

Perspektiven für Car-Sharing in Klein- und Mittelstädten sowie ländlich geprägten Regionen

Susanne Böhler & Monika Wanner (Wuppertal)

Zusammenfassung

Die Mobilitätsdienstleistung Car-Sharing verzeichnet in deutschen Großstädten mit zunehmender Professionalisierung und Qualitätsentwicklung steigende Kundenzahlen. Die Bewohner in Klein- und Mittelstädten sowie ländlich geprägten Regionen profitieren nicht von dieser dynamischen Entwicklung. Die dortigen objektiven und subjektiven Bedingungsbeziehungen einer geringen Dichte und einer hohen Pkw-Orientierung haben unmittelbar Einfluss auf die Nachfrage nach Car-Sharing und somit auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit bei der Bereitstellung der Dienstleistung.

Eine Gestaltungsoption zur Weiterentwicklung eines Car-Sharing-Angebotes in den Regionen sind Kooperationsmodelle zwischen Car-Sharing-Anbietern und Unternehmen vor Ort. Ein möglicher Kooperationspartner ist dabei das lokale ÖPNV-Unternehmen, das einerseits durch die betriebliche Angebotsnutzung die Grundauslastung der Fahrzeuge gewährleistet und andererseits Car-Sharing als Ergänzungsbaustein den ÖV-Kunden anbieten kann. Car-Sharing stellt so ein weiteres Element flexibler Bedienformen dar. In der Kombination betrieblicher und privater Nutzung besteht die Möglichkeit, die für einen wirtschaftlich tragfähigen Betrieb notwendige Fahrzeugauslastung zu erzielen. Allerdings stehen einer Car-Sharing-Nutzung durch Geschäftskunden noch vielfältige Hemmnisse gegenüber.

Summary

By being more professional and offering a higher quality the mobility service car-sharing has been growing regarding numbers of users and vehicles during the last few years – especially in cities with more than 100.000 inhabitants. People who live in small- and midsized towns or even in rural areas did not benefit by this dynamic development. The connection between a low population density and the high orientation towards the private car has a direct influence on the demand for car-sharing, thus offering the chance to run a car-sharing service efficient and profitable.

In order to start a business in these areas the development of cooperation between car-sharing-companies with local companies is necessary. One possible business partner are the local public transport companies. On the one hand, they ensu-

re the basic utilization of the car-sharing-fleet by using these vehicles instead of company cars for business purposes. On the other hand, car-sharing can be offered to the public transport customers as an additional component of a flexible public transport. The combination of private and business usage could be a key factor for an economical sustainability. But in comparison with car-sharing usage for private purposes business car-sharing still faces many different constraints.

1 Einführung

Organisiertes Car-Sharing ist eine mittlerweile in allen deutschen Großstädten mit über 200.000 Einwohnern angebotene Mobilitätsdienstleistung, wie eigene Erhebungen im Rahmen des vom *BMBF* geförderten Projektes *IMAGO – Innovative Marketing- und Angebotskonzepte in Gemeinden mit Ortsbussystemen* – vom November 2003 zeigten. Das gesamte Car-Sharing-Angebot in Deutschland wird momentan von etwa 100 Anbietern gestellt. In den letzten Jahren befinden sich zahlreiche Organisationen auf stetigem Wachstumskurs mit steigenden Kundenzahlen und Fahrzeugen¹⁾. Auch ist eine Entwicklung von den oftmals aus Selbsthilfeinitiativen entstandenen Anbietern hin zu modernen und professionellen Dienstleistungsunternehmen festzustellen (WILKE 2002). Das Car-Sharing-Angebot wird zunehmend flexibilisiert und in der Qualität an den Nutzungskomfort des privaten Pkw angeglichen.

Das Angebot der Deutschen Bahn mit DB-Carsharing und dem Marktauftritt des multinationalen Ölkonzerns Shell mit Shell Drive zeigen das Interesse auch von Großunternehmen an dieser Dienstleistung, die bislang – trotz Zuwachsraten – auf dem Mobilitätsmarkt ein Nischenangebot darstellt.

Trotz der zahlreichen Bemühungen einer qualitativen Aufwertung des Angebotes und einer Erweiterung des Kundenstammes kann das Car-Sharing-Angebot in weniger dicht besiedelten Regionen immer noch als spärlich bezeichnet werden. Grund dafür ist die nur schwierig zu gewährleistende wirtschaftliche Tragfähigkeit eines solchen Angebotes, die einen teilweise sehr hohen Einsatz finanzieller und personeller Ressourcen notwendig macht.

Die weniger dichte Siedlungs- und Einwohnerstruktur und der geringere Umfang an typischen Nutzergruppen von Car-Sharing stellen wesentliche Hemmnisse für eine eigendynamische und nicht zuletzt wirtschaftlich tragfähige Entwicklung der Dienstleistung dar. Erschwerend wirkt weiterhin, dass vor allem in weniger dicht besiedelten Regionen die Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs für die alltägliche Mobilität eine zentrale Rolle spielen (z.B. *bcs* et al. 2001, S. 50). Verstärkt wird dies durch ein qualitativ meist nur mäßiges ÖV-Angebot. Die Anforderungen an ein Car-Sharing-Angebot hinsichtlich Komfort und Professionalität seitens der potenziellen Kunden dürften allerdings vergleichbar sein mit denen in den Großstädten. Gerade die starke Konkurrenz zum privaten Pkw in den Regionen macht es notwendig, echte Mobilitätsoptionen, die an den Eigenschaften des privaten Pkws oder Firmenwagens orientiert sind, zu schaffen.

Im Weiteren sollen die Chancen und Grenzen von Car-Sharing in weniger dicht besiedelten Räumen Thema sein. Im Zentrum steht dabei die Betrachtung der Ange-

1) aktuelle Daten (Stand 01.01.04): 68.500 Kunden (+15 % gegenüber 2003); 2.500 Fahrzeuge (+5 % gegenüber 2003) (*BCS* 2004).

botsseite, deren Rahmenbedingungen und Konsequenzen für die Wirtschaftlichkeit und mögliche Gestaltungsoptionen. Ausgangspunkt sind die Untersuchungen im Rahmen des Forschungsprojektes *IMAGO* im Rahmen des *BMBF*-Förderschwerpunktes „Personennahverkehr in der Region“. Im Projekt erfolgte eine systematische Erhebung der Car-Sharing-Angebote nach Ortsgrößenklassen und eine Auswertung hinsichtlich der von den Anbietern gewählten Rechtsformen. Die Stadtwerke Lemgo haben Kooperationsgespräche mit Car-Sharing-Anbietern geführt, deren Konzeption die Grundlage der weiterführenden Überlegungen zur Rolle von ÖV-Unternehmen und professionellen Car-Sharing-Anbietern in Klein- und Mittelstädten und ländlich geprägten Regionen darstellt.

Des Weiteren wurden zur Einschätzung der Entwicklungsbedingungen und -perspektiven die Ergebnisse aktueller Studien und Projekte herangezogen. Dies sind insbesondere die Arbeiten des *bcs* et al. (2001), der *FH Gelsenkirchen* (2003), von *CONRAD* (2003) und *MESSERSCHMIDT* (2003), die eine jeweils unterschiedliche Fokussierung haben auf die Darstellung von Voraussetzungen und Möglichkeiten zur Etablierung eines Car-Sharing-Angebotes in der Fläche einschließlich Wirtschaftlichkeitsberechnungen (*bcs* et al. 2001), auf die Möglichkeiten eines Aufbaus eines Car-Sharing-Angebotes in kleinen und mittleren Gemeinden durch Initiativen und Gemeinden in Form eines Leitfadens (*FH Gelsenkirchen* 2003), auf die angebotsspezifischen Voraussetzungen für eine Umsetzung von Car-Sharing-Angeboten in Mittelstädten (*CONRAD* 2003) und die Bedeutung der Bildung von Kooperationen von Car-Sharing-Organisationen mit externen Partnern (*MESSERSCHMIDT* 2003).

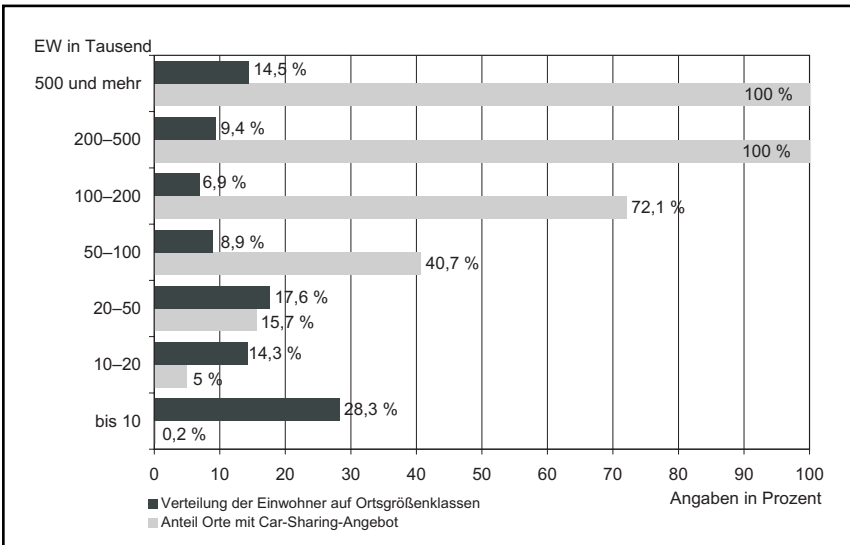
Weiterhin fließen die Erkenntnisse der Untersuchungen zur Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing (*Öko-Institut e.V., DLR*) und zur Zukunft des Car-Sharing in Deutschland (*Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH*) ein.

2 Car-Sharing zwischen Entwicklung und Etablierung

In allen Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern gibt es einen oder sogar mehrere Car-Sharing-Anbieter. Mit abnehmender Einwohnerzahl nehmen auch die Anbieter von Car-Sharing stark ab: In Städten zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern befinden sich noch zu 72,1 Prozent Car-Sharing-Anbieter. Diese Zahl sinkt bis auf 0,2 Prozent bei Ortschaften bis 10.000 Einwohnern (vgl. Abb. 1).

Von einer flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung bei vorhandenem Car-Sharing-Angebot kann z.B. im Vergleich zum ÖPNV keine Rede sein. Nur für den Teil der Einwohner oder der Unternehmen, denen in den jeweilig betrachteten Ortsgrößenklassen ein Car-Sharing-Stellplatz mit einer Auswahl an Fahrzeugen in ausreichender – am Besten fußläufiger – Erreichbarkeit zur Verfügung steht, stellt Car-Sharing eine ernsthafte Mobilitätsoption dar. Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt auf, dass Car-Sharing im Vergleich zu den anderen Verkehrs- und Mobilitätsdienstleistungen hinsichtlich Marktpräsenz insgesamt gesehen nur einen geringen Stellenwert auf dem Mobilitätsmarkt hat.

Abb. 1: Carsharing-Angebot nach Ortsgrößenklassen



Quelle: eigene Erhebung, Statistisches Bundesamt 2002

Tab. 1: Ausgewählte Merkmale unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen zur Beschreibung der Marktpräsenz

| | ÖV | Taxi (2000) | Autoverleih (2003) | Car-Sharing (2003) |
|---------------------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------------|
| Anzahl Unternehmer | 425* (2003) | 25 496 | 6 577 | 95 |
| genehmigte Fahrzeuge | 91 91600 (2002) | 53 030** | 22 842 | 2 500 |
| Personenkilometer in Mio. | 75.053 (1995) | 2.900 (1995) | | k.A. |

Quelle: eigene Darstellung nach: BCS 2004, BCS 2004b, BMVBW 2003, BZP 2002, VDV 2003

*¹⁾nur Mitglieder des VDV

**²⁾ohne Fahrzeuge mit Mischkonzessionen

Angebote in ländlich geprägten, gering besiedelten Räumen gibt es in der Regel im Umkreis größerer Städte, in der sich der Hauptstandort eines Car-Sharing-Anbieters befindet (bcs et al. 2001, S. 14). Oftmals kommen diese Standorte durch Kooperationen mit Kunden zustande, die dem Anbieter einen monatlichen Mindestumsatz garantieren (vgl. Kap. 4.2).

Bislang überwiegt eine regional und lokal differenzierte Anbieterstruktur mit ihren lokalspezifischen Unterschieden im Angebot, die eine Standardisierung erschwert,

die vergleichbar wäre mit dem Angebot von „Mobility CarSharing“ in der Schweiz, das dort quasi eine Monopolstellung einnimmt. Tendenzen zur Bildung zentralerer Anbieterstrukturen z.B. durch den Zusammenschluss mehrerer Car-Sharing-Anbieter oder engerer Kooperationen zwischen den Anbietern (*Öko-Institut* 2004, S. 3) lassen jedoch darauf schließen, dass zukünftig Angebote mit höherer Standardisierung und höherem Professionalitätsanspruch entstehen.

3 Möglichkeiten zur Etablierung von Car-Sharing in Klein- und Mittelstädten sowie in ländlich geprägten Regionen

3.1 Anbietermodelle in Klein- und Mittelstädten und in ländlich geprägten Regionen

Wegen der geringen Kapitaldecke der meisten bundesdeutschen Car-Sharing-Anbieter und Initiatoren dieser Mobilitätsdienstleistung (*bcs et al.* 2001, S. 88) ist für eine Etablierung eines Car-Sharing-Angebotes in weniger dicht besiedelten Regionen von Bedeutung, dass die finanzielle Tragfähigkeit im Vorfeld weitestgehend abgesichert ist. Mitentscheidend für den Erfolg eines Car-Sharing-Angebotes ist die Wahl des Betreibermodells. Dieses unterscheidet sich vor allem hinsichtlich der Verteilung von Verantwortlichkeiten und der Finanzierung. Tabelle 2 zeigt die

Tab. 2: Qualitative Beschreibung der Betreibermodelle

| Merkmale/ Rechtsform | 1. Verein | 2. Filialverein | 3. Filiale |
|--------------------------|--|--|---|
| | Neugründung durch Privatpersonen vor Ort | Zwischenform von 1. und 3. | Ausgründung eines professionellen Car-Sharing-Anbieters |
| Professionelles Know-how | nicht vorhanden | durch Kooperation vorhanden | vorhanden |
| Serviceebene vor Ort | ehrenamtlich | ehrenamtlich | durch Mitarbeiter der Car-Sharing-Organisation |
| Managementebene | ehrenamtlich | Car-Sharing-Organisation in Kooperation | Car-Sharing-Organisation |
| ehrenamtliche Mitarbeit | notwendig | notwendig | möglich |
| Mitspracherecht vor Ort | möglich | eingeschränkt möglich | fast nicht möglich |
| Weitere Merkmale | geringe steuerliche Belastung (vor allem bei Anerkennung von Gemeinnützigkeit); ab etwa 6 Fahrzeugen ist die Grenze der ausschließlich ehrenamtlichen Mitarbeit erreicht | steuerliche Belastung: siehe Verein, Notwendigkeit der Abstimmung mit der Car-Sharing-Organisation | |

Quelle: eigene Darstellung

Modelle und die Kennzeichen zur Einschätzung des Gründungsaufwands und des finanziellen Risikos.

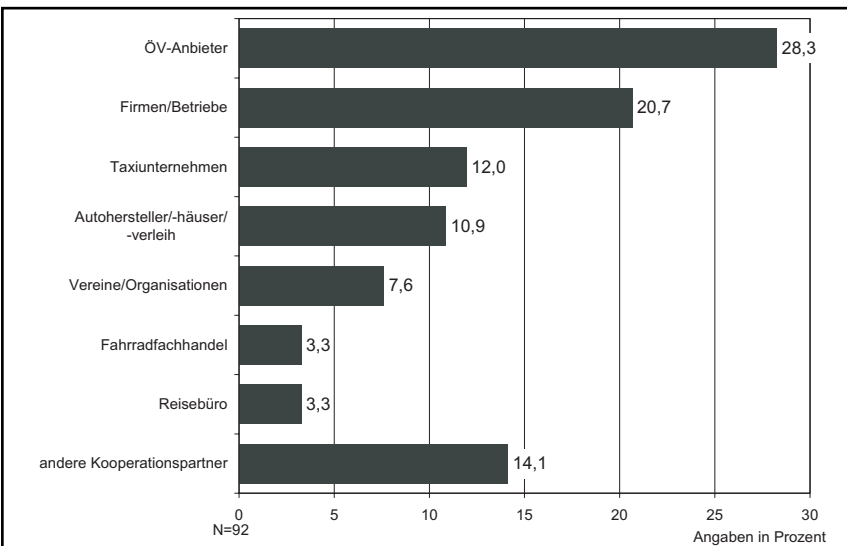
Das finanzielle Risiko bei der Bereitstellung eines qualitativ ähnlichen Angebotes ist für (Filial-)Vereine sowie für professionelle Anbieter in etwa vergleichbar. Jene stellen zwar das Angebot durch ehrenamtliche Mitarbeiter, haben jedoch nicht so günstige Beschaffungsmöglichkeiten für Fahrzeuge wie ein größerer Car-Sharing-Anbieter. Um ein effizientes Buchungs- und Abrechnungsmanagement zu gewährleisten ist entweder ehrenamtliches Engagement notwendig oder es müssen Investitionen getätigt werden.

Im Einzelnen ist die Wahl des Betreibermodells von den lokalen Bedingungen und den dort aktiven Partnern abhängig. Dabei wird vor allem in weniger dicht besiedelten Regionen „praktisch ausschließlich ehrenamtlich gearbeitet“ (bcs et al. 2001, S. 74). Aber auch in Klein- und Mittelstädten spielt bei der Etablierung eines Car-Sharing-Angebotes die ehrenamtliche Mitarbeit eine wichtige Rolle zur Verbesserung der Tragfähigkeit (FH Gelsenkirchen 2003, S. 10).

3.2 Bedeutung, Bildung und Partner von Kooperationen

Um die Rahmenbedingungen eines Car-Sharing-Angebotes in Klein- und Mittelstädten sowie in ländlich geprägten Regionen zu verbessern, sind strategische Kooperationen von Bedeutung. Hauptmotivation zur Bildung einer Kooperation ist die Entstehung eines Zusatznutzen für die Partner der Kooperation, der ohne die Zusammenarbeit entweder gar nicht oder allein nur mit hohem Aufwand erzielbar wäre. Dies ist insofern von Bedeutung, da auch die Bildung einer Kooperation mit organisatorischem und finanziellem Aufwand verbunden ist. Meist werden Ko-

Abb. 2: Die Kooperationspartner von Car-Sharing-Anbietern



Quelle: eigene Darstellung nach FREUDENAU & KANAFA, 2000, S. 9

operationen eingegangen, die der verstärkten Kundenbindung und der Akquisition von Neukunden dienen (vgl. Abb. 2).

Die Formen der Kooperationen von Car-Sharing-Anbietern können nach MESSER-SCHMIDT (2004, S. 34 ff.) unterschieden werden in Werbepartnerschaften, Produktverknüpfungen, Angebotsergänzungen, Auslagerung/Einkauf und die besonderen Absprachen mit Großkunden.

3.3 Kooperationen mit ÖV-Unternehmen

Die vorangegangenen Darstellungen unterstrichen bereits die Bedeutung lokaler ÖV-Unternehmen für die Car-Sharing-Anbieter. Untersuchungen (MUHEIM 1998, S. 11, *MVV* 2003, PERNER, SCHÖNE, BROSIG 2000, S. 42) belegen, dass sich Kunden des ÖV durch eine Car-Sharing-Affinität auszeichnen – und umgekehrt die meisten Car-Sharing-Nutzer auf ein qualitativ hochwertiges ÖV-Angebot angewiesen sind. So ergaben beispielsweise die Untersuchungen des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (*MVV*), dass Car-Sharing-Nutzer vor dem Beitritt den Verkehrsverbund zu 52 Prozent (fast) täglich nutzten. Demgegenüber nutzte die durchschnittliche Bevölkerung die öffentlichen Verkehrsmittel nur zu 23 Prozent (fast) täglich (*MVV* 2003, S. 11).

Ein weiterer Vorteil entsteht für die Car-Sharing-Anbieter dadurch, dass aus deren Sicht die lokalen ÖV-Unternehmen in der Regel wesentlich finanzkräftiger sind und über etablierte Kommunikations- und Vermarktungsstrukturen verfügen. Mittlerweile existieren zahlreiche funktionierende Kooperationspartnerschaften zwischen Car-Sharing-Anbietern und ÖV-Unternehmen wie z.B. in Bremen, Dresden, München und Frankfurt (*VDV* 2004, S. 32 ff.).

3.4 Kooperationen mit Geschäftskunden

Kooperationen mit Geschäftskunden sind aufgrund der geringeren Anzahl von potenziellen Privatkunden in Klein- und Mittelstädten sowie in ländlich geprägten Regionen für einen Car-Sharing-Anbieter von Interesse. Diese umfassen Privatunternehmen unterschiedlicher Branchen und Größen und öffentliche Institutionen, wie beispielsweise die kommunale Verwaltung. Grundüberlegung ist, dass die betriebliche Car-Sharing-Nutzung einerseits die Grundauslastung sichert und die Angebotserstellung wirtschaftlich tragfähig wird und gleichzeitig die unternehmerische Mobilität mit dem Car-Sharing-Angebot kostengünstiger und flexibler abzuwickeln ist.

Bislang existieren nur wenige systematische Untersuchungen über Geschäftskunden. Zu nennen sind die Arbeiten von REUTTER, BÖHLER, WARMKE 1999, WANNER 2003 und WIRTH 2003. WILKE (2002) erläutert den Zusammenhang von Professionalisierung des Produktes und dessen Vermarktung und dem damit verstärkten Interesse der Geschäftskunden für die Dienstleistung. Seitdem ist wiederum eine verstärkte Ausrichtung der Car-Sharing-Anbieter auf diese Kundengruppe und eine zunehmende Akquisitionstätigkeit im Geschäftskundensegment zu beobachten.

Trotz Anstrengungen in der Akquisition von Geschäftskunden, ist deren Kundenanteil bislang gering. Dies ist auf unterschiedliche Faktoren zurückzuführen: Im Vergleich zu den Privatkunden haben Geschäftskunden durchschnittlich einen erhöhten Anspruch an die Mobilitätsdienstleistung Car-Sharing. Dies betrifft meist die Erreichbarkeit des Standortes und die Sicherheit, dass die Fahrzeuge im Bedarfsfalle tat-

sächlich zur Verfügung stehen. Diese Erreichbarkeit und Verfügbarkeit lassen sich durch ein optimiertes Angebot vor Ort nur bedingt verbessern, da die die Nutzungszeiten mit anderen Interessenten abgestimmt werden müssen. Weitere Hemmnisse sind die steuerlichen Vorteile und der symbolische Gehalt von Firmenfahrzeugen für ein Unternehmen und seine Mitarbeiter. Mit der Entscheidung eines Unternehmens, zukünftig statt des eigenen Firmenwagens oder der Pkw der Beschäftigten Car-Sharing-Fahrzeuge zu nutzen, sind teilweise komplexe, betriebsinterne Entscheidungsprozesse notwendig. Die Hemmnisse von Geschäftskunden gegenüber einer Car-Sharing-Nutzung werden momentan am *Wuppertal Institut* systematisch untersucht. Wegen der genannten Probleme erweist sich eine Akquisition von Geschäftskunden meist als besonders personal- und kostenintensiv.

4 Car-Sharing und ÖV-Unternehmen – Chancen und Risiken

Ein Car-Sharing-Angebot in Klein- und Mittelstädten sowie in ländlich geprägten Räumen kann für das lokale ÖPNV-Unternehmen aus unterschiedlichen Gründen von Interesse sein:

- a) Car-Sharing als zusätzlicher „Autobaustein“, der das bestehende Bus-Angebot ergänzt.
- b) Car-Sharing als Ergänzung zu bereits bestehenden flexiblen Bedienformen: Anrufbus und Anrufsammeltaxi.
- c) Car-Sharing als Ersatz flexibler Bedienformen in Zeiten und Räumen extrem geringer Nachfrage.

In den Varianten a) und b) stellt Car-Sharing einen Ergänzungsbaustein zur bestehenden Produktpalette dar. Car-Sharing ist ein Selbstfahrsystem, das fahrplanunabhängig mit hoher zeitlicher und räumlicher Flexibilität funktioniert und somit einen Vorteil zu den starren, linienorientierten Angebotsformen bietet. Wurde bereits vielerorts mit der Einführung von flexiblen Bedienformen auf die stark schwankende und geringe Nachfrage nach Verkehrsleistungen reagiert, so stellt Car-Sharing eine gesteigerte Form eines flexiblen Verkehrseinsatzes dar. Wurde teilweise mit den Anrufsammeltaxisystemen die Haus-zu-Haus-Bedienung eingeführt, fällt Car-Sharing hinter diesen hohen Qualitätsstandard allerdings zurück. Die Car-Sharing-Station stellt insofern die klassische Haltestelle dar, wenn diese nicht unmittelbar wohnungsbezogen verfügbar ist. Stärkste Einschränkung des Systems ist, dass ausschließlich Personen im Besitz eines Führerscheins das Angebot nutzen können. Kinder, Jugendliche und Personen ohne Führerschein – dies sind insbesondere ältere Menschen und Frauen – können nur als Mitfahrer vom Angebot profitieren.

Tabelle 3 zeigt die Einordnung von Car-Sharing in die ÖV-Angebotspalette, differenziert nach konventionellen und flexiblen Betriebsformen.

Im Spannungsfeld der Diskussion um die geeigneten Verkehrsangebote vor dem Hintergrund von Grenzen der Bedienbarkeit in Räumen schwacher Verkehrsnachfrage und dem Anspruch zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge könnte Variante c), durchaus interessant sein. Der Kreis derer, die das Angebot nutzen könnten wird zukünftig steigen, da die Führerscheinverfügbarkeit in den jüngeren Altersgruppen,

Tab. 3: Ausprägungen der differenzierten Bedienungsweisen

| | Differenzierte Bedienungsweisen | | | |
|-----------|--|---|--|--|
| | Konventionelle Bedienungsformen | | Alternative Bedienungsformen | |
| | | | Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen | |
| Beispiele | Regional-Bahn U-Bahn Stadtbahn Berg-/Seilbahn | Regionalbus Stadtbus Nachtbus Trampbus | Taxibus Bedarfsbus Anrufsammeltaxi Anrufbus | Car-Sharing Fahrgemeinschaft Bürgerbus Linientaxi |

Quelle: MEHLERT 1998, S. 56

insbesondere bei den Frauen steigt und die Altersgrenze zum Erwerb eines Führerscheins perspektivisch gesenkt werden wird. Ob Car-Sharing mit dieser Variante Bestandteil des ÖPNV-Systems wird, kann an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass damit vergleichbare begriffliche, rechtliche und finanzielle Schwierigkeiten verbunden sein können, wie es bei den flexiblen Angebotsformen bereits der Fall ist. Unter den bestehenden rechtlichen Grundlagen (Personenbeförderungsgesetz, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) wäre eine Genehmigung und finanzielle Förderung von Car-Sharing als Bestandteil des ÖPNV-Angebotes nicht möglich. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist es wahrscheinlich, dass Car-Sharing in Form einer Public-Private-Partnership von bestehenden Car-Sharing-Anbietern betrieben wird.

4.1 To Make or to Buy?

Überlegt sich ein ÖV-Unternehmen, sein aktuelles Angebot durch Car-Sharing zu erweitern, gibt es zwei unterschiedliche Ansatzmöglichkeiten, dies zu realisieren. Eine Möglichkeit ist die selbständige Erweiterung des Angebotes mittels vorhandener Ressourcen, wie dies beispielsweise durch die Wuppertaler Stadtwerke AG mit dem Car-Sharing-Angebot „Carriba!“ oder durch die Hagener Straßenbahn AG realisiert wurde. Dadurch werden jedoch sowohl die Chancen als auch die Risiken, die mit dem selbständigen Aufbau eines neuen Angebotes verbunden sind, von dem ÖV-Unternehmen selbst getragen.

Neben dem Aufbau eines eigenen Car-Sharing-Angebotes besteht die Möglichkeit, mit einem lokalen Car-Sharing-Anbieter zu kooperieren. Hier übernimmt dieser – je nach Höhe der erwarteten Einnahmen an diesem Car-Sharing-Standort – alle bzw. einen großen Teil der Investitions- und Unterhaltskosten. Im Gegenzug dazu wird oftmals eine monatliche Mindestauslastung der Fahrzeuge vereinbart (vgl. Kap. 4.2).

In der Praxis gibt es unterschiedliche Formen der Kooperation, die sich hinsichtlich Intensität der Zusammenarbeit und Verbindlichkeit unterscheiden. So kann beispielsweise eine gemeinsame Tochtergesellschaft gegründet, ein Kooperationsvertrag abgeschlossen werden oder eine Zusammenarbeit ohne Vertrag erfolgen (VDV 2004, S. 44 ff.).

4.2 Beispiele für Kooperationsvereinbarungen zwischen einer Car-Sharing-Organisation und einem ÖPNV-Unternehmen

Soll ein Car-Sharing-Angebot in Kooperation mit einem Anbieter bereitgestellt werden, hängt die Höhe der Kosten, die von den jeweiligen Beteiligten übernommen werden, d.h. der finanzielle Aufwand von den getroffenen Vereinbarungen ab. Im Folgenden werden die Inhalte zweier möglicher Kooperationsverträge beispielhaft vorgestellt, die in der Untersuchungsregion Lemgo den örtlichen Stadtwerken optional von zwei überregional agierenden Car-Sharing-Anbietern angeboten wurden²⁾. Beide Modelle sahen vor, dass zur Reduzierung des finanziellen Risikos das ÖV-Unternehmen selber Car-Sharing-Kunde, also Geschäftskunde wird.

Im ersten Kooperationsmodell wurden die Übernahme von Finanzierung und Management der Fahrzeuge sowie die Abwicklung von Buchung und Abrechnung durch den Car-Sharing-Anbieter angeboten. Im Gegenzug dazu entfielen auf die Stadtwerke Pauschalbeträge von 150 Euro pro Monat und Fahrzeug, für die Übernahme der Ausrüstung der Fahrzeuge mit Bordcomputer 400 Euro sowie für die Ausrüstung der Standorte mit einem Tresor 2.500 Euro. Zugleich war ein Mindestumsatz von ca. 600 Euro monatlich pro Kleinwagen durch die Stadtwerke zu erbringen. Eine mögliche Einbringung von Firmenfahrzeugen der Stadtwerke als Bestandteil des Car-Sharing-Fuhrparks war nicht möglich.

Das zweite Kooperationsmodell unterscheidet sich in der Höhe der Kosten für die Ausstattung der Fahrzeuge und der Höhe des zu gewährleistenden monatlichen Mindestumsatzes. Hier sollte das Zugangssystem für die Fahrzeuge fahrzeuggebunden sein, d.h. durch den Einbau eines Bordcomputers realisiert werden. Die dabei anfallenden Kosten von 1.500 Euro pro Fahrzeug sollten von den Stadtwerken übernommen werden. Diese Variante wäre somit für die Stadtwerke bei der Bereitstellung von bis zu zwei Fahrzeugen kostengünstiger ausgefallen. Die Höhe des Mindestumsatzes für einen Kleinwagen liegt monatlich mit 550 Euro um etwa 50 Euro niedriger als beim ersten Kooperationsmodell.

5 Fazit

Da die „klassischen“ Car-Sharing-Anbieter vergleichsweise wenig kapitalintensive Investitionen tätigen können, ist eine Verbesserung der Quantität des Car-Sharing-Angebotes in ländlich geprägten Regionen ausschließlich auf der Grundlage unternehmerischen Handelns seitens der Car-Sharing-Anbieter nicht zu erwarten. Eine Ausnahme bilden hier ggf. die Klein- und Mittelstädte, die im unmittelbaren Verflechtungsraum der Großstädte liegen und ansässige Car-Sharing-Anbieter dort Marktpotenziale durch Filialgründungen sehen. Es bleibt im Hinblick auf die Marktentwicklung von Car-Sharing generell abzuwarten, inwieweit die Car-Sharing-Anbieter ihre Angebote auch auf andere Städte und auf die Fläche ausdehnen werden oder ob eine Konzentration auf die Stammplätze der Car-Sharing-Anbieter unternehmerisch bevorzugt wird. Die aktuelle Studie des Öko-Instituts geht zudem davon aus, dass eine Entwicklung in Ortschaften unter 20.000 Einwohnern aufgrund der Rahmenbedingungen generell schwierig ist (*Öko-Institut* 2004, S. 4).

2) Die Verhandlungen zwischen den Stadtwerken Lemgo und den Car-Sharing-Anbietern fanden im Jahr 2002 im Rahmen des Projektes *IMAGO* statt.

Zum Aufbau eines Car-Sharing-Angebotes außerhalb der Großstädte bedarf es in der Regel der Initiative und des Eigeninteresses aus der Region selber, da strategische Kooperationspartnerschaften und / oder ehrenamtliche (Mit-)Arbeit für die wirtschaftliche Tragfähigkeit notwendig sind (vgl. dazu GÜNTHER/SCHIPPL in diesem Band). ÖV-Unternehmen und öffentlichen Institutionen kommen dabei als potenzielle Kooperationspartner und Geschäftskunden von Car-Sharing eine besondere Bedeutung zu.

Inwieweit ÖPNV-Unternehmen Interesse sowohl an Kooperationspartnerschaften mit Car-Sharing-Anbietern als auch an einer Ergänzung ihrer Verkehrsangebote um einen „Autobaustein“ Car-Sharing haben, ist offen. Angesichts der sich wandelnden rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Betriebsbedingungen für die ÖV-Unternehmen scheint die Innovationsbereitschaft in beide Richtungen derzeit eingeschränkt. Im Rahmen der Diskussionen um Grenzen der Bedienbarkeit (in Regionen schwacher Nachfrage) und der Pflicht zur Daseinsvorsorge bleibt zu überlegen, ob Car-Sharing als Form „öffentlicher Autos“ hier Funktionen übernehmen könnte. Dazu wären allerdings weitergehende Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen (Personenbeförderungsgesetz) notwendig sowie Untersuchungen, ob eine Car-Sharing-Variante in Räumen schwacher Nachfrage einen Kostenvorteil im Vergleich zu den flexiblen Bedienformen und somit einen geringeren Zuschussbedarf hat. Neben den besonderen Gestaltungsanforderungen ist grundsätzlich zu diskutieren, ob ein Car-Sharing-Angebot z.B. durch den eingeschränkten Nutzerkreis einen Baustein der Mobilitätsversorgung darstellt.

Abgesehen von den genannten angebots- und systemspezifischen Handlungsfeldern gibt es Veränderungen der Rahmenbedingungen, die indirekt auf die Akzeptanz der Dienstleistung durch Haushalte und Unternehmen Einfluss nehmen könnten und zwar die höhere steuerliche Belastung von Dienstfahrzeugen zur privaten Nutzung (*Bundesrat* 2003)³⁾ und die weitere Verteuerung der privaten Pkw-Mobilität. Inwieweit dies allerdings vor dem Hintergrund eines komplexen Bedingungsgefüges zu Akzeptanz- und Nutzungsveränderungen führen wird, ist offen. Fest steht, dass zu einer Etablierung von Car-Sharing in Klein- und Mittelstädten sowie in ländlich geprägten Regionen weiterhin viel Engagement und Durchhaltevermögen, aber auch strategische und kooperative Herangehensweisen seitens der Akteure gefordert sind.

Literatur

- BMVBW* (= *Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen*) (Hrsg.) (2003): *Verkehr in Zahlen*. Hamburg
- Bundesrat* (2003): Pressemitteilung: Bundesrat lehnt Steuervergünstigungsabbaugesetz ab. URL: www.bundesrat.de
- bcs* (= *Bundesverband Carsharing*) et al. (2001): *Machbarkeitsstudie zum Forschungsvorhaben „Carsharing in der Fläche“*. Bearbeitet durch: Bundesverband CarSharing (*bcs*), Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, Technische Universität Dresden. Berlin
- bcs* (= *Bundesverband Carsharing*) (2004): *Car-Sharing im Jahr 2003 wieder stärker gewachsen*. Presseinformation vom 20.002.04. URL: http://www.Carsharing.de/seiten/start.html?seiten/presse_3_.php?archiv=1

3) Durch bspw. eine Erhöhung der Abgaben von einem auf 1,5 % bei einer privaten Nutzung von Dienstwagen (Ablehnung des Gesetzesentwurfes am 13.03.03 vom Bundesrat).

- bcs* (= *Bundesverband Carsharing*) (2004b): „Shell Drive“ weitet CarSharing-Angebot aus. Presseinformation vom 18.02.004. URL: www.Carsharing.de/seiten/start.html?seiten/presse_3_.php
- BZP* (= *Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V.*) (2002): Geschäftsbericht 2001/2002. Frankfurt am Main
- CONRAD, Vera (2003): Die Umsetzbarkeit von Carsharing in Mittelstädten. Möglichkeiten zur Förderung am Beispiel Marburg. Diplomarbeit an der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung. Dortmund
- FH Gelsenkirchen* (2003): Car-Sharing in kleinen und mittleren Gemeinden - ein Handbuch für Initiativen und Gemeinden. Unveröffentlichter Entwurf. Gelsenkirchen
- FREUDENAU, Henrik & Kamilla KANAFA (2000): Neue Aufgabenfelder für Car-Sharing-Organisationen. Ergebnisse einer Umfrage zu neuen Zielgruppen und kooperativen Zusatzangeboten. Dortmund
- GÜNTHER, Stephanie& Jens SCHIPPL (2004): Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen... Erste Erfahrungen mit Car-Sharing im Naturpark Südschwarzwald. In: KAGERMEIER, Andreas (Hrsg.): Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum. Mannheim, S. 117 - 130 (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, 10)
- MEHLERT, Christian (1998): Angebotsbezeichnungen bei alternativen Bedienungsformen. In: Verkehrsplanung Heft 6, S. 56-58
- MESSERSCHMIDT, Colin (2003): Untersuchung über das Potenzial von Kooperationen bei der Einrichtung eines Car-Sharing-Angebotes in Klein- und Mittelstädten. Magisterarbeit an der RWTH Aachen, Geographisches Institut. Aachen
- MUHEIM, Peter (1998): CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität. Luzern
- MVV* (= *Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH*) (2003): MVV und Car-Sharing. Erfolge einer Kooperation. Ergebnisse einer Wiederholungsbefragung. München
- Öko-Institut e.V., DLR (Deutsche Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung)* (laufend): Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing. Freiburg
- Öko-Institut e.V., DLR (Deutsche Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung)* (2004): Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing. Kurzbericht. Freiburg
- PERNER, Torsten, Patrick SCHÖNE & Hagen BROSIG (2000): Das Dresdner Modell. Car-Sharing und ÖPNV. Ergebnisse einer Umfrage. Dresden
- PESCH, Stephan (1995): Car-Sharing als Element einer Lean Mobility im Pkw-Verkehr. Entlastungspotenziale, gesamtwirtschaftliche Bewertung und Durchsetzungsstrategien. Dissertation. Düsseldorf
- REUTTER, Oscar, Susanne BÖHLER & Gisela WARMKE (1999): Pilotprojekt Car-Sharing für Betriebe in der Region Aachen. Unveröffentlichter Abschlussbericht. Wuppertal
- Statistisches Bundesamt* (2002): Statistisches Jahrbuch 2002. Für die Bundesrepublik Deutschland und für das Ausland. Wiesbaden
- VDV* (= *Verband deutscher Verkehrsunternehmen*) (2003): VDV aktuell 2002/03. Köln
- VDV* (= *Verband deutscher Verkehrsunternehmen*) (2004): Mobilitätsbaustein CarSharing. Empfehlungen zur Kooperation mit dem ÖV. VDV Mitteilungen Nr. 10.009. Köln
- WANNER, Monika (2003): Car-Sharing für Geschäftskunden - Status quo und Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtgebiet Karlsruhe. Diplomarbeit. Bonn
- WILKE, Georg (2002): Professionalisiertes Car-Sharing im Dilemma Ökologie/Ökonomie? In: Internationales Verkehrswesen (54), 12/2002, S. 608-612
- WIRTH, Steffen (2003): Car-Sharing für Unternehmen – Eine Analyse von Nutzen und Einsatzmöglichkeiten des Car-Sharing. Diplomarbeit. Lüneburg
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH* (2003): Anbieterbefragung im Rahmen des Projektes: Zukunft des Car-Sharing in Deutschland. Unveröffentlichte Studie. Wuppertal
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH* (laufend): Zukunft des Car-Sharing in Deutschland. Wuppertal