



Dipl.-Ing. Susanne Böhler; Dipl.-Ing. Carolin Schäfer

Car-Sharing für Geschäftskunden Ergebnisse des Projektes „Zukunft des Car-Sharing“

3. Bundeskongress „Wirtschaft in Bewegung“

Lampertheim

16./17. März 2006



Gliederung

- Informationen zum Personenwirtschaftsverkehr
- Das Projekt „Zukunft des Car-Sharing“
- Ergebnisse zum Angebot und zur Nutzung des betrieblichen Car-Sharings
- Potenzialabschätzung



Gliederung

- Informationen zum Personenwirtschaftsverkehr
- Das Projekt „Zukunft des Car-Sharing“
- Ergebnisse zum Angebot und zur Nutzung des betrieblichen Car-Sharings
- Potenzialabschätzung



Personenwirtschaftsverkehr

- Güterverkehr + **Personenwirtschaftsverkehr** = Wirtschaftsverkehr
- Kennzeichen des Personenwirtschaftsverkehrs
 - Verkehr in Ausübung des Berufes
 - i.A. als Dienstleistungsverkehr mit oder ohne Materialtransport
 - Vorrangig mit Pkw und Kleintransportern (LKW < 3,5t zul. GG)
- Es gibt keine amtliche Statistik zum Personenwirtschaftsverkehr.
- Mit der Erhebung „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland“ (KiD 2002) liegen erstmals Erkenntnisse zum Verkehrsaufkommen vor.



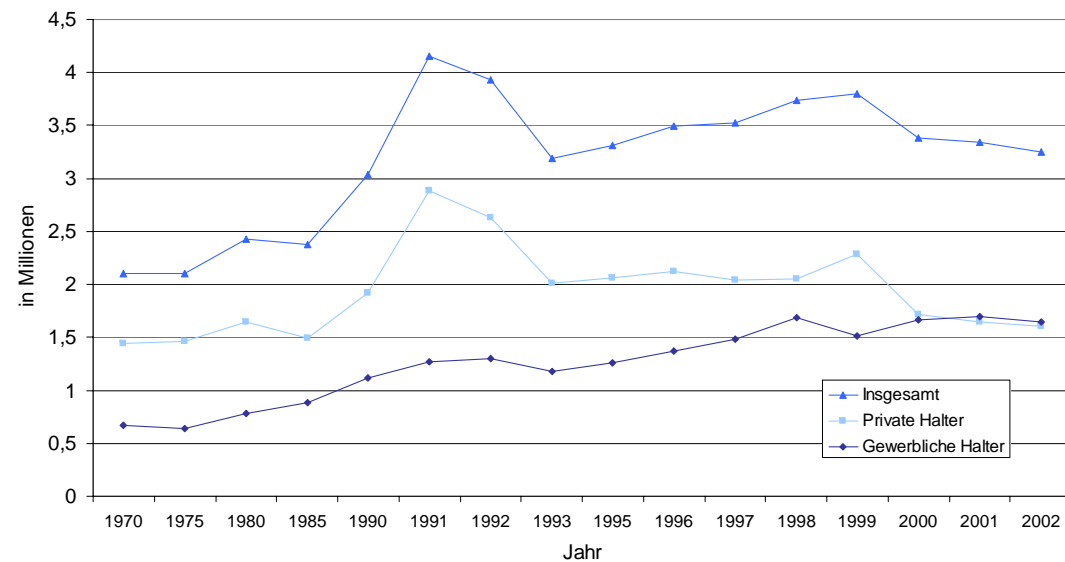
Personenwirtschaftsverkehr nach KiD 2002; MiD 2002

- Es werden etwa 14 Prozent aller Fahrzeugkilometer im Personenwirtschaftsverkehr zurückgelegt.
- Ca. 82 Prozent der Kilometer werden mit dem MIV zurückgelegt (NMV: 11%, ÖV: 7%).
- Bezüglich der Fahrzeuggruppen sind der gewerbliche Pkw (ca. 44 Prozent) bzw. der privat angemeldete Pkw (ca. 39 Prozent) die wichtigsten Verkehrsmittel, gefolgt vom Lkw, mit dem ca. 13 Prozent zurückgelegt wird.
- Durchschnittliche Jahresfahrleistung eines gewerblich genutzten Pkw 22.600 km (privat: 13.300 km).

Fahrzeugbestand (1)

- Stetig steigender Anteile der gewerblich angemeldeten Fahrzeuge.
- Im Jahr 2001 überstiegen die gewerblichen die privaten Neuzulassungen erstmalig.
- In Bezug auf die Nutzung im Personenwirtschaftsverkehr sind auch die Fahrzeuge der Mitarbeiter von Bedeutung.

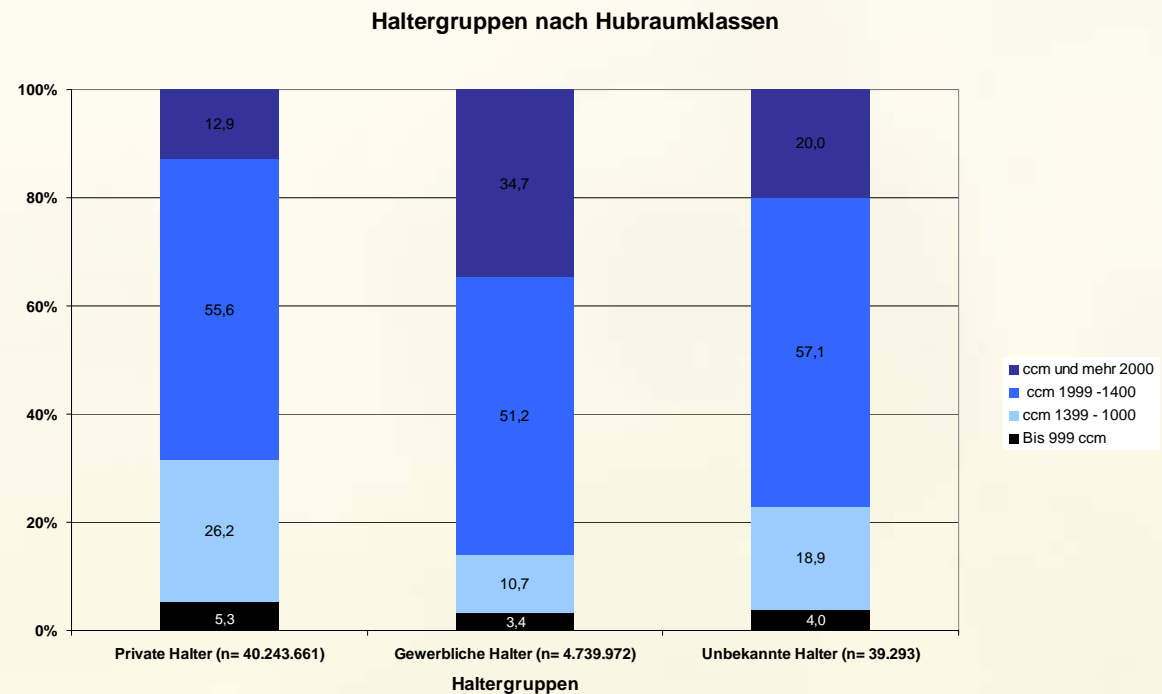
**Pkw-Neuzulassungen nach Haltergruppen
von 1970 bis 2002**



Quelle: Verkehr in Zahlen 2003/2004, S. 146f

Fahrzeugbestand (2)

- Höherer Anteil leistungstärker Fahrzeuge in Vergleich zur privaten Fahrzeugflotte.



Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrtbundesamtes Reihe 2, Stand 1. Januar 2004



Potenzieller Markt des Car-Sharing für Geschäftskunden (Verband deutsches Reisemanagement e.V.(VdR) 2004)

- 8,1 Millionen Geschäftsreisen in Deutschland.
- Kosten für wirtschaftlich bedingte Mobilität insgesamt 92,5 Milliarden Euro.
- Kosten (Anschaffung, Unterhalt) von 26,6 Milliarden Euro für ca. 3,6 Millionen Dienst-Pkw.
- Zahl der Reisen in Unternehmen unter 500 Mitarbeitern ist deutlich gesunken.
- 60% der Reisen finden im Inland statt, jedoch ist der Anteil der Geschäftsreisen ins Ausland deutlich gestiegen.
- Ein Fünftel der Unternehmen unternimmt nichts um Geschäftsreisekosten zu senken. Je größer das Unternehmen, desto größer die wahrgenommenen Kostensenkungspotenziale.
- Der öffentliche Sektor sieht keine Potenziale zur Kostensenkung mehr (im Gegensatz zur Privatwirtschaft).
- Strategie zur Senkung von Geschäftsreisekosten durch „weniger reisen“ und „schlechter reisen“.



Gliederung

- Informationen zum Personenwirtschaftsverkehr
- Das Projekt „Zukunft des Car-Sharing“
- Ergebnisse zum Angebot und zur Nutzung des betrieblichen Car-Sharings
- Potenzialabschätzung



Leitfragen des Projektes „Zukunft des Car-Sharing“



- Welche Zukunft hat Car-Sharing auf dem Mobilitätsmarkt?
- Wie ist die Bedeutung des privaten und betrieblichen Car-Sharing in Bezug auf die Pkw-Flotte und die Gesamtverkehrleistung im Jahr 2020?
- Mit welchen verkehrlichen und ökologischen Effekten des Car-Sharing ist zu rechnen?
- Wie lauten die Gestaltungsanforderungen an ein kundenorientiertes und ökologisches Car-Sharing-System?



Arbeitsschritte

1. Befragung von Car-Sharing-Anbietern
2. Analyse der Nutzung von Car-Sharing im zeitlichen Verlauf
3. Vertiefungsinterviews bei ausgewählten Unternehmen
4. Steuerrechtliche Bewertung von Verkehrsmitteln zur Ermittlung steuerlicher Vor- und Nachteile
5. Untersuchung des öffentlichen Dienstreiserechts zu hemmenden und fördernden Regelungen
6. Befragung von 249 Car-Sharing-Geschäftskunden
7. Befragung von 231 Unternehmen als Nicht-Nutzer
8. Potenzialabschätzung zu potenziellen Nutzergruppen
9. Kostenvergleichsrechnung zu den finanziellen Vor- und Nachteilen der Car-Sharing Nutzung



Beispiel: Steuerrechtliche Bewertung

Verkehrsmittel	Car-Sharing	Firmenwagen gekauft	Firmenwagen geleast	Privater Pkw	Leihfahrzeug	Taxi, ÖPNV, Bahn, etc.
Unternehmerischer Vorteil						
Materielle-steuerliche und finanzielle Einflussgrößen						
Steuergestaltungspotenzial bei Neuwagen	-	+	+	-	-	-
Steuergestaltungspotenzial bei Altwagen (bereits abgeschrieben)	-	-	-	+	-	-
Zins- und Liquiditätsvorteile	-	+	+	-	-	-
Steuerliche Robustheit	+	-	-	-	+	+
Möglichkeiten zur Abgrenzung zwischen privater und betrieblicher Nutzung						
Ermittlung privat. Nutzungsanteile	+	-	-	+	+	+
Organisatorische und unternehmensinterne Einflussgrößen						
Geringer Verwaltungsaufwand	+	-	-	+	+	+
Flexibilität des Verkehrsmittels	+	-	-	+	+	+

+ vorhanden; - nicht vorhanden

Quelle: nach Mayer/Pesch 2004



Konkurrenzprodukte des betrieblichen Car-Sharing

- **Firmenwagen** hat steuerliches Gestaltungspotenzial für Unternehmen.
- Statusfunktion des Firmenfahrzeugs entweder für Mitarbeiter und/oder Repräsentation des Unternehmens.
- Hohe Marktpräsenz und Diversifizierung des **Leihwagen**.
- Konkurrenzsituation zum privaten **Pkw des Mitarbeiters** durch hohe Verfügbarkeit am Arbeitsort. 55 Prozent der Wege im Beschäftigtenverkehr werden mit dem Pkw zurückgelegt und sind am Unternehmensstandort verfügbar.
- **Öffentlicher Verkehr** durch Sparsamkeitsgrundsatz des Dienstreiserechts bevorzugt.
- Beurteilung der Mobilitätsalternativen hinsichtlich ihrer Praktikabilität, Einfachheit der Nutzung und des Zeitfaktors (nicht nur Kosten).



Gliederung

- Informationen zum Personenwirtschaftsverkehr
- Das Projekt „Zukunft des Car-Sharing“
- Ergebnisse zum Angebot und zur Nutzung des betrieblichen Car-Sharings
- Potenzialabschätzung

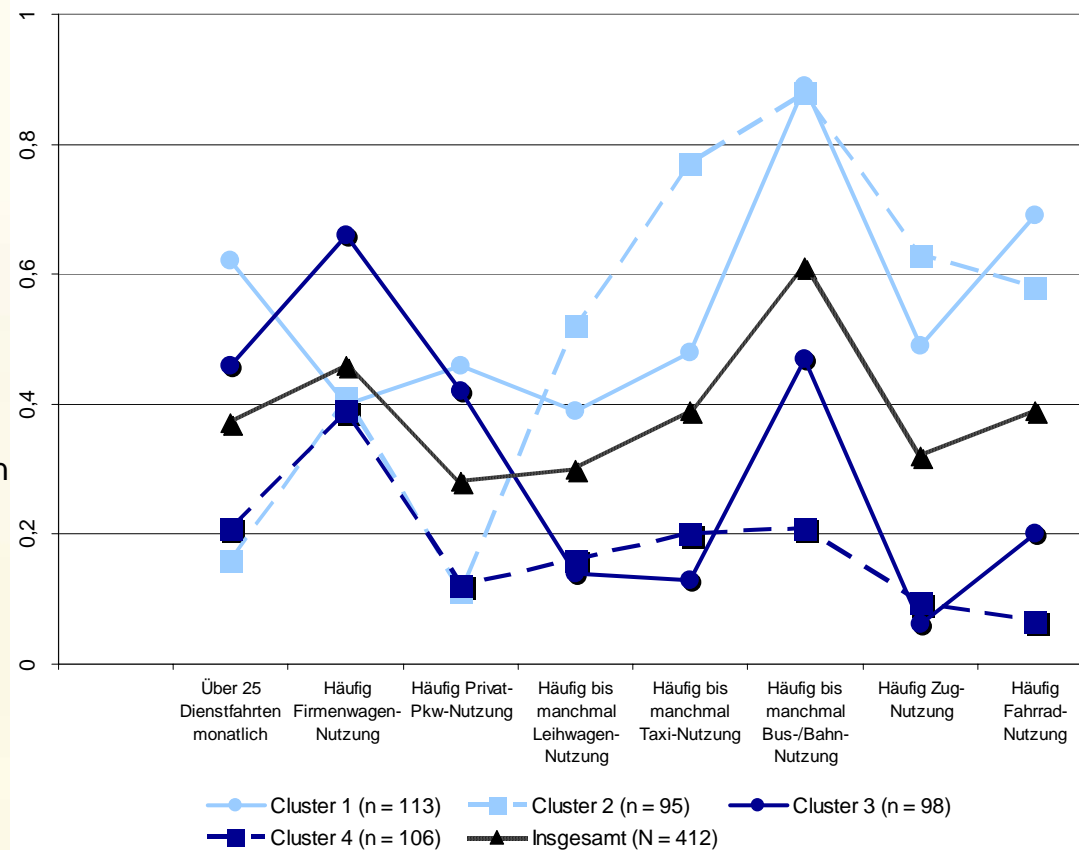


Vergleich Geschäftskunden vs. Privatkunden

- Weniger passive Kunden.
- Häufigere Buchungen, längere Ausleihvorgänge und höhere Kilometerzahl, d.h. eine durchschnittlich 3,8-fach höhere Jahresfahrleistung.
- Häufigere Nutzung von Mittelklassefahrzeugen.
- Höhere ökonomische Bedeutung durch höheren Umsatz pro Vertrag.
- Unterschiedliche ökologische Effekte.

Unternehmenstypologie

- Hochmobile Multimodale (N=113)
- Wenigmobile Multimodale (N=95)
- Hochmobile mit Präferenz Firmenwagen (N=98)
- Wenigmobile mit Präferenz Firmenwagen (N=106)



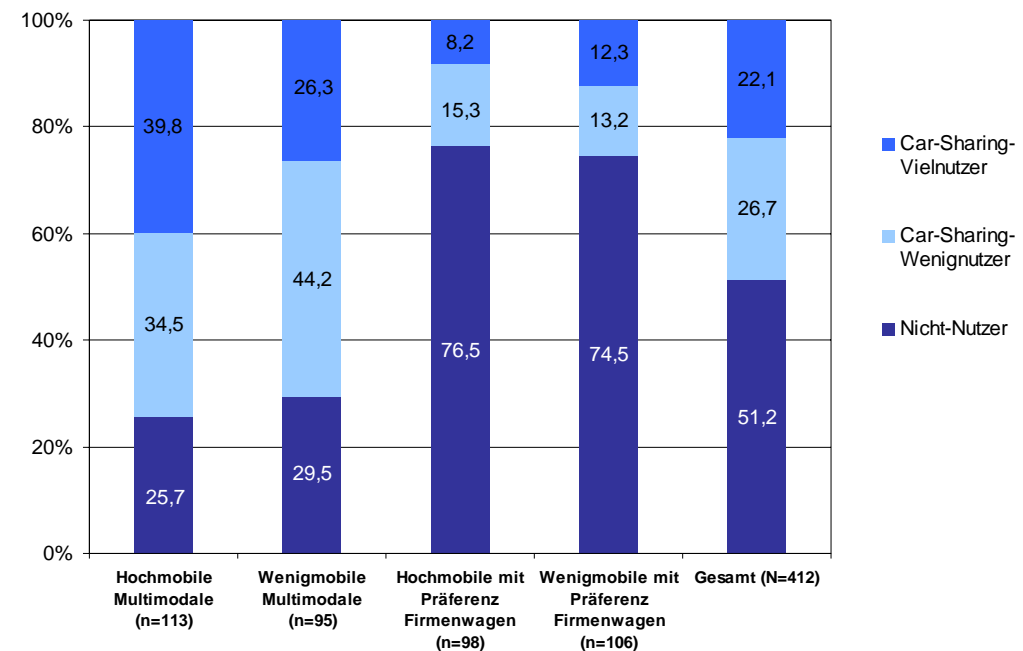


Zentrale Unterscheidungsmerkmale der Unternehmenstypen

Unternehmenstyp	Beschreibende Merkmale
Hochmobile Multimodale	Häufige Dienstreisetätigkeit Wechselnde Verkehrsmittelnutzung Geschäftskunden Interesse an Kurzzeitautovermietung Hohe Differenzierung der Unternehmensgröße, jedoch kaum Kleinstunternehmen
Wenigmobile Mulimodale	Geringe Dienstreisetätigkeit Wechselnde Verkehrsmittelnutzung Geschäftskunden Kleinst- und Kleinunternehmen (1-10 Mitarbeiter)
Hochmobile mit Präferenz Firmenwagen	Häufige Dienstreisetätigkeit Firmenwagen Nicht-Nutzer Kleinst- und Kleinunternehmen (1-10 Mitarbeiter)
Wenigmobile mit Präferenz Firmenwagen	Geringe Dienstreisetätigkeit Firmenwagen Nicht-Nutzer Hohe Differenzierung der Unternehmensgröße

Car-Sharing-Nutzertypen

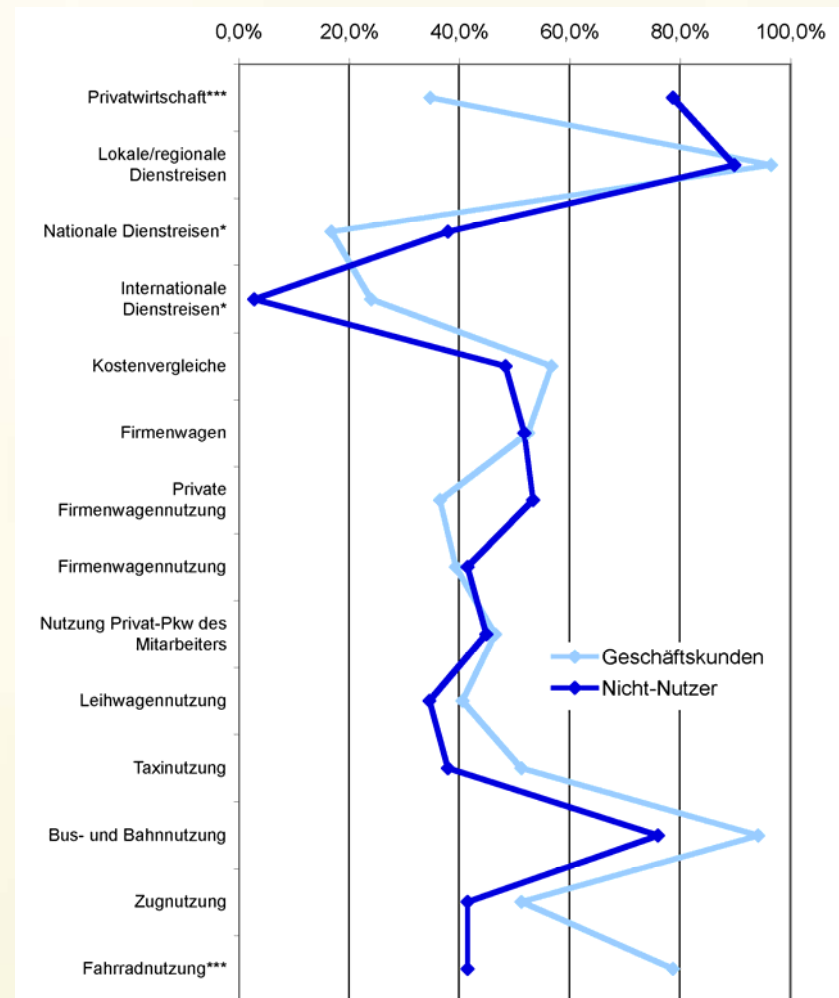
- Typische Car-Sharing-Cluster (Multimodale) und Nicht-Nutzer-Cluster (Hochmobile/Wenigmobile Präferenz Firmenwagen).
- Hochmobile Multimodale: die meisten Car-Sharing Vielnutzer.
- Hochmobile mit Präferenz Firmenwagen: die wenigsten Car-Sharing-Nutzer.



Quelle: Car-Sharing-Geschäftskunden-Befragung 2004, Nicht-Nutzer-Befragung 2005

Hochmobile Multimodale

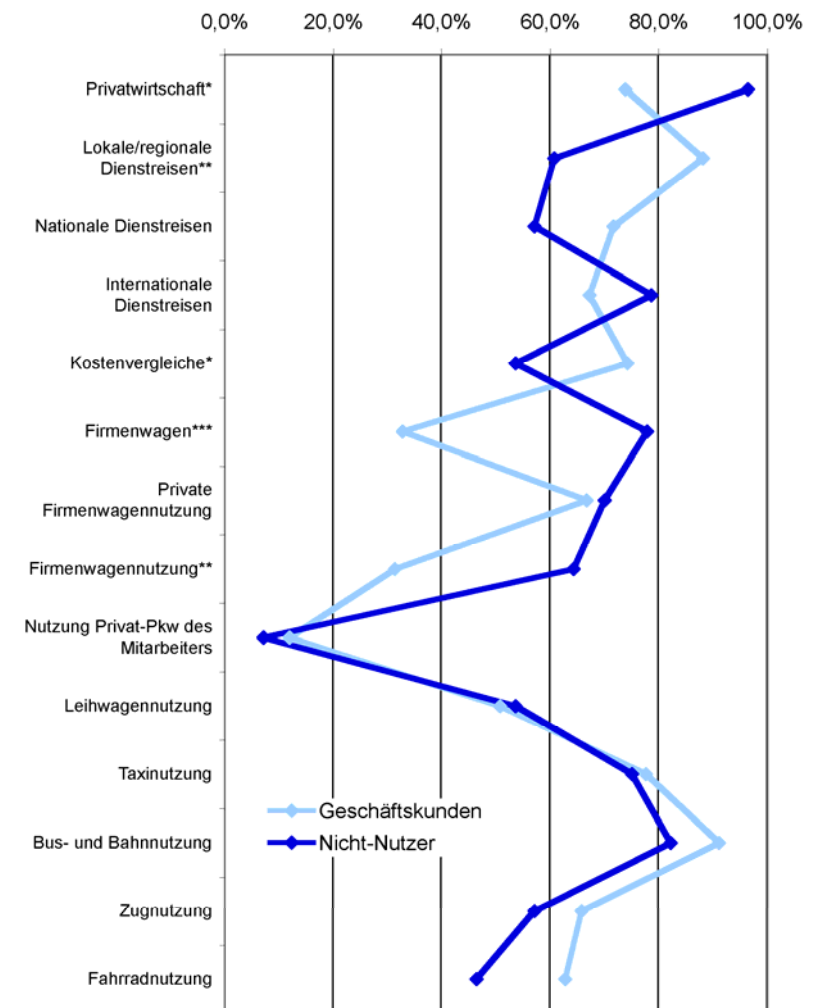
- Etwa ein Drittel der Geschäftskunden sind Behörden bzw. Kirchen und Vereinen.
- Mit Ausnahme der Nutzungshäufigkeit des Fahrrads sind die Unterschiede zwischen Geschäftskunden und Nicht-Nutzern marginal.
- Bei Mobilitätsbedarf und Mobilitätsverhalten große Ähnlichkeiten zwischen Geschäftskunden und Nicht-Nutzern.
- Signifikant höhere Anzahl von nationalen Dienstreisen der Nicht-Nutzer.



Quelle: Car-Sharing-Geschäftskunden-Befragung 2004, Nicht-Nutzer-Befragung 2005

Wenigmobile Multimodale

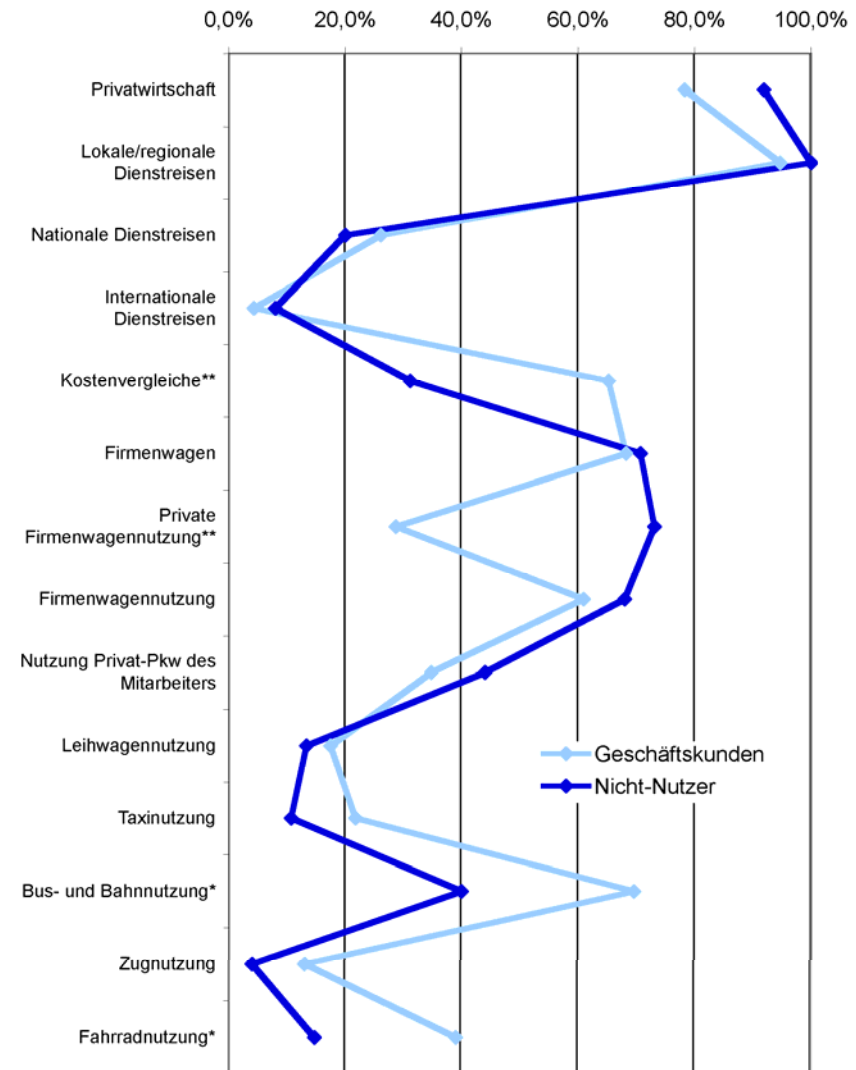
- 4 von 5 Nicht-Nutzer-Unternehmen haben Firmenwagen; Geschäftskunden nur zu einem knappen Drittel.
- Geschäftskunden nutzen wenig den Firmenwagen.
- Geschäftskunden führen deutlich häufiger Kostenvergleiche ihrer betrieblichen Mobilitätskosten durch.
- Häufiger internationale Dienstreisen bei den Nicht-Nutzern.



Quelle: Car-Sharing-Geschäftskunden-Befragung 2004, Nicht-Nutzer-Befragung 2005

Hochmobile mit Präferenz Firmenwagen

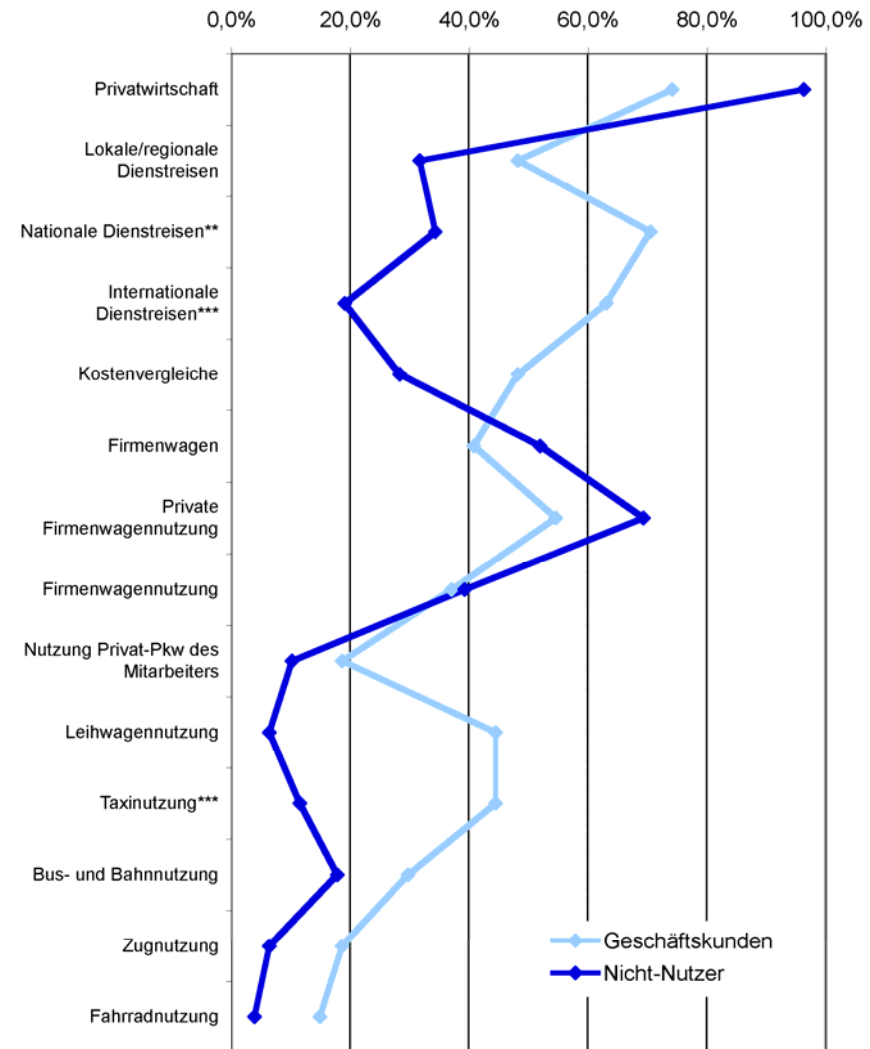
- Zwei Drittel der Nicht-Nutzer dieses Unternehmenstyps sind Kleinstbetrieben.
- Firmenwagen werden in fast Dreiviertel der Nicht-Nutzer-Unternehmen auch privat genutzt, jedoch nur in knapp 30 Prozent der Geschäftskunden-Unternehmen.
- Etwa zwei Drittel der Geschäftskunden, aber nur knapp ein Drittel der Nicht-Nutzer führen regelmäßige Kostenvergleiche hinsichtlich ihrer betrieblichen Mobilitätskosten durch.



Quelle: Car-Sharing-Geschäftskunden-Befragung 2004, Nicht-Nutzer-Befragung 2005

Wenigmobile mit Präferenz Firmenwagen

- Unterscheidung der Geschäftskunden und Nicht-Nutzern in Bezug auf den Entfernungsradius der Dienstreisen (national bzw. international) und in der Häufigkeit der Taxinutzung.
- Nicht-Nutzer nutzen mit Ausnahme des Firmenwagens deutlich seltener Mobilitätsalternativen und führen seltener Kostenvergleiche durch.
- 43 Prozent der Nicht-Nutzer führen nie Dienstreisen durch.



Quelle: Car-Sharing-Geschäftskunden-Befragung 2004, Nicht-Nutzer-Befragung 2005



Gliederung

- Informationen zum Personenwirtschaftsverkehr
- Das Projekt „Zukunft des Car-Sharing“
- Ergebnisse zum Angebot und zur Nutzung des betrieblichen Car-Sharings
- Potenzialabschätzung

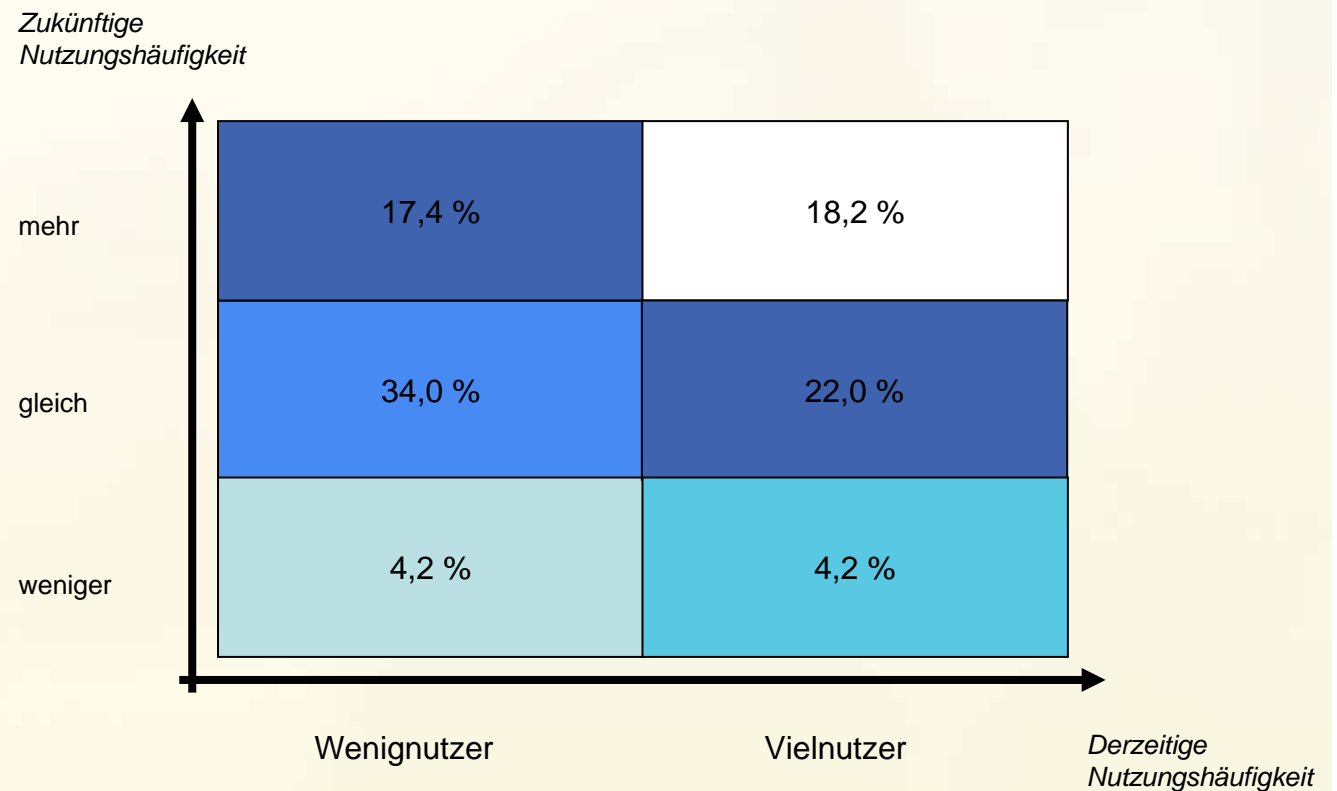


Potenzialabschätzung der Nicht-Nutzer

	Unternehmenstyp	Beschreibung	Potenzial	
Potenzial nach Passung und Interesse	Unternehmenstyp 1	Hochmobile Multimodale mit Interesse	7,8 %	13,2 %
	Unternehmenstyp 2	Wenigmobile Multimodale mit Interesse	5,4 %	
Potenzial nach Passung	Unternehmenstyp 1	Hochmobile Multimodale (ohne Interesse)	6,4 %	13,3 %
	Unternehmenstyp 2	Wenigmobile Multimodale (ohne Interesse)	6,9 %	
Potenzial nach Interesse	Unternehmenstyp 3	Hochmobile mit Präferenz Firmenwagen mit Interesse	12,3 %	21,6 %
	Unternehmenstyp 4	Wenigmobile mit Präferenz Firmenwagen mit Interesse	9,3 %	
Schwer bis kaum zu erschließendes Potenzial	Unternehmenstyp 3	Hochmobile mit Präferenz Firmenwagen ohne Interesse	23,5 %	51,9 %
	Unternehmenstyp 4	Wenigmobile mit Präferenz Firmenwagen ohne Interesse	28,4 %	

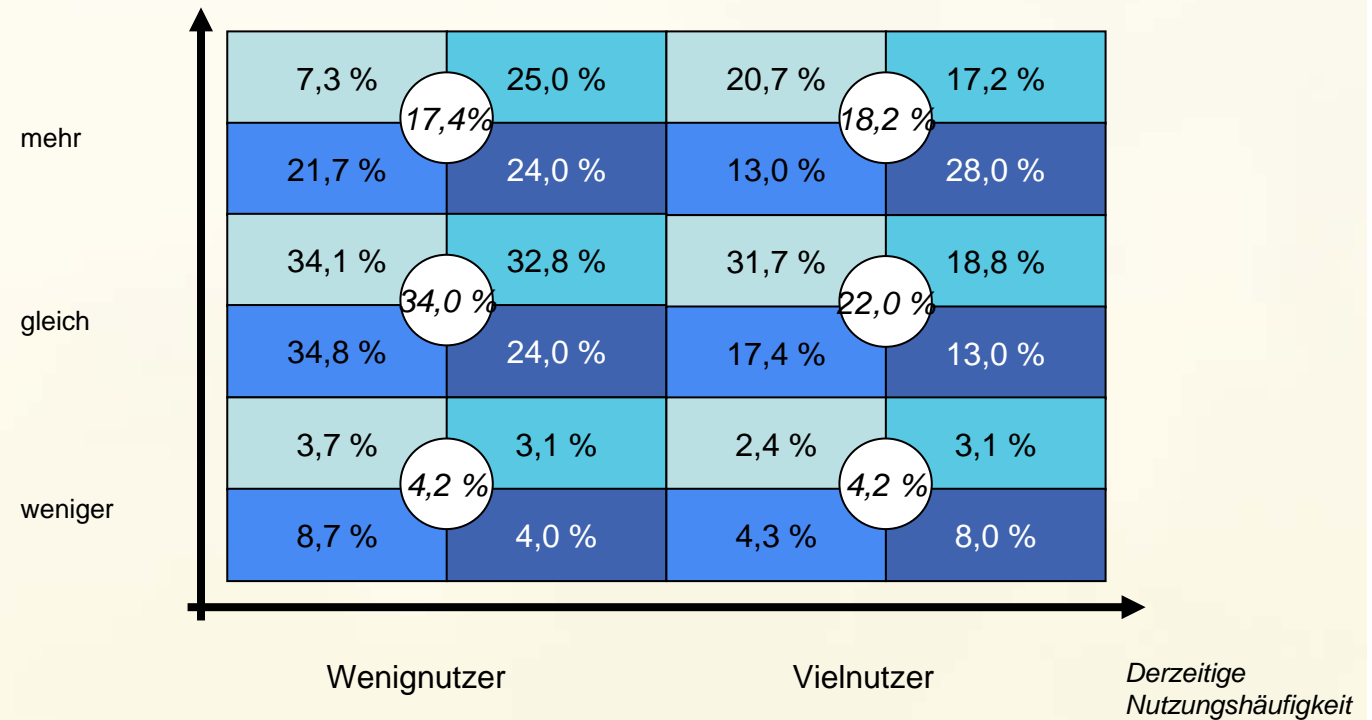
Nutzungsperspektiven der Geschäftskunden

- Die meisten Geschäftskunden gehen von einer Nutzung auf gleichem Niveau aus.
- Ein Drittel geht von einer steigenden Nutzung aus.



- „Hochmobile Multimodale“ als typische Vielnutzer beabsichtigen überwiegend ihre hohe Nutzungsintensität beibehalten bzw. weiter zu steigern.
- „Wenigmobile mit Präferenz Firmenwagen“ äußern am häufigsten steigende Nutzungsabsichten.
- Ca. jeder achte Geschäftskunde der „Hochmobilen mit Präferenz Firmenwagen“ wird den Nutzungsumfang senken.

Zukünftige
Nutzungshäufigkeit



Hochmobile Multimodale (n=84)	Gesamt (n=201)	Wenigmobile Multimodale (n=67)
Hochmobile mit Präferenz Firmenwagen (n=23)		Wenigmobile mit Präferenz Firmenwagen (n=27)



Für welche Unternehmen ist Car-Sharing interessant?

Grundvoraussetzungen

- In Nähe des Unternehmensstandort befindet sich ein Car-Sharing-Angebot.
- Unternehmen haben einen Mobilitätsbedarf bzw. Dienstreisetätigkeiten.

Car-Sharing ist interessant für Unternehmen,

- für die das steuerliche Gestaltungspotenzial, das mit der Anschaffung eines Firmenwagens verbunden ist nicht ausschlaggebend für die Mobilitätsgestaltung ist.
- die aufgrund mangelnder Liquidität Investitionen vermeiden möchten.
- die keine Firmenwagen als Gehaltsbestandteil für ihre Mitarbeiter anschaffen wollen oder können.
- die den Pkw der Mitarbeiter für Dienstreisen entweder nicht einsetzen können oder nicht wollen.
- die möglichst auf unterschiedliche Fahrzeugtypen und -klassen zurückgreifen möchten.
- die zur Abdeckung ihrer Spitzenlast kein zusätzliches Fahrzeug anschaffen wollen.

Car-Sharing ist weniger interessant

- für hochmobile Kleinstunternehmen (1-3 Mitarbeiter), da diese vorzugsweise einen Firmenwagen besitzen, den sie auch privat nutzen.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !

Sie finden uns im
Internet unter:
www.wupperinst.org



**Wir würden uns freuen Sie auf dem
Abschlusskongress „Zukunft des Car-Sharing“
in Wuppertal am 31. Mai und 1. Juni 2006
begrüßen zu dürfen!**