

EVALUATION CAR-SHARING SCHWEIZ

KONTEXT

In der vom Bundesamt für Energie in Auftrag gegebenen Evaluation beurteilte Interface Politikstudien zusammen mit INFRAS die Wirkungen und die energetische Gesamtbilanz von Car-Sharing in der Schweiz. Geprüft wurde, ob neue Rahmenbedingungen die energetischen Wirkungen verändert haben, welche Auswirkungen Car-Sharing auf das Mobilitätsverhalten und welches energetische Potenzial Car-Sharing heute in der Schweiz hat.

METHODE

Folgende Methoden wurden angewendet: Datenbankauswertungen, schriftliche Befragungen von Mobility-Privat- (520 Haushalte, 1'404 Personen) und Business-Kunden (144 Betriebe), Literaturanalyse, Workshop mit Mobility zur Potenzialabschätzung.

ERGEBNISSE

Ende 2005 hatte Mobility CarSharing Schweiz 63'700 Kunden (plus 70 Prozent seit 2000). Die Car-Sharing-Haushalte sind überdurchschnittlich gross, ökologisch sensibilisiert, verfügen über ein überdurchschnittliches Einkommen und eine unterdurchschnittliche Ausstattung mit Motorfahrzeugen. Knapp 70 Prozent der Kunden nutzten 2005 das Car-Sharing-Angebot mindestens einmal und legten mit 1'735 Fahrzeugen knapp 32 Millionen Kilometer zurück. Der ‚Normverbrauch‘ der Mobility-Flotte war etwa 15 Prozent tiefer als derjenige der schweizerischen Neuwagenflotte 2005, die CO<sub>2</sub>-Emissionen waren zirka 18 Prozent tiefer. Car-Sharing erhöhte bei 78 Prozent der Privatkunden die zurückgelegten Motorfahrzeugkilometer. Trotzdem reduzierten sich Treibstoffverbrauch und Emissionen der Privatkunden, weil die übrigen 22 Prozent der Privatkunden ohne Mobility ein zusätzliches Auto anschaffen würden.



Business-Car-Sharing führte nicht zu einer Zunahme gefahrener Autokilometer. Ohne Car-Sharing würden die Hälfte dieser Geschäftsfahrten mit Motorfahrzeugen, fünf Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der Rest durch einen Mix ersetzt.

Gesamthaft führt Car-Sharing in der Schweiz zu einer Energieeinsparung von zirka 78 TJ pro Jahr. Diese Energiemenge entspricht rund 2.5 Millionen Litern Benzin.

Das Car-Sharing-Potenzial von 0.5 Millionen Kunden ist als theoretische Grösse ein oberer Eckwert und kann im heutigen Umfeld nicht ausgeschöpft werden. Vergleiche mit der aktuellen ÖV-Wachstumsrate von 2 bis 3 Prozent pro Jahr erscheinen auch für das Car-Sharing-System realistisch. Würde mittelfristig ein Kundenpotenzial von 100'000 Kundinnen und Kunden erreicht, so kann mit einem maximalen jährlichen Einsparpotenzial von 140 TJ und mit rund 19'000 Tonnen eingespartem CO<sub>2</sub> gerechnet werden.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

**Publikation:** Bundesamt für Energie (Hrsg.) (2006): Evaluation Car-Sharing, Schlussbericht. Auftragnehmer: Interface Institut für Politikstudien (Haefeli, Ueli; Matti, Daniel), INFRAS (Maibach, Markus; Schreyer, Christoph), Bern.

**Projektteam:** PD Dr. Ueli Haefeli; Daniel Matti, Institut für Politikstudien; Markus Maibach, Christoph Schreyer, INFRAS Zürich.  
haefeli@interface-politikstudien.ch; Tel.: +41 (0)41 226 04 26; www.interface-politikstudien.ch