

Dipl. Sozialw. Jana Lichtenberg
Dipl. cand. Florian Hanel

Carsharing und ÖPNV: Nutzen für beide?

Eine Analyse der Situation in Frankfurt am Main

Nicht nur aufgrund der steigenden Energiepreise bietet Carsharing (CS) für immer mehr Menschen eine interessante Alternative zum eigenen Pkw. 2007 teilen sich in Deutschland circa 100 000 Fahrberechtigte in rund 260 Orten etwa 2 900 Carsharing-Fahrzeuge. Die Carsharer sparen die Kosten eines eigenen Pkw, können das für ihre Zwecke passende Fahrzeug wählen, fahren ein gewartetes Auto und leisten einen Beitrag zur Lösung städtischer Verkehrsprobleme. Aus Sicht einer vom Öko-Institut veröffentlichten Studie¹⁾ ist das Potenzial von 1,5 bis 2 Millionen CS-Nutzerinnen und -nutzern noch lange nicht erreicht. Die Kombination von Carsharing und

öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht insbesondere in größeren Städten eine preiswerte, flexible und umweltgerechte Mobilität. Aus diesem Grund ist die Kooperation von CS-Unternehmen und lokalen Anbietern des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auch in Frankfurt am Main gängige Praxis. Die Frage, ob eine solche Kooperation für beide Seiten gleichermaßen vorteilhaft ist, wie dies in München bereits nachgewiesen werden konnte²⁾, oder ob einer der beiden Akteure einen größeren Nutzen daraus zieht, sollte durch eine schriftlichen Befragung von Frankfurter Carsharing-Nutzern in den Jahren 2003 und 2004 beantwortet werden.

>> Carsharing in Frankfurt am Main

In Frankfurt am Main teilen sich zwei Carsharing-Anbieter den Markt: book-n-drive übernahm im Jahr 2000 den Kundenstamm von Car Sharing Deutschland (CSD) und arbeitet mit der Deutschen Bahn, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der lokalen Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ* zusammen. Stadtmobil wurde im gleichen Jahr gegründet und kooperiert mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, der Verkehrsgesell-



Abb. 1: ÖPNV und intelligenter MIV können sich gut ergänzen. (Fotos: traffiQ)

schaft Frankfurt und *traffiQ*. 2004 gab es bei beiden CS-Unternehmen Sondertarife für bestimmte Personengruppen: stadtmobil umwarb besonders ÖPNV-Jahreskarten- und Jobticket-Besitzer sowie Studierende. Bei book-n-drive konnten BahnCard-Besitzer und ÖPNV-Jahreskarten-Kunden einen ermäßigten Tarif wählen³⁾. Dass sich diese Sondertarife als Instrument der Kundenbindung in Frankfurt am Main sowohl für die CS-Anbieter als auch für die Verkehrsgesellschaften bezahlt machen, belegen die in diesem Bericht dargestellten Ergebnisse.

>> Die Befragung

Beide CS-Unternehmen verschickten Ende 2003/Anfang 2004 den umfangreichen Fragebogen an ihre aktiven Frankfurter Kunden. *traffiQ* hat die Unternehmen dabei unterstützt und die Auswertung der Daten übernommen. Als Mobilitätsdienstleister hat *traffiQ* naturgemäß großes Interesse an Informationen über das Mobilitätsverhalten der Frankfurter Bevölkerung, und da CS-Kunden regelmäßig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, bieten Erkenntnisse über die Wechselwirkung der beiden Systeme Entscheidungshilfe bei zukünftigen Planungen. Der Fragebogen erfasste wesentliche Aspekte zur CS-Nutzung, CS-Mitgliedschaft, ÖPNV-Nutzung, genutzte Fahrkartenart, Motive zum ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pkw-Besitz, Gründe für Nicht-Besitz eines eigenen Pkw, Zufriedenheit mit Carsharing und ÖPNV, genutzte Informationsquellen sowie soziodemographische Angaben. Von den 1.821 verschickten Fragebögen kamen 643 beantwortet zurück (35 Prozent) und flossen in die Auswertung ein. Dass der Rücklauf durchaus repräsentativ für die Frankfurter

CS-Kundschaft ist, zeigte ein Vergleich der soziodemografischen Angaben der Befragten mit denen aus den Kundendateien der Carsharing-Gesellschaften zum Zeitpunkt der Datenauswertung im Jahr 2004. Inzwischen hat sich die Struktur der Kundschaft aufgrund von Bestandsübernahmen und Tarifreformen verändert. Die aufgeführten Ergebnisse dienen daher nicht der aktuellen Beschreibung der CS-Kundinnen und Kunden, sondern vielmehr der Darstellung der Beziehung von Carsharing und Nahverkehr.

>> Die Ergebnisse im Einzelnen

>> Frankfurter Carsharer und damalige Unterschiede zwischen den Anbietern

Aus Tabelle 1 wird deutlich, dass die Frankfurter Carsharer überwiegend berufstätig sind, in Ein- oder Zweipersonen-Haushalten leben, ein abgeschlossenes Studium haben und überdurchschnittlich gut verdienen (ein Drittel hat über 3.000 Euro monatliches Netto-Haushaltseinkommen).

Tabelle 1	
Soziodemografische Merkmale der Carsharing-Kunden 2004	
Frankfurter CS-Kunden	
Durchschnittsalter	40 Jahre
Anteil Männer	63 %
Anteil Berufstätiger	89 %
Anteil mit Hochschulabschluss	70 %
Anteil Studierender	5 %
Anteil Ein-/Zwei-Pers.-Haushalte	78 %
Anteil Haushalte mit einem Netto-Einkommen von 3000 € und mehr	33 %

Die Kundschaft von stadtmobil weist höhere Anteile bei den jüngeren Altersklassen, bei den Frauen und den Studierenden auf, der Anteil der Personen mit abgeschlossenem Studium hingegen ist deutlich niedriger als bei book-n-drive.

Dies kann darauf zurückzuführen sein, dass stadtmobil 2004 bereits einen Spezialtarif für Studierende angeboten hat.

>> Mobil ohne eigenen Pkw?

In Frankfurt hat jeder vierte Erwachsene keinen eigenen Pkw (Frankfurter Bürgerbefragung 2004). Unter den befragten Carsharing-Nutzern besitzen 92 Prozent kein eigenes Auto.

Die Hälfte von ihnen hätte auch ohne Carsharing auf ein eigenes Auto verzichtet. Immerhin 13 Prozent haben wegen ihrer Teilnahme am Carsharing den

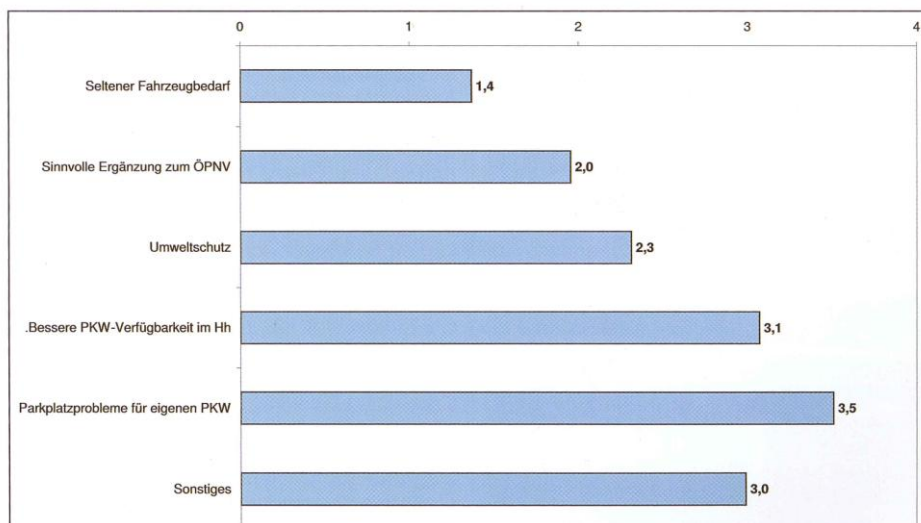


Abb. 3: Gründe für die Teilnahme am Carsharing in Frankfurt (Mittelwerte, Skala von 1: sehr zutreffend bis 5: nicht zutreffend)

eigenen Pkw abgeschafft und 25 Prozent haben auf eine Neuanschaffung verzichtet (Abb. 2). Die durchschnittlich im Jahr mit dem eigenen Pkw gefahrenen Kilometer reduzierten sich deutlich nach Beitritt zur CS-Organisation von circa 12.000 Kilometer auf 2.200 Kilometer, die mit CS-Fahrzeugen zurückgelegt wurden. Bei stadtmobil ist dieser Effekt wesentlich stärker als bei book-n-drive: stadtmobil-Kunden fahren statt 12.215 noch 1.250 Pkw-Kilometer im

Jahr, bei book-n-drive verringerte sich der Durchschnitt von 11.470 auf 2.869 Kilometer. Diese

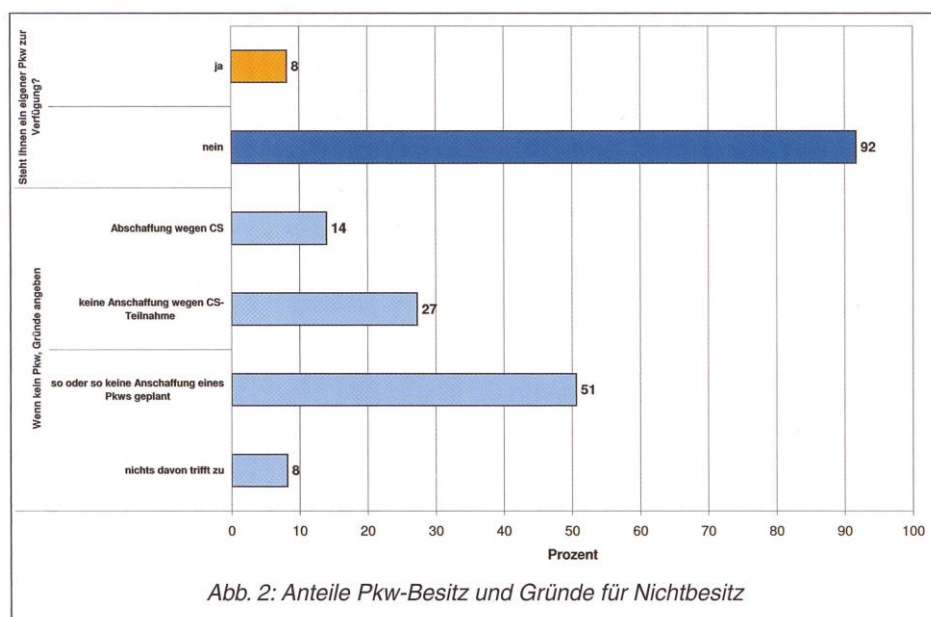


Abb. 2: Anteile Pkw-Besitz und Gründe für Nichtbesitz



Abb. 4: Carsharing-Auto

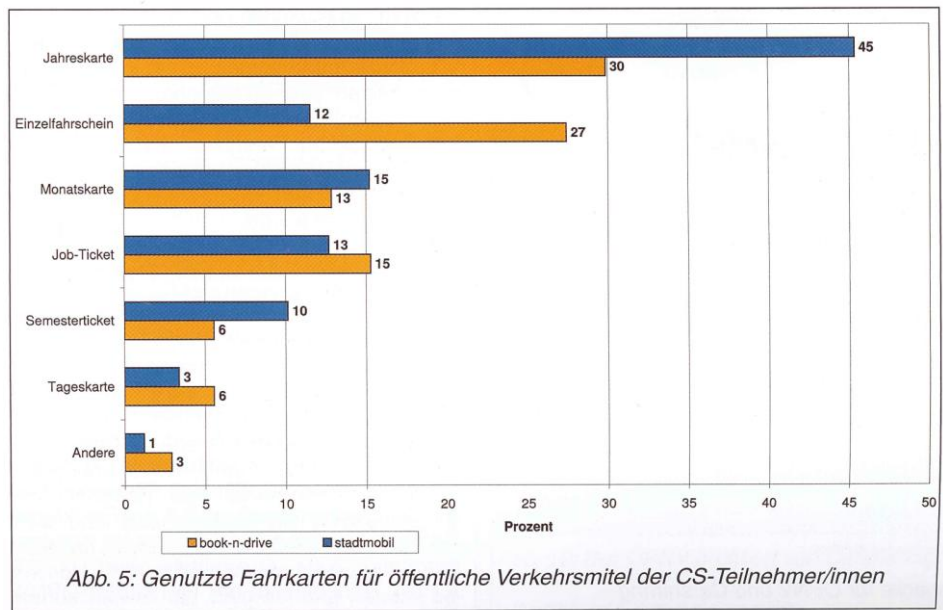
Ergebnisse verdeutlichen, dass auch in Frankfurt durch Carsharing die Anzahl der privaten Pkw reduziert wird und die per Auto zurückgelegten Kilometer massiv zurückgehen. Auf die Frage nach den Gründen für die CS-Teilnahme in Frankfurt am Main ergab die Untersuchung, dass die Antworten *Seltener Fahrzeugbedarf* und *Sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV* mit einem Mittelwert von 1,37 bzw. 1,95 (Skala von 1: sehr zutreffend bis 5: nicht zutreffend) die meiste Zustimmung erhalten haben. Der *Umweltschutz* spielt mit einem Mittelwert von 2,31 auch eine Rolle in der Begründung der Teilnahme am Carsharing. Die Punkte *Bessere PKW-Verfügbarkeit im Haushalt* sowie *Parkplatzprobleme für eigenen PKW* sind weniger wichtig für die Entscheidung (Abb. 3).

>> Nutzung des ÖPNV vor und nach Carsharing-Beitritt

In der Regel sind Carsharer auch gute Nahverkehrskunden. Der Anteil derjenigen, die mindestens viermal pro Woche öffentliche Verkehrsmittel nutzen, liegt bei 74 Prozent für stadtmobil und bei 66



Abb. 6: ÖPNV in Frankfurt

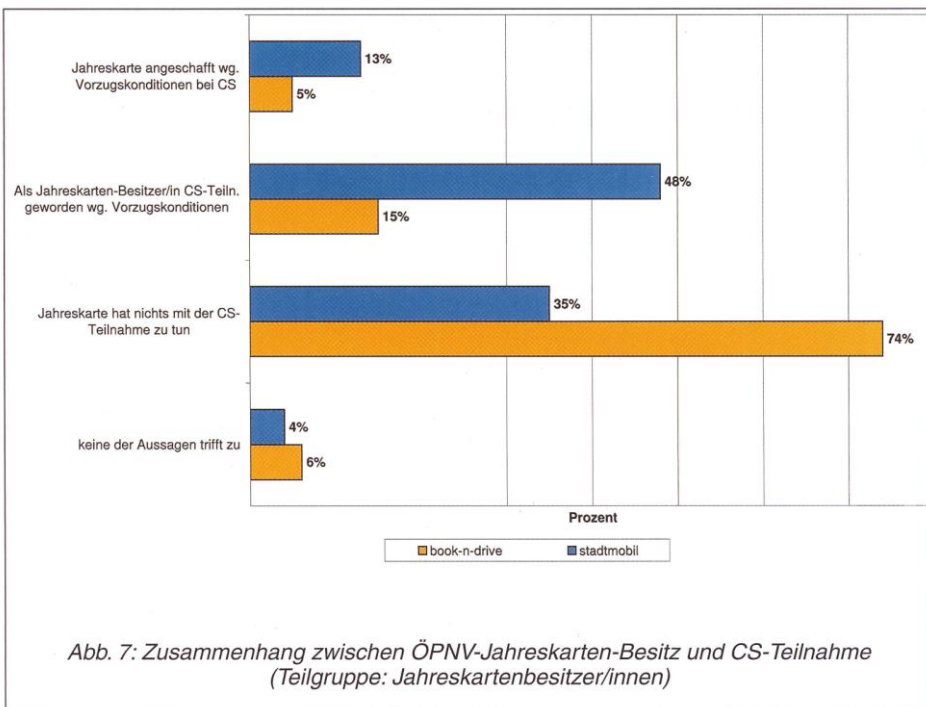


Prozent für book-n-drive. Beide Anteile überragen bei weitem den Durchschnitt in der Frankfurter Bevölkerung (In der Bürgerbefragung 2004 gaben 38 Prozent an, mindestens viermal pro Woche Busse und Bahnen zu nutzen). Um den Anteil dieser ÖPNV-affinen Gruppe zu stärken, wurden Sonderkonditionen für Jahreskarten-Besitzer eingeführt und kommuniziert. Lag der Anteil der Jahreskarten-Besitzer vor Beitritt zu einem der Frankfurter CS-Anbieter bei 28 Prozent, steigerte sich dieser um elf Prozentpunkte nach Beitritt. Bei stadtmobil erhöhte sich der Anteil der Jahreskartenbesitzer von 32 Prozent vor CS-Beitritt auf 45 Prozent nach dem Beitritt zum CS. Bei book-n-drive verzeichnete der Anteil der Jahreskartenbesitzer einen Anstieg von 22 Prozent auf 30 Prozent (Abb. 5). Der Anteil der Einzelfahrschein-Nutzer ist bei book-n-drive mit 27 Prozent immer noch sehr hoch. Die Jahreskarten-Besitzer wurden danach gefragt, ob sie die Jahreskarte wegen der Vorzugskonditionen beim CS gekauft hätten (Abb. 7). Für knapp 50 Prozent besteht kein Zusammenhang zwischen CS und Jahreskarte. Ein gutes Drittel

wurde Carsharing-Teilnehmer wegen der Vorzugskonditionen für Jahreskarten-Inhaber. Zehn Prozent haben sich eine Jahreskarte angeschafft, um in den Genuss der Vorzugskonditionen beim Carsharing zu kommen.

haben, um in den Genuss der Vorzugskonditionen beim CS zu kommen. Bei book-n-drive handelt es sich hierbei um fünf Prozent. Drei Viertel der book-n-drive-Kundschaft sehen keinerlei Zusammenhang zwischen dem Erwerb der Jahreskarte und deren Vorzugskonditionen beim CS.

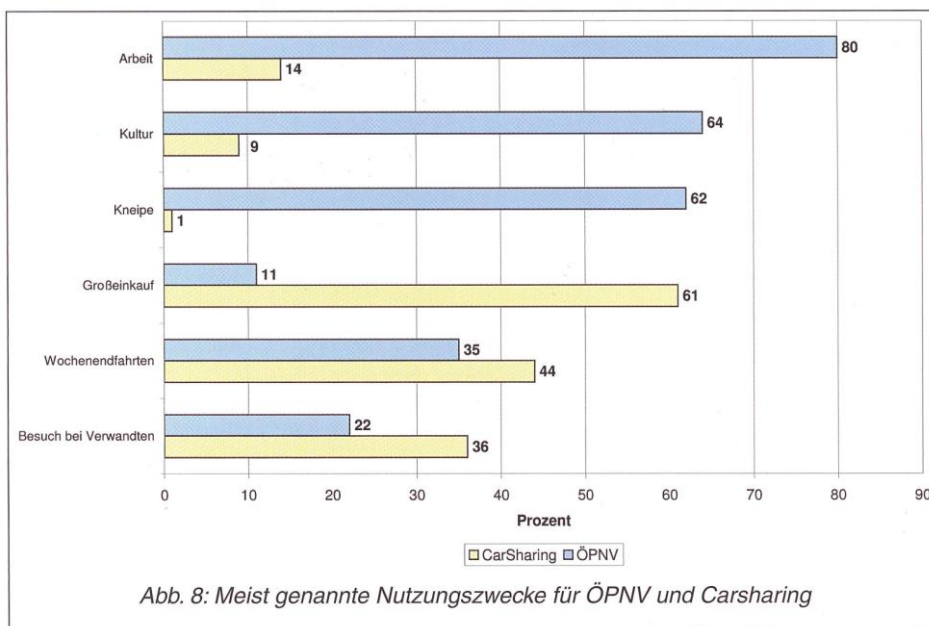
Bei stadtmobil beträgt dieser Anteil 35 Prozent. Diese Ergebnisse sprechen dafür, dass die Strategie von stadtmobil, ÖPNV-Kunden mit besonderen Tarifen zu werben, erfolgreich war. (book-n-drive bietet seit 2005 ein neues Tarifsystem an und konnte in der Zwischenzeit den Anteil von Jahreskarten-Besitzern erhöhen.)



>> Werden durch Carsharing ÖPNV-Wege kannibalisiert?

In der Münchener Untersuchung gaben 30 Prozent an, sich wegen dieser Vorzugskonditionen eine Zeitkarte zugelegt zu haben. Die Mehrheit der Münchener Befragten gab an, dass der Erwerb einer Zeitkarte unabhängig vom Beitritt zum CS war (44 Prozent). 19 Prozent der befragten CS-Nutzer in München waren bereits zum Zeitpunkt des CS-Beitritts Besitzer einer Zeitkarte. In Frankfurt am Main tauchen jedoch bezüglich der beiden Unternehmen wesentliche Unterschiede auf. 13 Prozent der stadtmobil-Nutzer gaben an, dass sie eine Jahreskarte erworben

Diese Frage kann für Frankfurt am Main eindeutig verneint werden. Wie Abbil-



dung 8 verdeutlicht, wird der Nahverkehr für Tätigkeiten innerhalb der Stadt, wie beispielsweise Arbeit (81 Prozent), Kultur (65 Prozent), Besuch bei Freunden (63 Prozent) oder den Kneipenbesuch (46 Prozent) genutzt. Das Carsharing hingegen entfaltet sich eher außerhalb der Stadt für Großeinkäufe (61 Prozent), Wochenendfahrten ins Grüne (44 Prozent) und Besuche von Verwandten (36 Prozent). Auch in München dienen öffentliche Verkehrsmittel eher den innerstädtischen Wegen (Arbeit, Kultur und Kneipe), während mit den CS-Fahrzeugen Wochenendfahrten, Besuche sowie Großeinkäufe unternommen werden.

>> Der Weg zur Carsharing-Station

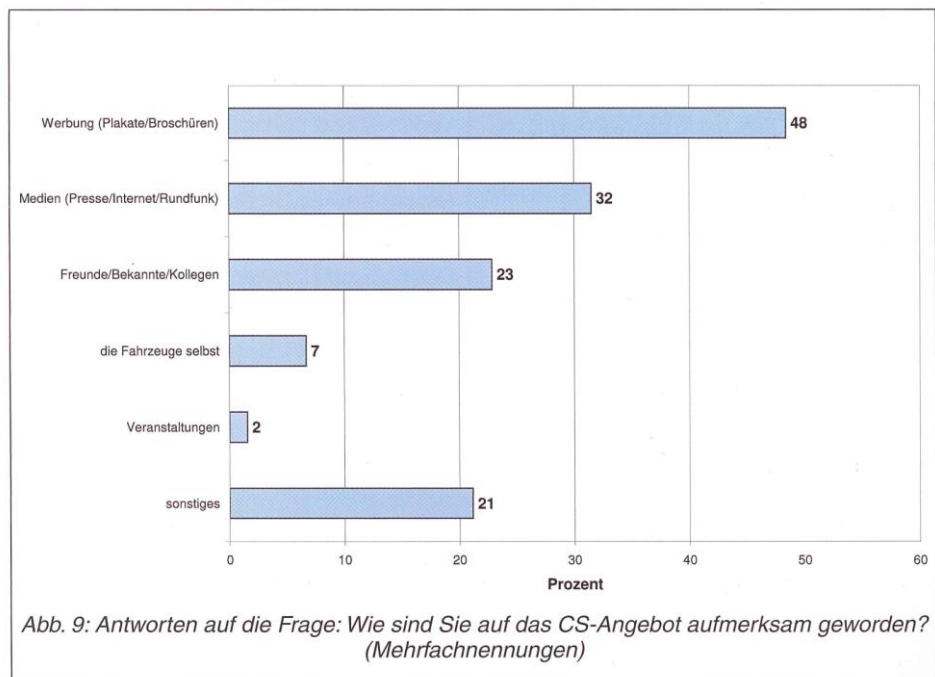
Ein Drittel der Frankfurter Carsharing-Nutzer fährt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur CS-Station, die Mehrheit (53 Prozent) jedoch läuft und 14 Prozent nutzen das Fahrrad. Insgesamt dauert der Weg zur CS-Station im Durchschnitt elf Minuten (München: 10 Minuten). Der Zeitaufwand, um die nächstgelegene ÖPNV-Haltstelle zu erreichen, beträgt in Frankfurt am Main durchschnittlich 5,1 Minuten (München: 5,6 Minuten).

In Bezug auf den Zeitbedarf für alltägliche Wege ergibt die Untersuchung in Frankfurt am Main, dass sich für die meisten Befragten seit der CS-Teilnahme keinerlei Veränderung ergeben hat (83 Prozent). Nur neun Prozent gaben an, dass sie im Vergleich zu früher mehr Zeit für ihre alltäglichen Wege benötigen. Immerhin

acht Prozent verneinten dies; für sie brachte der Beitritt zum Carsharing sogar eine Zeitersparnis.

>> Der Einfluss der Werbung

In Frankfurt am Main wurden 48 Prozent der befragten CS-Nutzer durch Werbung in Form von Plakaten, Aushängen und Broschüren auf das Angebot aufmerksam (Abb. 9). 32 Prozent der Nennungen entfallen auf die Medien, die sich zu 15 Prozent auf das Internet, 14 Prozent auf die Tagespresse und drei Prozent auf Rundfunk/TV verteilen. Die Mundpropaganda ist mit 23 Prozent die dritt-wichtigste Informationsquelle in Frankfurt, wohingegen sich in München die Mehrheit (32 Prozent) der CS-Teilnehmer durch Mundpropaganda im



Freundes- und Bekanntenkreis informierten. Anzumerken ist hierzu, dass in München nahezu keine Plakatwerbung gemacht wird.

>> Sind zufriedene Carsharing-Nutzer auch zufriedene ÖPNV-Nutzer?

In der Untersuchung wird deutlich, dass die CS-Nutzer mit ihrem jeweiligen CS-Unternehmen zufriedener sind als mit dem ÖPNV allgemein. Der Durchschnittswert für die Zufriedenheit mit dem CS-Unternehmen liegt bei 2,3 (Skala von 1: vollkommen zufrieden bis 5: unzufrieden). Für den Nahverkehr ist der Durchschnittswert mit 2,8 der Frankfurter Carsharer etwas höher als der im Kundenbarometer 2004⁴⁾ ermittelte Wert von 2,9 für die Zufriedenheit der Frankfurter ÖPNV-Nutzer mit Bus und Bahn.

>> Fazit

Die Frankfurter Ergebnisse bestätigen die in München gewonnene Erkenntnis, dass sich die Kooperation von Carsharing und öffentlichem Nahverkehr für beide Seiten lohnt.

- >> Die Kundenbindung an den ÖPNV wird durch Sondertarife erhöht. In Frankfurt haben sich zehn Prozent der CS-Kunden wegen der Sonderkonditionen eine Jahreskarte gekauft.
- >> Die CS-Unternehmen gewinnen durch die Kooperation mit dem ÖPNV neue Kunden: Ein Drittel der Befragten gab an, wegen der Vorzugskonditionen für Jahreskarten-Besitzer dem CS beigetreten zu sein.
- >> Ökologisch erwies sich in Frankfurt der positive Effekt, dass die CS-Nutzer häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen und massiv weniger Pkw-Kilometer zurücklegten.
- >> Die beiden Systeme Nahverkehr und Carsharing ergänzen sich in

Frankfurt am Main optimal und kanibalisieren sich nicht gegenseitig.

- >> Die These, dass durch Carsharing weniger private Pkw in den Städten stehen, kann für Frankfurt bestätigt werden. Abgesehen davon, dass sowieso jeder Dritte auch ohne Carsharing auf ein Auto verzichtet hätte, geben 38 Prozent an, das eigene Auto verkauft oder auf die Anschaffung verzichtet zu haben.
- >> In Frankfurt am Main haben Werbung und Medien deutlichen Einfluss auf die Wahrnehmung der CS-Unternehmen genommen. Die Mundpropaganda steht an dritter Stelle.
- >> Durch zielgruppenspezifische Angebote können weitere Kundengruppen für das Carsharing gewonnen werden (Studierenden-Tarif von stadtmobil).



Abb. 10: Der ÖPNV profitiert vom Carsharing

>> Ein Blick in die Zukunft

Im Verlauf der letzten Jahre hat sich Carsharing zu einer „öko-effizienten Mobilitätsdienstleistung⁵⁾ entwickelt. Um das Potenzial voll auszuschöpfen, ist aber auch politische Unterstützung notwendig. Bisher standen die Fahrzeuge

der CS-Unternehmen meistens in kleinen, schlecht sichtbaren Stellplätzen in der Stadt. Ideal wären extra gekennzeichnete öffentliche Stellplätze, wie beispielsweise für Taxis. In einer „Stadt der kurzen Wege“ ist eine weiter zu vertiefende Kooperation zwischen Nahverkehr und Carsharing wünschenswert, um eine umfassende Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Feinstaub-Debatte erscheint eine Ausdehnung des CS in den Städten sinnvoll, da sich dadurch zum einen die Anzahl der Pkw und zum anderen die zurückgelegten Pkw-Kilometer verringern würden. Ein weiterer wichtiger Faktor für die Vergrößerung der CS-Kundschaft ist die Erschließung neuer Kundengruppen. Da es sich bei den bisherigen CS-Nutzer in Frankfurt am Main fast ausschließlich um in Single- oder Zweierhaushalten lebende Personen handelt, rückt die bisher kaum beachtete Kundengruppe der Familie in den Fokus der Aufmerksamkeit.

Literatur/Anmerkungen

- 1) Öko-Institut e.V. 2004: Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing (FE 77.461/2001).
- 2) Hartmut Krietemeyer: Effekte der Kooperation von Verbund und Car-Sharing-Organisationen. In: Der Nahverkehr 9/2002, S. 31 – 29.
- 3) Seit 7/2005 Kooperationstarif mit der AStA der TU Darmstadt.
- 4) ÖPNV-Kundenbarometer 2003, Frankfurt am Main (TNS emnid)
- 5) Georg Wilke: Professionalisiertes Car-Sharing im Dilemma Ökologie/Ökonomie? In Internationales Verkehrswesen 12/2000.

Die Autoren



Dipl.-Sozialw. Jana Lichtenberg (36) arbeitet seit 2002 für *traffiQ*, die lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, im Fachbereich Mobilitätsforschung und Vergabemanagement mit den Schwerpunkten Alltagsmobilität, Verkehrsmittelwahlverhalten, Zielgruppenanalyse und Qualitätsmessung im Rahmen ausgeschriebener Busverkehrsleistungen. Zuvor studierte sie Soziologie, Politologie und Psychologie an der Universität Gießen.

und Vergabemanagement mit den Schwerpunkten Alltagsmobilität, Verkehrsmittelwahlverhalten, Zielgruppenanalyse und Qualitätsmessung im Rahmen ausgeschriebener Busverkehrsleistungen. Zuvor studierte sie Soziologie, Politologie und Psychologie an der Universität Gießen.



Dipl. cand. Florian Hanel (25) studiert Politikwissenschaft an der Johann-Wolfgang-Goethe Universität in Frankfurt am Main. Im Rahmen eines Praktikums bei *traffiQ* wertete er die Daten der Frankfurter Carsharing-Befragung aus.

Im Rahmen eines Praktikums bei *traffiQ* wertete er die Daten der Frankfurter Carsharing-Befragung aus.

Veröffentlichung

In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region. Heft 11/2007, S. 37 - 41. Düsseldorf: Alba Fachverlag GmbH, 2007.

Kontakt

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
 Stiftstraße 9 - 17
 D-60313 Frankfurt am Main
 Telefon: 069 212 24 424
 Telefax: 069 212 24 430
 info@traffiQ.de
 www.traffiQ.de