



Neue bcs-Studie: Mehr Platz zum Leben - wie CarSharing Städte entlastet

CarSharing trägt zur Umweltentlastung bei, weil CarSharing-Kunden eigene Autos abschaffen und häufiger Bus & Bahn sowie das eigene Fahrrad nutzen. Doch stimmt das überhaupt noch? Aktuelle Studien, die vor allem die neue Form des stationsunabhängigen („free-floating“) CarSharing untersucht haben, kommen teilweise zu widersprüchlichen Aussagen bezüglich der Entlastungswirkung moderner CarSharing-Angebote. Die letzte umfassende Untersuchung zum weit verbreiteten stationsbasierten CarSharing liegt mehr als 10 Jahre zurück. Diese Lücke hat der bcs nun mit einer neuen Studie geschlossen.¹

Urbane CarSharing-Schwerpunktquartiere wurden untersucht

Seine neue Untersuchung hat der Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) im Herbst 2015 zusammen mit dem Bonner Markt- und Sozialforschungsinstitut infas in zwölf deutschen Großstädten zwischen 150.000 und einer Million Einwohnern und in einer Gemeinde mit 22.000 Einwohnern durchgeführt. Den Schwerpunkt der Untersuchung bildete eine Befragung von Privatkunden in den Stadtteilen der Untersuchungsorte, in denen jeweils die größte Angebots- und Kundendichte zu verzeichnen ist.

Bei den ausgewählten Untersuchungsgebieten handelt es sich um innenstadtnahe Stadtquartiere mit einer überdurchschnittlichen Bewohnerdichte und einer in den meisten Fällen urbanen, gemischten Nutzungsstruktur (Wohnen und Einkaufen sowie Arbeitsplätze). In diesen Quartieren herrscht eine hohe Nutzungskonkurrenz in den Straßenräumen, was sich sowohl im dominanten Platzbedarf für den ruhenden Autoverkehr als auch in einer hohen Verkehrsbelastung in den die Untersuchungsräume querenden Hauptverkehrsstraßen

¹ In diesem fact sheet bieten wir eine Zusammenfassung der Ergebnisse. Weitere ausführliche Informationen können dem ausführlichen Projektbericht entnommen werden, der unter www.carsharing.de zur Verfügung steht.

bemerkbar macht. Parallel dazu bieten die Verkehrsangebote des ÖPNV eine gute Qualität (in vielen Fällen über Straßenbahnen) und die innenstadtnahe Lage lässt die Bewohner viele Ziele des Alltagsverkehrs bequem und schnell mit dem Fahrrad erreichen.

Abb. 1: Typische Straßensituation in einem Untersuchungsgebiet



Die Konzentration auf ausgewählte Stadtteile mit einer ausgesprochen urbanen Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur unterscheidet die bcs-Studie von anderen CarSharing-Studien, die in der Regel das Angebot ganzer Städte untersuchen. Das ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten. Ziel war es, die bereits heute sichtbaren Entlastungspotenziale des CarSharing herauszustellen, die in anderen Stadträumen möglicherweise erst mit besseren Rahmenbedingungen – z. B. durch CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum – realisiert werden können.

Mehr als 3.500 Kunden stationsbasierter CarSharing-Angebote haben an der Befragung teilgenommen. Die Befragten sind zu 56 Prozent männlich und zu 44 Prozent weiblich. Das Durchschnittsalter ist 44 Jahre. Jeweils ein knappes Drittel der Befragten lebt alleine beziehungsweise in einem Haushalt mit zwei Erwachsenen ohne Kinder. Die größte Befragtengruppe machen mit 33,8 Prozent Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren aus. Damit unterscheiden sich die Befragten signifikant in ihren soziodemografischen Merkmalen von den Kundenbefragungen zum stationsunabhängigen CarSharing. Deren Kunden leben zum überwiegenden Teil in Ein- oder Zwei-Personen-Haushalten, sind im Durchschnitt etwa 10 Jahre jünger als die Kunden stationsbasierter Angebote und sind in der überwiegenden Mehrheit (ca. 70 Prozent und mehr) männlich.

CarSharing macht private Pkw überflüssig

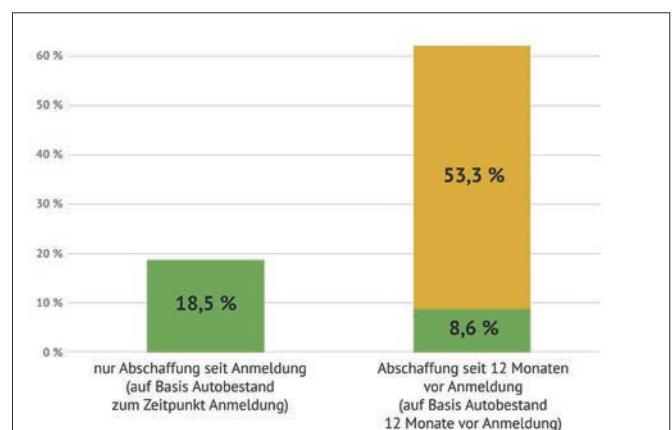
Entscheidend für das Verkehrsverhalten von Stadtbewohnern ist die Verfügbarkeit eigener Pkw in ihren Haushalten. Aus diesem Grund bildet die Fragestellung, wie sich der Autobesitz kurz vor dem Beitritt und im Laufe der CarSharing-Teilnahme verändert hat, einen Schwerpunkt der Studie.

Es zeigt sich, dass die CarSharing-Kunden bereits zum Zeitpunkt der Anmeldung zum CarSharing überwiegend in autofreien Haushalten lebten. Dies betrifft 72,8 Prozent der Befragten. Wie regelmäßig wiederholte Bevölkerungsbefragungen zeigen, ist dies ein wesentlich höherer Anteil als im Durchschnitt der Bevölkerung. Die Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ weist beispielsweise für die Großstädte mit dem größten Anteil autofreier Haushalte folgende Zahlen auf: in Berlin 41 %, in Hamburg 34 %, in München 29 %.

Während der CarSharing-Teilnahme wurden weitere private Pkw abgeschafft: Die Anzahl der verfügbaren Pkw verringerte sich von 1.071 zum Zeitpunkt der CarSharing-Anmeldung auf nunmehr 873 Pkw zum Befragungszeitpunkt. 18,5 Prozent der zum Zeitpunkt der CarSharing-Anmeldung noch vorhandenen Pkw wurden im Laufe der CarSharing-Teilnahme abgeschafft (siehe Abb. 2).

Erstmals in einer CarSharing-Befragung wurde erhoben, wie sich der Pkw-Besitz im Zeitraum unmittelbar vor der Anmeldung zum CarSharing verändert. Dabei zeigt sich, dass die Abschaffung privater Pkw in den 12 Monaten vor der CarSharing-Anmeldung wesentlich höhere Bedeutung hat als die Abschaffung während der CarSharing-Teilnahme: Von ursprünglich knapp 2.300

Abb. 2: Änderung im Autobesitz der CarSharing-Teilnehmer während und im Jahr vor ihrer CarSharing-Teilnahme (n = 3.512 Befragte)



Haushalts-Pkw sind in den 12 Monaten vor der CarSharing-Anmeldung 1.222 Pkw abgeschafft worden. Das sind 53,3 Prozent des Autobestands zum Ausgangszeitpunkt. Dieser Befund deckt sich mit den Erfahrungen der CarSharing-Anbieter. Sie berichten, dass viele CarSharing-Interessierte sich erst dann tatsächlich zum CarSharing anmelden, wenn beispielsweise ihr eigenes Fahrzeug kaputt geht oder wenn andere Lebensumstände – beispielsweise eine Trennung – das vorher verfügbare Auto nicht mehr erreichbar machen.

Insgesamt wurden 61,9 Prozent der ursprünglich verfügbaren Haushalts-Pkw vor oder während der CarSharing-Teilnahme abgeschafft. Heute verfügt nur noch jeder vierte der Befragten über ein eigenes Auto im Haushalt. Das schafft Platz in den Wohnstraßen der untersuchten Quartiere.

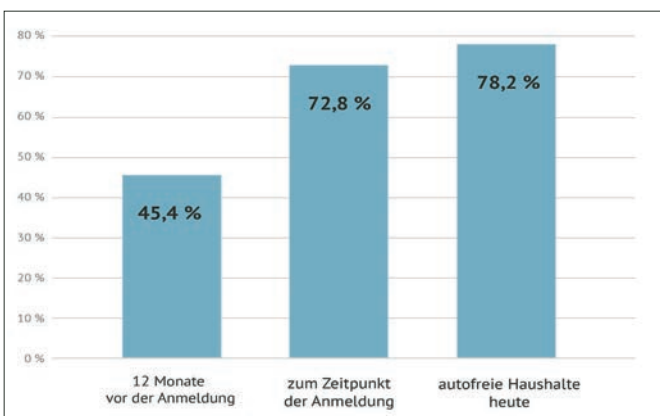
CarSharing stabilisiert ein autofreies Leben

Der Anteil der autofreien Haushalte stieg von einer bereits überdurchschnittlichen Quote von 45,4 Prozent in den 12 Monaten vor der Anmeldung zum CarSharing auf 72,8 Prozent zum Zeitpunkt der Anmeldung und dann auf 78,2 Prozent zum Zeitpunkt der Befragung an.

Als wichtigster Grund für die Abschaffung des eigenen Pkw wurden genannt: „Das Auto wurde zu wenig genutzt“ (23,7 Prozent), „Das Auto war kaputt bzw. es standen zu aufwendige Reparaturen an“ (20,2 Prozent) sowie „aus Kostengründen“ (13,8 Prozent).

Die CarSharing-Kunden wurden ebenfalls gefragt, wie viele Autos es in ihrem Haushalt (heute) geben würde,

Abb. 3: Anteil autofreier Haushalte zu unterschiedlichen Zeitpunkten der CarSharing-Teilnahme (n = 3.512 Befragte)



wenn kein CarSharing-Angebot existieren würde. 2.017 der 3.512 auf diese Frage antwortenden CarSharing-Kunden nehmen an, sie würden unter dieser Voraussetzung mindestens ein Auto im Haushalt haben. Lediglich 940 CarSharing-Kunden antworteten, dass sie auch ohne CarSharing-Angebot keinen eigenen Pkw besitzen würden. Alle Befragten zusammen würden 1.460 zusätzliche eigene Pkw besitzen. Insgesamt gäbe es in den Haushalten 2.333 eigene Pkw (siehe Abb. 4). Das sind geringfügig mehr als die ursprünglich 12 Monate vor der Anmeldung vorhandenen Pkw. Es sind jedoch 2,6 Mal mehr Pkw, als zum Befragungszeitpunkt noch in den Haushalten existierten. Die folgende Abbildung 4 fasst alle Angaben zum Autobesitz zusammen.

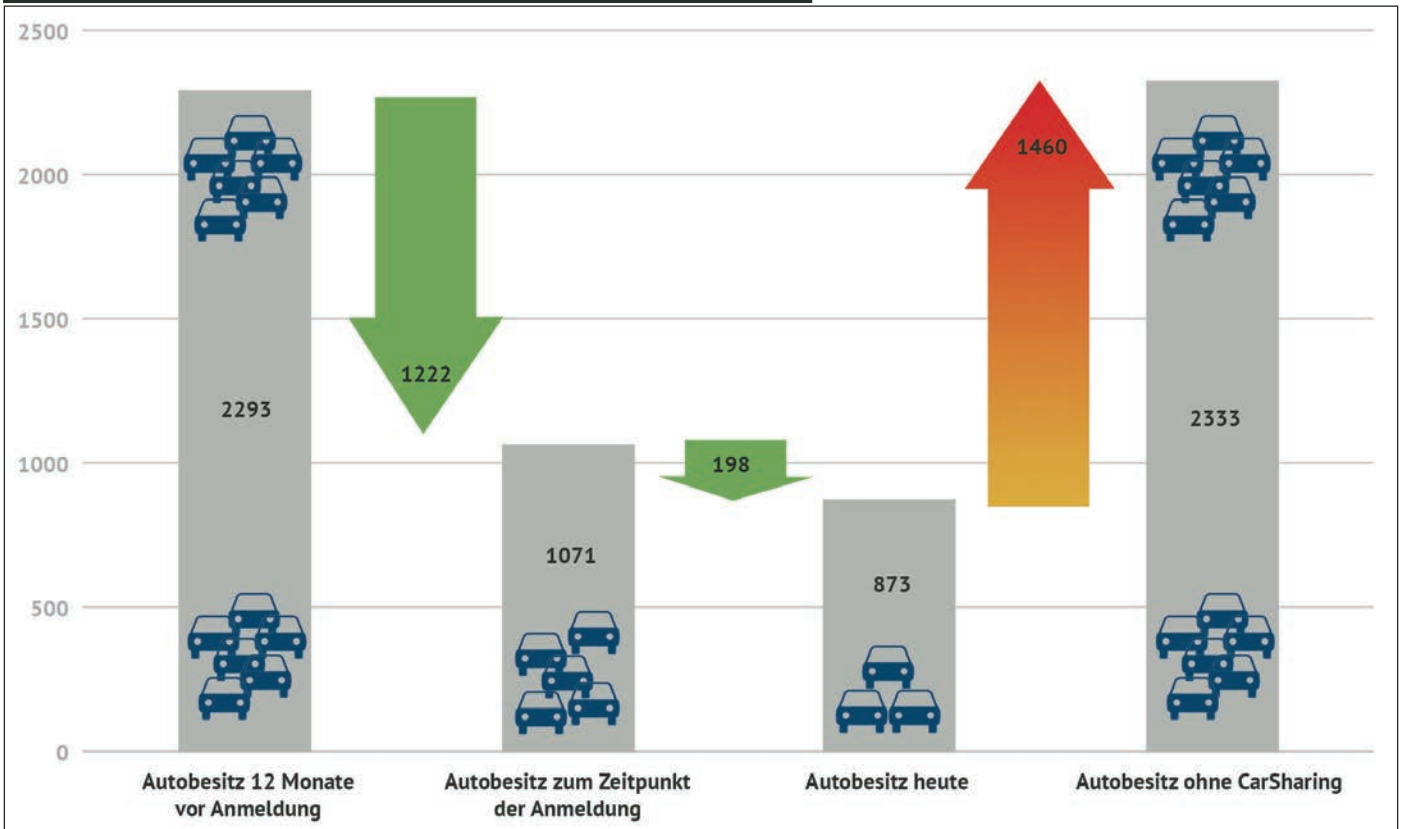
Als Fazit kann damit festgehalten werden: Das CarSharing-Angebot verringert den Autobestand in den Haushalten und stabilisiert ein autofreies Leben. Ohne CarSharing-Angebote würden deutlich mehr private Pkw um den knappen Parkraum konkurrieren und den ohnehin hohen Parkdruck in den Wohnquartieren weiter erhöhen.

Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Pkw

In einem weiteren Auswertungsschritt wurden Kundendaten zur Veränderung im Autobesitz und Angebotsdaten der CarSharing-Anbieter in den Untersuchungsräumen zusammengeführt. Dadurch werden Aussagen darüber möglich, wie viele private Pkw durch jedes CarSharing-Fahrzeug in den Untersuchungsgebieten ersetzt werden.

Da nur die privaten Kunden in den ausgewählten Stadtquartieren untersucht wurden, muss auch das vorhandene CarSharing-Angebot auf diesen Personenkreis bezogen werden. Die beteiligten CarSharing-Anbieter wurden gebeten, den Auslastungsanteil an jeder Station sowohl durch die Geschäftskunden in den Untersuchungsgebieten als auch durch die außerhalb wohnenden Privatkunden auszuwerten. Ebenso wurde abgeschätzt, welche Auslastung die Privatkunden in den Untersuchungsgebieten an den CarSharing-Fahrzeugen im unmittelbaren Umfeld der Untersuchungsräume haben. Es resultieren die Anzahl der CarSharing-Fahrzeuge, die ausschließlich für den Bedarf der Privatkunden in den Untersuchungsgebieten benötigt würden, wenn die gleiche Fahrzeugauslastung angenommen wird. Da diese angerechneten Fahrzeuge allen angeschriebenen Privatkunden in den

Abb. 4: Zusammenfassende Darstellung Autoabschaffung vor und während der CarSharing-Teilnahme und bekundete Autoneuanschaffung ohne CarSharing-Angebote (n = 3.512 Befragte)



Untersuchungsgebieten zur Verfügung stehen, müssen die Autoabschaffungen der antwortenden Kunden pro Untersuchungsgebiet auf alle angeschriebenen Privatkunden hochgerechnet werden.

Das Ergebnis: In den zwölf untersuchten Großstädten ersetzt ein CarSharing-Fahrzeug zwischen 8 und 20 private Pkw.²

Umgerechnet auf die von einem Pkw beanspruchte Fläche im Straßenraum macht jedes CarSharing-Fahrzeug in den betrachteten Untersuchungsgebieten 84 bis 228 qm Parkierungsfläche frei. Anders ausgedrückt: Pro CarSharing-Stellplatz wird durch die Abschaffung von überflüssig gewordenen privaten Pkw ein Straßenabschnitt von 36 bis 99 Metern freigeräumt. Diese freigewordenen Flächen könnten den Kommunen zur Umplanung des Straßenraums zur Verfügung stehen. Beispielhaft werden in Abb. 5 die Ersatzquoten abgeschaffter Privat-Pkw pro CarSharing-Fahrzeug sowie die theoretisch freigewordenen Straßenkantenlängen rund um je eine CarSha-

ring-Station in den Untersuchungsgebieten Frankfurt und Köln bildlich dargestellt.

Stationsbasiertes CarSharing birgt damit ein bedeutendes Potenzial zur Aufwertung von Wohnquartieren. Begrünte Straßenzüge, wo heute asphaltierte Straßenflächen vorherrschen, oder mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer sind ein Geschenk, das die CarSharing-Kunden ihrer Kommune bereiten.

Autoabschaffung in ausgewählten Kundengruppen

Interessant ist der Blick darauf, ob sich Teilgruppen in der Entwicklung ihres Autobesitzes deutlich unterscheiden oder ob zwischen den Teilgruppen große Übereinstimmung festzustellen ist.

Die Autoabschaffungsquote steigt mit dem Alter der Kunden an. Das betrifft sowohl die Abschaffung während der Teilnahme am CarSharing als auch die Gesamtab-schaffungsquote. In den beiden älteren Altersklassen

² In der ebenfalls untersuchten 22.000-Einwohner-Gemeinde Vaterstetten am Rande von München werden beachtliche sieben private Pkw durch ein CarSharing-Auto ersetzt. Hier wurden vor allem Zweitwagen mit der CarSharing-Teilnahme ersetzt.

(56- bis 65-Jährige bzw. über 65 Jahre) lässt sich die höchste prozentuale Autoabschaffung aller Altersklassen beobachten, die bei über 70 Prozent der ursprünglich vorhandenen Privatwagen liegt. Der Anteil autofreier Haushalte steigt hier um 18 bzw. 25 Prozentpunkte. Dies ist eine Umkehr gegenüber dem gesellschaftlichen Trend. In den bundesweiten Verkehrsstudien „Mobilität in Deutschland“ (MiD) sowie „Mobilität in Städten – SrV 2013“ wird übereinstimmend von einer zunehmenden Motorisierung der älteren Bevölkerungsgruppen berichtet.

Die Teilgruppe der Alleinlebenden weist die mit Abstand höchste Abschaffungsquote auf, die vor allem während der CarSharing-Teilnahme entsteht. Mehr als vier Fünftel (83,4 Prozent) der Pkw in den Single-Haushalten wurden entweder in den 12 Monaten vor der Anmeldung oder während der CarSharing-Teilnahme abgeschafft. Für sie übt das CarSharing offenbar den größten Anreiz aus, auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Erfreulich ist, dass auch Haushalte mit Kindern eine deutlich positive Autoabschaffungsquote aufweisen. Rund ein Drittel der Befragten lebt in Haushalten mit

Abb. 5: Jedes CarSharing-Fahrzeug trägt zur Abschaffung von acht bis 20 privaten Pkw in den Untersuchungsgebieten bei. Dieses Potenzial gilt es für die Aufwertung des Quartiers zu nutzen. Die oberen beiden Fotomontagen zeigen das Untersuchungsgebiet in Frankfurt am Main, die unteren beiden in Köln



Kindern. In der Literatur ist mitunter zu lesen, dass diese Gruppe nicht sehr CarSharing-affin sei, da die CarSharing-Nutzung für Familien mit Kindern mit zu vielen Unbequemlichkeiten verbunden sei. Die Ergebnisse der bcs-Befragung weisen – zumindest für das stationsgebundene CarSharing in eine andere Richtung. Nur ein relativ geringer Anteil von ihnen schafft während der CarSharing-Teilnahme einen Pkw ab. Die Autoabschaffungsquote in den 12 Monaten vor der Anmeldung ist jedoch die zweithöchste von allen Haushaltsgruppen. Insgesamt werden hier mehr als 55 Prozent der ursprünglich vorhandenen Privat-Pkw abgeschafft. Das ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass die stationsbasierten Anbieter es geschafft haben, ihre Angebote für Familien mit Kindern attraktiv zu machen

Änderungen im Verkehrsverhalten der CarSharing-Kunden

CarSharing-Teilnehmer nutzen die CarSharing-Fahrzeuge relativ selten. Im Durchschnitt nutzen die Teilnehmer das CarSharing-Auto einmal im Monat, ein Drittel nur wesentlich seltener. Häufiger buchen diejenigen Kunden, die entweder ein eigenes Auto abgeschafft und dadurch im Haushalt autofrei geworden sind oder diejenigen, die zwar auch ein eigenes Auto abgeschafft haben, aber trotzdem noch über ein Haushalts-Fahrzeug verfügen.

Im Vorher-Nachher-Vergleich werden private Autos nach der CarSharing-Anmeldung wesentlich seltener genutzt. Während acht Prozent aller Befragten erklären, dass sie heute häufiger ein eigenes Auto nutzen als früher, zeigen 41 Prozent das gegenteilige Verhalten. Die Betrachtung aller Autonutzungen zusammen bestätigt die These, dass CarSharing nicht eins zu eins die frühere Nutzung eines eigenen Autos ersetzt, sondern die Autonutzung der CarSharing-Kunden wesentlich selektiver und seltener erfolgt.

Umgekehrt werden die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nach der Anmeldung zum CarSharing häufiger genutzt als vorher. 15 Prozent der Befragten geben an, dass sie seit der CarSharing-Anmeldung häufiger Fahrrad fahren, bei 5 Prozent ist es Gegenteil. Die restlichen Befragten haben ihre Nutzung des Fahrrads nicht verändert oder konnten die Frage nicht beantworten.

Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Effekt nicht so deutlich: 19 Prozent der Befragten fahren heute mehr mit Bus & Bahn als vor der Anmeldung, während 14 Prozent dies heute seltener tun. Auch hier haben die restlichen Befragten ihre Nutzungshäufigkeit beim ÖPNV nicht verändert oder konnten die Frage nicht beantworten. Bei zwei Untergruppen ist der Umsteigeeffekt auf die öffentlichen Verkehrsmittel allerdings sehr deutlich: Diejenigen, die ein oder mehrere eigene Autos abgeschafft haben, jedoch immer noch ein eigenes Auto besitzen, fahren heute trotzdem sehr viel mehr mit Bus und Bahn (23 Prozent heute häufiger, 3 Prozent heute weniger häufig). Noch stärker ist der Effekt, wenn die Haushalte durch die Abschaffung gänzlich autofrei geworden sind. In dieser Gruppe fahren 40 Prozent heute häufiger mit dem ÖPNV, 6 Prozent weniger häufig.

42,2 Prozent der Befragten verfügen über eine Monats- oder Jahreskarte für die öffentlichen Verkehrsmittel am Wohnort. Das ist deutlich mehr als der Durchschnitt der jeweiligen Bevölkerung am Ort.

Festzuhalten ist, dass die CarSharing-Teilnahme das Verkehrsverhalten vieler Kunden positiv beeinflusst. Schaut man tiefer in die Untergruppen, wird deutlich, dass die durch das CarSharing ausgelöste oder stabilisierte Autoabschaffung ganz wesentlich zu einer häufigeren Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere des Fahrrades, Bus und Bahn, beiträgt. Ansonsten wird ein ohnehin bereits überdurchschnittlich umweltfreundliches Verkehrsverhalten beibehalten.

Impressum

Bundesverband CarSharing e. V.
Kurfürstendamm 52
10707 Berlin

Tel.: 030 / 92 12 33 53
E-Mail: info@carsharing.de
www.carsharing.de

Autor und V.i.S.d.P.:
Willi Loose