kommunen vor einigen Jahren durch Gesetz ermächtigt, selbst zu definieren, wem sie öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stellen möchten. CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum sind in Belgien selbstverständlicher Bestandteil des CarSharing-Auftritts und tragen – neben weitgehender politischer Unterstützung durch die Regionalregierungen und flächendeckende, sehr aktive Kooperationen mit den Verkehrsbetrieben – maßgeblich zum außergewöhnlichen CarSharing-Wachstum bei.

- In Amsterdam sorgt ein dichtes CarSharing-Netz im dicht bebauten Innenstadtbereich dafür, dass die Bevölkerung und die dort angesiedelten Unternehmen ihre automobilen Bedürfnisse trotz fehlender Parkplätze im beispiellos knappen Straßenraum ohne Komforteinbußen verwirklichen können. Im März 2009 waren im Stadtgebiet ca. 1.000 CarSharing-Fahrzeuge stationiert, der größte Teil davon auf Flächen im öffentlichen Straßenraum. Da sie vom Nutzen überzeugt ist, beabsichtigt die Stadt Amsterdam, innerhalb kurzer Zeit die Anzahl der Car-Sharing-Fahrzeuge im Stadtgebiet zu verdoppeln und ist dafür auch bereit, eigene Fördermittel als Investitionszuschuss einzusetzen.
- Das europaweit größte CarSharing-Wachstum findet derzeit in Großbritannien, genauer im Großraum London statt. Dort haben sich die Teilnehmerzahlen innerhalb von zwei Jahren jeweils verdoppelt, von 32.000 Nutzern im Dezember 2007 auf 64.000 Anfang 2009, auf schließlich 113.000 Anfang 2010. 86 Prozent dieser britischen CarSharing-Teilnehmer kommen aus dem Großraum London. Begünstigt wurde dieser Wachstumsprozess durch die politische Unterstützung durch Transport for London und die Londoner Bezirke, die alle in den letzten zwei bis drei Jahren Stellplätze im öffentlichen Raum ausgeschrieben haben. Transport for London hat daran mitgewirkt, dass die Umwandlung dieser Flächen von frei verfügbaren Parkplatzflächen für jedermann hin zu reservierten CarSharing-Stationen ohne Widerspruch aus der Bevölkerung umgesetzt werden konnte.

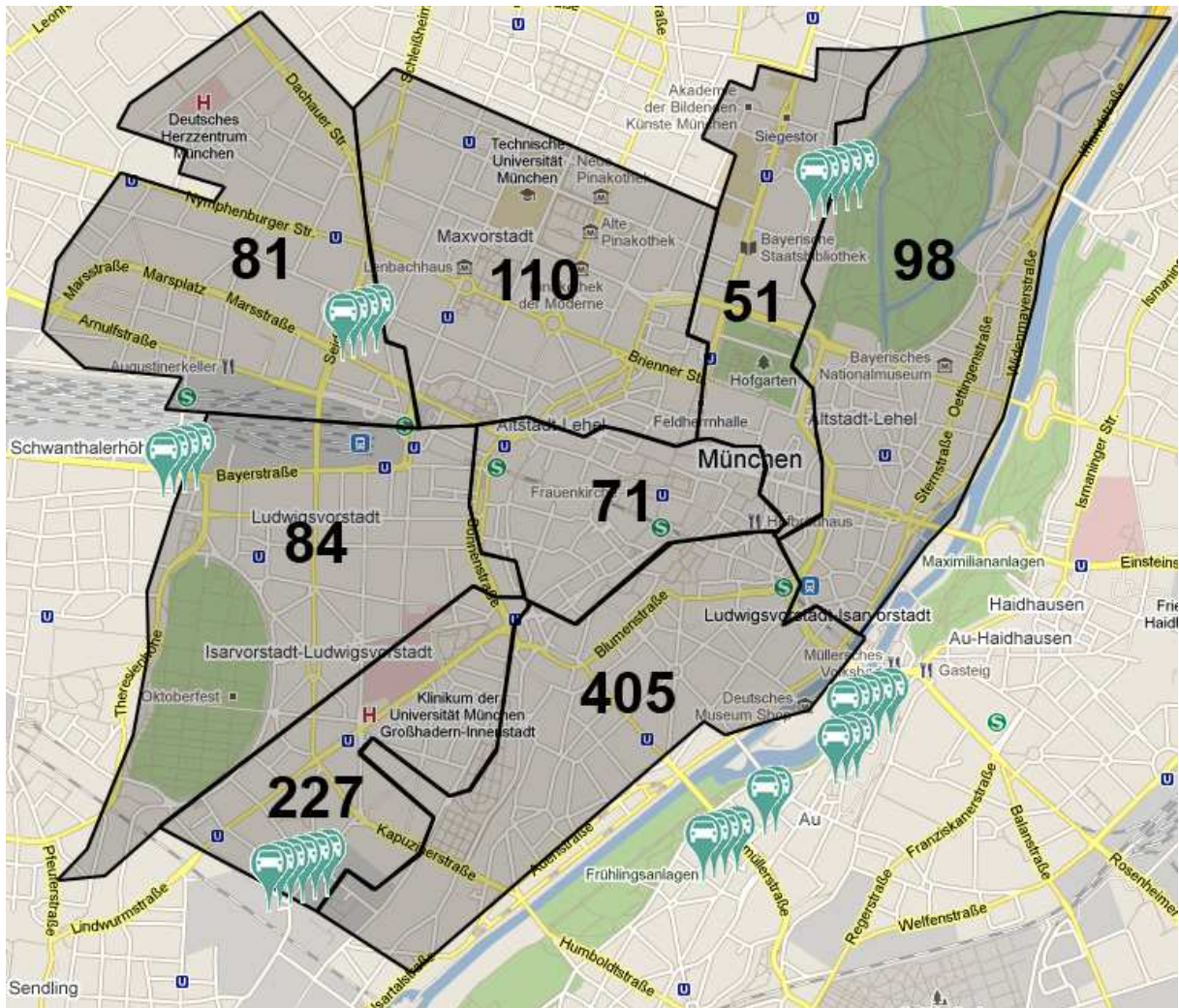
9. Elektromobilität

Wir verspüren große Erwartungen von Seiten der Politik, dass gerade die CarSharing-Anbieter Elektrofahrzeuge in großen Stückzahlen in ihren Flotten einstellen. Im Moment sind wir jedoch in der Situation, dass unsere Mitglieder erst seit jüngster Zeit sichere und qualitativ vertretbare Elektrofahrzeuge bei den Herstellern bestellen und in Pilotprojekten im Praxisversuch testen können. Dabei müssen zahlreiche CarSharing-spezifische Fragestellungen gelöst werden, die sich einem privaten Besitzer und Einzelnutzer eines Elektrofahrzeugs gar nicht stellen. Die Praxistests werden auch Aufschluss darüber geben, wie Elektrofahrzeuge betriebswirtschaftlich in den CarSharing-Flotten darstellbar sind und in welchem Maße sich diese Antriebe dort umsetzen.

Unabhängig von diesen noch zu lösenden Fragen lässt sich bereits jetzt feststellen, dass gerade für Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten reservierte Stellplätze im öffentlichen Raum unabdingbar sind. Wie sonst sollte der Umweltvorteil der Elektrofahrzeuge in der Gemeinschaftsnutzung für jedermann sichtbar dargestellt werden? Nach unserer Einschätzung ist auf absehbare Zeit der größte Effekt der Elektrofahrzeuge im CarSharing der Marketingeffekt. Der benötigt jedoch die Öffentlichkeit zum Wirksamwerden – auch mit Hilfe öffentlich sichtbarer Aufstellflächen im öffentlichen Straßenraum.

Anlage 1: Übersicht CarSharing-Stationen und Kundenzahlen von Stattauto München in der Innenstadt von München

Anlage 2: Informationsblatt zur Umwelt- und Verkehrsentlastung durch CarSharing (momo fact sheet Nr. 3)



Anlage 1: Übersicht CarSharing-Stationen und Kundenzahlen von Stattauto München in der Innenstadt von München

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 Zu-fußgehen) stellt Car-Sharing einen stadt- und umweltverträglichen Autobaustein dar, der von seinen Nutzern sehr gezielt und sparsam eingesetzt wird.

Car-Sharing-Fahrzeuge sind dem jewei- ligen 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 CO₂-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 CO₂-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 spritfresende Fahrzeuge durch die Gegend bewegt.



Abb. 1: cambio Deutschland nimmt die ersten 50 von insgesamt 300 Ford Fiesta EONetic mit einem CO₂-Ausstoß von 98 g CO₂/km in Empfang (Quelle: Ford/cambio)

Car-Sharing-Fahrzeuge emittieren weni- ger 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.

CS-Anbieter bzw. Land	Spez. CO ₂ -Ausstoss Car-Sharing-Flotte	Anzahl Fahrzeuge CS-Flotte	Spez. CO ₂ -Ausstoß nationale Pkw-Flotte	Minderverbrauch	Vergleichsjahr	Quelle
Mobility, Schweiz	151 g/km	2.200	183 g/km (nur Neuwagen)	17,5 % (gesamt 1.510 t im Jahr)	2008	Mobility 2009
diverse, Deutschland	148 g/km	1.042 (in Studie berücksichtigt)	176 g/km (nur Neuwagen)	16 %	2003	Knie, Canzler 2005
cambio, Deutschland	129 g/km	575	165 g/km (nur Neuwagen)	21,2 %	2009	cambio Journal 19/2009; Statistisches Bundesamt 2009
cambio Belgien, Belgien	117 g/km (Flandern) 120 g/km (Brüssel) 122 g/km Wallonien	248	155 g/km (nur Neuwagen)	21,3 % - 24,5 %	2008	Auskunft per Email, Taxistop
4 Anbieter, Italien	127 g/km	236			2008	momo Befragung
diverse, Großbritannien	110 g/km		171 g/km (angenommener Verbrauch der ersetzten Privat-Pkw, 6 Jahre alt)	36 %	2007 bzw. 2001	Carplus 2007

Tab. 1: Vergleich der spezifischen CO₂-Emissionen unterschiedlicher Car-Sharing-Flotten mit den nationalen privat-Pkw-Flotten

Im Ergebnis werden mit jedem gefahrenen Kilometer im Car-Sharing-Fahrzeug weniger gesundheitsschädliche Schadstoffe in die Luft geblasen und weniger Kraftstoff verbraucht. Die Tabelle 1 zeigt die Unterschiede zwischen den spezifischen CO₂-Emissionen einiger Car-Sharing-Fuhrparks im Vergleich zu den nationalen Pkw-Flotten (Neufahrzeuge oder Bestandsfahrzeuge) auf. Der Unterschied von ca. 20 % durch die Car-Sharing-Fahrzeuge kommt unmittelbar der Gesundheit der Menschen in den Ballungsräumen und dem globalen Klima zugute. Bei dem Emissionsvergleich in der Tabelle 1 ist zu beachten, dass wegen fehlender Daten häufig Neufahrzeuge der Privat-Pkw mit der gesamten Car-Sharing-Flotte verglichen werden. Ein Ver-

gleich nur zwischen Neufahrzeugen würde die Unterschiede noch klarer herausstellen.

Besondere Antriebsarten im Fuhrpark

Nur vereinzelt werden bisher Fahrzeuge mit besonders schadstoffarmen oder klimaschonenden Antrieben in den Car-Sharing-Fuhrparks eingesetzt. Wo besondere Antriebe zum Einsatz kommen, sind dies im Wesentlichen CNG-Antriebe – hier sind einige italienische Car-Sharing-Anbieter Vorreiter – oder Hybrid-Fahrzeuge. Dadurch wird insbesondere im Stadtverkehr die Umwelt zusätzlich entlastet.

Elektrofahrzeuge wären von ihrem Emissionsverhalten und ihrer Batteriereichweite eigentlich sehr gut für den Einsatz im Car-Sharing geeig-

net. Jedoch sind sie noch selten im Car-Sharing-Betrieb zu finden. Eine Ausnahme bildet hier der Car-Sharing-Anbieter im französischen La Rochelle. Diese Stadt ist seit langem dafür bekannt, dass hier Elektromobilität von der Stadtverwaltung besonders gefördert wird. 1999 wurden im Rahmen des europäischen Projektes LISELEC Elektrofahrzeuge im Car-Sharing eingeführt.

Als Gründe dafür, dass alternative Antriebe im Car-Sharing bisher nicht häufiger eingesetzt werden, sind zu nennen:

- Die zum Teil wesentlich höheren Anschaffungskosten von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben lassen sich in der kurzen Laufzeit der Fahrzeuge im Car-Sharing-Betrieb mit den dort vorherrschenden relativ niedrigen Tarifen nur schwer erwirtschaften.
- Die knappen Betriebsressourcen der Car-Sharing-Anbieter lassen es ohne finanzielle Projektmittel nicht zu, noch nicht vollständig ausgereifte Fahrzeugkonzepte im Praxisversuch auszuprobieren und dabei die finanziellen und Verfügbarkeitsrisiken für die Autohersteller zu übernehmen.
- Von wenig geübten Car-Sharing-Kunden könnten alternative Antriebe als Nutzungshindernis angesehen werden, da sie Angst davor haben könnten, dass ihnen Bedienungsfehler (zum Beispiel beim Tanken bzw. Aufladen) in Rechnung gestellt werden könnten. Dieses Hemmnis wird auch dann wirksam, wenn es nur in der Vorstellung der Kunden und weniger real auftritt.
- Speziell beim Einsatz von Elektrofahrzeugen wäre im Praxisversuch zu klären, wie die Ladeintervalle zwischen den Nutzungen so handhaben sind, dass pro Tag eine möglichst hohe Auslastung erreicht wird. Zwar fährt der durchschnittliche Privatnutzer nur etwa 25 bis 40 Kilometer pro Nutzung. Damit könnten im statistischen Durchschnitt mindestens drei Nutzer hintereinander das Elektroauto reservieren, ohne dass Zeitreserven für das Laden an der Steckdose eingerechnet werden müssen. Jedoch muss auch gewährleistet werden, dass ein Nutzer, der 100 oder 120 Kilometer weit fährt, nicht unterwegs mit einer leeren Batterie liegen bleibt.

Jedes Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt mindestens vier bis acht Privatwagen

In Kundenbefragungen wird immer wieder festgestellt, dass Car-Sharing-Teilnehmer im Vergleich zu sonstigen Privathaushalten unterdurchschnittlich wenige Privat-Pkw pro Haushalt besitzen. Zwar gibt es auch einen Anteil von Haushalten, die bereits seit längerem über kein eigenes Auto verfügt haben, jedoch überwiegen diejenigen Haushalte unter den Car-Sharing-Kunden, die mit dem Car-Sharing-Beitritt oder unmittelbar vorher oder nachher ein eigenes Auto abgeschafft haben bzw. einen fest geplanten Autokauf wegen der Car-Sharing-Teilnahme verwarfen. Dies muss nicht in jedem Fall der einzige Privatwagen des Haushalts sein, davon kann auch der Zweit- oder Drittwagen des Haushalts betroffen sein. Tabelle 2 stellt einige Untersuchungsergebnisse vor.

Entlastung von Parkdruck – kommt allen Verkehrsteilnehmern zugute

Auch wenn die in Tab. 2 aufgelisteten Untersuchungen nicht den wissenschaftlichen Beweis führen, dass die Car-Sharing-Teilnahme tatsächlich der ursächliche Auslöser für die „Autodiät“ ist, kann als Fakt festgestellt werden, dass Car-Sharing-Haushalte im statistischen Durchschnitt über weniger eigene Autos verfügen als vergleichbare Bevölkerungsgruppen.

Als Verallgemeinerung aus den Kundenbefragungen kann gelten, dass jedes neu angeschaffte, normal ausgelastete Car-Sharing-Fahrzeug im statistischen Durchschnitt mindestens vier bis acht Privatwagen ersetzt, im Einzelfall auch mehr.

Die Reduzierung des Autobesitzes durch Car-Sharing führt zur Entlastung von Parkdruck in denjenigen Stadtvierteln, in denen besonders viele Car-Sharing-Kunden leben. Das verkehrs-entlastende Verhalten der Car-Sharing-Teilnehmer kommt also allen Verkehrsteilnehmern zugute, in erster Linie den weiter auf das private Auto angewiesene Nachbarn.

Umgerechnet auf den Flächenbedarf der benötigten Parkplätze entsprechen vier bis acht eingesparte Privatautos für jedes Car-Sharing-Fahrzeug einer freiwerdenden Fläche von 36 bis 84 Quadratmetern öffentlichem Straßenraum. Wenn noch einbezogen wird, dass jedes im Straßenverkehr angemeldete Auto am Tag weitere Parkplätze an anderen Stellen benötigt,

CS-Anbieter bzw. Gebiet	Anteil CS-Kunden, die (mindestens) ein Auto abgeschafft haben	Anteil CS-Kunden, die geplanten Autokauf nicht getätigt haben	Jedes Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt ... Privat-Pkw	Untersuchungs-jahr	Quelle
4 bzw. 5 Anbieter in Großbritannien				2008	Myers, Cairns (TRL) 2009
Bestandskunden	40,3 %	25,8 %	14		
Neukunden	37,9 %	24,2 %	9		
Kunden von zwei CS-Stationen mobil. punkt in Bremen, Deutschland				2005	Freie Hansestadt Bremen 2005
Privatkunden	30 %	55 %	9		
Geschäftskunden	21 %	67 %			
diverse Anbieter, Deutschland	16 %	33 %		2003	Maertins 2006; Knie, Canzler 2005
Mobility, Schweiz	26,3 % (private Motorfahrzeuge in 520 Haushalten 5,3 % (Geschäftsfahrzeuge bei 142 gewerblichen CS-Kunden)			2005	Bundesamt für Energie 2006

Tab. 2: Befragungsergebnisse zum Autobesitz in Haushalten von Car-Sharing-Kunden

erhöht sich der Platzgewinn pro Car-Sharing-Auto sogar noch.

Die eingesparten Privatwagen tragen nicht nur zur Flächenentlastung in den Städten bei. Es werden auch weniger Rohstoffe und Energie verbraucht, wenn sie gar nicht erst gebaut werden. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines Pkw wird circa ein Fünftel der Emissionen und Klimabelastung im Produktionsprozess der Neuwagen verursacht, also bevor sie einen einzigen Kilometer gefahren sind.

Car-Sharing schafft Potenziale für bessere Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung

Das Problem der oben aufgezeigten positiven Flächenbilanz durch Car-Sharing ist, dass die theoretisch freierwerdenden Flächen nur selten tatsächlich im Straßenraum sichtbar werden.

Sie werden in den dicht bebauten Stadtquartieren sofort wieder von der zunehmenden Motorisierung anderer Bewohner oder den dort arbeitenden Einpendlern und Besuchern besetzt, die sich freuen, wenn sie einmal weniger auf der Suche nach einem freien Parkplatz um den Häuserblock fahren müssen. Verminderter Parkdruck, der sich noch dazu nur langsam mit jedem neu hinzukommenden Car-Sharing-Teilnehmer einstellt, ist nicht unmittelbar mit den menschlichen Sinnesorganen messbar und wird nur von erfahrenen Beobachtern wahrgenommen.

Theoretisch könnten die durch Car-Sharing freierwerdenden Flächen anderen stadtverträglichen Nutzungen zugeführt werden. Sie könnten beispielsweise nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern zugewiesen werden.

mern (Radfahrer, Fußgänger) als zusätzlicher Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden. Die kommunale Planung könnte diese Flächen aber auch zur Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen nutzen und damit die Aufenthaltsqualität in den Stadtteilen erhöhen.

Ein schönes Beispiel, wie sich die bewusste Entscheidung, kein eigenes Auto zu besitzen und automobiler Fahrbedürfnisse mit dem Car-Sharing abzudecken, als tatsächliche Flächenentlastung manifestiert, ist im Freiburger Neubaustadtteil Vauban zu erleben. Dort können autofreie Haushalte ihre Nachweispflicht für einen eigenen Stellplatz pro neu gebauter Wohnung mit dem Kauf eines Grundstücksanteils abdecken. Während autobesitzende Haushalte einen Stellplatz in einer zentralen Quartiersgarage kaufen mussten, wurde auf dem Grundstück der autofreien Haushalte eine Grün- und Spielfläche eingerichtet, die von allen Bewohnern des Stadtteils genutzt wird.

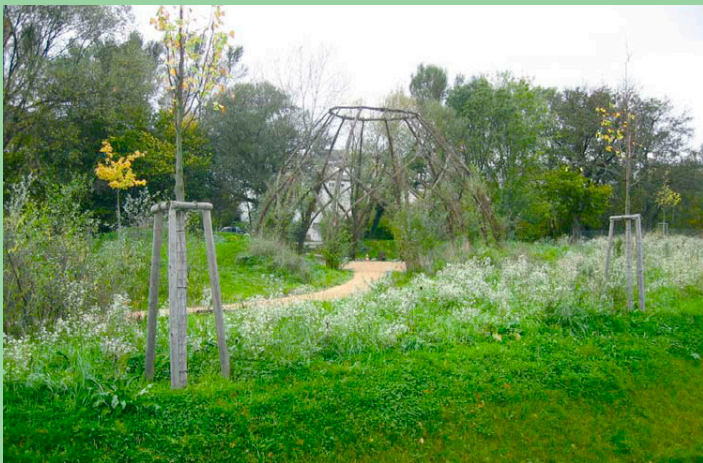


Abb. 2: Neubaustadtteil Freiburg-Vauban: Auf dieser Fläche weisen autofreie Haushalte, die zum überwiegenden Teil ihre automobilen Bedürfnisse mit Car-Sharing abdecken, ihren gesetzlich geforderten Stellplatz nach – der jedoch nicht benötigt wird und als Grün- und Spielfläche allen zugute kommt (Quelle: Willi Loose)

Kostentransparenz vermindert Fahrleistungen

Die hohen Anschaffungskosten eines privaten Pkw bilden eine große, rational nachvollziehbare Barriere, die die Bereitschaft der Autofahrer zu einer wegespezifisch angepassten Verkehrsmittelnutzung stark vermindert. Der mit den Anschaffungskosten verbundene monatliche Wertverlust eines neuen oder neuwertigen

Pkw wird als nicht beeinflussbar angesehen. Das führt dann zur Einstellung: „Der Wagen ist sowieso bezahlt, also muss er jetzt auch so oft wie möglich genutzt werden“. Eine solche Einstellung blendet die spezifischen Stärken anderer Verkehrsmittel für bestimmte Wege und zu bestimmten Zeiten aus und verhindert so eine belastungsoptimierte multimodale Verkehrsmittelnutzung.

Die Kostenstruktur des Car-Sharing ist das genaue Gegenteil davon, weswegen es sich gut in das verkehrsentlastende System des Umweltverbundes einfügt: Im Car-Sharing fallen bis auf geringe Monatsentgelte fast alle Kosten bei der Nutzung des Car-Sharing-Fahrzeuges an. Die Nutzungstarife sind in der Regel in einen Kilometertarif und einen Zeittarif differenziert, die für jede einzelne Fahrt mit der Monatsrechnung transparent ausgewiesen werden. Diese Kostentransparenz führt dazu, dass keine unnötigen Kilometer mit dem Auto gefahren werden und die Fahrzeuge auch nicht unproduktiv vom Nutzer blockiert werden. Car-Sharing-Fahrzeuge werden also wesentlich effizienter eingesetzt als Privatwagen oder auch die Fahrzeuge von Autovermietungen.

Car-Sharing verändert Verkehrsverhalten

Die Car-Sharing-Anbieter gehen jedoch noch einen Schritt weiter, damit Car-Sharing nicht bloß ein weiteres automobiles Angebot darstellt, sondern aktiv zur Verkehrs- und Umweltentlastung beiträgt.

Die Mobilitätsdienstleistung Car-Sharing ist europaweit als integrierte Dienstleistung angelegt, welche die Zusammenarbeit mit den Verkehrsträgern des sogenannten Umweltverbundes, also mit den Betreibern von Bussen und Bahnen, dem Fahrradverkehr und dem Zufußgehen, sucht. Dies zeigt sich zum Beispiel darin, dass viele Car-Sharing-Betreiber gemeinsame Tarifangebote mit den ÖPNV-Unternehmen auflegen und ÖPNV-Stammkunden Vorzugskonditionen im Car-Sharing anbieten. Dies wird im momo fact sheet Nr. 1 an einigen Beispielen ausführlicher dargestellt.

Die Tarifstrukturen des Car-Sharing sind in der Regel so zugeschnitten, dass die Car-Sharing-Nutzung im Vergleich zu einem neuwertigen Privatwagen kostenmäßig günstiger ist, wenn der Nutzer weniger als 10.000 bis 12.000 Kilometer im Jahr mit dem Auto fährt. Das gilt jedoch nur,



Abb. 3: Car-Sharing, der integrierte Autobaustein im Umweltverbund (Quellen: pixelio.de/Danny König, Felene, Peter Herlitze; bcs)

sofern man nicht jeden Tag ein Auto benötigt. Dies unterstützt bei vielen Privatkunden des Car-Sharing ein Verkehrsverhalten, bei dem die Car-Sharing-Nutzung im Alltagsverkehr mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kombiniert wird.

Die Kostentransparenz des Car-Sharing und die bewusst so gestalteten Tarifstrukturen bewirken, dass sich die Car-Sharing-Teilnehmer für jede einzelne Fahrt überlegen, welches das günstigste Verkehrsmittel für die kommende Fahrt und das nächste Ziel ist. Hierdurch kommen die jeweiligen Stärken der einzelnen verfügbaren Verkehrsmittel zur Geltung. Für die meisten Car-Sharing-Teilnehmer steht die Autofahrt mit dem Car-Sharing-Fahrzeug nicht im Vordergrund ihrer Verkehrsmittelwahl, sofern Alternativen (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Zufußgehen) zur Verfügung stehen. Anders als das private Auto richtet Car-Sharing also den Blick ebenso auf die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes und beeinflusst so das Verkehrsverhalten in eine positive Richtung.

In einigen Untersuchungen konnte dies als allmähliche Verhaltensänderung bei den Car-Sharing-Kunden nachgewiesen werden. So können Gruppen von Car-Sharing-Kunden identifiziert

werden, die im ersten Jahr ihrer Car-Sharing-Teilnahme wesentlich häufiger mit dem Car-Sharing-Auto fahren. Im Laufe der Zeit lernen sie jedoch die Stärken der anderen Verkehrsmittel kennen und schätzen, unterstützt durch die transparente Ausweisung der Kosten für jede einzelne Car-Sharing-Fahrt. Die Car-Sharing-Nutzung dieser Kundengruppe pendelt sich allmählich auf einem niedrigeren Niveau ein. Dieser mehrfach nachgewiesene verkehrs- und umweltentlastende Effekt wird als „Lernkurve der Car-Sharing-Teilnahme“ bezeichnet.

Andere Verkehrsteilnehmer, die bereits zuvor nur selten Autos nutzten, sehen Car-Sharing als Mobilitätsversicherung an. Sie stützt ein weitgehend umweltfreundliches Verkehrsverhalten und sorgt dafür, dass ein Leben ohne eigenes Auto nicht als Einschränkung von Mobilitätschancen empfunden wird.

Car-Sharing vermindert CO₂-Belastung im Verkehr

Das im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern deutlich stärker auf den Umweltverbund setzende Verkehrsverhalten der Car-Sharing-Kunden trägt zur Umwelt- und Verkehrs-

lastung bei. In der Schweiz wurde in einer Evaluationsstudie bilanziert, wie sich dieses Verkehrsverhalten in Bezug auf die CO₂-Verkehrsbelastung auswirkt.

In der Untersuchung wurden Car-Sharing-Kunden ihre letzten drei Car-Sharing-Fahrten vorgelegt und gefragt, wie sie diese Bedürfnisse bewältigt hätten, wenn es kein Car-Sharing gegeben hätte. Dieser Untersuchungsansatz hat den Vorteil, dass er sehr nahe an der Erfahrungswelt der Befragten ansetzt und auch das Erinnerungsvermögen nicht überstrapaziert. Die Befragten erläuterten, dass sie beispielsweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Taxi statt mit Car-Sharing-Autos gefahren wären. Andere Wege wären ohne Car-Sharing ganz gestrichen worden. Ein Teil der Befragten antwortete jedoch, dass sie sich dann (wieder) ein eigenes Auto zugelegt hätten. In einem anspruchsvollen Umrechnungsprozess wurde das Entlastungspotenzial des heutigen Car-Sharing (in der Schweiz) berechnet.

Im Ergebnis emittiert jeder aktive Schweizer Car-Sharing-Nutzer jährlich 290 kg CO₂ weniger, weil er am Car-Sharing teilnimmt, als in einem Verkehrssystem ohne Car-Sharing. „Aktiver“ Car-Sharing-Nutzer bedeutet, dass er mindestens einmal im Untersuchungsjahr ein Car-Sharing-Auto genutzt hat.

Freiwillige Maßnahme: CO₂-Kompensation durch Anbieter oder Nutzer

Einige wenige Car-Sharing-Anbieter und deren Kunden gehen noch einen Schritt weiter. Sie kompensieren die im Car-Sharing ausgestoßenen CO₂-Emissionen, indem sie in Klimaschutzprojekte investieren, die den Anstieg der CO₂-Konzentration in der Atmosphäre bremsen helfen.

Der Schweizer Car-Sharing-Anbieter Mobility kompensiert zum einen den CO₂-Ausstoß seiner eigenen Betriebsfahrten, zum anderen bietet er

seinen Kunden die freiwillige CO₂-Kompensation an. Die kompensierten Fahrleistungen werden mit 2 Schweizer Rappen (entspricht 1,3 Cent) pro Kilometer an die Stiftung myclimate überwiesen, die damit zertifizierte Klimaprojekte in der Schweiz und in Ländern der Dritten Welt finanziert. 2008 wurden für 22,3 % der Fahrleistungen freiwillige CO₂-Kompensationszahlungen getätigt. Insgesamt 1.590 t CO₂, die von Car-Sharing-Fahrzeugen ausgestoßen wurden, konnten mit 202.000 Schweizer Franken (entspricht ca. 133.000 Euro) kompensiert werden. Der deutsche Car-Sharing-Anbieter einfach mobil GmbH, der Car-Sharing in Marburg, Gießen und Kassel betreibt, fährt seit August 2007 mit seiner gesamten Car-Sharing-Flotte CO₂-neutral. Hier wird die Entscheidung jedoch nicht dem einzelnen Kunden überlassen, die Kompensation ist bereits im Car-Sharing-Tarif enthalten.

Car-Sharing kommt dem Wohle der Allgemeinheit zugute

Wir haben in diesem Informationsblatt die unterschiedlichen Einzelwirkungen des Car-Sharing analytisch aufgegliedert und mit den oben aufgeführten Untersuchungsergebnissen von wissenschaftlichen Studien und Kundenbefragungen in einigen Car-Sharing-Ländern belegt. Die Gesamtschau der Studienergebnisse verdeutlicht eindrucksvoll, 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 Autobaukasten dar, der von seinen Nutzern sehr gezielt und sparsam eingesetzt wird.

Um es knapp zusammenzufassen: Car-Sharing trägt in einem zukunftsfähigen Verkehrssystem zum Wohle der Allgemeinheit bei.

Weiterführende Informationen:

Bundesamt für Energie (Hrsg.): Evaluation Car-Sharing. Schlussbericht. Autoren: Ueli Haefeli, Daniel Matti (beide Interface, Luzern), Christoph Schreyer, Markus Maibach (beide INFRAS, Zürich). Bern, September 2006

Carplus: Monitoring Car Clubs. First Carplus Car Club Annual Members Survey Report. Leeds, 2007

Knie, Andreas; Canzler, Weert: Die intermodalen Dienste der Bahn: Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen. Gemeinsamer Schlussbericht von DB Rent und WZB. Verbundprojekt Intermodi – Sicherung der Anschluss- und Zugangsmobilität durch neue Angebotsbausteine im Rahmen der „Forschungsinitiative Schiene“. Berlin, 2005

Maertins, Christian: Die intermodalen Dienste der Bahn: Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen. Discussion Paper SP III 2006-101, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin, 2006

Mobility Genossenschaft: Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2008. Luzern, 2009

Myers, Dani; Cairns, Sally: Carplus annual survey of car clubs 2008/09. Published Project Report PPR399. Wokingham, 2009

Freie Hansestadt Bremen: Ergebnisse des Bremer Modellprojekts „Mobilpunkt“. Ansätze für Car-Sharing im öffentlichen Raum. Bremen, 2005

Verfasser

Willi Loose
Bundesverband CarSharing e.V.
Hausmannstr. 9-10
30159 Hannover

willi.loose@carsharing.de
www.carsharing.de



momo Projektkoordination

Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Europa  Freie
Hansestadt
Bremen

Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

Michael Glotz-Richter & Michael Frömming
Ansgaritorstr. 2
28195 Bremen
Tel.: +49 (0) 421 361 174 85,
Fax: +49 (0) 421 496 174 85
momo@umwelt.bremen.de
www.momo-cs.eu

Belgien

 **Bond Beter Leefmilieu**
www.bondbeterleefmilieu.be

 **Taxistop**
www.taxistop.be

 **International Association
for Public Transport**
www.uitp.org

Griechenland

 **Center for Renewable Energy Sources**
www.cres.gr


Tschechische Republik

 **Institute for Environmental Policy**
http://ekopolitika.cz


Finnland

 **Motiva**
www.motiva.fi

Deutschland

Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Europa  Freie
Hansestadt
Bremen **Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Europa**
http://bauumwelt.bremen.de

 **Cambio Mobilitäts-
service GmbH**
www.cambio-carsharing.de


 **Bundesverband CarSharing e.V.**
www.carsharing.de

Irland

 **Mendes GoCar Ltd. & GoCar CarSharing**
www.mendes.ie, www.gocar.ie

Italien

 **Italian Ministry of Environment,
Land and Sea (IME)**
www.minambiente.it

 **Italian Board for New Technologies
Energy and Environment (ENEA)**
www.enea.it

Spanien

 **Fundación Sustainable
and Safety Mobility**
www.fundacionmobilitatsostenible.org

IEE Disclaimer:

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses fact sheets liegt bei den Autoren. Der Beitrag gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Gemeinschaften wieder. Die Europäische Kommission übernimmt keine Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

Gefördert durch:

Intelligent Energy  Europe