

Hartmut H. Topp  
Technische Universität Kaiserslautern

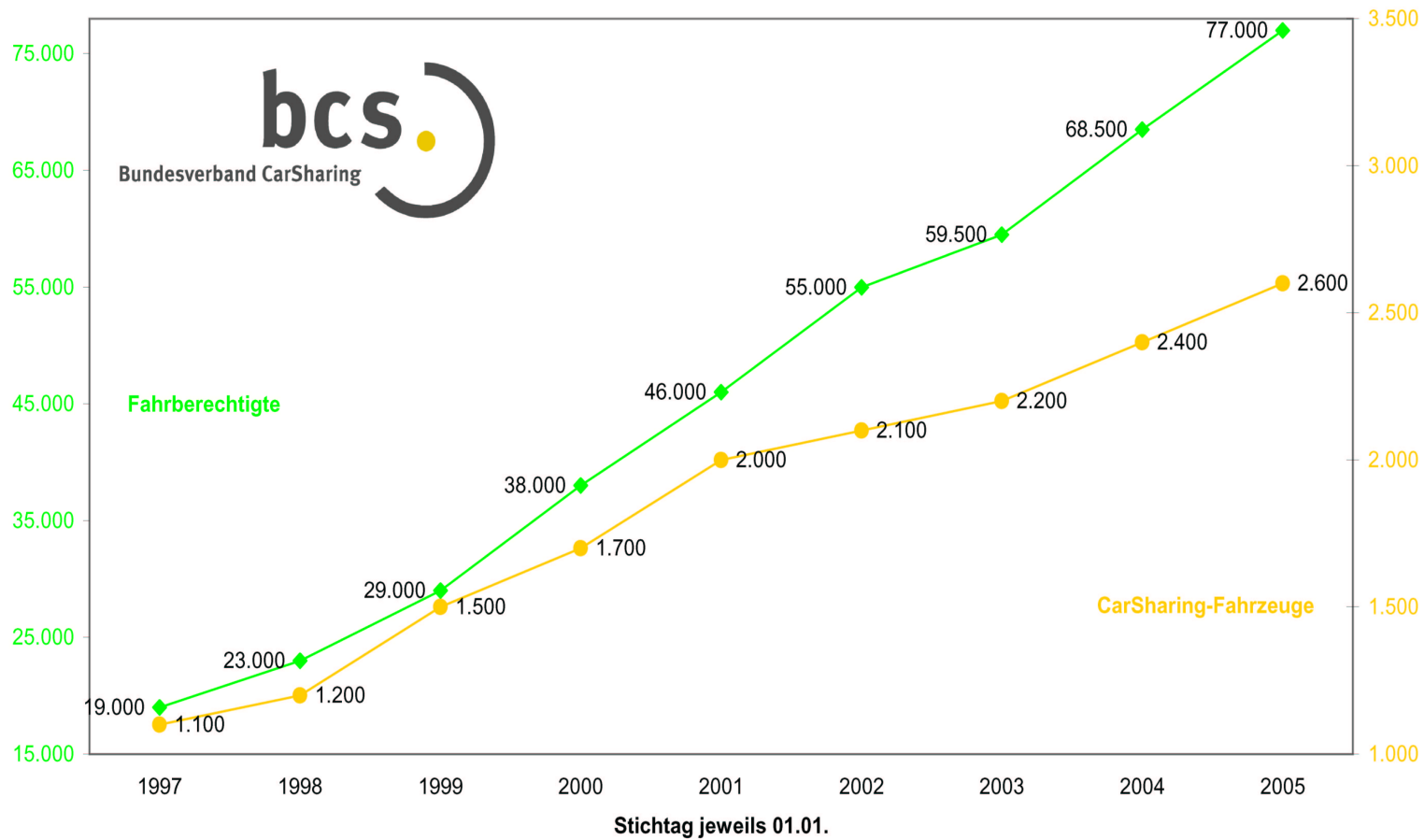


# Mehr Chancen des Öffentlichen Personennahverkehrs als Dienstleister für Mobilität insgesamt

Tagung  
,Mobilpakete – eine Zukunftsoption für den ÖPNV?‘

von Bundesverband CarSharing und üstra  
am 15. Juni 2005 in Hannover

1. Zeitsprung 2015
2. Potentiale heute
3. Vergleich Schweiz / Deutschland
4. Der Mobilitätsverbund
5. Bisherige Entwicklung
6. Zielgruppen
7. Synergien
8. Künftige Rahmenbedingungen
  - 8.1 Alternde Bevölkerung
  - 8.2 Mobilität wird teurer
  - 8.3 Dispersere Verkehrsstrukturen
  - 8.4 Folgerungen für den ÖPNV
9. Mobilitätspunkte
10. Fazit



## Quantitative Entwicklung des deutschen CarSharing

(bcs, 2005)

1. Zeitsprung 2015
2. Potentiale heute
- ➔ 3. Vergleich Schweiz / Deutschland
4. Der Mobilitätsverbund
5. Bisherige Entwicklung
6. Zielgruppen
7. Synergien
8. Künftige Rahmenbedingungen
  - 8.1 Alternde Bevölkerung
  - 8.2 Mobilität wird teurer
  - 8.3 Dispersere Verkehrsstrukturen
  - 8.4 Folgerungen für den ÖPNV
9. Mobilitätspunkte
10. Fazit

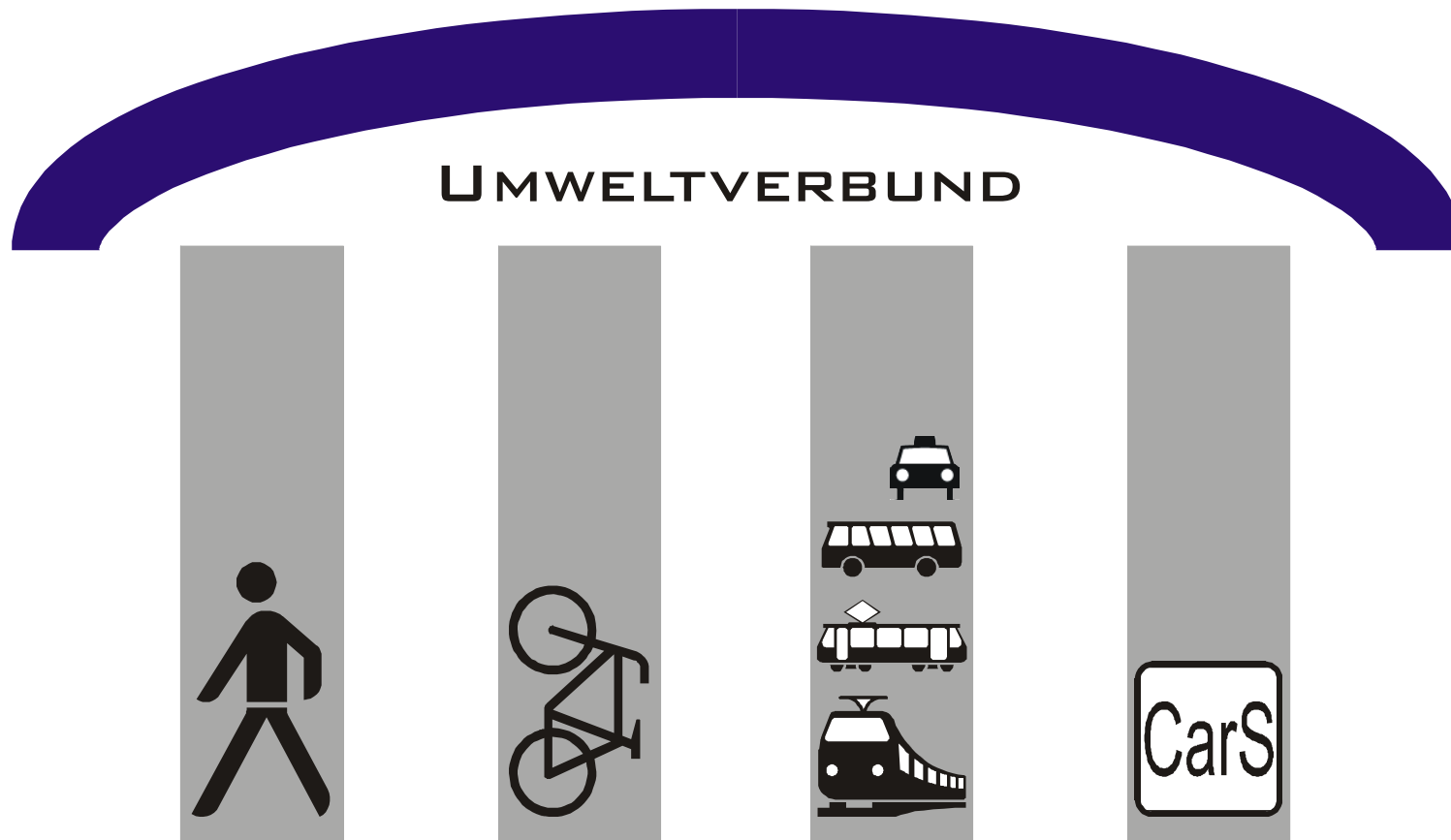
Berlin	3.450.000 E	0,12 %
Hannover	523.000 E	0,40 %
Dresden	475.000 E	0,42 %
Karlsruhe	280.000 E	1,0 %
Zürich	336.000 E	4,5 %
Deutschland	82.000.000 E	0,1 %
Schweiz	7.400.000 E	0,8 %

## CarSharer pro Einwohner in Prozent

(VDV, 2004)

Warum ist CarSharing in der Schweiz soviel weiter als in Deutschland?

1. CarSharing in Deutschland ist nicht flächendeckend
2. Schweiz ist etwa 5 Jahre voraus
3. Höherer Stellenwert von ÖPNV und Eisenbahn  
Weniger Auto-Emotionen?
4. Heterogener Markt in Deutschland ohne überörtliche Marke
5. 'Energie 2000' hat CarSharing in Schweiz gefördert



CarSharing –  
die 4. Säule des Umwelt-/Mobilitätsverbundes

(Huwer, 2003)

# Handlungsschwerpunkte der Integration der Verkehrsmittel des Mobilitätsverbundes


## 1. Fahrrad und ÖPNV

Bike-and-Ride, Fahrrad-Mitnahme, BikeSharing,  
Fahrradverleih, Fahrrad-Abstellanlagen, ...

## 2. CarSharing und ÖPNV

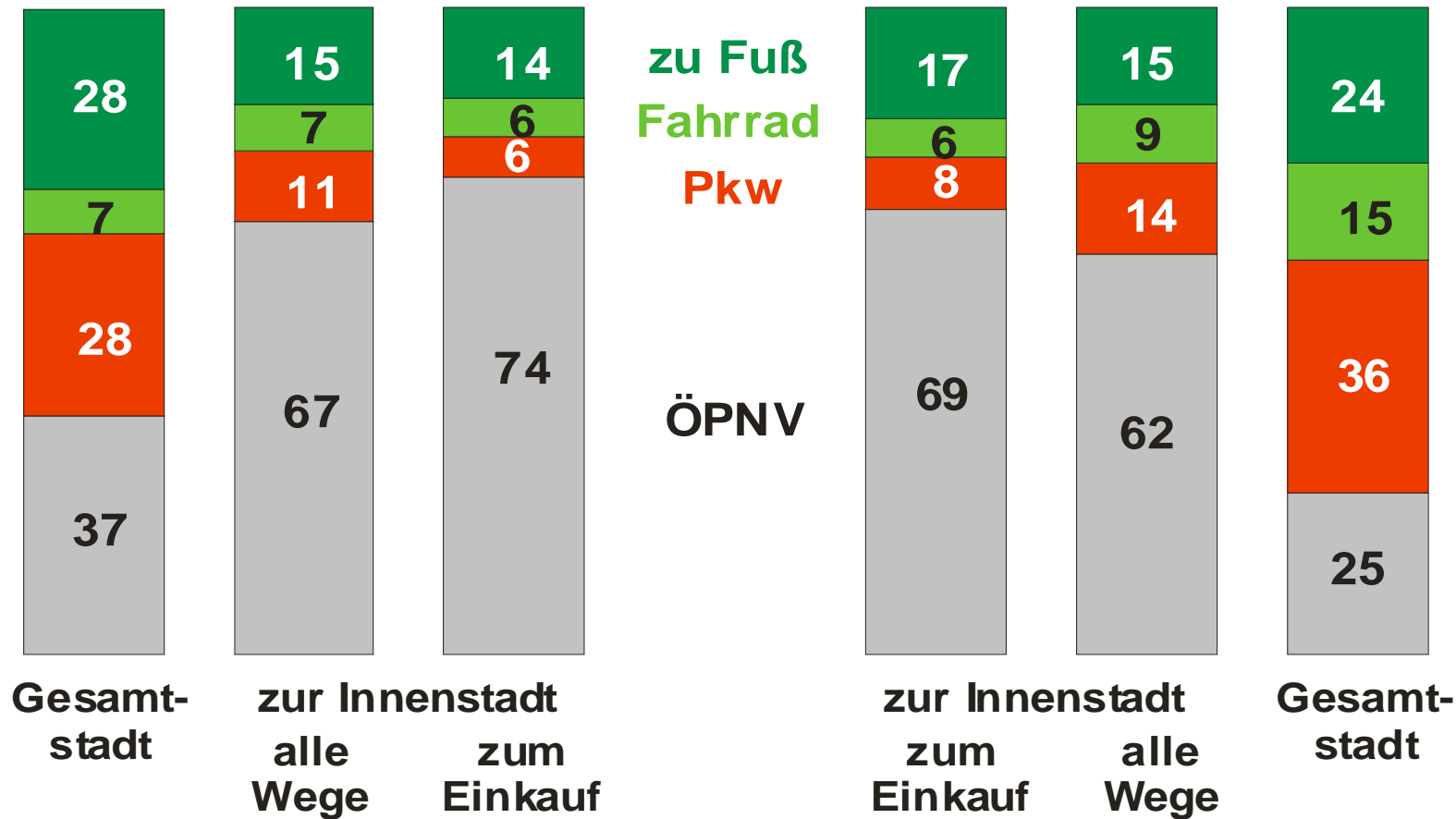
als Komplettierung des Mobilitätsverbundes



1. Zeitsprung 2015
2. Potentiale heute
3. Vergleich Schweiz / Deutschland
4. Der Mobilitätsverbund
-  5. Bisherige Entwicklung
6. Zielgruppen
7. Synergien
8. Künftige Rahmenbedingungen
  - 8.1 Alternde Bevölkerung
  - 8.2 Mobilität wird teurer
  - 8.3 Dispersere Verkehrsstrukturen
  - 8.4 Folgerungen für den ÖPNV
9. Mobilitätspunkte
10. Fazit

# Zürich

# München




Modal Split der Wege der Einwohner

1988	StattAuto Berlin, deutscher CarSharing-Pionier
1995	züri mobil – Dachmarke für ÖPNV/CarSharing
1997	14 ÖPNV/CS-Kooperationen in Deutschland
2001	DB Carsharing der Bahn
2003/04	Markteinstieg von Shell Drive und GreenWheels
2004	VDV-Empfehlungen ‚Mobilitätsbaustein Car Sharing‘
2004	Mobilpakete in Freiburg und Hannover
??	StVO-Änderung: CarSharing-Parkstände



Meilensteine kombinierter Mobilität

1. Zeitsprung 2015
2. Potentiale heute
3. Vergleich Schweiz / Deutschland
4. Der Mobilitätsverbund
5. Bisherige Entwicklung
-  6. Zielgruppen
7. Synergien
8. Künftige Rahmenbedingungen
  - 8.1 Alternde Bevölkerung
  - 8.2 Mobilität wird teurer
  - 8.3 Dispersere Verkehrsstrukturen
  - 8.4 Folgerungen für den ÖPNV
9. Mobilitätspunkte
10. Fazit



**Mobility lässt Sie entspannen:**

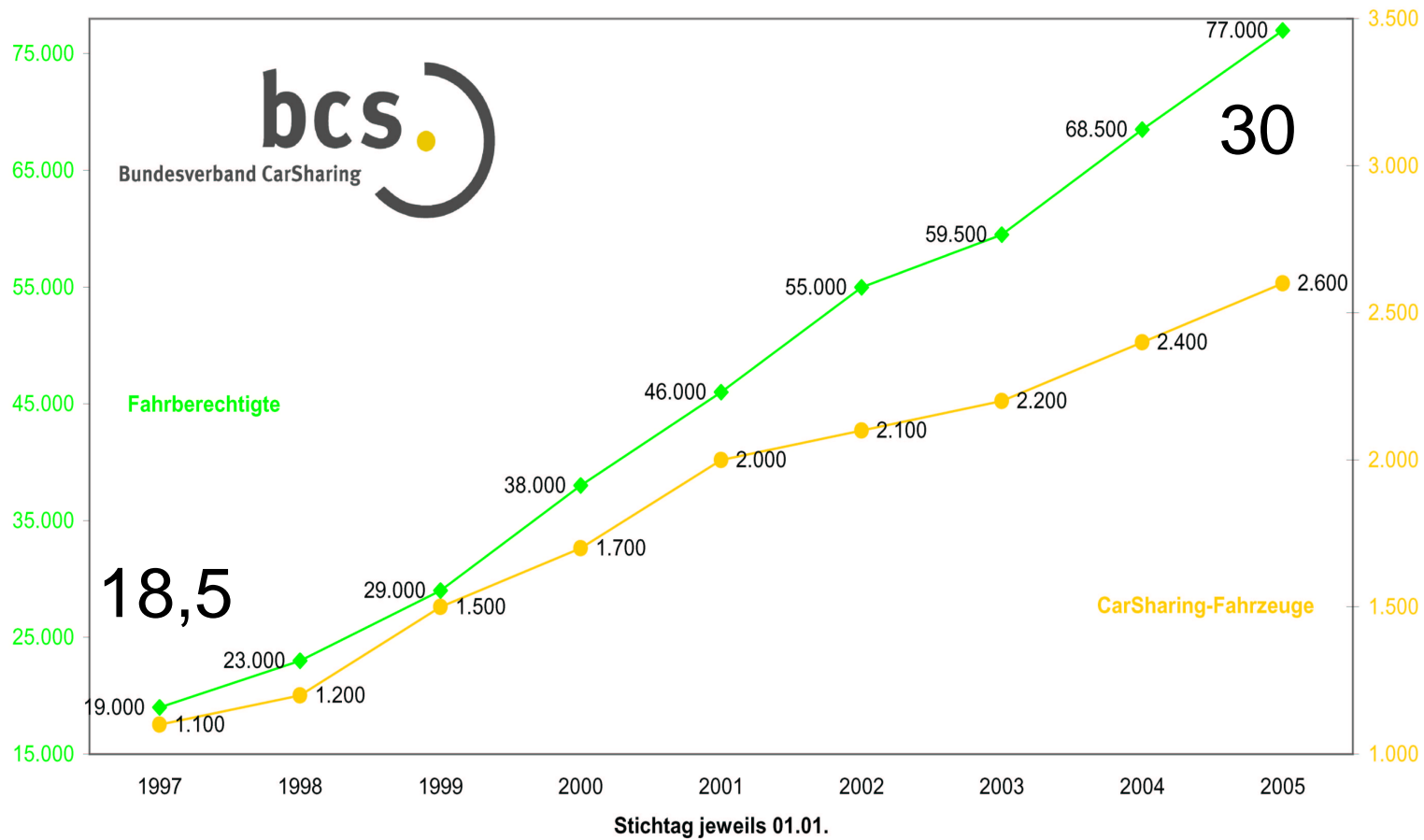
**Einfach die schönen Seiten des Autofahrens wählen.  
Den Unterhalt überlassen Sie  
Mobility.**



**Mit Mobility mehr freie Zeit:**

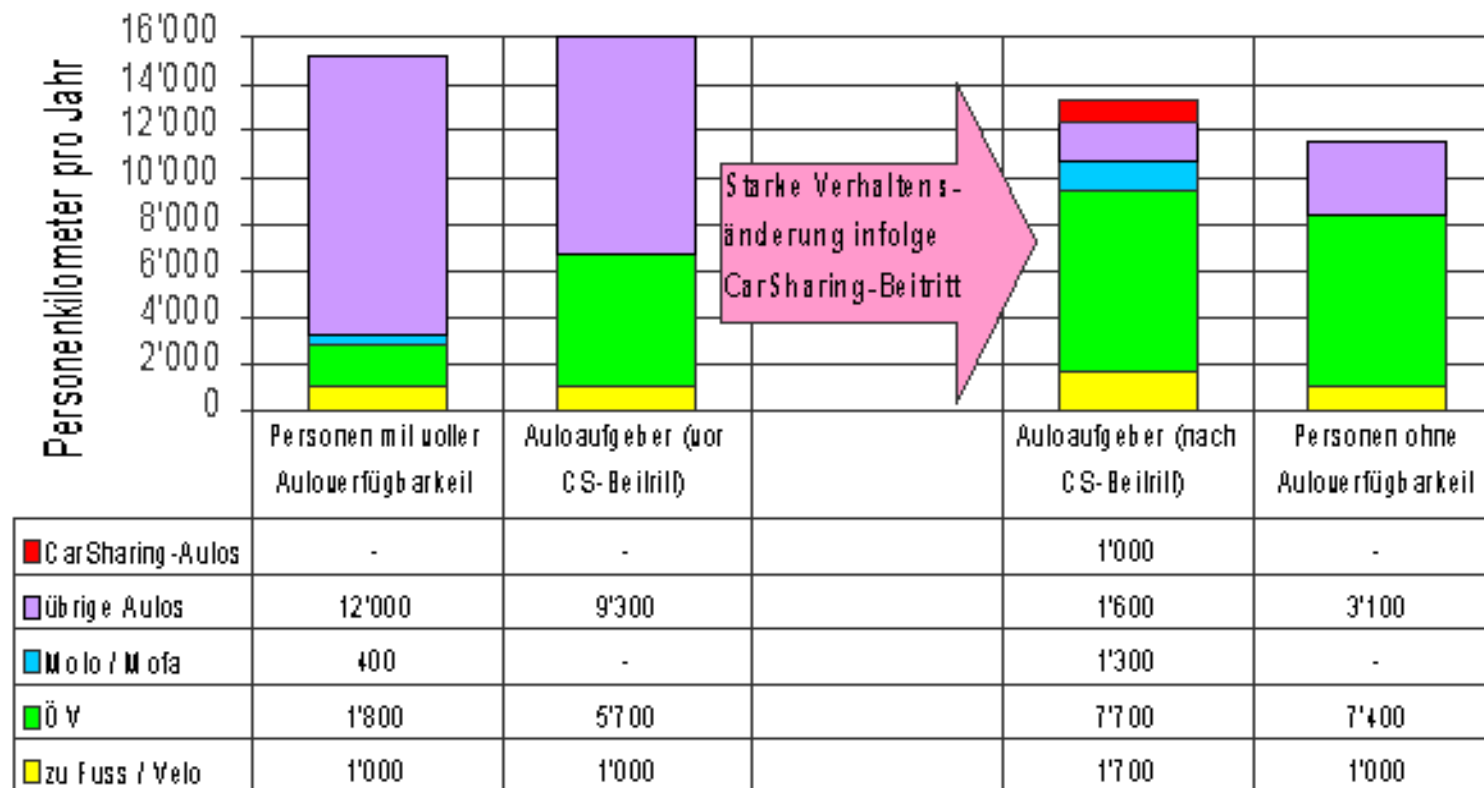
**Egal, welches Auto Sie wählen -  
Kombis, Stadtautos, Cabrios,  
Limousinen oder Lieferwagen -  
Service und Wartung sind immer  
von Fachleuten erledigt.  
Damit Sie Zeit haben für die  
wichtigen Dinge im Leben.....**

**innogy**



## Quantitative Entwicklung des deutschen CarSharing

(bcs, 2005)



## Verkehrsmittelwahl mit und ohne Auto / CarSharing

(Muheim, 1998)

		Auto- Abschafter	Auto- Nicht- anschafter
Dresden	1999	10%	28%
München	1996	19%	34%
München	2002	12%	35%
Hannover	2003	12%	33%

(Werner/ Schöne/ Brosig, 2000)

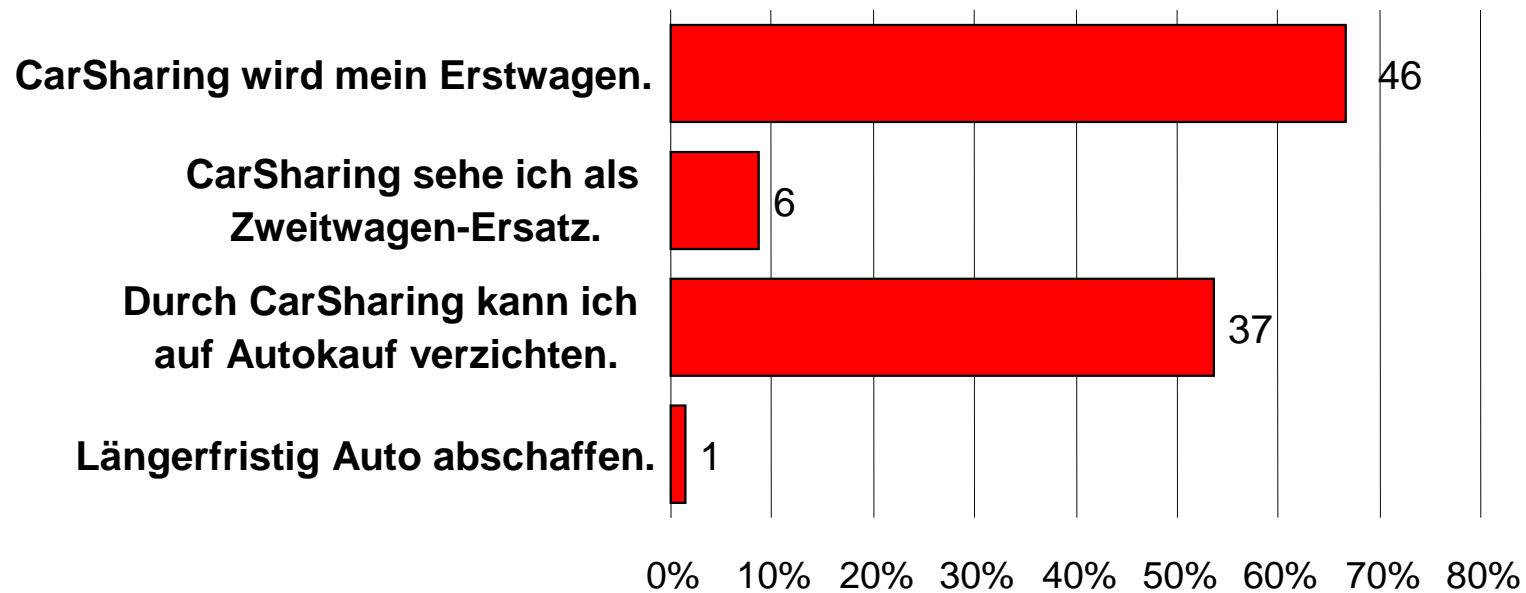
(Krietemeyer, 2003)

(Krietemeyer, 2003)

(Czech/ Kremer/ Röhrleef, 2004)

Auto-Abschafter und Auto-Nichtanschafter  
bei gutem Mobilitätsverbund





## CarSharing in der weiteren Nutzung

(Huwer, 2003)

Effekte durch CarSharing	Vorteile für ÖV
Abschaffung und Nicht-Anschaffung eines Pkw	→ Neukunden-Gewinnung und Kundenbindung
Steigerung der ÖV-Nutzung durch Verlagerung von Freizeit- und Einkaufswegen	→ Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage außerhalb der Spitzenstunden
Schließen von Mobilitätslücken	→ Mobilitätsgarantie
Integration des Autos zur Feinerschließung der Ziele in die Reisekette	→ Ausbau Intermodalität
Angebot eines Autos für bestimmte und besondere Gelegenheiten	→ Angebot Multimodalität
Charme und Spaß des Angebotes	→ Emotionalität der Autobranche übernehmen
Mehrwert der ÖPNV-Karte durch umfassende Service-Leistungen	→ Image eines modernen Mobilitätsdienstleisters

## Auswirkungen von CarSharing auf ÖPNV

(Huwer, 2003)

1. Zeitsprung 2015
2. Potentiale heute
3. Vergleich Schweiz / Deutschland
4. Der Mobilitätsverbund
5. Bisherige Entwicklung
6. Zielgruppen
7. Synergien
- ➔ 8. Künftige Rahmenbedingungen
  - 8.1 Alternde Bevölkerung
  - 8.2 Mobilität wird teurer
  - 8.3 Dispersere Verkehrsstrukturen
  - 8.4 Folgerungen für den ÖPNV
9. Mobilitätspunkte
10. Fazit



1. Preis

## CarSharing- Piktogramme aus studentischem Wettbewerb

(König/ Lang/ Dümmler/ Ammam, 2000)



 - Schilder am Mobilitätspunkt ‚Rathaus‘  
in der Mannheimer Innenstadt

(Fotos: Huwer, 2003)

1. Zeitsprung 2015
2. Potentiale heute
3. Vergleich Schweiz / Deutschland
4. Der Mobilitätsverbund
5. Bisherige Entwicklung
6. Zielgruppen
7. Synergien
8. Künftige Rahmenbedingungen
  - 8.1 Alternde Bevölkerung
  - 8.2 Mobilität wird teurer
  - 8.3 Dispersere Verkehrsstrukturen
  - 8.4 Folgerungen für den ÖPNV
9. Mobilitätspunkte
- ➔ 10. Fazit



„Ihr Bus ... Ihr Auto ... einer passt immer!“

(Foto: cambio Aachen)

**innogy**