

Was wissen wir über die Nutzer neuer Mobilitätsangebote und ihr Verhalten?

Tagung „UBER, BerlKönig, VOI und Co: Individualisierte öffentliche Verkehrsangebote – Wie sollte der regulatorische Rahmen gestaltet werden?“

Berlin, 29. November 2019

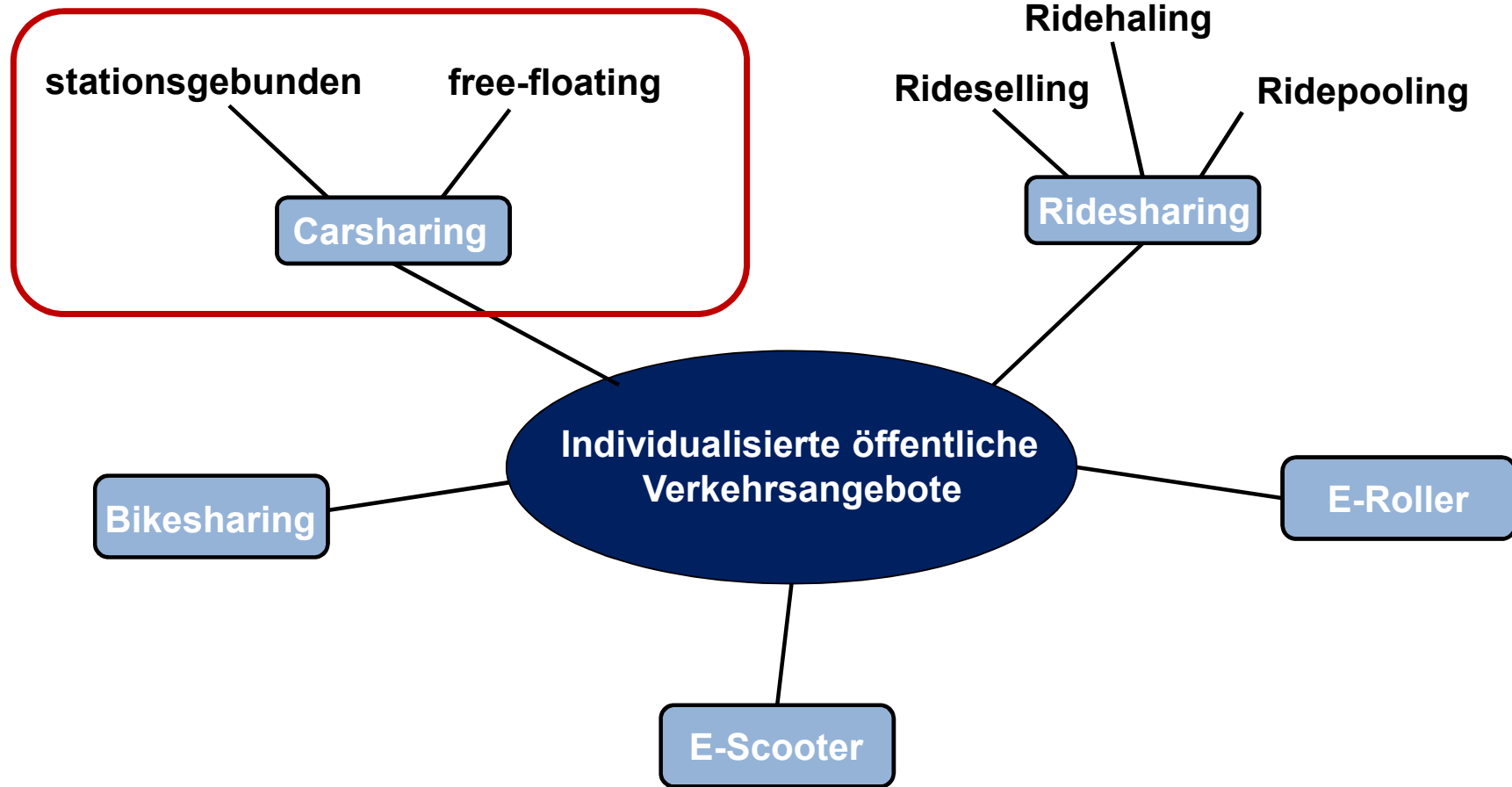
Dr. Claudia Nobis



Wissen für Morgen



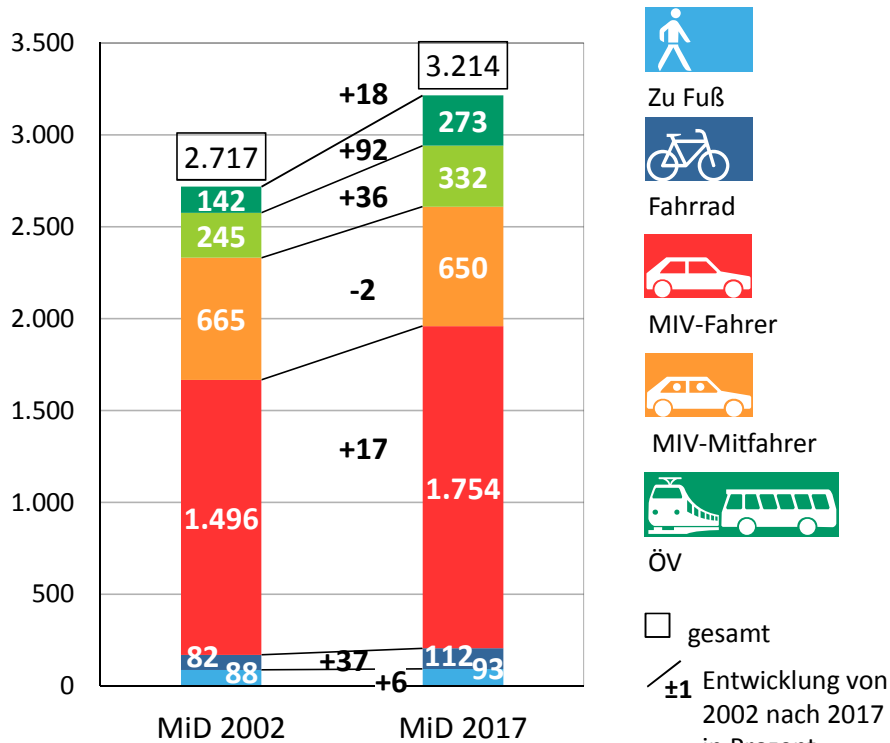
Vielfalt an Sharing-Angeboten



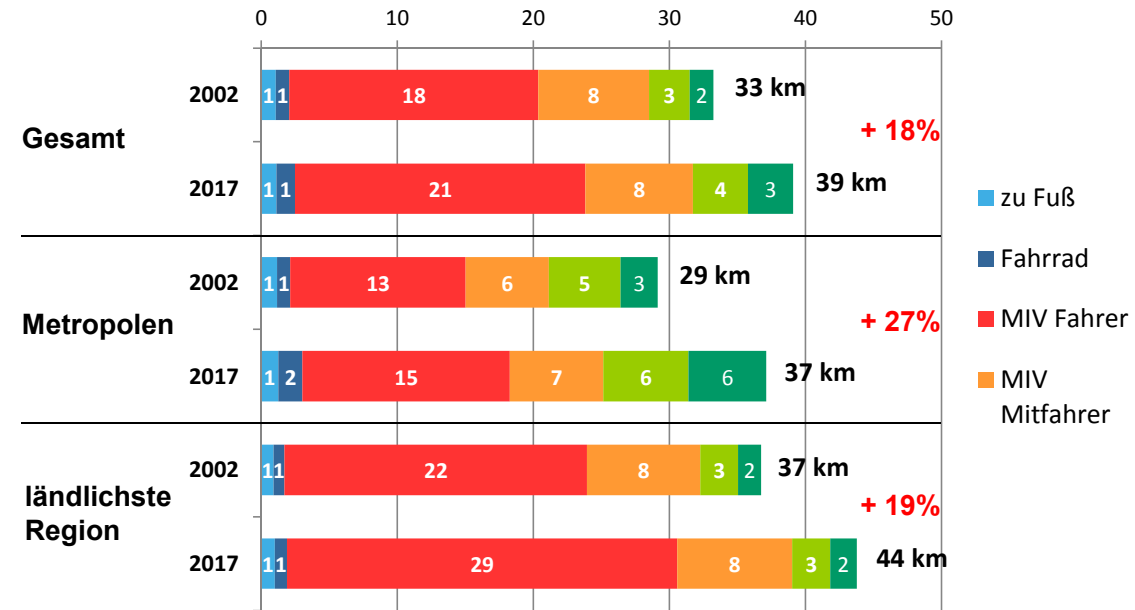
Verkehrsleistung und Tagesstrecke von 2002 bis 2017

Entfernungen nehmen zu, überproportionales Wachstum des Umweltverbundes

Verkehrsleistung



Tagesstrecke



Quelle: eigene Berechnung MiD 2002 und 2017



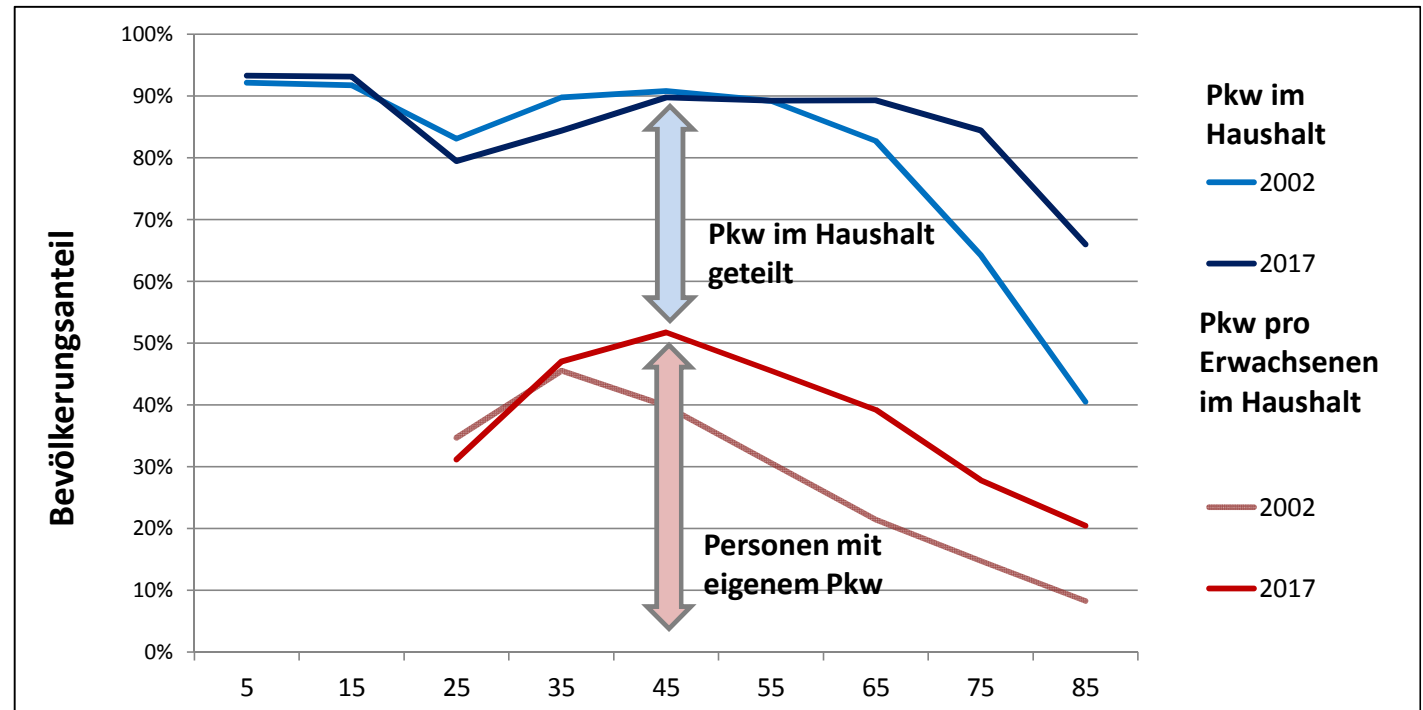
Pkw-Bestand in Deutschland wächst pro Jahr um mehr als 500.000 ca. 1/3 durch mehr Senioren mit Auto, ca. 2/3 durch mehr Zweitwagen

2010: 41 Mio. Pkw



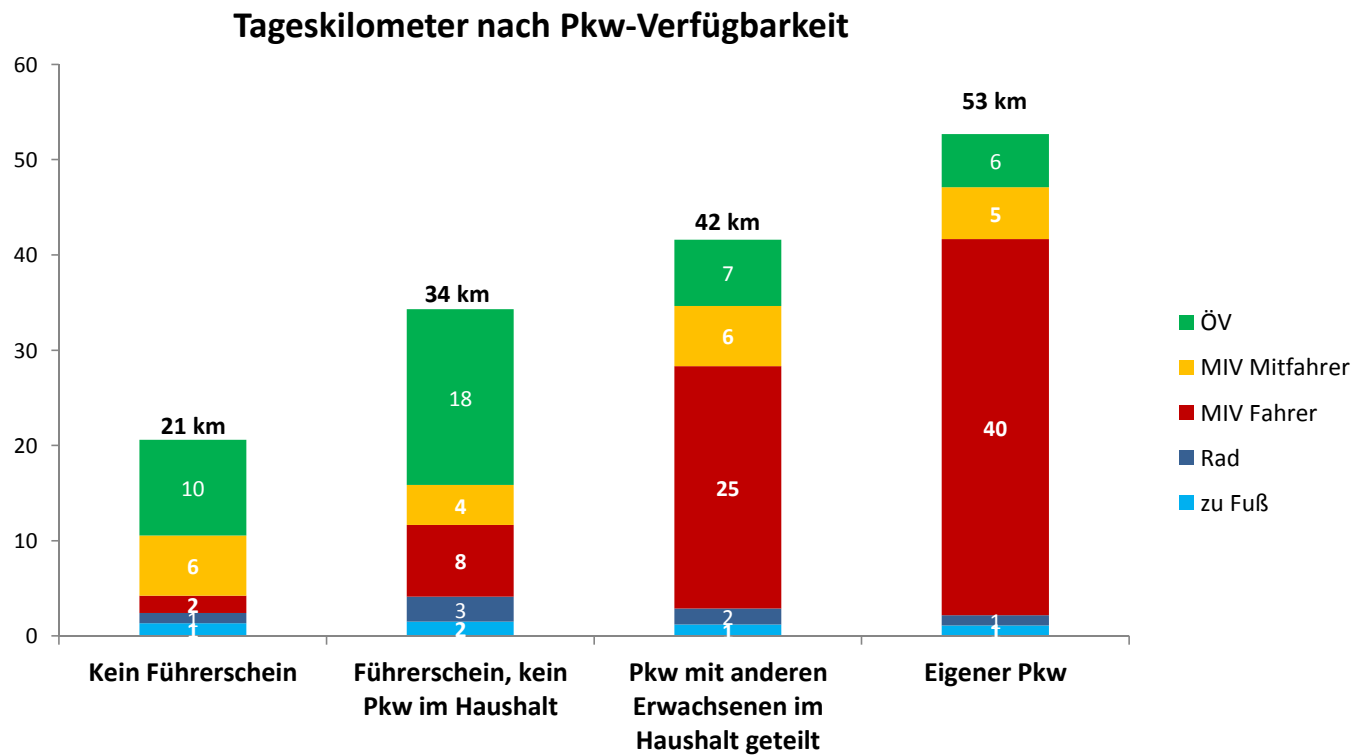
+ 6 Mio. in 10 Jahren

2019: 47 Mio. Pkw



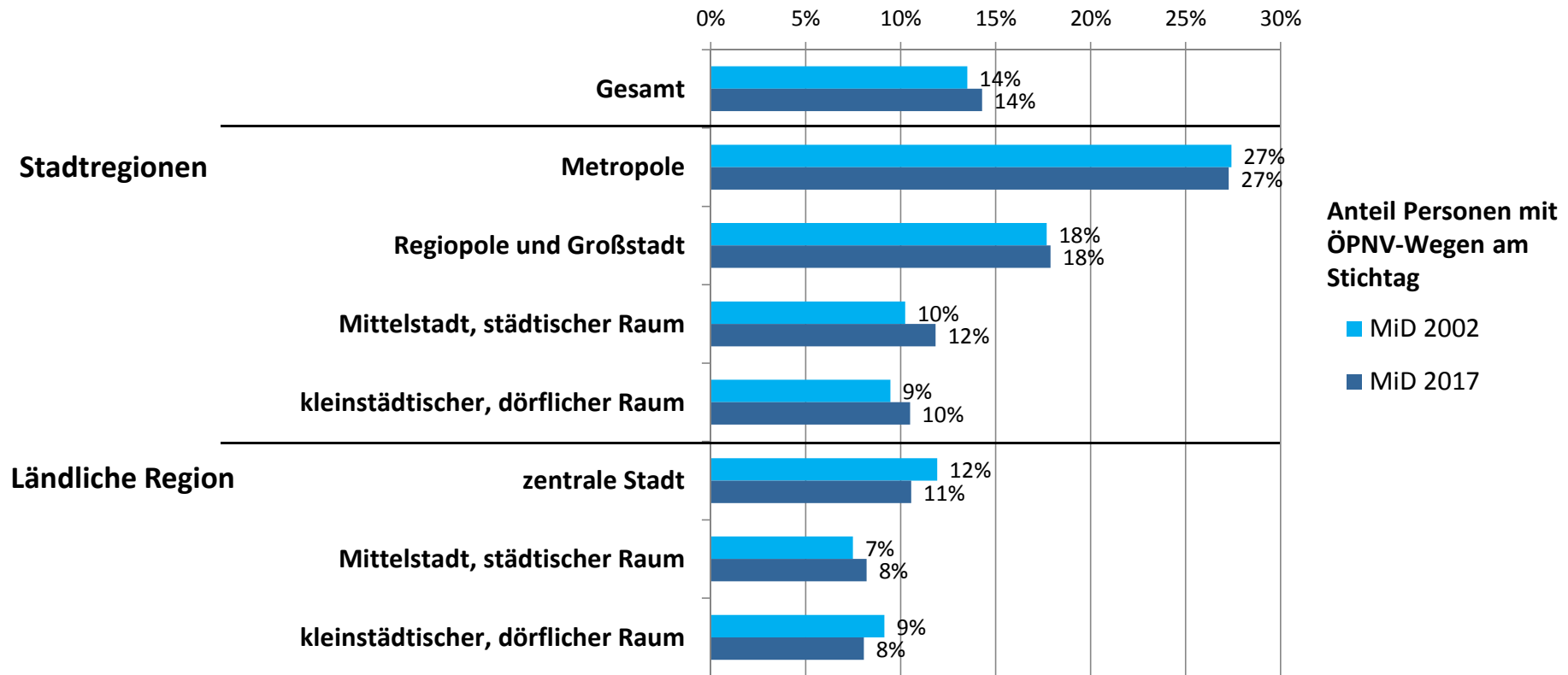
Pkw-Verfügbarkeit hat hohen Einfluss auf die Tagesstrecke

Hohe Pkw-Verfügbarkeit = hohe Tagesstrecke und hoher MIV-Fahrer-Anteil



Anteil Personen mit ÖPNV-Wegen am Stichtag nach Raum

Hohe Stabilität des Anteils in fast allen Raumtypen

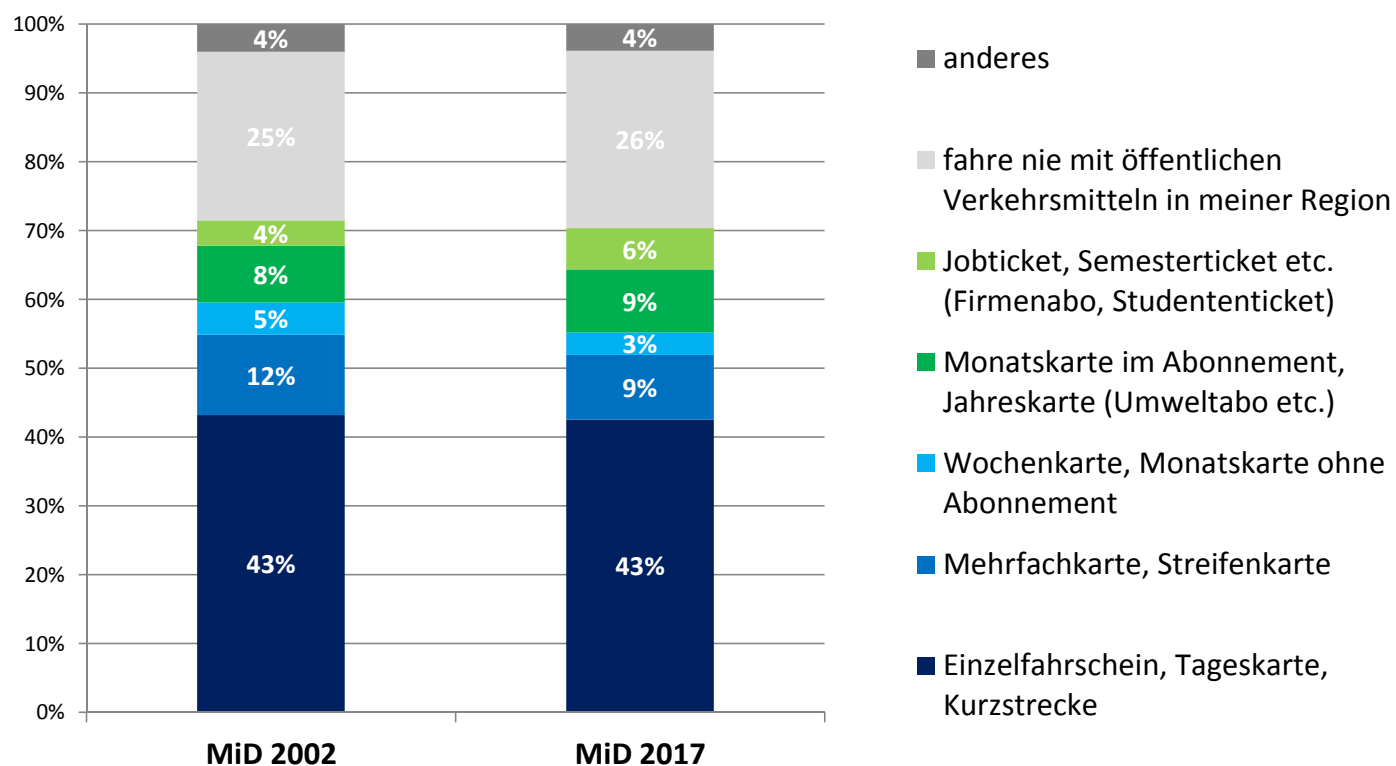


Quelle: eigene Berechnung MiD 2002 und 2017



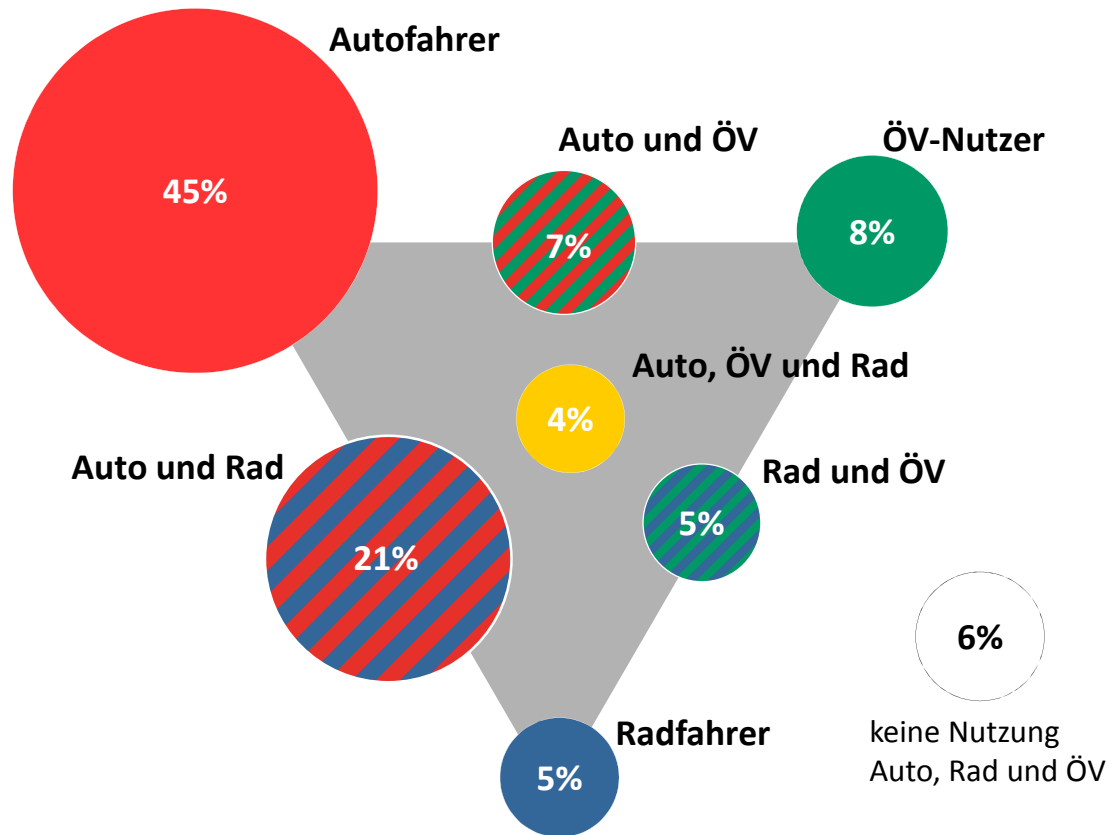
Nutzung von ÖPNV-Fahrkartenarten

Hohe Stabilität, aber Anteil Personen mit ÖPNV-Zeitkarten steigt



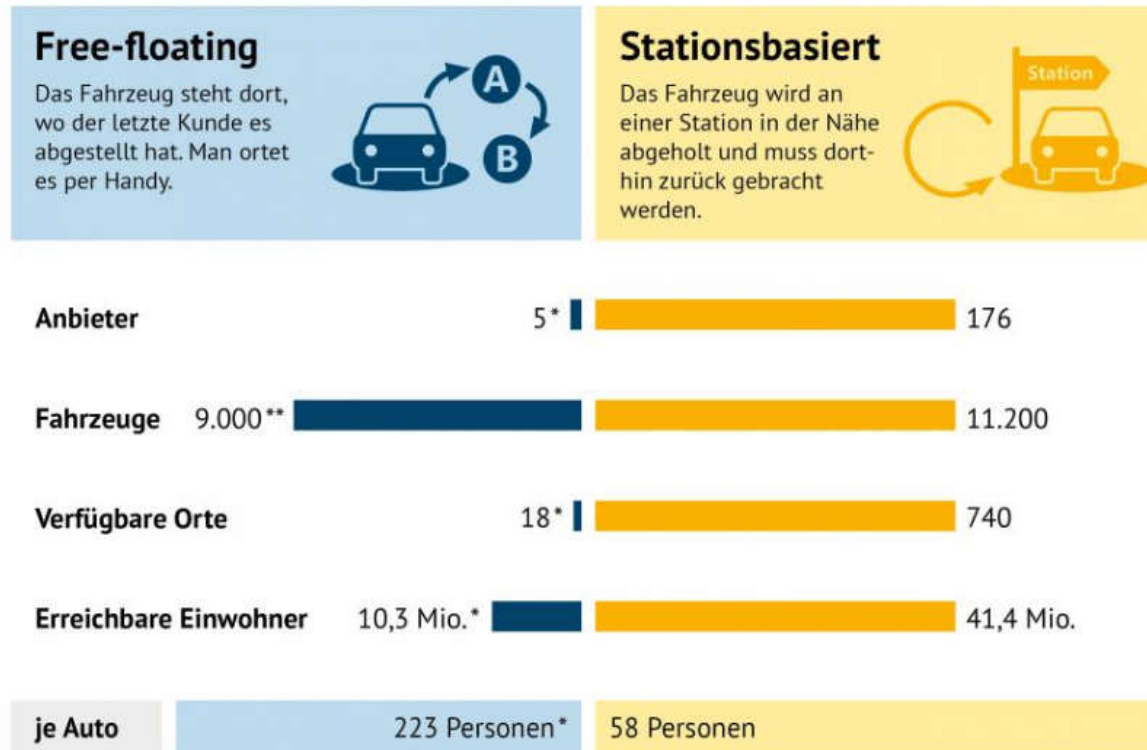
Anteil mono- und multimodaler Personengruppen in Deutschland

32% der Autofahrer nutzen in einer Woche auch andere Verkehrsmittel

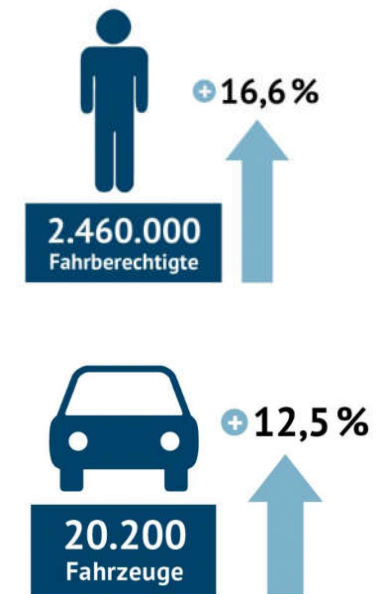


Carsharing in Deutschland – Stand 1. Januar 2019

Hohe räumliche Verbreitung von stationsgebundenem Carsharing



Gesamt 1.1. 2019 und Wachstum gegenüber Vorjahr



Quelle: bcs Bundesverband Carsharing



Zwei Carsharing-Angebote = zwei Welten

Nutzungsmuster der verschiedenen Carsharing-Systeme



Stationsgebundenes Carsharing

- Alltagsmobilität mit Umweltverbund
- in spezifischen Situationen (z.B. Einkauf)
Buchung eines Carsharing-Fahrzeugs
- Nutzung ist planbar durch Vorausbuchung

Freefloating Carsharing

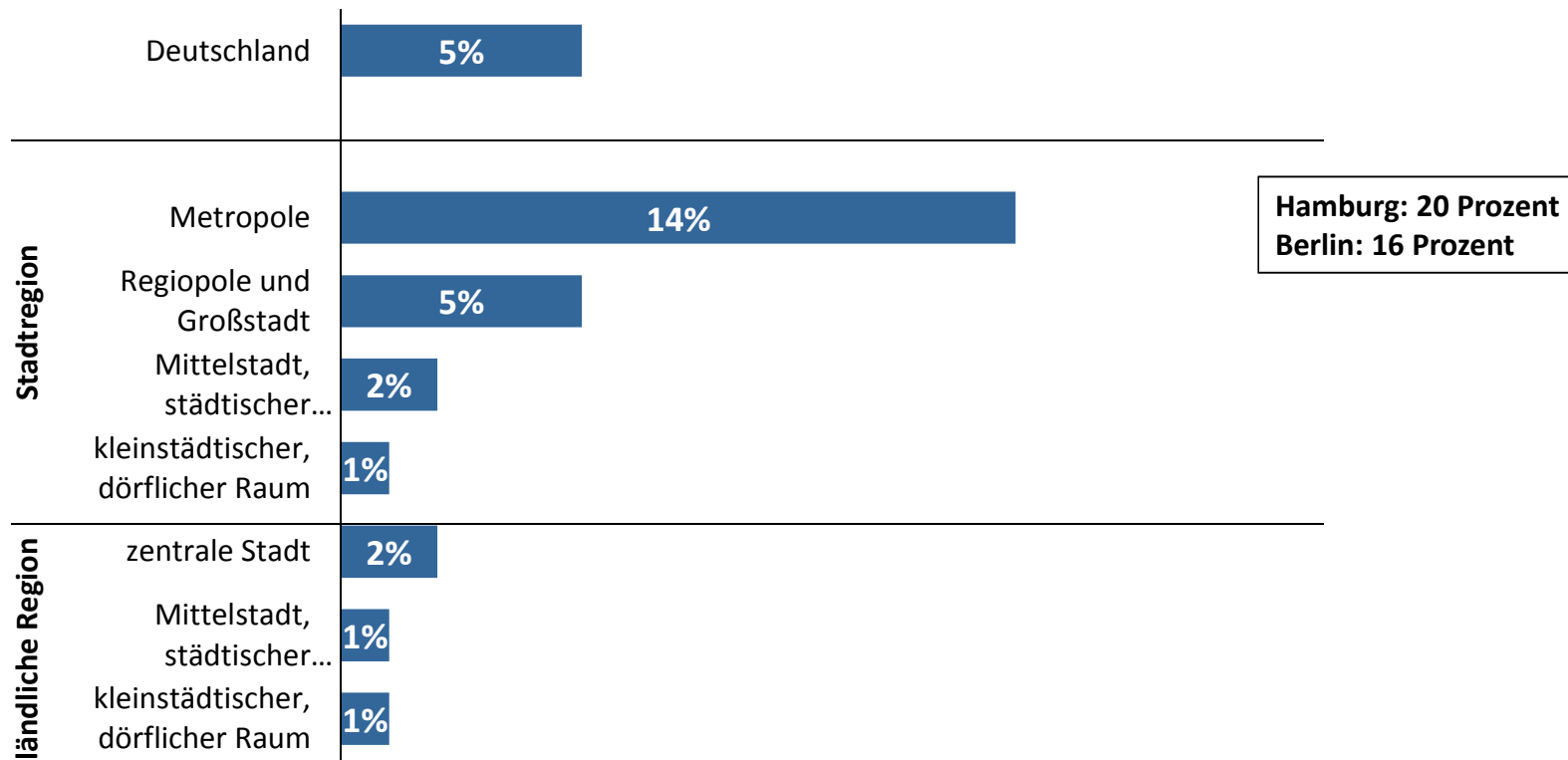
- Spontane Buchung, Abwägung zwischen Alternativen
- Stichwort „Bequemlichkeitsmobilität“

Nutzungsroutinen beider Systeme unterscheiden sich



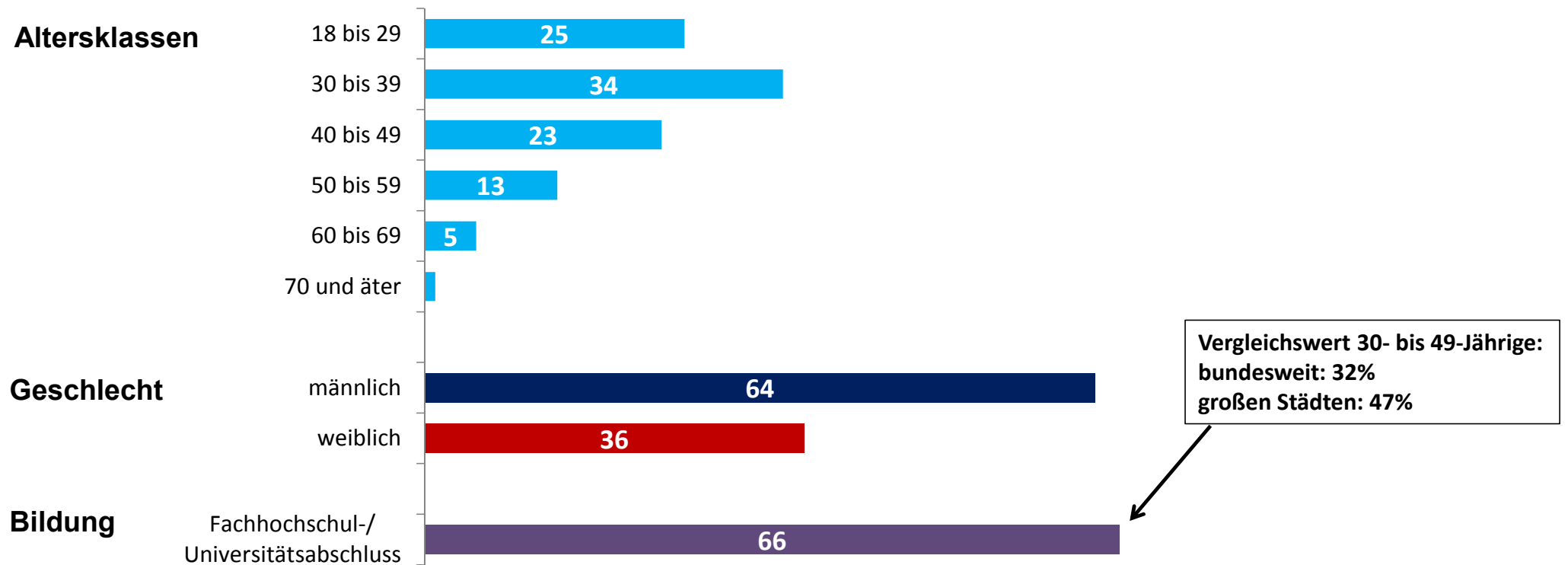
Starkes Stadt-Land-Gefälle bei Haushalten mit Carsharing-Mitgliedschaften

Carsharing ist ein urbanes Phänomen



Carsharing-Mitglieder weisen eine typische Soziodemografie auf

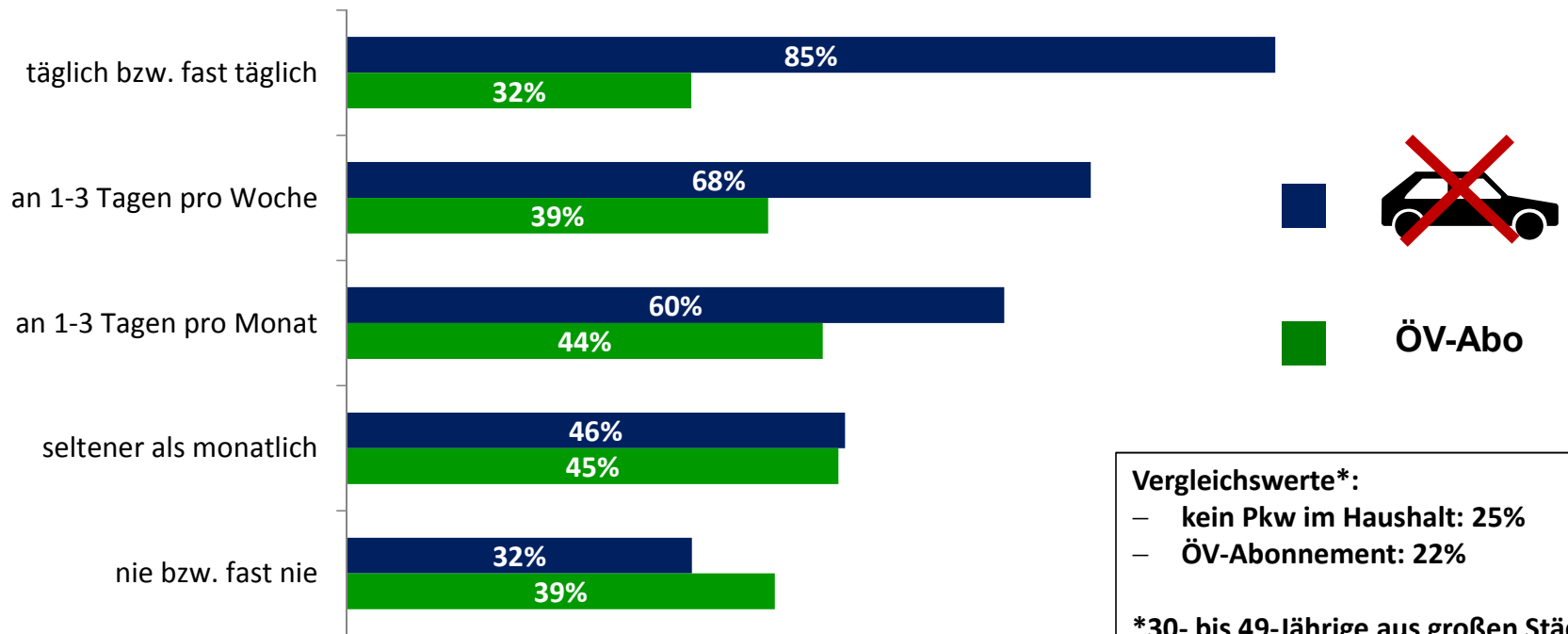
Carsharer sind jung, überwiegend männlich und gut gebildet



Besitz von Pkw und ÖV-Abonnements nach Nutzungshäufigkeit Carsharing

Häufige Carsharing-Nutzung = wenig Pkw, ÖV-Abos besitzen alle

Nutzungshäufigkeit Carsharing

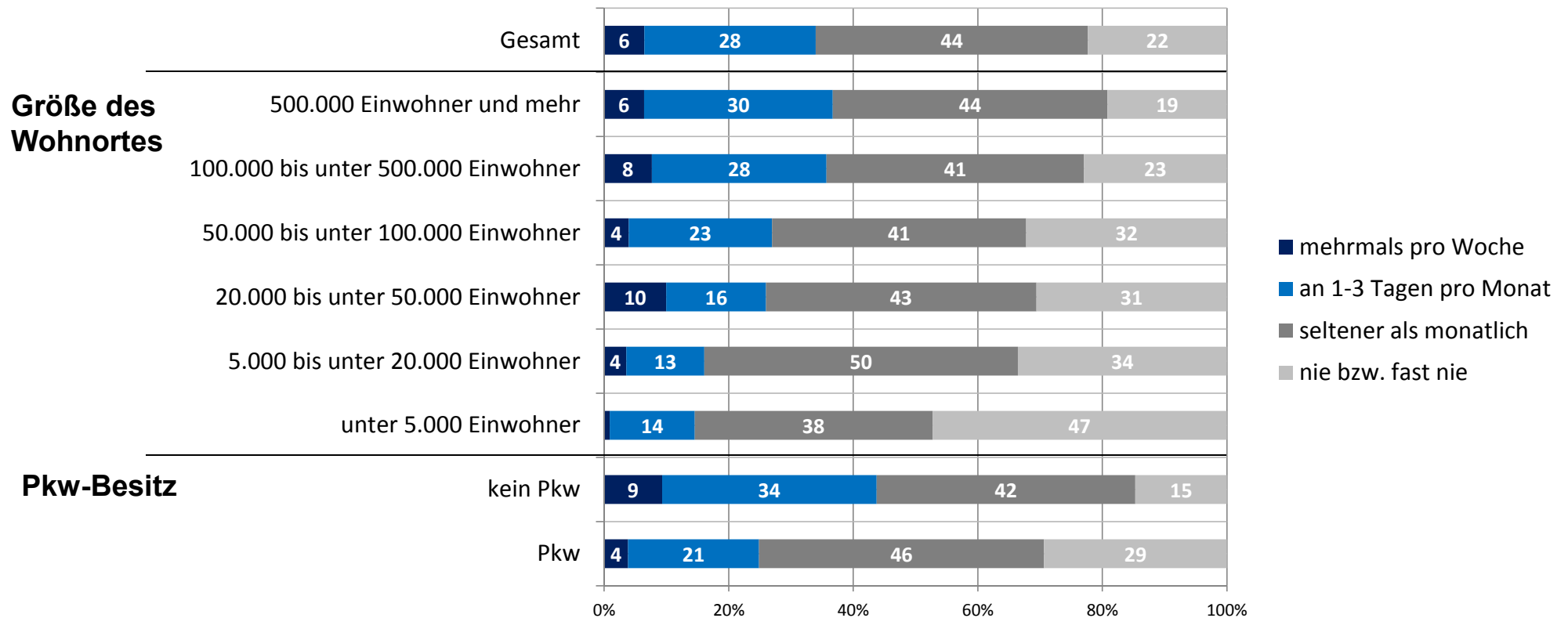


Vergleichswerte*:
– kein Pkw im Haushalt: 25%
– ÖV-Abonnement: 22%

***30- bis 49-Jährige aus großen Städten**

Häufigkeit der Carsharing-Nutzung nach Wohnortgröße und Pkw-Besitz

Carsharer aus Metropolen und Haushalten ohne Auto nutzen Angebot häufiger

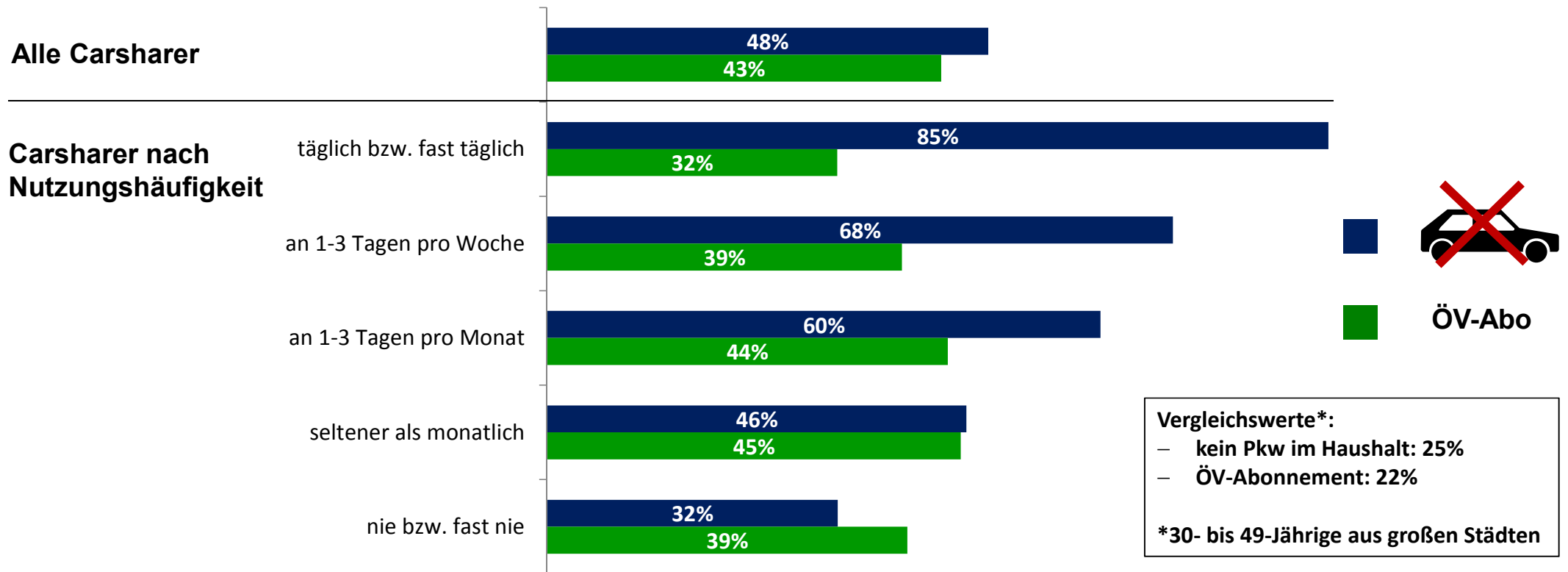


Quelle: eigene Berechnung MiD 2017



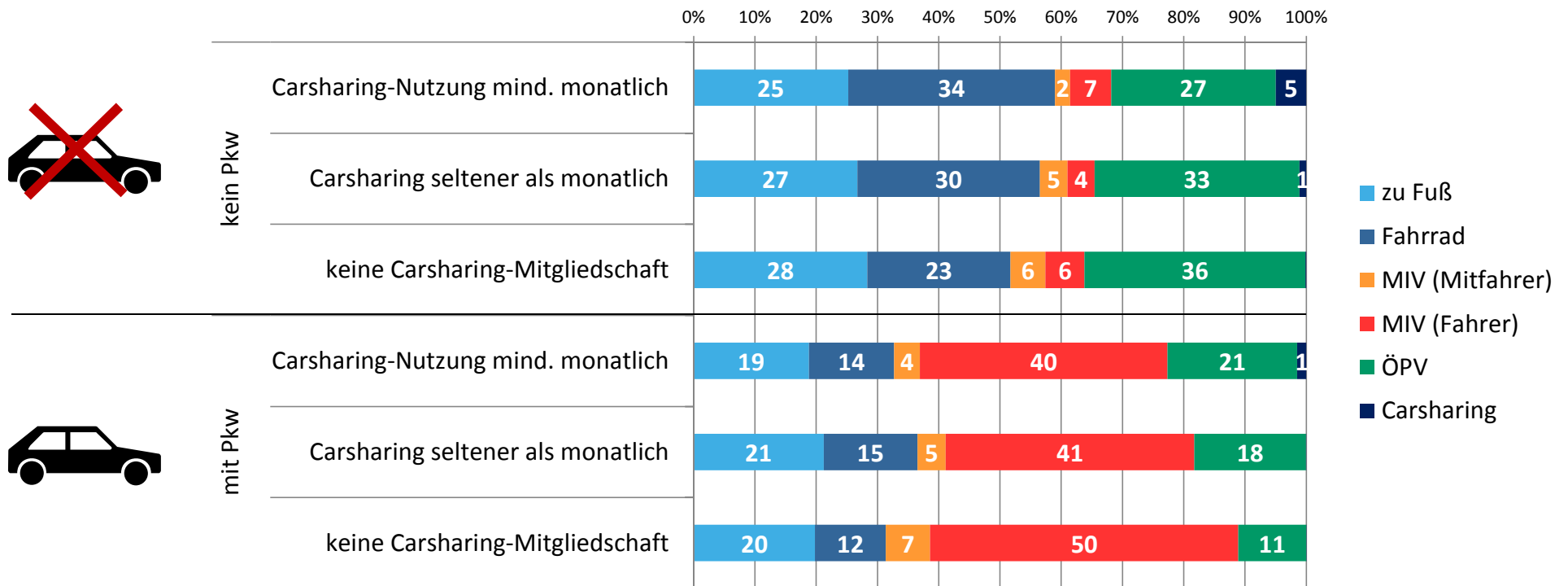
Besitz von Pkw und ÖV-Abonnements nach Nutzungshäufigkeit Carsharing

Häufige Carsharing-Nutzung = wenig Pkw, ÖV-Abos besitzen alle



Modal Split nach Carsharing-Nutzung und Pkw-Besitz in Großstädten

Häufige Carsharing-Nutzer ohne Auto legen 5 Prozent ihrer Wege mit CS zurück



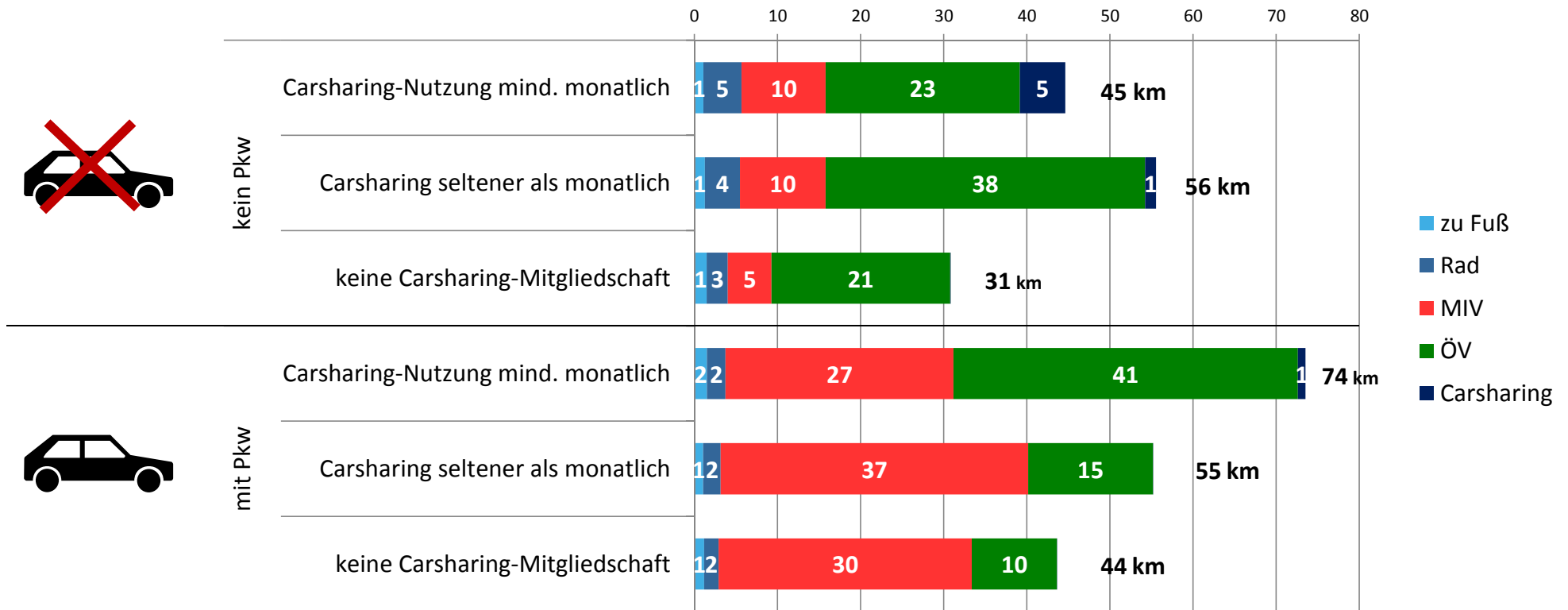
Personen, 18 bis 50 Jahre, aus Metropolen, Regiopolen und Großstädten

Quelle: eigene Berechnung MiD 2017



Tagesstrecke nach Carsharing-Nutzung und Pkw-Besitz in Großstädten

Carsharing-Nutzer sind hochmobil auch ohne Pkw im Haushalt



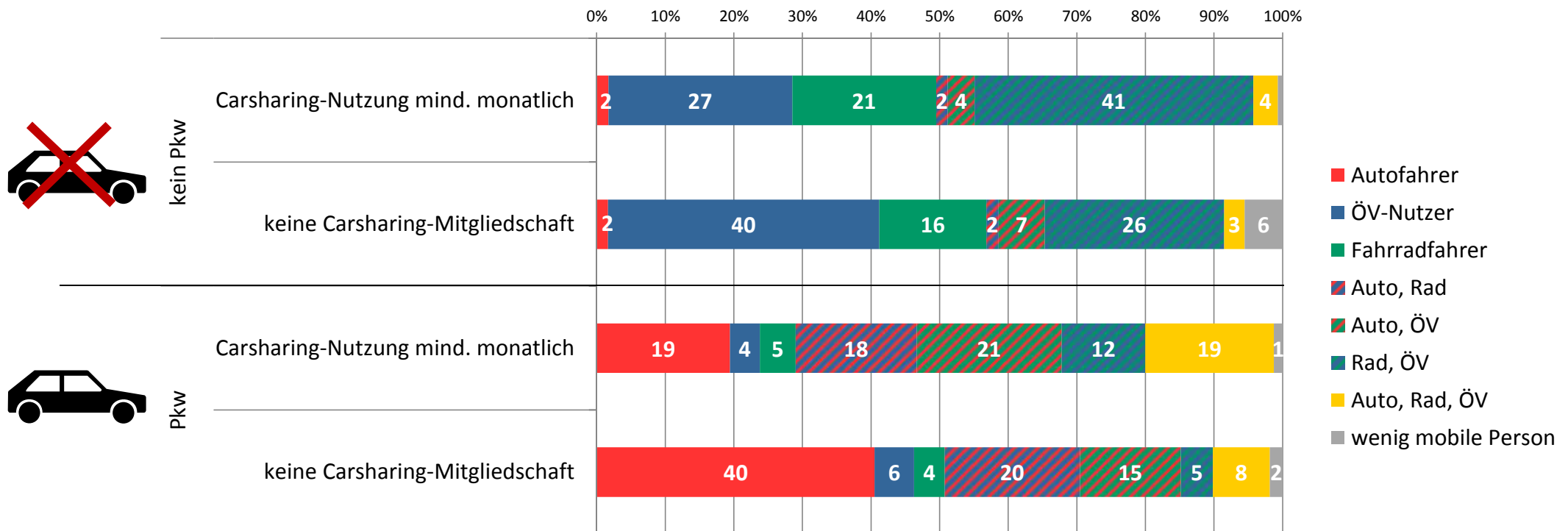
Personen, 18 bis 50 Jahre, aus Metropolen, Regiopolen und Großstädten

Quelle: eigene Berechnung MiD 2017



Modalgruppen nach Carsharing-Nutzung und Pkw-Besitz in Großstädten

Carsharer mit Pkw im Haushalt sind in hohem Maß multimodal



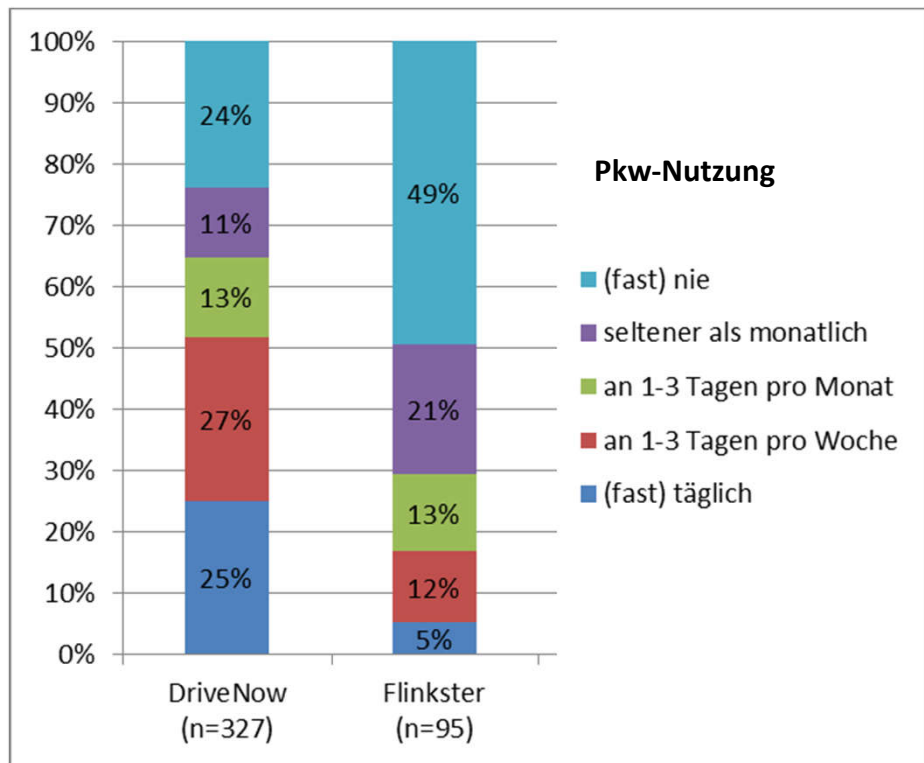
Personen, 18 bis 50 Jahre, aus Metropolen, Regiopolen und Großstädten

Quelle: eigene Berechnung MiD 2017



Vergleich der Carsharing-Systeme

Deutliche Unterschiede beim Mobilitätsverhalten



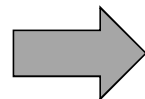
- Anteil Personen aus Haushalten ohne Auto
Flinkster: 72%
Drive now: 43%
- Drive now Kunden nutzen Carsharing häufiger
- Stationsgebundenes Carsharing wird für zeitlich und räumlich längere Fahrten genutzt, free-Floating Carsharing wird für kurze innerstädtische Fahrten genutzt



Vergleich der Carsharing-Systeme

Carsharing hat Auswirkungen auf Pkw-Besitz

	DriveNow		Flinkster	
	Welle 1 (n=1.521)	Welle 2 (n=772)	Welle 1 (n=216)	Welle 2 (n=84)
Pkw-Abschaffer wegen Carsharing	5,9%	6,5%	15,3%	15,5%
Pkw-Abschaffer, anderer Grund	5,3%	3,0%	6,5%	4,8%
Pkw-Abschaffung insgesamt	11,2%	9,5%	21,8%	20,3%



Höheres Einsparpotenzial bei
stationsgebundenem Carsharing



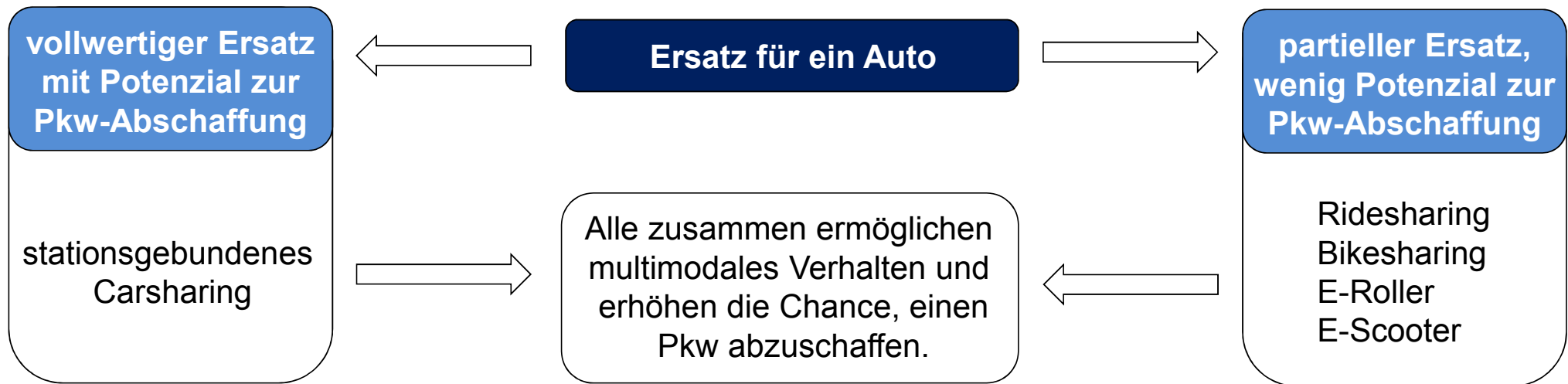
Was wissen wir über die Carsharing-Nutzer?

- Carsharing erreicht bisher nur bestimmte Bevölkerungsgruppen
- Carsharer nutzen überwiegend die Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Carsharer leben überdurchschnittlich oft in einem Haushalt ohne Pkw
- Insgesamt wird Carsharing relativ selten genutzt
- Vor allem das stationsgebundene Carsharing führt zu einer Reduzierung der Pkw-Anzahl
- Es handelt sich bei Carsharing-Nutzern um eine hoch mobile Gruppe mit multimodalem Verhalten



Was können wir daraus für andere Mobilitätsangebote ableiten?

Die Nutzer anderer Mobilitätsangebote werden ebenfalls hochmobil und multimodal sein und eine hohe digitale Kompetenz haben.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Institut für Verkehrsforschung**

Dr. Claudia Nobis

Claudia.Nobis@dlr.de
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin

