Bundesverband CarSharing e.V.

Jahresbericht 2011 2012

Der CarSharing-Markt in Deutschland differenziert sich weiter aus

Inhalt

Der CarSharing-Markt in Deutschland differenziert sich weiter aus 2

Zur CarSharing-Förderung gehören bessere Rahmenbedingungen – Der Nationale Entwicklungsplan CarSharing formuliert Erwartungen an die Politik 5

CarSharing ist auch in kleineren Städten und Gemeinden möglich 7

Buchveröffentlichung CarSharing und ÖPNV 9

Positionspapier Elektromobilität und CarSharing 10

EU-Projekt momo Car-Sharing erfolgreich abgeschlossen 11

Der CarSharing-Markt in Deutschland differenziert sich weiter aus

Die CarSharing-Entwicklung der vergangenen 12 Monate weist zweierlei Tendenzen auf: Einerseits zeigt das klassische, stationsbasierte CarSharing weiterhin erfreuliche Zuwachsraten und setzt damit die Wachstumsentwicklung der letzten Jahre kontinuierlich fort. Zum anderen sind im letzten Jahr neue Angebote der Autohersteller auf den Markt gekommen, die sowohl in der öffentlichen Wahrnehmung als auch in den Anmeldezahlen eine erstaunliche Resonanz erzielen.

Das klassische, stationsbasierte CarSharing wächst solide wie bisher

Zu Beginn des Jahres 2012 ist die Zahl der CarSharing-Teilnehmer in Deutschland auf 220.000 Fahrberechtigte angestiegen. Das sind 15,8 Prozent oder in absoluten Zahlen 30.000 CarSharing-Nutzer mehr als im Jahr zuvor. Damit setzt sich das erfreuliche Wachstum der vergangenen Jahre fort, fällt jedoch in Prozenten gerechnet etwas geringer aus als ein Jahr zuvor.

Abb. 1: CarSharing-Station Remberti in Bremen, Beispiel für dezentrale Bereitstellung von reservierbaren Fahrzeugen in Kundennähe (Foto: cambio Mobilitätsservice GmbH & Co. KG)

Diesen Nutzern standen zum Jahresbeginn 5.600 Fahrzeuge zur Verfügung. Der Zuwachs betrug 12,0 Prozent, in absoluten Zahlen sind dies 600 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr. Die Fahrzeuge verteilen sich bundesweit auf 2.700 CarSharing-Stationen. Dies sind 300 Stationen mehr als ein Jahr zuvor und ein Zuwachs um 12,5 Prozent.

Mit Stand 01.01.2012 verfügen in Deutschland 309 Städte und Gemeinden über ein oder mehrere CarSharing-Angebote.

Neue Angebote der Autohersteller drängen auf den Markt

Sieht man von der vorausgegangenen Erprobungsphase von car2go in Ulm/Neu-Ulm ab, ist das Jahr 2011 auch das Jahr 1 des Marktstarts der neuen Anbieter aus dem Kreise der Autohersteller, die sich in zwei Fällen mit großen Autovermietern zusammengeschlossen haben. Diese sind zu Beginn des Jahres 2012 in den vier Großstädten Berlin, München, Hamburg und Hannover sowie in Ulm/Neu-Ulm auf den Straßen zu finden. Bis auf das VW-Angebot Quicar zeichnen sich diese Angebote dadurch aus, dass die Fahrzeuge ohne feste Stationen frei im Straßenraum aufzuspüren sind und nicht an den ursprünglichen Standort zurückgebracht werden müssen, also sogenannte free floating-Angebote sind. Betrieblich hat das

zur Folge, dass die Fahrzeuge nicht vorab reserviert werden können. Ob ein Nutzer zum gewünschten Zeitpunkt ein Fahrzeug in seiner Nähe vorfindet, hat in erster Linie mit der vorgehaltenen Fahrzeugdichte und der definierten Betriebsfläche zu tun, die meist auf das innere Stadtgebiet beschränkt ist.

Die zusammengefassten Kennzahlen dieser Angebote zum 01.01.2012 sind:

- 42.000 eingeschriebene Fahrtberechtigte können
- 1.515 Fahrzeuge nutzen.

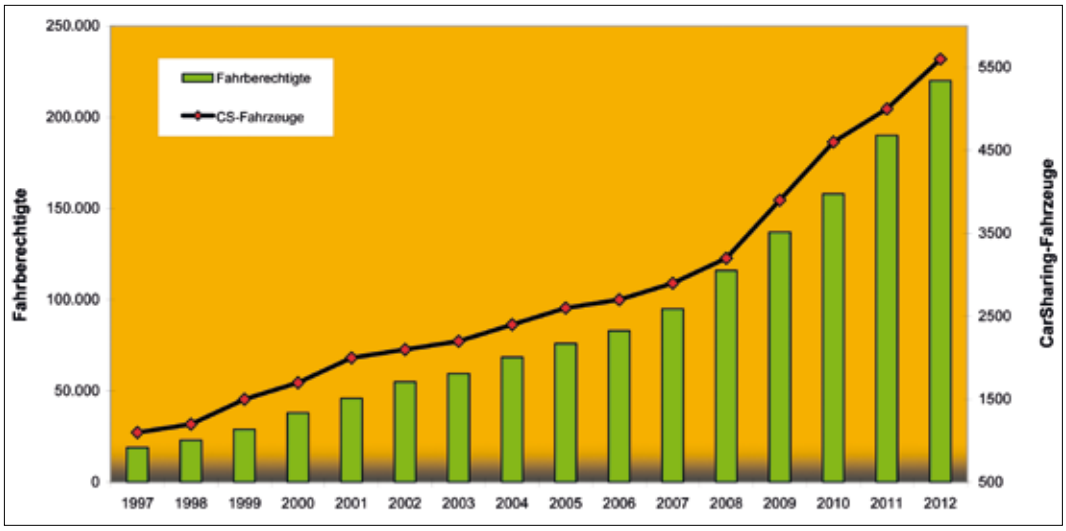

Abb. 2: Entwicklung des CarSharing in Deutschland (nur stationsbasierte Angebote)

Beim Vergleich der beiden Gruppen ist zu berücksichtigen, dass es im Berichtsjahr 2011 Verschiebungen von einer Gruppe in die andere gegeben hat. So wurden die Kunden- und Fahrzeugzahlen des CarSharing-Anbieters Sixti Car Club bisher in den bcs-Zahlen der stationsbasierten Angebote mitgezählt. Die nach Schließung des Sixti Car Club in das neue Angebot DriveNow gewechselten Kunden zählen nun in der zweiten Gruppe der neuen Herstellerangebote mit.

Abb. 3: car2go-Fahrzeug im Straßenraum von Berlin (Foto: Willi Loose, bcs)

Diese neuen Angebote befinden sich alle in der Markteinführungsphase. Sie sind angebotsorientiert mit großen Fahrzeugzahlen gestartet und haben zur Kundengewinnung Sonderaktionen gestartet. Ein Vergleich der beiden Kategorien wird erst nach der Etablierung der neuen Angebote und dem Einpendeln von Autoangebot und Kundennachfrage möglich sein.

In der Zusammenschau stellen wir fest, dass der Zuwachs im Jahr 2011 zu etwa

gleichen Teilen durch das kontinuierlich anhaltende Wachstum der stationsbasierten CarSharing-Angebote und die neuen Angebote aus dem Bereich der Autohersteller und großen Autovermieter zustande kommt.

Wie stellt sich der bcs zu den neuen Angeboten der Autohersteller?

Im letzten Jahr haben die großen deutschen Autohersteller, teilweise in gemeinsamen Betreibergesellschaften mit großen Autovermietern, Angebote auf den Markt gebracht, die dem CarSharing sehr ähnlich sind. Diese werden unter den Markennamen car2go (Daimler zusammen mit Europcar), DriveNow (BMW gemeinsam mit Sixt) oder Quicar (VW) vermarktet.

Der Schritt vom Autohersteller, der möglichst große Mengen von Neuwagen auf die Straße bringen möchte, zum Anbieter vernetzter Mobilitätsangebote ist ein Fortschritt, der vom bcs begrüßt wird. Wir freuen uns, dass das Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ auch hier angekommen ist und wir vielleicht auch unseren Teil zu dieser Entwicklung beitragen konnten. Was jedoch – von den Anbietern selbst oder von den Medien – als CarSharing bezeichnet wird, sollte auch CarSharing sein. Hier sehen wir unsere Aufgabe als Dachverband auch darin, Standards sicherzustellen, die die Entlastungswirkung des Angebotes gewährleisten.

Sind die von Autoherstellern und großen Mietwagenunternehmen betriebenen Angebote CarSharing im Sinne des bcs?

Wie zahlreiche wissenschaftliche Studien unabhängig voneinander bestätigt haben, zeichnet sich das klassische CarSharing-Angebot durch folgende Umweltentlastungseffekte aus:

1. CarSharing-Kunden schaffen eigene Autos ab, da sie die Sicherheit haben, alle automobilen Zwecke über die CarSharing-Flotte abdecken zu können.
2. CarSharing-Kunden fahren weniger mit dem Auto als vor ihrem Beitritt (Summe von Jahreskilometern in CarSharing-Fahrzeugen, Mietwagen, geliehenen Fahrzeugen von Freunden und Verwandten, Mitfahrer in anderen Autos).
3. CarSharing-Kunden zeichnen sich durch eine umweltfreundlichere Verkehrsmittelwahl aus. Sie nutzen während ihrer Zeit als CarSharer mehr öffentliche Verkehrsmittel, fahren mehr Fahrrad oder gehen häufiger zu Fuß als vorher.

Diese Entlastungswirkungen wurden bisher von den ähnlichen Angeboten der Autohersteller noch nicht bestätigt. Sobald unabhängige Studien diese oder vergleichbare Entlastungswirkungen nachweisen, können diese Angebote als gleichwertige CarSharing-Angebote angesehen werden.

Einladung zur Mitgliedschaft der neuen Anbieter im bcs

Der bcs hat bei seiner letzten Mitgliederversammlung im Mai 2012 die Satzung geändert, um die Mitgliedschaft im Verband für diejenigen CarSharing-Anbieter zu ermöglichen, deren Angebote die CarSharing-Kriterien des bcs nicht vollständig erfüllen. Die zeitlich befristete Probemitgliedschaft eröffnet allen Beteiligten die Möglichkeit, den Verband als Forum zu nutzen und sich dort auszutauschen. „Probatorische“ Mitglieder müssen sich zu den oben

genannten Entlastungszielen des bcs bekennen. Sie müssen innerhalb eines definierten Zeitraums durch eine unabhängige Untersuchung nachweisen, dass sie vergleichbare Entlastungen erreichen und mit uns die Ergebnisse ihrer Evaluationsuntersuchungen diskutieren. Ist die Entlastungswirkung ihrer Angebote bestätigt, können sie vollwertige Mitglieder im bcs werden.

Zur CarSharing-Förderung gehören bessere Rahmenbedingungen – Der Nationale Entwicklungsplan CarSharing formuliert Erwartungen an die Politik

CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind eine wichtige Rahmenbedingung für das CarSharing-Wachstum in den dicht besiedelten, innenstadtnahen Stadtquartieren vieler deutscher Großstädte. Die rechtlichen Voraussetzungen hierzu zu schaffen, damit Kommunalverwaltungen diese Flächen ausweisen dürfen, ist seit vielen Jahren eine der wichtigsten Forderungen an die Bundesregierung und die regierenden Bundestagsfraktionen. Damit die CarSharing-Angebote jedoch ihr volles Entlastungspotenzial entfalten können, müssen weitere Rahmenbedingungen verbessert werden. Der Bundesverband CarSharing und seine Mitglieder haben am 29.03.2012 während eines Parlamentarischen Abends in Berlin den Nationalen Entwicklungsplan CarSharing vorgestellt, der die Erwartungen an die Bundespolitik zusammenfasst.

Abb. 4: Parlamentarischer Abend des bcs in der Landesvertretung Berlin der Freien Hansestadt Bremen. Mit Mikrophon der Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Dr. Joachim Lohse: „Wir treten in Bremen in die Phase 2 bei der Umsetzung des CarSharing-Aktionsplans. CarSharing hat bisher den Bau von ansonsten notwendigen Parkhäusern in Millionenhöhe in dicht bebauten Stadtquartieren verhindert. Diesen Nutzen werden wir weiterhin tatkräftig unterstützen.“ (Foto: Martina Rüdiger)

Einige der dort beschriebenen Wünsche an die Bundespolitik sind:

- In nationale Klimaschutzprogramme, nationale Verkehrskonzepte und nationale Förderprogramme wird CarSharing als geeignete Entlastungsmaßnahme aufgenommen.
- Nationale Informations- und Imagekampagnen der zuständigen Bundesministerien informieren über die Funktionsweise und die einfache Handhabung des CarSharing. Neben der dringend notwendigen Informationsvermittlung im Konkreten werden damit noch bestehende Zugangshemmnisse in der breiten Bevölkerung abgebaut.
- Bundes- und Landesbehörden sollten prüfen, wie sie CarSharing als Verkehrsmittel für ihre eigene dienstliche Mobilität einsetzen könnten. Im Gegenzug werden CarSharing-Stationen an geeigneten Behördenstandorten eingerichtet.

- Viele CarSharing-Anbieter können in dicht besiedelten Stadtvierteln nicht dort Fahrzeugstationen einrichten, wo die Kunden sie am dringendsten benötigen, weil dort keine privaten Flächen mehr zur Verfügung stehen. Hier wirkt sich das Fehlen einer gesicherten Rechtsgrundlage zugunsten von reservierten CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum als nachweisbares Wachstumshemmnis aus. Viele Stadtverwaltungen warten bereits seit Längerem darauf, dass sie CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ausweisen dürfen. Hier sind Bundesregierung und Regierungskoalition im Zugzwang und sollten einen Weg eröffnen, mit dem Stellplätze im öffentlichen Straßenraum im erforderlichen Umfang rechtssicher eingerichtet werden können.
- Um ein verstärktes Fahrzeugwachstum zu ermöglichen, sollte ein zinsgünstiges Kreditprogramm beispielsweise der KfW-Bank aufgelegt werden, das CarSharing-Anbietern über einen definierten Zeitraum für ihre Wachstumsinvestitionen zur Verfügung steht.
- Außerdem sollte ein Starthilfeprogramm die Gründung neuer CarSharing-Vereine in kleinen Städten erleichtern, um von staatlicher Seite das CarSharing-Wachstum in der Fläche zu unterstützen. In diesen Regionen abseits der Großstädte sind keine großen, professionellen Anbieter tätig. Jedoch beweisen die erfolgreichen CarSharing-Vereine seit vielen Jahren, dass auch in diesen Räumen durchaus eine nennenswerte Entwicklung stattfindet, wenn die Anfangshürden überwunden werden.

Abb. 5: Winfried Hermann, baden-württembergischer Minister für Verkehr und Infrastruktur, kündigte an, demnächst eine neue Abteilung Nachhaltige Mobilität in seinem Ministerium einzurichten, in der auch die CarSharing-Förderung angesiedelt sein wird. (Foto: Martina Rüdiger)

Abb. 6: Folkert Kiepe, Beigeordneter des Deutschen Städtetages, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr (mittlerweile im Ruhestand): „CarSharing trägt in seiner Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr zur Entlastung unserer Städte bei. Wir unterstützen die Förderung des CarSharing.“ (Foto: Martina Rüdiger)

CarSharing ist auch in kleineren Städten und Gemeinden möglich

CarSharing in Deutschland genießt eine hohe Aufmerksamkeit in den Medien. Dabei wird in den Medienberichten meist nur vom CarSharing in Großstädten gesprochen und behauptet, dass nur dort ein gutes CarSharing-Angebot zu organisieren sei. Jedoch wird auch in vielen kleinen Städten und Gemeinden ein ausgezeichnetes Angebot bereitgestellt, das den Vergleich mit Großstädten nicht zu scheuen braucht. Allerdings ist dies dort nur unter anderen Rahmenbedingungen als bei den professionellen Anbietern in den großen Städten möglich. Drei Beispiele aus dem süddeutschen Raum sollen dies belegen.

20 Jahre CarSharing in Vaterstetten

Vaterstetten ist eine 24.000 Einwohner zählende Gemeinde östlich von München, die an zwei Bahnhöfen an die S-Bahn München angebunden ist. Die Vaterstettener Auto-Teiler (VAT) sind CarSharing-Pioniere der ersten Stunde. Sie starteten ihr Angebot im Jahr 1992, feiern dieses Jahr also ihr 20-jähriges Jubiläum. Seitdem hat sich die CarSharing-Teilnahme kontinuierlich mit guten Wachstumszahlen entwickelt. Inzwischen teilen sich die knapp 200 Mitglieder 16 Autos, vom Smart bis zum 9-Sitzer Bus/Transporter mit Anhänger. In Vaterstetten liegt die CarSharing-Dichte (aktive CarSharing-Teilnehmer in Prozent der Einwohner) mit knapp 2% sogar deutlich über dem Münchner Wert. Und immer noch teilen sich die Mitglieder auf ehrenamtlicher Basis die anfallenden Tätigkeiten auf.

Abb. 7: CarSharing-Station des Vaterstettener Auto-Teiler e. V. im Ortskern (Foto: Willi Loose, bcs)

Die Vaterstettener Auto-Teiler (VAT) sehen ihre Aufgabe neben der Organisation des eigenen CarSharing-Angebotes auch in der Verbreitung von CarSharing in kleineren Städten und Gemeinden. Nachdem zu Beginn jede Gruppe für sich den organisatorischen, rechtlichen und technischen Rahmen in mühevoller und aufwändiger Arbeit selbst entwickeln musste, hat der VAT sehr früh schon damit begonnen, Initiativen in anderen Kommunen zu beraten und zu unterstützen. 2002 organisierte er das bundesweit erste regionale Treffen kleiner CarSharing-Anbieter. Daraus hervor ging die vom VAT betreute Internet-Plattform www.carsharing-fachforum.de, die der Vernetzung und dem Know-how-Transfer dient. Das selbst entwickelte Internet-Buchungssystem und die Abrechnungs-Software überlässt der VAT kleinen Anbietern und Neugründern nahezu kostenfrei, um ihnen den Start zu ermöglichen und die ersten Schritte zu erleichtern. Über 20 kleine CarSharing-Initiativen nutzen das Angebot.

StadtTeilAuto Freising verbreitet sein CarSharing-Angebot allmählich auch in anderen Gemeinden

Auch der CarSharing-Anbieter StadtTeilAuto Freising e. V. wurde im Juni 1992 gegründet und fing damals mit einem Auto an. In den nächsten zehn Jahren kamen alle zwei Jahre ein weiteres Auto dazu. Ab dem Jahr 2004 begann der Verein auf Bitten von Bürgern oder Politikern, CarSharing auch in benachbarten Kommunen anzubieten. So ist der Verein derzeit – ausgehend von Freising – auch in den Kommunen Eching, Erding, Marzling, Moosburg und Neufahrn tätig. Der Verein hat 260 Mitglieder, unter anderem nutzen auch das Landratsamt und die Stadt Freising aktiv das CarSharing-Angebot. 1.350 Personen sind dadurch fahrtberechtigt. Der Verein rüstet seit 2005 die Autos mit Bordcomputern aus und nutzt die Buchungszentrale des Systemanbieters DB Rent. Die Mitglieder können 19 vereinseigene Fahrzeuge nutzen; die Stadt Freising hat zusätzlich ein stadteigenes Auto für die CarSharing-Nutzung zur Verfügung gestellt. In den letzten Jahren hat der Verein von Jahr zu Jahr etwa 20 % Zuwachs an Mitgliedern. Seit 10 Jahren besteht eine enge Kooperation mit den Stadtwerken (ÖPNV); so sind alle CarSharing-Standorte im Buslinienplan eingezeichnet. Die Arbeit wird vom Vorstand und von 20 ehrenamtlichen Wagenwarten geleistet.

ÖkoMobil Pfaffenwinkel e. V. und sein Projekt CarSharing Pfaffenwinkel

Abb. 8: CarSharing in Weilheim
(Foto: Erich Zimmermann, ÖkoMobil Pfaffenwinkel e. V.)

Nach einer Informationsveranstaltung im Februar 2000 folgte die Vereinsgründung mit dem Ziel, CarSharing im Pfaffenwinkel südwestlich von München zu installieren, im April desselben Jahres. Bis zum Jahresende 2002 nutzten in Weilheim 37 Personen die zunächst privat eingebrachten Autos. Im August 2001 wurde das erste eigene CarSharing-Auto gekauft. 2002 startete das CarSharing-Angebot in der 2.500-Einwohner-Gemeinde Bernried. 2006 begann ÖkoMobil in Murnau, 2007 in Seeshaupt, 2011 in Penzberg und 2011 in Schongau und Peiting.

Heute ist der ehrenamtlich tätige CarSharing-Verein in sieben Gemeinden mit 15 Fahrzeugen präsent. Der durch das CarSharing erwirtschaftete Ertrag steigerte sich von 2.000 € im Jahr des Starts auf stolze 150.000 € im Jahr 2011.

Wir haben die drei Beispiele aus dem südbayerischen Raum herausgehoben, stellvertretend für viele andere kleine CarSharing-Anbieter. Deren Wachstumszahlen sind vergleichbar der Entwicklung der gesamten CarSharing-Kundenentwicklung in Deutschland oder liegt in den Beispielfällen noch darüber, wie die Abbildung 9 belegt. Einschränkend muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass das Wachstum der kleinen Anbieter von sehr viel niedrigeren Ausgangszahlen aus erfolgt.

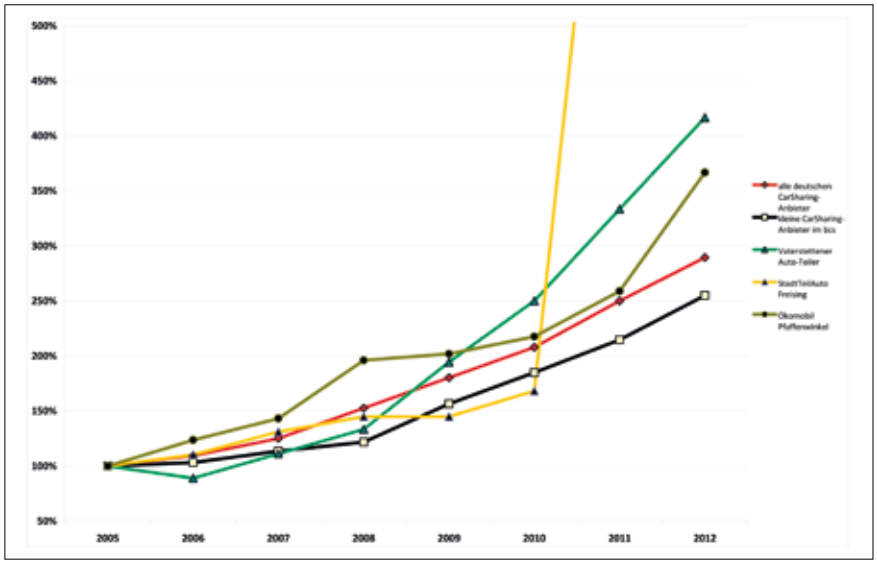

Abb. 9: Wachstum kleinerer CarSharing-Anbieter (Quelle: bcs)

Buchveröffentlichung CarSharing und ÖPNV

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Car-Sharing gehören zusammen, das ist die Botschaft eines Buches, das der bcs und Michael Glotz-Richter, Referent für nachhaltige Mobilität beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen im April 2012 gemeinsam veröffentlicht haben.

Der Besitz eines eigenen Autos bestimmt in vielen Fällen das Verkehrsverhalten der Haushaltsmitglieder. Steht ein eigenes Auto vor der Haustür, dominiert die Autonutzung die tägliche Verkehrsmittelwahl, unabhängig davon, ob für manche Wege andere Verkehrsmittel viel geeigneter wären. Wenn nun ÖPNV-Unternehmen gemeinsam mit CarSharing-Anbietern attraktive Kombiangebot entwickeln, können sie damit eine vollwertige Alternative zum Privatauto präsentieren und zusätzliche Abokunden werben.

Abb. 10: Titel der Buchveröffentlichung Car-Sharing und ÖPNV (Quelle: ksv-verlag)

Die Veröffentlichung, die auf eine gemeinsame Veranstaltung des bcs und der Freien Hansestadt Bremen zurückgeht, zeigt an mehreren Beispielen, wie die Gemeinschaftsangebote zugeschnitten wurden und welchen Nutzen sie für die Kunden entfalten. Der Band möchte Anregungen dazu geben, wie bestehende Kooperationen mit neuen Ideen aufgefrischt und an neuer Strahlkraft ge-

winnen können. Ebenso möchte das Buch mit den Beispielen aus der Praxis einen Anstoß zu neuen Kooperationen vermitteln.[1]

Positionspapier Elektromobilität und CarSharing

Der Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) hat mit seinen Mitgliedern ein Positionspapier abgestimmt, das die grundsätzliche Haltung der Branche zur Einbeziehung von Elektrofahrzeugen in CarSharing-Flotten erläutert.[2]

CarSharing und Elektromobilität passen gut zusammen. Das dezidiert umweltfreundliche Image, das CarSharing auszeichnet, könnte durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen noch weiter verstärkt werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass Elektrofahrzeuge in den CarSharing-Flotten ausschließlich mit Ökostrom aus zusätzlichen regenerativen Energiequellen aufgeladen werden.

Ein Reichweitenproblem, wie es bei Elektrofahrzeugen im Privatbesitz als Hemmnis diskutiert wird, gibt es für Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten eigentlich nicht. Den CarSharing-Kunden stehen neben den Elektrofahrzeugen gleichzeitig bei seinem Anbieter und in seiner Nähe Fahrzeuge mit herkömmlichen Antrieben zur Verfügung. Auf die kann er zurückgreifen, wenn die Fahrt über eine größere Distanz gehen soll. Die CarSharing-Kunden müssen allerdings lernen, die Elektrofahrzeuge in ihrer Reichweite und deren Einschränkung bei ungünstigen Witterungsbedingungen realistisch einzuschätzen.

Damit CarSharing und Elektromobilität näher zusammenkommen als heute, müssen noch einige Voraussetzungen erfüllt sein, die derzeit verhindern, dass CarSharing-Anbieter – außerhalb von staatlichen Förderprogrammen – mehr Elektrofahrzeuge in ihre Flotten integrieren.

Hier sind zunächst die hohen Anschaffungskosten der Elektrofahrzeuge zu nennen, die zurzeit einen wirtschaftlichen Betrieb nicht ermöglichen. Zusätzlich zu den im Vergleich zu Fahrzeugen mit herkömmlichen Antrieben drei bis vier Mal höheren Anschaffungskosten weisen Elektrofahrzeuge geringere Nutzungszeiten auf, da sie in den Ladezeiten nicht genutzt werden können. Auch erzeugt die Ladeinfrastruktur an den CarSharing-Stationen hohe zusätzliche Kosten, die in der Regel vom Anbieter selbst getragen werden müssen. Weiterhin muss die Buchungs- und Vermittlungssoftware, die im CarSharing eingesetzt wird, an die besonderen Rahmenbedingungen der Elektromobilität angepasst werden, was wiederum zusätzliche Kosten verursacht. Diese höheren Anschaffungs- und Einführungskosten werden bei Weitem nicht durch geringere Stromkosten gegenüber dem Kraftstoff bei herkömm-

1 Willi Loose und Michel Glotz-Richter (Hrsg.): Car-Sharing und ÖPNV – Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote. ksv kölner stadt- und verkehrs-verlag. Köln 2012 (ISBN 9 783940 685186)

2 Das Positionspapier Elektromobilität und CarSharing des bcs kann entweder über die Geschäftsstelle angefordert oder als pdf-Datei von der bcs-Homepage www.carsharing.de im Bereich „Aktuelle Informationen“ heruntergeladen werden.

lichem Antrieb ausgeglichen. Erfahrungen zeigen jedoch, dass Kunden nicht bereit sind, diese höheren Kostenbeiträge der Elektrofahrzeuge über höhere Nutzungstarife abzufangen.

Deshalb dämpfen wir an dieser Stelle die Erwartungen auf eine schnelle und flächendeckende Durchdringung der CarSharing-Flotten mit einer großen Anzahl Elektrofahrzeugen. Dies wird lediglich in Einzelfällen möglich sein, beispielsweise wenn spezifische Förderprogramme der Bundesregierung oder der Länder die Mehrkosten der Elektrofahrzeuge auffangen. Hingegen können die neuen Angebote der Autohersteller betriebswirtschaftliche Defizite eher hinnehmen, da sie das wirtschaftliche Potenzial ihres Konzerns zum Ausgleich haben und beim Einsatz von Elektrofahrzeugen aus eigener Produktion einen weiteren Marketingeffekt verbuchen. Der bcs ist davon überzeugt, dass Elektrofahrzeuge ihren aus Umweltsicht wünschenswerten Platz in den CarSharing-Flotten einnehmen werden, wenn die hohen Fahrzeugkosten sich in tragfähige Kostenbereiche entwickeln. Bis dahin ist der Umwelt unterm Strich mehr damit gedient, für das gleiche Geld drei bis vier Mal mehr CarSharing-Fahrzeuge mit moderner schadstoffreduzierter herkömmlicher Antriebstechnik einzusetzen als wenige Elektrofahrzeuge. Im Moment sammeln (fast) alle größeren Anbieter ihre Erfahrungen mit den Einsatzmöglichkeiten und stellen die Systemtechnik auf die besonderen Anforderungen der Elektromobilität ein.

EU-Projekt *momo Car-Sharing* erfolgreich abgeschlossen

Ende September 2011 wurde das EU-Projekt *momo Car-Sharing* erfolgreich abgeschlossen. 13 Projektpartner aus acht europäischen Ländern haben in dem Projekt auf der politischen Ebene die Aufmerksamkeit für die Entlastungspotenziale durch CarSharing-Angebote verbessert. Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz im CarSharing-Betrieb wurden ausprobiert und neue CarSharing-Angebote in Irland, Griechenland und – mit bisher noch bescheidenem Erfolg – in Tschechien angestoßen oder weiterentwickelt. Ebenso wurden Maßnahmen zur Gewinnung neuer Zielgruppen für das CarSharing durchgeführt.

Der bcs war für ein Teilprojekt verantwortlich, das zu Projektbeginn den Stand des CarSharing in Europa zusammenfasste und durch eine Abfrage aller bekannten europäischen CarSharing-Anbieter gute Beispiele der CarSharing-Praxis erhob. Diese Arbeit wurde in zehn unterschiedlichen Informationsblättern, genannt momo fact sheets, veröffentlicht. [3]

Eine Abschlusskonferenz in Brüssel stellte die Erwartungen der Projektpartner und CarSharing-Anbieter an die europäische Politik dar. Erwartungen und Entlastungspotenziale durch eine konsequente europäische CarSharing-Entwicklung und politische Förderung wurden im Abschlussdokument „Momorandum“ zusammengefasst.

3 Diese und weitere vom bcs erstellte Materialien sind als pdf-Dateien auf der bcs-Homepage www.carsharing.de im Bereich „Aktuelle Informationen“ – „EU-Projekt momo“ zu finden. Weitere umfangreiche Materialien sind auf einer Projekt-DVD veröffentlicht, die über den bcs bezogen werden kann. Die einzelnen Dokumente können auch von der Projekt-Homepage www.momo-cs.eu heruntergeladen werden.

Impressum

Bundesverband CarSharing e.V., Kurfürstendamm 52, 10707 Berlin,
Tel.: 030/ 92 12 33 53,
E-Mail: info@carsharing.de
www.carsharing.de

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

Stand: Juli 2012

Foto Titelseite:
Schickes Fiat-Cabrio im Fuhrpark von Stadtmobil Hannover
(Foto: Stadtmobil Hannover GmbH)