



REM 2030 New Mobility Concepts Database (NMC-Database)

In den letzten Jahren ist in der Gesellschaft eine Veränderung im Mobilitätsverhalten erkennbar. Gerade für die Generation der jungen Erwachsenen spielt der Besitz eines Autos nicht mehr eine so dominante Rolle wie noch vor ein paar Jahren. Bei dieser Bevölkerungsgruppe steht die Nutzung eines Autos im Vordergrund und nicht der Besitz. Der steigenden Nachfrage nach flexiblen Mobilitätsangeboten, die ein zentraler Teil der Vision einer effizienten regionalen Individualmobilität von REM 2030 sind, wird momentan durch eine wachsende Anzahl von Carsharing-Anbietern Rechnung getragen. Die Carsharing-Fahrzeuge haben durch intensivere Nutzung meist eine deutlich höhere Fahrleistung als privat genutzte PKWs. Dies bietet besonders für Elektrofahrzeuge, die sich durch günstige Betriebskosten auszeichnen, die Chance auf erhöhte Wirtschaftlichkeit. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen erlaubt den lokal emissionsfreien Betrieb, der zu einer gestiegenen Lebensqualität innerhalb der Städte führt.

Das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung erhebt daher seit einiger Zeit Daten zu Carsharing-Anbietern. Die New Mobility Concepts Database (NMC Database) mit derzeit über 180 erhobenen Carsharing-Standorten wird kontinuierlich erweitert.

Beim Aufbau der Datenbank wurde grundlegend zwischen flexiblen und klassischen Carsharing-Anbietern unterschieden. Unter traditionellen Anbietern wurden hier alle zusammengefasst, die nur eine vor Fahrtbeginn bereits festgelegte, zeitlich begrenzte Nutzung erlauben und in der Regel mehrere feste Fahrzeugstandorte haben. Dort können die Fahrzeuge ausgeliehen und wieder zurückgebracht werden. Als flexible Anbieter werden diejenigen bezeichnet, die Open-end-Fahrten erlauben. Meistens bieten die flexiblen Anbieter ihre Fahrzeuge in einem bestimmten Geschäftsgebiet an. Die Fahrzeuge sind innerhalb des Geschäftsgebiets verteilt und keinem festen Standort zugeordnet. Sie ermöglichen damit eine spontanere Nutzung im Vergleich zu traditionellen Anbietern und erlauben es, das Fahrzeug näher am Ziel – im Idealfall direkt vor der Haustüre – abstellen zu können.

Zu jedem dieser Anbieter wurden Kennzahlen erfasst, die es erlauben, Vergleiche hinsichtlich Preisstruktur, Flottengröße und -alter, Anzahl Nutzer, Gründungsjahr und anderen Besonderheiten zu ziehen. Genauso ist es möglich, Kosten in Abhängigkeit einer oder mehrerer Variablen abzulesen, so zum Beispiel die Durchschnittskosten in Abhängigkeit von der Nutzungsdauer (Kosten je Zeiteinheit) oder in Abhängigkeit der Nutzungsentfernung (Kosten je km) oder aber Durchschnittskosten in Abhängigkeit von der Nutzungsdauer und dem Carsharing-System (traditionell vs. flexibel). Ziel ist es, neben dem Benchmark der unterschiedlichen Anbieter auch eine Datenbasis für Durchschnittskosten und Nutzerkennzahlen zu schaffen. Da Carsharing -Unternehmen häufig bestimmten Personengruppen eine ermäßigte Nutzung anbieten, wurden diese

Vergünstigungen ebenfalls in der Datenbank erfasst. Aus der vorliegenden Datenbank geht hervor, dass vermehrt Vergünstigungen für Abo-Kunden des jeweils ortsansässigen ÖV-Verbundes angeboten werden. Bei den Vergünstigungen handelt es sich sowohl um Verringerungen der Kauttionen als auch um verringerte Fixkosten wie einmalige Anmeldegebühren, Jahresgebühren oder auch vergünstigte Monatsbeiträge. Durch ein aufeinander abgestimmtes ÖV- und Carsharing-System, das ein multimodales Mobilitätsverhalten begünstigt, gewinnt das Konzept des geteilten Autos für den Kunden weiter an Attraktivität. Diese Schlussfolgerung lässt sich auch durch die Nutzerzahlen von Carsharing-Anbietern mit ÖV-Kooperation im Vergleich zu Nutzerzahlen von Carsharing-Anbietern ohne ÖV-Kooperation bestätigen.

Neben den Kennzahlen der Anbieter wurde zudem jeder Standort geografisch erfasst und einer NUTS-3-Region (Landkreise, kreisfreie Städte) zugeordnet. So können sämtliche Entwicklungen im Carsharing-Sektor regional ausgewertet werden.

Ausgewählte Ergebnisse

Nach mehreren Wellen der Gründungen in den 1990ern und Anfang 2000 setzte seit 2008 - wie in Abbildung 1 erkennbar ist - eine dritte Welle ein. Auch wenn die Anzahl flexibler Anbieter bislang noch überschaubar ist, so ist doch erkennbar, dass mit der letzten Welle zunehmend flexible Anbieter auf den Markt traten. Mit der Zahl der Anbieter steigt auch sehr deutlich die Anzahl der angemeldeten Nutzer.

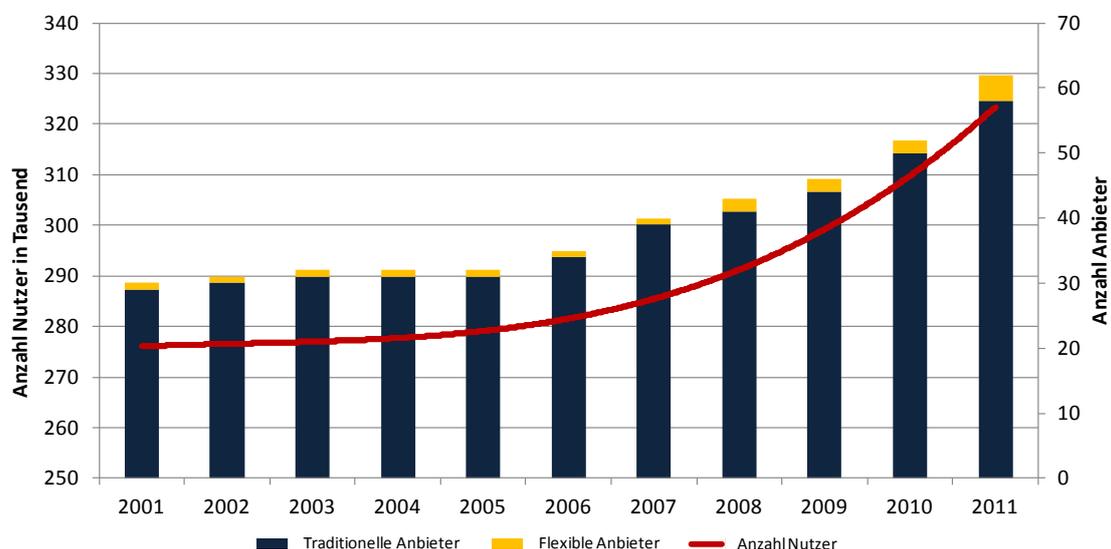


Abbildung 1 Car-Sharing Anbieter - Gründungen seit 2001

Die folgende Grafik zeigt die Aufteilung an Carsharing-Anbietern nach ihrem Standort. Hierbei wurde die Anzahl aller Anbieter innerhalb einer NUTS-Region auf Bundesland-

Ebene (NUTS-1-Ebene) zusammengefasst und im Verhältnis zur Gesamtzahl an Anbietern gesetzt. Wie sich erkennen lässt, befinden sich die meisten Anbieter in Bayern (24 %). Die zweitgrößte Carsharing-Dichte, was die Anbieterzahl angeht, bietet mit 22 % Nordrhein-Westfalen, gefolgt von Baden-Württemberg mit 13 %. In Niedersachsen befinden sich immerhin noch 9 % der Carsharing-Anbieter. Die übrigen Bundesländer spielen jeweils eine untergeordnete Rolle (unter 5 %).

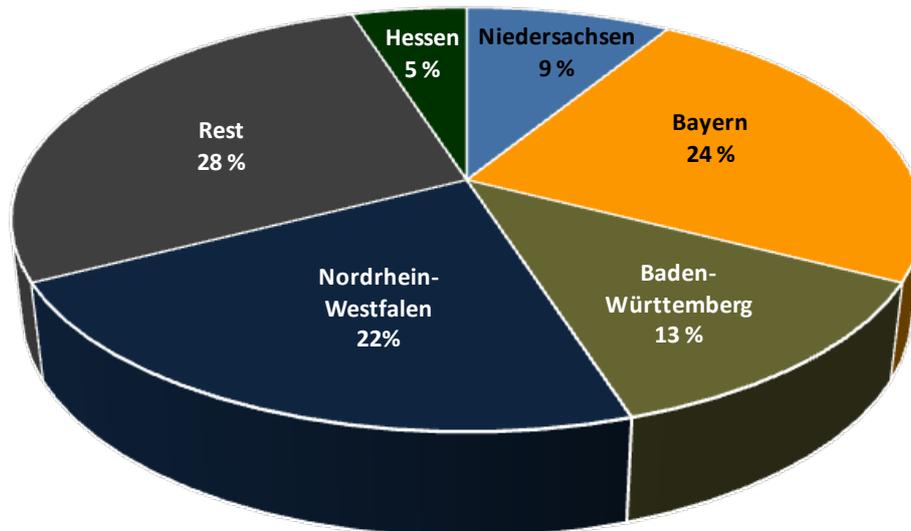


Abbildung 2 Car-Sharing Anbieter - Anteile nach Bundesländern

Die New Mobility Concepts Database ist somit ein Instrument, das regionale Aspekte des Carsharings verbindet, mit der Möglichkeit des bundesweiten Benchmarks. Basierend auf der Datenbank sind Marktvolumenabschätzungen genauso möglich wie Geschäftsmodellrechnungen.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an ✉ [André Kühn](#) und ✉ [Florian Senger](#).