

## PROJEKTE UND KONZEPTE

Car-Sharing als Mobilitätsoption für Unternehmen

# Flexibilität zahlt sich aus

**In den Kosten- und Nutzenerwägungen von Unternehmen bezüglich möglicher Mobilitätsformen für Dienstwege findet Car-Sharing in der Regel keine Beachtung, weil die Mobilitätsoption von Unternehmen nicht wahrgenommen wird oder unbekannt ist. Dabei bietet Car-Sharing eine Reihe von Vorteilen und hilft, Ineffizienzen zu vermeiden.**

**D**a Fahrzeugfixkosten auch während der Standzeiten bestehen, verschlechtert die mangelnde zeitliche Nutzung eines Firmenwagens die betriebliche Rentabilität. Abhilfe kann unter anderem eine von Car-Sharing-Organisationen (CSO) angebotene gemeinschaftliche, serielle Autotonutzung schaffen. Eine darüber erreichte Mehrauslastung ermöglicht es, die Fahrzeugfixkosten auf mehrere Nutzer zu verteilen und entstehende Kosten stark an die Nutzung zu binden. Car-Sharing (CS) zeichnet sich damit durch die Variabilisierung der Fahrzeugkosten aus. Ökologisch relevant ist CS zum einen aufgrund der eingesparten Fahrzeuge. Durch die Existenz des CS in Deutschland ergibt sich rechnerisch eine Bestandsreduktion von rund 26.000 Fahrzeugen. Daraus resultierend können ein niedrigerer Bedarf an Stellflächen, eine Einsparung von 2,08 Terajoule an Energieaufwand für die Fahrzeugproduktion und geringere Stoffströme von 650.000 Tonnen verzeichnet werden (1). Zum zweiten kommt ein ökologischer Gewinn aufgrund der Verringerungen an Autokilometern beziehungsweise der Verlagerung von Wegen auf Verkehrsmittel des Umweltverbands zustande. Aus einer Realanalyse, bei der erstmals CS-Geschäftskunden von verschiedenen deutschen Anbietern befragt wurden (Nettostichprobe: 123), können folgende Ergebnisse zusammengefasst vorgestellt werden (2).

### ► Wichtigkeit und Nutzen für Unternehmen

Für Geschäftskunden von CS-Anbietern sind vor allem die Aspekte Kostenreduzierung sowie Kostentransparenz und Flexibilität wichtig. Kurzfristige Zugriffsmöglichkeiten auf Fahrzeuge, Nutzungsmöglichkeit verschiedener Fahrzeugtypen und kurze Nutzungseinheiten werden als wichtigste Flexibilitätsaspekte genannt. Zudem ist den befragten CS-Geschäftskunden die Entlastung der Umwelt wichtig.

Der Flexibilitätsaspekt wird insgesamt als größtes Vorteil angesehen. Allerdings sollte nicht unerwähnt bleiben, dass CS bezüglich der Verfügbarkeit gegenüber einem Firmenwagen in der Regel unflexibler sein wird. Hinsichtlich der Vorteilhaftigkeit werden die Aspekte Kosteneinsparung und Entlastung der Umwelt gleichrangig eingestuft. Kostenreduzierungen werden am meisten durch geringere Investitionskosten, reduzierte Fixkosten für Fahrzeuge und Einsparungen bei Fahrzeugpflege sowie Wartung erzielt. Des Weiteren wird dem Aspekt der Kostentransparenz ein Vorteil zugeschrieben. Eindeutig ökologische Vorteile ergeben sich durch Reduzierungen im Fahrzeugbestand. Häufige Nennungen bezüglich einer Nicht-Teilnahme an CS sind „Vorbehalte gegen CS“ wie zu kompliziert und zu teuer sowie „betriebsinterne Ursachen“ (3).

Am häufigsten sind kleinste, kleine, aber auch mittelständische und sehr junge Unternehmen aus dem Dienstleistungssektor CS-Kunden. Darunter finden sich hauptsächlich Beratungsunternehmen, Rechtsanwaltskanzleien, Ingenieur-, Planungs- und Architekturbüros sowie Betriebe aus dem IT-Sektor, grafischen Gewerbe und Energieversorgungssektor. Zudem sind Institutionen aus den Bereichen Gesundheit, Soziales, Umwelt, Handel, der öffentlichen Verwaltung sowie Bildung und Forschung stark unter den CS-Geschäftskunden vertreten. Die Ergebnisse einer gemeinsamen Untersuchung des Öko-Instituts und DLR-Instituts für Verkehrsforschung lassen die Vermutung zu, dass die Anzahl institutioneller CS-Kunden in Deutschland zurzeit in der Größenordnung von 2.500 liegt. In der Regel haben die Geschäftskunden von CS-Anbietern ihren Standort in Innenstädten und Stadtteilzentren. Dort sind sie gut an das öffentliche Verkehrssystem angebunden. Fahrten zu Besprechungen, Sitzungen, Verhandlungen, Vorträgen usw. kommen in zwei Dritteln der befragten Institutionen (sehr) oft vor. Auch zwei Drittel der

befragten CS-Geschäftskunden unterhalten keinen eigenen Fuhrpark. Geschäftskunden legen mit CS-Fahrzeugen am ehesten Distanzen zwischen 11 und 50 Kilometer zurück.

### ► Chance wahrnehmen

Mit der Kombination aus CS und Flottenmanagement können Unternehmensfuhrparke optimiert werden. Dabei reicht das Spektrum von der Variante, dass Unternehmen ihren automobilen Bedarf ausschließlich mit CS abdecken, bis dahin, dass „verschlankte“ Unternehmensfuhrparke effizient eingesetzt werden, indem CSO beispielsweise die Disposition des Firmenfahrzeugpools professionell organisieren und wesentliche Anteile der betrieblichen Automobilität mit CS-Fahrzeugen bestritten werden. CSO finden in Unternehmen die ideale Komplementärzielgruppe zu den bisher vornehmlich privaten CS-Kunden. Im Gegensatz zu den privaten Nutzern, deren Nutzungen en gros in den Abendstunden und am Wochenende stattfinden, können Unternehmen mit ihrer Kernnachfrage in den Tagesstunden die Privat-Nutzungen ergänzen und zu einer hohen Fahrzeugauslastung beitragen. Das Resultat ist eine erhöhte Flottenauslastung sowohl für Unternehmen als auch für CS-Anbieter, da auf beiden Seiten „Reserve“-Fahrzeuge für Bedarfsspitzen entfallen können. Unternehmen können mit ihrer Nachfrage dazu beitragen, das wirtschaftliche Fundament des innovativen Mobilitätsangebots CS zu stabilisieren und CS nach seiner nunmehr 15-jährigen Existenz aus dem Nischenmarkt zu hieven.

### Anmerkungen

- (1) Wirth, S.: Car-Sharing für Unternehmen – Eine Analyse von Nutzen und Einsatzmöglichkeiten des Car-Sharing. Diplomarbeit an der Universität Lüneburg, Gundeflingen 2003, S. 38.
- (2) Die Befragung wurde im Rahmen der unter (1) genannten Arbeit durchgeführt.
- (3) Reutter, O./ Böhler, S./ Warmke, G.: Pilotprojekt Car-Sharing für Betriebe in der Region Aachen. Abschlussbericht. Wuppertal 1999, S. 72.

### Der Autor

Steffen Wirth ist Diplom-Umweltwissenschaftler und arbeitet für die Freiburger CSO an dem BMBF-Forschungsprojekt NahviS.

Kontakt: [wirth.steffen@web.de](mailto:wirth.steffen@web.de)

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.