

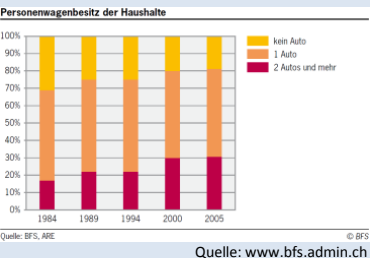
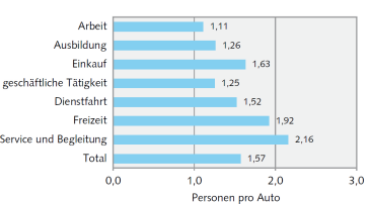
**T2.2 Verfügbarkeit von Autos bei Personen mit Führerschein nach Geschlecht und Alter (in %)**

	immer verfügbar	nach Absprache verfügbar	nicht verfügbar
<b>Geschlecht</b>			
Mann	83,8	12,5	3,7
Frau	74,4	19,2	6,4
<b>Alter</b>			
18–25 Jahre	62,8	30,0	7,2
26–65 Jahre	80,3	15,2	4,5
66 und mehr	85,8	8,1	6,0
<b>Total</b>	<b>79,4</b>	<b>15,7</b>	<b>5,0</b>

**T2.5 Jahresfahrleistungen (letzte 12 Monate)**

	km/Jahr	Inland in %
<b>Personenwagen*</b>		
Erstwagen	14 319	88,4
Zweitwagen	8 735	91,4
übrige Personenwagen	6 011	90,7

**Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen (distanzgewichtet) G 4.3**



**Kontakt:**  
Prof. Dr. Ulrich Otto  
+41 71 844 4822  
[www.fhsg.ch/generationen](http://www.fhsg.ch/generationen)

# pupricar = public private car (Car-Sharing\* light)



**pupricar beendet den Glaubenskrieg pro oder contra eigenes Auto, Zweitauto...**

**pupricar macht privateigene Autos zu "public private cars"**

**– das "Auto für gewisse Stunden" – egal, ob es einem gehört oder nicht.**

## Mehrfache Zielgruppen

### Wer nur nutzt

- Haushalte ohne eigenes Auto/eigenen Zweitwagen
- CS\*-Teilnehmer als Ergänzung zu Mobility-Autos

### Wer nutzt und anbietet

- Haushalte mit zeitweisem Bedarf ...
  - > nach mehr Autos als im Haushalt verfügbar
  - > nach anderen Autos, als im Haushalt verfügbar
- Bisherige CS\*-Nutzer, die sich wieder ein Auto anschaffen (müssen)
- Bisherige nachbarschaftliche Autoteiler

### Wer nur anbietet

- Haushalte mit zu schwach genutzten Autos
- Kommerzielle oder kommunale Car-Pools z.B. an Wochenenden.

## Was nützt's? Und wem?

- **Erleichtert den Ausstieg** aus dem eigenen Auto: 1) weil es immer wieder von anderen gebucht / besetzt ist, 2) indem das Auto bei eigenem Nicht-Benutzen Geld verdient, 3) indem auch ohne eigenes Auto preiswerte Automobilität möglich bleibt.
- **Wirkt** für Autohalter und Nicht-Autohalter wie „Auto-Diät“ – u.a. durch Einzelfahrt- und km-abhängige „Kostenwahrheit“ – so Beitrag zur 2000W-Gesellschaft.
- Durch höhere Fahrleistung pro Auto wird **alte Technik früher durch saubere ersetzt**.
- Baustein einer **Kultur gemeinschaftlicher** gegenseitig-verantwortungsorientierter **Güternutzung**.
- Grössenabhängige Nutzungskosten lenken für jeden Fahrzweck immer auf das günstigste (= meist das umweltfreundlichste) Auto.
- Die **durchschnittliche Autogrösse** sinkt deutlich – wenige Vans, Transporter usw. im **Pupricar**-Pool decken Sonderbedarfe dennoch besser als das eigene Multi-purpose-KFZ.
- **wertvoller Stadtraum seltener als Parkplatz verschwendet**, wenn weniger Automobilität mit weniger Autos gedeckt wird, die seltener nur stehen.

## Um was geht's?

- **vorhandene Privatautos besser nutzen** – durch online-Vermittlung zur zeitweisen Nutzung durch definierten Nutzerkreis.
- **Lücke füllen** – zwischen unorganisiertem freundschaftlichen Autoverleih und immer höher professionalisiertem CS\* (Mobility)
- **Schwellen senken** – betont einfache Abwicklung und günstige Preise, um Kreis der CS\*-Interessenten massiv auszuweiten.

## Was ist neu?

- Mobility und privat geteilte Autos machen es vor: **Für jedes Mobilitätsbedürfnis das richtige Verkehrsmittel**. Das Auto ist das nicht immer – deshalb muss für viele gar kein eigenes sein..
- **pupricar** aber geht weiter. Es verbindet diesen Bedarf von Haushalten mit *zuwenig* Autos mit den Autos von Leuten, die zeitweise eines *zuviel* haben. Und dieses trotzdem selber halten wollen.
  - > Die Nutzer freut günstigeres CS\*,
  - > die Halter der Geldsegen, den das sonst rumstehende Auto einspielt,
  - > und die Umwelt, die Städte, die Kinder freut weniger Autobelastung.
- Das ganze **spontan, 24h, mit minimalem Kommunikationsaufwand**. Immer dann, wenn's besser passt als zu Fuß, mit dem Rad, der Bahn oder mit Mobility.
- **pupricar** macht **CS\* niedrigschwelliger** – auch für Leute mit kleinem Geldbeutel.
- Privater „**modal split**“ zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln **wird ökologischer** – ganz ohne moralischen Zeigefinger.