



Bundesverband CarSharing (bcs)
MARTIN STUTZBACH



Carl von Ossietzky Universität Oldenburg
Lehrstuhl für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre,
Absatz und Marketing
PROF. DR. THORSTEN RAABE

Carl von Ossietzky Universität Oldenburg
Lehrstuhl für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre,
Unternehmensführung und betriebliche Umweltpolitik
PROF. DR. REINHARD PFRIEM



Technische Universität Dresden
Lehrstuhl für Verkehrsökologie
PROF. DR.-ING. UDO J. BECKER

Machbarkeitsstudie zum
Forschungsvorhaben
"Carsharing in der Fläche"
(CIF)

Förderkennzeichen: 19 M0040



Vorwort

Die vorliegende Machbarkeitsstudie zum „Carsharing in der Fläche“ ist die Gemeinschaftsproduktion eines Projektkonsortiums aus Wissenschaft und Praxis. Es setzte sich zusammen aus zwei betriebswirtschaftlichen Lehrstühlen der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg (Lehrstuhl für ABWL, Unternehmensführung und betriebliche Umweltpolitik Prof. Dr. Reinhard Pfriem und Lehrstuhl für ABWL, Absatz und Marketing, Prof. Dr. Thorsten Raabe), einem verkehrswissenschaftlichen Lehrstuhl der TU Dresden (Lehrstuhl für Verkehrsökologie, Prof. Dr. Udo J. Becker) sowie dem Bundesverband Carsharing (bcs) (Martin Stutzbach). Gemeinsames Ziel der Arbeitsgruppenmitglieder war es, einen „Modellversuch Carsharing in der Fläche“ zu begründen und hinsichtlich seiner Machbarkeit zu prüfen. Mit Hilfe eines solchen Modellversuchs als Forschungsansatz soll die Frage nach der Übertragbarkeit des Carsharingkonzepts von Ballungszentren auf die „Fläche“ in einem möglichst umfassenden Rahmen wissenschaftlich und gleichzeitig praxisnah untersucht werden.

Die Erstellung dieser vorbereitenden Machbarkeitsstudie wurde mit Mitteln des bmbf ermöglicht – eine unverzichtbare Unterstützung, die es uns ermöglichte, über einen Zeitraum von 6 Monaten jeweils eine halbe Mitarbeiterstelle pro beteiligten Forschungspartner zu finanzieren. Der Prozess der interdisziplinären Arbeit erwies sich zwar als dornenreich, aber - vor allem - auch als anregend und lehrreich. Im Verlauf der Bearbeitung zeichneten sich immer deutlicher die existierenden Lücken im betriebs- und verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisstand zum Gegenstandsbereich heraus, weshalb sich der geplante Bearbeitungszeitraum als zu kurz herausstellte. Umfangreiche Arbeiten wurden von den beteiligten Mitarbeitern und Kollegen auch weit über den Förderzeitraum hinaus geleistet, weshalb der Bericht nun erst ca. ½ Jahr nach Förderungsende abgeschlossen wurde.

Mein Dank gilt dem bmbf für die bewilligte Unterstützung und allen Projektbeteiligten für den aufopfernden Einsatz.

Oldenburg im September 2001

Prof. Dr. Thorsten Raabe

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
Abkürzungsverzeichnis	7
Carsharing und Carsharing in der Fläche können ja nicht klappen! (Verkehr+Ökologie)	8
1 Anlass und Ziel der Machbarkeitsstudie (Verkehr+Ökologie/ AsuMa)	14
1.1 Hintergründe der Untersuchung	14
1.2 Ziele der Machbarkeitsstudie	15
1.3 Vorgehensweise	17
2 Begründung des Carsharing und seiner Übertragung auf die Fläche	22
2.1 Verkehrstechnische und -planerische Begründung (Verkehr+Ökologie)	23
2.2 Volkswirtschaftliche Begründung (Verkehr+Ökologie)	25
2.3 Begründung aus Sicht individueller Nutzerkosten (Verkehr+Ökologie)	26
2.4 Ökologische Begründung (Verkehr+Ökologie)	28
2.5 Soziale Begründung (Verkehr+Ökologie)	32
2.6 Bisherige Angebote in der Fläche (Laub)	33
3 Stand der Forschung und Entwicklung von Thesen zum Carsharing in der Fläche	37
3.1 Charakterisierung und Strukturierung des relevanten Raumes (Verkehr+Ökologie)	37
3.1.1 Würdigung vorhandener Ansätze zur Kennzeichnung der „Fläche“	37

3.1.2	Eingrenzung der Fläche unter dem Gesichtspunkt der Implementierung von Carsharing	39
3.2	Überblick über den carsharing-bezogenen Forschungsstand	42
(AsuMa)		
3.2.1	Konzeptionelle Forschung	42
3.2.2	Meta-Analyse von Befragungen der Carsharing-Nutzer	43
3.2.3	Marktdurchdringung des Carsharing	46
3.3	Erkenntnisse zur Verkehrsmittelnutzung in der Fläche	48
3.3.1	Überblick über die Datenlage (Verkehr+Ökologie)	48
3.3.2	SrV - Tabellarische Darstellung Dresden und Umland (Verkehr+Ökologie)	49
3.3.3	VDV-Vergleichsstudie von Verkehr in der Fläche und in Zentren	51
(AsuMa)		
3.4	Forschungsergebnisse und Thesen zur Verkehrsmittelwahl	54
(AsuMa)		
3.5	Übertragung der Forschungsergebnisse zur Verkehrsmittelwahl auf die Entscheidung über die Verkehrsmittelausstattung	61
(AsuMa)		
4	Strategische Analyse des Business Carsharing	66
4.1	Grundlagen des Business “Carsharing”	66
4.1.1	Institutionell-organisatorische Abgrenzung des Carsharing (Laub/bcs)	66
4.1.2	Rechtsformen von Carsharing-Organisationen (Laub/bcs)	68
4.1.3	Verbreitung des Carsharing (bcs)	69
4.1.4	Betriebliche Potentiale (bcs)	73
4.1.4.1	Fahrzeugausstattung	73
4.1.4.2	Beschäftigte	74
4.1.5	Systemelemente (bcs)	75
4.1.6	Kooperationen (bcs)	76
4.1.7	Nutzenversprechen des Carsharingkonzepts (AsuMa)	77
4.2	Stärken-Schwäche-Analyse des Carsharing-Konzeptes	78
4.2.1	Substitutionalitäten und Komplementaritäten im Mobilitätsbereich (AsuMa)	79
4.2.2	Nachfrageseitige Gegenüberstellung von Stärken und Schwächen des Carsharing (AsuMa)	80
4.2.3	Verkehrswissenschaftliche Gegenüberstellung von Stärken und Schwächen des Carsharing (Verkehr+Ökologie)	84
4.2.4	Organisationsstrukturelle Stärken und Schwächen der CSO (Laub)	87
4.3	Strategische Marktentwicklung in der Fläche	88
4.3.1	Ist-Positionierung aus verkehrlicher Sicht (Verkehr+Ökologie)	88
4.3.2	Wettbewerbsstrategische Portfolioanalyse (Laub)	93

4.3.3	Erfolgsfaktoren und Entwicklungspotenziale in der Fläche (Laub)	99
4.3.3.1	Zusammenstellung der Erfolgsfaktoren	99
4.3.3.2	Entwicklungspotenziale in der Fläche	102
4.3.4	Strukturanalyse des Mobilitätsmarktes zur Geschäftsfeldabgrenzung	105
4.3.4.1	Definition der Zielgruppen (AsuMa)	105
4.3.4.2	Funktionen und Bedürfnisse – Relevanz der Mobilitätsanlässe (Laub/bcs)	110
4.3.4.3	Entwicklung der Angebotsbündel (Laub)	111
4.3.4.4	Festlegung der Geschäftsfelder und Marktfeldstrategie (Laub)	113
4.3.5	Unternehmensweite und geschäftsfeldbezogene Ziele (AsuMa)	114
5	Betriebs- und absatzwirtschaftliche Aktionsbereiche des Carsharing	117
5.1	Strategische Planung	117
5.1.1	Standortpolitik (Verkehr+Ökologie)	117
5.1.2	Strategische Entwicklungs- und Wachstumsplanung (Laub/bcs)	124
5.1.2.1	Entwicklungsphasen einer klassischen Carsharing-Organisation in den 90er Jahren	124
5.1.2.2	Entwicklungshemmende Faktoren und problemlösende Ansätze	125
5.1.2.3	Wachstumsfördernde Kooperationen auf der Angebots- und Nachfrageseite	126
5.1.2.4	Alternative Betreibermodelle	126
5.1.3	Markt- und Konkurrenzforschung (AsuMa)	128
5.2	Finanzplanung (Laub)	130
5.2.1	Kosten- und Erfolgsrechnung	130
5.2.1.1	Aufbau der betriebswirtschaftlichen Kostenkalkulation	131
5.2.1.2	Beispielhafte Rahmenvorgaben für ein „Modellprojekt-Szenario“	132
5.2.1.3	Ergebnisse zu einzelnen Kostenarten	134
5.2.1.4	Gesamtkosten des Modellprojekt-Szenarios	135
5.2.2	Finanzierung (Aufstellung der Finanzierungsbedarfe)	136
5.3	Operative Planung	137
5.3.1	Produkt- bzw. Leistungs politik (AsuMa)	137
5.3.2	Kommunikationspolitik (AsuMa)	141
5.3.3	Distributionspolitik (AsuMa)	144
5.3.4	Preispolitik (AsuMa)	146
5.3.5	Personalpolitik (Laub)	152
5.3.6	Ausstattungs politik (Laub)	154
5.3.6.1	Gestaltung des Fuhrparks	154
5.3.6.2	Ausstattung der Fahrzeuge	155
5.3.6.3	Auswahl und Ausstattung der Stellplätze	156
5.3.6.4	Ausstattung der Büroräume	156
5.3.7	Prozesspolitik (Laub)	157
5.3.7.1	Interne Organisation	157
5.3.7.2	Auslastungssteuerung	157
5.3.7.3	Multimodale Mobilitätsangebote	158