

**T2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte (in %)**

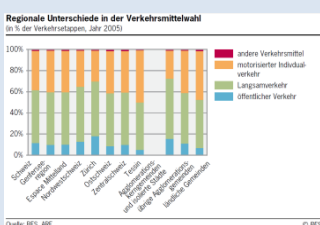
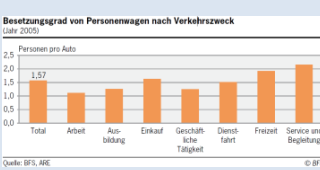
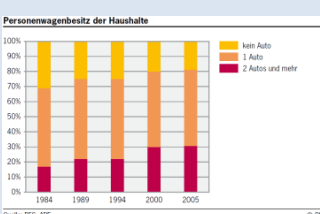
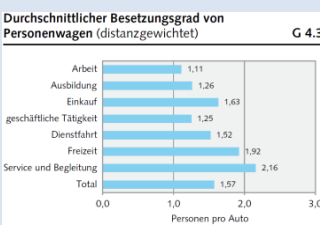
| Anzahl Fahrzeuge im Haushalt | 1 Pers. | 2 Pers. | 3 Pers. | 4 Pers. | 5 und mehr | Total |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|------------|-------|
| kein Auto                    | 42,1    | 12,5    | 8,9     | 4,9     | 4,6        | 18,8  |
| 1 Auto                       | 53,2    | 54,8    | 44,4    | 45,6    | 40,3       | 50,6  |
| 2 Autos                      | 4,2     | 29,1    | 36,8    | 38,6    | 40,4       | 25,1  |
| 3 und mehr                   | 0,5     | 3,6     | 9,9     | 10,9    | 14,7       | 5,4   |

**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        |



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



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

## 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..
- **puprizar** 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.
- **puprizar** macht **CS\* niedrigschwelliger** – auch für Leute mit kleinem Geldbeutel.
- Privater „**modal split**“ zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln **wird ökologischer** – ganz ohne moralischen Zeigefinger.

## 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 sauberere 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 **Puprizar-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.