

## SUMMARY: EVALUATION CARSHARING

---

Die folgenden Resultate basieren auf einer Studie aus dem Jahr 2012 (Originalstudie: 2006), die anhand aktueller Mobility-Unternehmenszahlen (Stand 31.12.2016) aktualisiert wurde.

Mobility Carsharing Schweiz ist in den letzten Jahren weiter gewachsen: 2016 nahmen 131'700 Kundinnen und Kunden ein Carsharing-Angebot in Anspruch. Vor diesem Hintergrund gewinnt die Frage nach den Umweltwirkungen des Carsharings an Bedeutung. Im Zentrum standen Fragen nach den Wirkungen des Mobility-Angebots auf das Mobilitätsverhalten der Kundinnen und Kunden und den damit verbundenen ökologischen Auswirkungen bezüglich Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Als Datenbasis diente in erster Linie eine Online-Befragung, bei der 1'171 Privatkunden und 331 Businesskunden teilnahmen.

Mobility-Angebot erhöht den Anteil autoloser Haushalte

Die Auswertung der Online-Befragung zeigte, dass 70 Prozent der befragten Privatkunden weder ein Auto noch ein Motorrad besitzen. Für den Zeitraum vor dem Beitritt zu Mobility trifft dies nur auf 54 Prozent zu. Der hohe Anteil motorfahrzeugloser Mobility-Haushalte wird auch beim Blick auf die Wahl der Verkehrsmittel deutlich: Gemäss den Daten des Mikrozensus 2010 legen Carsharing-Nutzende fast die Hälfte ihrer täglichen Distanz mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und etwas mehr als 40 Prozent mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück. Die restliche Schweizer Bevölkerung mit Führerausweis weist eine ähnliche Tagesdistanz auf, legt diese im Gegensatz zu den Carsharing-Nutzenden jedoch fast zu drei Vierteln mit dem MIV und nur zu 18 Prozent mit dem ÖV zurück.<sup>1</sup> Die Nutzung des Mobility-Angebots korreliert folglich in hohem Masse mit einem stark auf den ÖV ausgerichteten Mobilitätsverhalten.

Wirkungen auf das Mobilitätsverhalten

Für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens bedeutsam ist insbesondere der Entscheidung, ob im (hypothetischen) Falle ohne Mobility ein zusätzliches Motorfahrzeug angeschafft würde. 22 Prozent der befragten Privatkunden bejahten diese Frage. Bei diesen Haushalten würde sich das Mobilitätsverhalten grundlegend verändern, was sich insbesondere in einer höheren MIV- und einer tieferen ÖV-Fahrleistung zeigen würde. Die restlichen 78 Prozent gaben an, keine zusätzlichen Fahrzeuge anzuschaffen. Sie würden mehr als die Hälfte ihrer heutigen Carsharing-Distanz mit dem ÖV ersetzen. Insgesamt reduziert ein Mobility-Haushalt seine Autokilometer um jährlich 27 Prozent, währenddessen die Fahrleistung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln um zwölf Prozent zunimmt.

<sup>1</sup> Quelle: Detailauswertungen des Bundesamts für Statistik zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

#### CO<sub>2</sub>-Bilanz

Die Bilanzrechnungen in der Evaluation zeigten, dass die Kundinnen und Kunden durch die Nutzung von Carsharing insgesamt deutlich weniger CO<sub>2</sub> ausstossen. Die Emissionsreduktion beträgt für alle Kunden zusammen über 22'300 Tonnen CO<sub>2</sub>. Dies entspricht 623'000 Fahrten von St. Gallen nach Genf. Ein aktiver Privatkunde emittiert durch sein Mobilitätsverhalten fast 300 Kilogramm weniger CO<sub>2</sub> im Vergleich zu seinem Mobilitätsverhalten im Falle ohne Carsharing.

#### Energiebilanz

Für alle Kunden zusammen ergibt sich durch das Mobility-Angebot eine Energieeinsparung entsprechend einer Benzinmenge von gut 9.5 Millionen Litern.

#### Das Mobilitätsverhalten als entscheidender Faktor

Die positive Umweltbilanz des Carsharing-Angebots beruht auf zwei Faktoren. In erster Linie tragen die höheren ÖV- und tieferen MIV-Fahrleistungen zur positiven Wirkung bei. Darüber hinaus leistet Mobility durch die überdurchschnittlich energie- und CO<sub>2</sub>-sparsame Fahrzeugflotte einen Beitrag dazu. Rund zehn Prozent der gesamthaften Energieeinsparung sind auf die ökologischeren Mobility-Fahrzeuge zurückzuführen, die anderen 90 Prozent auf die Verhaltensänderung der Carsharer.

#### Flächeneinsparung von 163 Fussballfeldern

Durch die Reduktion eigener Motorfahrzeuge trägt die Mobility-Kundschaft auch zur Einsparung von Parkplätzen und den entsprechenden Flächen bei. Im Falle ohne Carsharing würden alle Kunden zusammen ca. 31'000 zusätzliche Motorfahrzeuge in Verkehr setzen. Dies entspricht der Staulänge von Luzern nach Lugano. Die 31'000 Fahrzeuge würden zirka 46'500 Parkplätze beanspruchen, was einer Fläche von gut 163 Fussballfeldern entspricht.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Basis für Hochrechnungen: Mobility-Kundenzahlen des Jahres 2016.