Marktanalyse Carsharing

1. Einleitung und Motivation

Standort Marienheide

Mit ihren rund 14.000 Einwohnern ist die Gemeinde Marienheide im Oberbergischen Kreis eine kleine Kommune. Die Gemeinde gliedert sich in den Hauptort und den zweiten Siedlungsschwerpunkt Rodt/Müllenbach sowie in über 50 kleinere Ortslagen, welche von Wald, Wiese und Wasser umgeben sind. Diese ländliche und zersiedelte Siedlungsstruktur stellt die Etablierung von Carsharing-Angeboten vor große Herausforderungen.

Erste Analysen zeigen aber auch das Potenzial auf. Aus Marienheide pendeln im Schnitt 1.169 Menschen nach Gummersbach. Auch in die anderen Nachbarkommunen, die vergleichbar unattraktiv mit dem ÖPNV angebunden sind, gibt es Pendlerbewegungen.

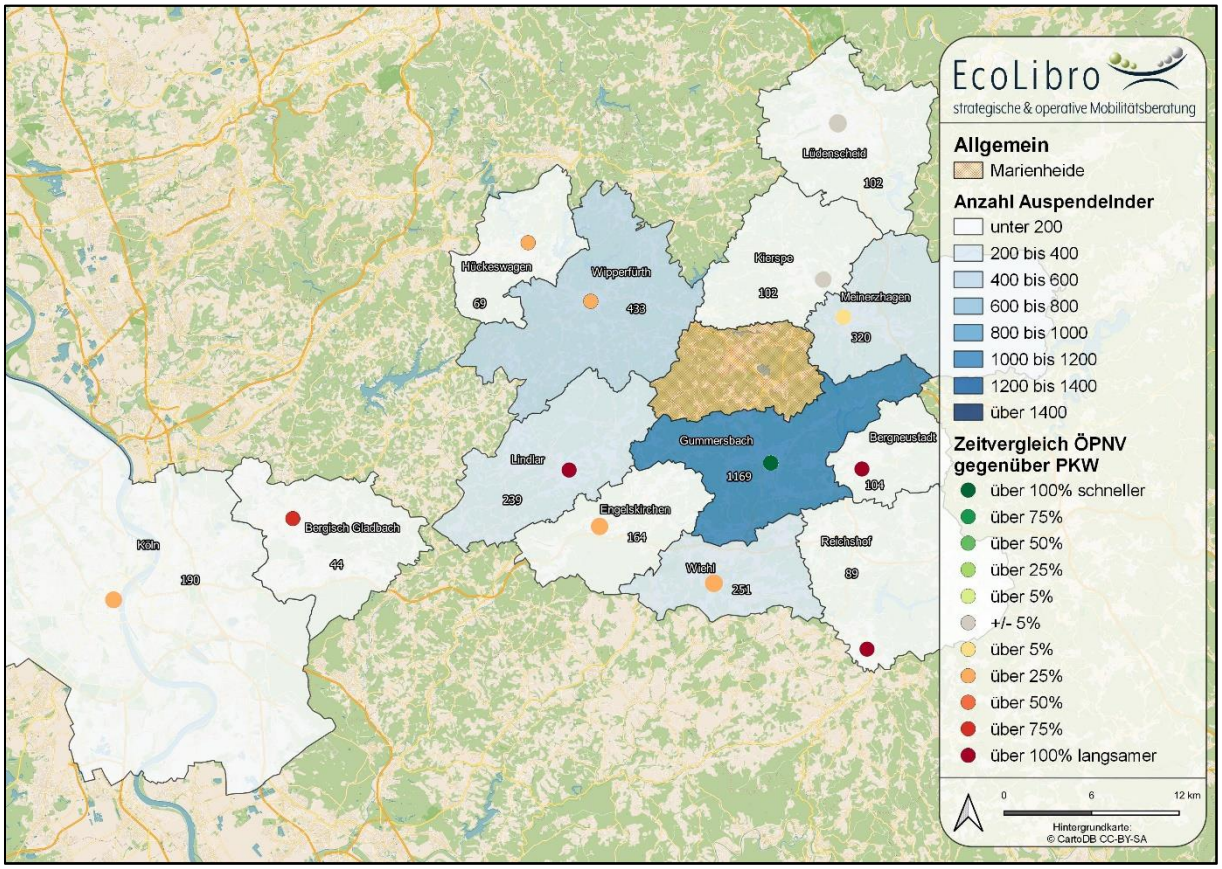

Abbildung 1: EcoLibro; Stand: 08.03.2023

Diese Pendler sind auch als potenzielle Carsharing-Kunden zu betrachten.

Die Motivation hinter dem Wunsch, ein Carsharing-Angebot aufzubauen, liegt im zukunftsfähigen und nachhaltigen Aufstellen der Gemeinde und der Etablierung neuer Mobilitätsformen. Dazu ist wichtig, ein Bewusstsein für Alternativen zum eigenen Auto oder dem Zweitwagen zu schaffen. Carsharing in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln wird als sinnvoller Baustein für eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität gesehen.

2. Hintergrund und Ausgangssituation

Carsharing im ländlichen Raum

Dass Carsharing nicht nur in Großstädten vorkommt zeigt der Bundesverband CarSharing. Bei der Hälfte aller Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern gibt es ein Carsharing-Angebot. Bei Ortschaften mit weniger als 20.000 Einwohnern gibt es immerhin bereits 522 Orte, die solch ein Angebot vorweisen können (vgl. Abb. 2).[1]

CarSharing und Ortsgröße

Gemeindegrößenklasse	Anzahl Kommunen mit CarSharing-Angebot	Anteil an allen Kommunen
Großstädte (ab 100.000 Einw.)	79	99%
50.000 – 99.999 Einw.	84	74%
20.000 – 49.999 Einw.	250	49%
unter 20.000 Einw.	522	5%
Gesamt	935	9%

Quelle Abbildung 2: Bundesverband CarSharing e.V.; Stand 01.01.2022

Die Pkw-Dichte ist im kleinstädtisch-ländlichen Kontext meist sehr hoch, die meisten Personen mit Führerschein besitzen auch einen Pkw. Das Carsharing steht somit vor der Herausforderung, seinen Kunden eine Lösung präsentieren zu müssen für ein (Mobilitäts-) Problem, das in deren Wahrnehmung nicht oder kaum existiert. Gleichzeitig ist aber die soziale Nähe deutlich stärker ausgeprägt als im städtischen Kontext.

Die Wahl von bestimmten Verkehrsmitteln hängt stark mit den Einstellungen gegenüber den Verkehrsmitteln ab. Je offener und positiver die Menschen gegenüber bestimmten Verkehrsmitteln eingestellt sind, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie diese Verkehrsmittel auch nutzen. Mit Hilfe der Sinus-Milieus, bei denen die Gesellschaft in zehn unterschiedliche Gruppen eingeteilt wird, die sich hinsichtlich der sozialen Lage (Einkommen, Bildung, Beruf) sowie der Grundorientierung (Alltagsbewusstsein, Lebensstil, Lebensziele) unterscheiden, wird nun darauf eingegangen, inwiefern die Sinus-Milieus im OBK eine Affinität gegenüber Sharing-Angeboten aufweisen.

[1] https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland

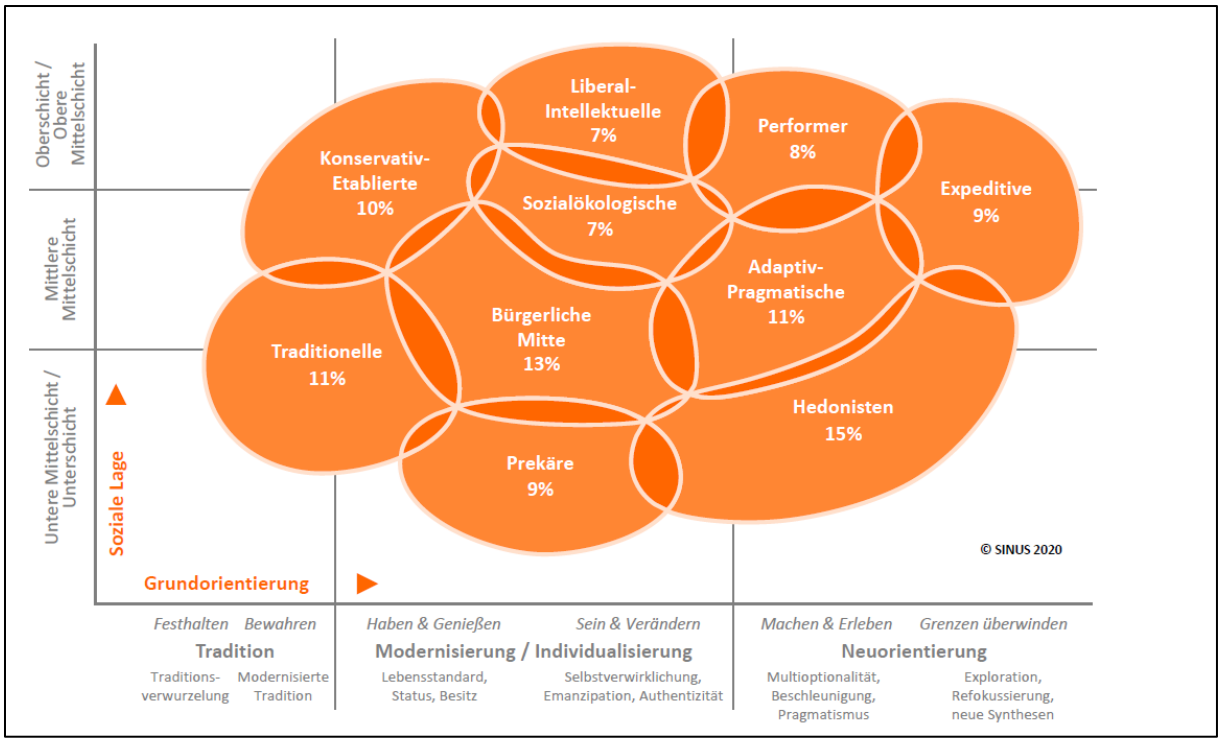

Abbildung 3: Sinus-Milieuverteilung in Deutschland[2]

Die Milieuverteilung im OBK weicht nur geringfügig von der Verteilung in der gesamten BRD ab. Lediglich das Milieu ADA[3] und der PRE ist im OBK etwas geringer ausgeprägt. Dafür ist der Anteil der KET und HED minimal größer.

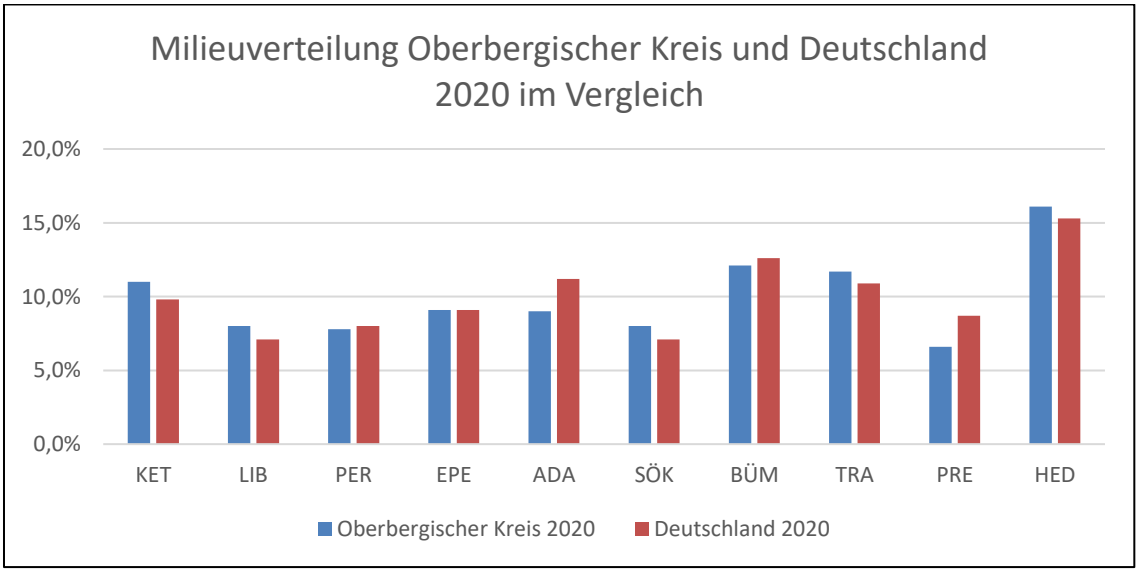

Abbildung 4: Milieuverteilung OBK und BRD im Vergleich

[2] Sinus (2020): Wohnen, Einrichten Leben.
[3] Konservativ-Etablierte (KET), Liberal-Intellektuelle (LIB), Performer (PER), Expeditive (EPE), Adaptiv-Pragmatische (ADA), Sozial-Ökologische (SÖK), Bürgerliche Mitte (BÜM), Traditionelle (TRA), Prekäre (PRE), Hedonisten (HED)

Als CarSharing-affin werden Milieus bezeichnet, die CarSharing bereits genutzt haben oder daran Interesse haben. Eine Affinität zu CarSharing liegt nicht vor, bei Milieus, die CarSharing noch nicht genutzt haben und auch kein Interesse daran haben.

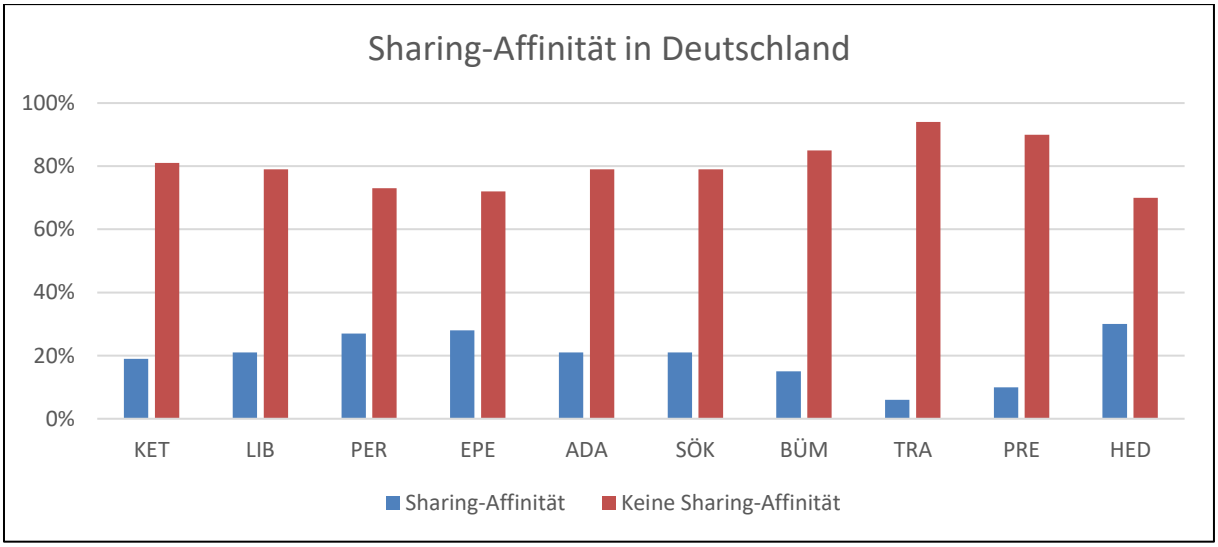

Abbildung 5: Sharing-Affinität in Deutschland

Abbildung 5 zeigt, dass besonders die Milieus PER, EPE und HED eine Affinität für CarSharing aufweisen. Im Milieu der TRA, BÜM und PRE ist die Affinität am geringsten ausgeprägt. Das Milieu der HED, welches auch im OBK am stärksten vertreten ist, weist sogar eine Sharing-Affinität von 30% auf.

Bezieht man diese Werte auf die Gesamtbevölkerungszahl im OBK von 272.471 Personen, ergibt sich eine Anzahl von 54.497 Sharing-Affinen Menschen im OBK, also ein Anteil von 20% der Bevölkerung.

3. Zielsetzung und Beschreibung des Unternehmensgegenstandes

Die Unternehmensphilosophie der Car&RideSharing Community eG

Die Car&RideSharing Community eG aus Overath bietet sowohl die Möglichkeit des Corporate Carsharing als auch den Vorteil des vorhandenen lokalen Bezugs, weshalb ein erstes Pilotprojekt mit der Community als Carsharing-Anbieter durchaus attraktiv erscheint.

Die Car&RideSharing Community eG wurde am 28.05.2019 gegründet. Die Eintragung in das Registergericht Köln erfolgte am 04.10.2019. Die Vorstände sind ehrenamtlich tätig.

Zielsetzung der Car&RideSharing Community eG ist der Aufbau einer überwiegend umweltfreundlichen, bedarfsgerechten und bezahlbaren Mobilität in den ländlichen Räumen.[4] Das Sharing-Angebot der Car&RideSharing Community eG umfasst Elektro-Autos und Kleinbusse (Elektro und kommerzielle Antriebe) sowie E-Fahrräder.

Ziel ist es, die Vorteile des Teilens eines Autos auch in den ländlichen Räumen zu ermöglichen. Eine Nutzung des Sharing-Angebotes kann nicht nur die Kosten der Nutzer reduzieren. Sie soll auch zur Senkung des Verkehrsaufkommens und damit zur Umweltentlastung beitragen. Um

[4] https://sharing-community.de/wp-content/uploads/2019/06/Beschreibung-Genossenschaftsprojekt_web-%E2%80%93-Stand-12-06-2019.pdf

diese Ziele zu erreichen, fließen das Investment der Mitglieder der Genossenschaft und andere Erträge weitestgehend in die Anschaffung und den Unterhalt von Sharing-Fahrzeugen.

4. Konsequenzen

Dem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen ist zu entnehmen, dass die Rahmenbedingungen für die Wirtschaftlichkeit von Carsharing in kleinen und mittleren Gemeinden eher ungünstig sind. Jedoch sind auch erfolgreiche Modelle entwickelt worden, bei denen bereits sehr geringe Nutzerzahlen ausreichen, wenn die Gemeindeverwaltung oder Firmen für eine bestimmte Grundauslastung sorgen (vgl. S. 79 ff.).[5]

Eine Möglichkeit hierbei ist das sogenannte Corporate Carsharing, bei dem Fahrzeuge während der regulären Arbeitszeiten fest für die Verwaltung oder die beteiligten Unternehmen reserviert sind (vgl. S. 22).[6]

Auch wenn es mittlerweile eine Vielzahl an Carsharing-Anbietern gibt, so konzentrieren sich die Angebote überwiegend auf die Großstädte wie Hamburg, Berlin oder Köln. Hinzu kommt, dass die größten Anbieter häufig die Variante des „Free-Floating"-Systems nutzen, bei dem die Autos, ähnlich wie die E-Scooter, an jeder beliebigen Stelle auf einer öffentlichen Parkfläche abgestellt werden können und der Nachnutzer den Standort des Autos in einer App angezeigt bekommt (vgl. Abb. 7).[7]

Die größten Anbieter

(nach Flottengröße)

	CarSharing-Anbieter	CarSharing-Variante
1.	**ShareNow**	**Free-floating**
2.	**Miles**	**Free-floating**
3.	**stadtmobil**	**Kombiniert***
4.	**Sixt share**	**Free-floating**
5.	**WeShare**	**Free-floating**
6.	**cambio**	**Kombiniert***
7.	**teilAuto** (Mobility Center)	**Kombiniert***
8.	**book-n-drive**	**Kombiniert***
9.	**scouter**	**Stationsbasiert**
10.	**Stattauto München**	**Stationsbasiert**

* Kombiniert = stationsbasierte und stationsunabhängige Fahrzeuge aus einer Hand (Kombiniertes CarSharing-System)

Quelle Abbildung 6: Bundesverband CarSharing e.V.; Stand 01.01.2022

Abbildung 7: Standorte des Anbieters cambio[1]

Um das Carsharing in ländlichen Räumen etablieren zu können, eignen sich stationsbasierte Systeme jedoch besser, da diese Systeme verschiedene Fahrzeuge für verschiedene

[5] https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/187/file/V113.pdf
[6] https://www.infras.ch/media/filer_public/55/e3/55e313ba-96ed-4f24-b25d-87c4e10d1862/fallstudie_carsharing.pdf
[7] https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland

Wegezwecke anbieten und mit ihren Tarifen die Kosten eines eigenen PKW unterbieten. Stationsbasiertes Carsharing hat laut unterschiedlichsten Studien ein höheres Potenzial für Verhaltensänderungen der Nutzerinnen und Nutzer. Darüber hinaus ist die Ersatzquote (wie viel private PKW werden durch ein Carsharing-Auto ersetzt) bei der stationsbasierten Variante deutlich höher.[8]

Findet sich ein geeignetes Modell, welches Carsharing auch im ländlichen Raum betreiben lässt, ergeben sich einige positive Effekte, die im Sinne von § 107 Abs. 1 Nr. 1 GO NRW, in Hinblick auf die Ziele der Bundesregierung in Bezug auf die Mobilitätswende, als öffentlicher Zweck des Carsharings gewertet werden können:

- Wenn ein positives Bild konstruiert wird wie „Zusatz statt Ersatz“ oder „Nutzen statt Besitzen“ kann ein Mehrwert durch Carsharing geschaffen werden. Carsharing bietet in Kombination mit dem ÖPNV die Möglichkeit, Nebenstrecken, Randzeiten oder außergewöhnliche Mobilitätsbedürfnisse abzudecken.
- Wenn Zweit- oder Drittwagen abgeschafft werden, führt dies zu einer Verkehrsreduzierung und einer Flächenentlastung beim ruhenden Verkehr.
- Carsharing unterstützt einen Mentalitätswandel – weg vom Statussymbol Auto hin zu Freiheit, Flexibilität und Mobilität ohne Verpflichtungen und Kosten eines eigenen Autos.

Für die Gemeinde Marienheide ergeben sich bei einem wirtschaftlichen Engagement in der Car&RideSharing Community eG sowohl Chancen als auch Risiken.

Die Chancen bestehen darin, dass bei einem Corporate Carsharing die Dienstwagen optimal ausgenutzt werden können und auch nach Dienstschluss Einnahmen erzielen. Ein wirtschaftlich schwer messbarer Faktor, welcher jedoch positive Auswirkungen hat, ist das Image einer nachhaltig agierenden Gemeinde, die Ihre Vorbildfunktion präsentiert.

Zu den finanziellen Risiken gehört die Trägheit der Veränderung von Gewohnheiten. Ein Carsharing-Angebot benötigt einige Jahre, bis es sich in der Gesellschaft etabliert und bis die Bewohner Vertrauen gewinnen und über eine Nutzungsintensivierung des Angebotes nachdenken. Ähnlich wie das ÖPNV-Angebot ist Carsharing in ländlichen Räumen ein Zuschussgeschäft, welches erst bei einer langfristigen Nutzung spürbare Effekte erreicht. Die Verluste sind kalkuliert und in der Haushaltsplanung berücksichtigt. Da das Projekt zunächst mit einer Testphase von 2 Jahren (Laufzeit der Leasingverträge) starten soll, ist eine Beendigung des Projektes bei zu großen Verlusten, bzw. geringen Nutzerzahlen gut möglich.

Da viele Anbieter trotz des Potenzials ländliche Räume bisher nur zögerlich bedienen, sollte bei der Etablierung eines Carsharing-Angebotes verstärkt auf die lokale Identifikation gesetzt werden. Als lokale Gesellschaft steht bisher nur der Anbieter Car&RideSharing Community im Bergischen Land zur Verfügung, weshalb das wirtschaftliche Engagement „durch andere Unternehmen nicht besser und wirtschaftlicher erfüllt werden kann (§ 107 Abs. 1 Nr. 3 GO NRW)“.

[8] https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/wirkung-verschiedener-carsharing-varianten-auf-verkehr

5. Fazit

Durch den Beitritt in die Genossenschaft will die Gemeinde Marienheide die Möglichkeit der aktiven Entwicklung nutzen. Der Genossenschaftsanteil ermöglicht ein Stimmrecht, welches zur Weiterentwicklung des Angebotes genutzt werden soll. Hierbei geht es insbesondere um die mittelfristige Perspektive, dass sich vermehrt Kommunen aus dem ländlichen Räumen des Oberbergischen und Rheinisch Bergischen dem Carsharing anschließen werden.

Ein Angebot ist bereits in Overath, Radevormwald und Nümbrecht vorhanden. Ein großflächiges Angebot ist kundenfreundlich und führt dazu, dass Carsharing sichtbarer und präsenter wird.