

ANALYSE DER AUSWIRKUNGEN DES CAR-SHARING IN BREMEN



Autoren

Hannes Schreier (Projektleitung)

Claus Grimm

Uta Kurz

Dr. Bodo Schwieger

Stephanie Keßler

Dr. Guido Möser



Dieser Bericht wurde im Rahmen des Projekts »SHARE-North« durchgeführt, welches im Interreg Nordsee-Programm durch die Europäische Union gefördert wird. SHARE-North befasst sich mit dem Potential des »Sharing« in der Mobilitätsgestaltung. Weitere Informationen zu SHARE-North sind unter www.share-north.eu verfügbar.

Bildnachweis

Fotos Titel, S. 23, 41: Freie Hansestadt Bremen

Gender Erklärung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Es wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

BEGLEITWORT: KONTINUITÄT DER CAR-SHARING-ENTWICKLUNG ZAHLT SICH AUS

Willi Loose, Geschäftsführer Bundesverband Car-Sharing e.V. (bcs)

Mit viel Interesse und Freude hat der Bundesverband Car-Sharing e.V. die vorliegende Studie zur Kenntnis genommen. Ihre Ergebnisse bestätigt – wieder einmal – die Entlastungswirkung des stationsbasierten Car-Sharing auf eindrucksvolle Weise. Sie zeigt auf, dass Car-Sharing-Nutzer nach wie vor in großer Zahl ihre eigenen Autos überflüssig machen. Dies ist aus unserer Sicht die größte Entlastungsleistung der Dienstleistung, die dringend benötigten Platz am Straßenrand freimacht. Das Car-Sharing bietet zuverlässig immer dann die gewünschte Automobilität, wenn andere Verkehrsmittel keine passende Alternative darstellen.

team red hat dankenswerterweise in seiner Erhebungsmethodik die Erkenntnisse der Car-Sharing-Anbieter aufgegriffen und den Autobesitz im Haushalt bereits im Jahr vor der ersten Car-Sharing-Anmeldung abgefragt. Das Ergebnis bestätigt die vom bcs 2015 in seiner eigenen Studie am Beispiel von zwölf Großstädten gewonnene Einsicht, dass viele Menschen erst dann zum Car-Sharing wechseln, wenn ihr eigenes Auto sein Lebensende erreicht hat oder aus anderen Gründen abgeschafft wird. Der Hinweis, dass dies bei den meisten »wenige Wochen / unmittelbar vor Anmeldung« zum Car-Sharing passiert, ist zwar noch kein Beleg dafür, dass das Vorhandensein eines Car-Sharing-Angebotes unmittelbar der Grund für die Autoabschaffung war. Wir wissen aus anderen Studien, dass der Abschaffung eines eigenen Pkw bzw. der Entscheidung zur Nicht-Wiederanschaffung eines neuen ein komplexer Prozess vorausgeht. Insofern ist es müßig zu bestimmen, ob das Car-Sharing einen »sehr großen«, einen »eher großen« Anteil an der Entscheidung zur Autoabschaffung hatte oder »lediglich mitentscheidend« war. Entscheidend ist, dass die Car-Sharing-Nutzer eine große Zufriedenheit mit ihrem Mobilitätsalltag und ihrer Alternative zum eigenen Haushalts-Pkw aufzeigen. Sie werden so in ihrem Leben ohne eigenes Auto auf lange Zeit stabilisiert.

Auch in dieser Studie wird bestätigt, dass die Car-Sharing-Teilnahme nicht zu Lasten der Verkehrsmittel des ÖPNV oder dem Fahrrad zu Buche schlägt. Im Gegenteil nutzen Car-Sharing-Teilnehmer nach Anmeldung zum Car-Sharing den ÖPNV und das Fahrrad häufiger als vorher. Dies wird noch einmal deutlicher bei denjenigen Car-Sharing-Nutzern dokumentiert, die ein eigenes Auto abgeschafft haben.

Über zwei Teilergebnisse haben wir uns besonders gefreut, da sie in dieser Deutlichkeit noch in keiner Car-Sharing-Studie ausgearbeitet wurden. Dafür danken wir *team red* als Durchführende und dem Bremer Umweltsenator als Auftraggeber der Studie.

Dies ist zum einen die räumliche Differenzierung der Ersatzquoten eines privaten Pkw durch die angebotenen Car-Sharing-Fahrzeuge nach Stadtteilen. Car-Sharing-Anbieter wissen, dass die Kundendichte in urbanen, innenstadtnahen Stadtteilen viel höher ist als in peripheren Stadtteilen. Dass dies jedoch direkt mit der Autoabschaffungsquote korreliert, liegt

zwar nahe, wurde jedoch noch nicht in dieser Differenzierung innerhalb eines Stadtgebietes untersucht. Das bedeutet natürlich auch, dass dort, wo die Parkplatznot am höchsten ist und wo Car-Sharing-Anbieter häufig keine privaten Flächen zum Anlegen von Car-Sharing-Stationen anmieten können, am dringendsten reservierte Car-Sharing-Stellplätze im Straßenraum eingerichtet werden sollten. So wie Bremen dies seit langem mit der Anlage der »mobil.punkte« und noch viel mehr mit ihrer kleineren Variante der »mobil.pünktchen« praktiziert wird. Diese Flächen, das belegt die Studie eindrucksvoll, werden den anderen Autofahrern nicht weggenommen. Sie bekommen im Gegenteil eine funktionierende Maßnahme im Quartier eingerichtet, die äußerst wirksam den Parkdruck mindert.

Die andere neue Erkenntnis der Studie ist, dass Car-Sharing-Nutzer häufiger als vorher Ziele in der Nähe ihres Wohnstandortes aufsuchen. Sie tragen damit zur Belebung und wirtschaftlichen Gesundung ihres Stadtteils bei. Das ist auch von früheren Befragungen des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVG) bei Stattauto-Kunden in München bekannt. Jedoch hat diese Studie dies so ausdrücklich wie noch nie für den Einkaufsverkehr belegt.

Die Ergebnisse belegen das Verdienst der Car-Sharing-Anbieter in Bremen, die eine lange Kontinuität und Zuverlässigkeit gegenüber ihren Kunden aufweisen. Die Zufriedenheit mit den Angeboten ist sehr groß.

Politische Car-Sharing-Förderung ist schon lange integraler Bestandteil der kommunalen Verkehrspolitik. Das Land Bremen ist von Anfang an politischer Bündnispartner des Bundesverbandes Car-Sharing bei den Bemühungen gewesen, Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Raum bundesweit genehmigungsfähig zu machen.

In der eigenen Stadt hat Bremen bereits seit langem »mobil.punkte« und »mobil.pünktchen« als Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum errichtet. Damit war Bremen Vorreiter des Modells, den öffentlichen Straßenraum für das stationsbasierte Car-Sharing per Sondernutzung zur Verfügung zu stellen. Es hat 14 Jahre gedauert, bis der Bundesgesetzgeber mit dem im Jahr 2017 verabschiedeten »Gesetz zur Bevorrechtigung des Car-Sharing (CsgG)« eine vergleichbare Bundesregelung geschaffen hat, die nun von anderen Kommunen rechtssicher umgesetzt werden kann. Wir wünschen uns, dass viele bisher noch zögerliche Städte und Gemeinden die vorliegende Studie als Beleg dafür nehmen, dass mit der Förderung ihrer örtlichen Car-Sharing-Angebote und mit der Einrichtung solcher reservierter Car-Sharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verstärkt Anreize zu weniger privaten Autobesitz und zu deutlicher Verkehrsentslastung geschaffen werden.

INHALTSVERZEICHNIS

Begleitwort: Willi Lose, Bundesverband Carsharing e.V.	3
1. EXECUTIVE SUMMARY	7
2. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	11
2.1. Übersicht	11
2.2. Detaildarstellung	13
2.3. Vertiefung Kommunikation in Umbruchsituationen	17
3. HINTERGRUND, AUFGABENSTELLUNG UND INHALTE	19
3.1. Die aktuelle Angebotsstruktur	19
3.1.1. cambio Car-Sharing	19
3.1.2. Move About	20
3.2. Städtische Maßnahmen und Zielsetzungen	21
3.3. Aufgabenstellung und Inhalte der Evaluation	21
4. VERKEHRSMITTELNUTZUNG UND VERFÜGBARKEIT	24
5. EFFEKTE DES CAR SHARING	26
6. KONSUMVERHALTEN GESAMTBEVÖLKERUNG / CAR-SHARING-NUTZER	29
7. AKTUELLE CAR-SHARING-ANGEBOTE: PRIORITÄTENSETZUNG UND ZUFRIEDENHEIT DER NUTZER	31
7.1. Prioritätensetzung	31
7.2. Zufriedenheit mit dem bestehenden Angebot	33
7.3. Vergleich Bedeutung und Zufriedenheit von Einzelaspekten	35
7.4. Erfahrungen mit Car-Sharing	38
8. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	39
9. NUTZER UND NUTZUNG	42
10. ANALYSE BEFRAGUNGSDATEN	43
10.1. Befragungsmethodik	43
10.1.1. Fragebogen und Ansprache der Teilnehmer	43
10.1.2. Ausfülldauer, Rücklauf und Gewichtung	44
10.2. Einstellungstypologie der Nutzer	45
10.2.1. Ansatz	45
10.2.2. Beschreibung der Cluster	46
10.2.3. Fazit	49
10.3. Konsumtypologie	49
10.4. ÖV- und Pkw-Verfügbarkeit	50
10.5. Reduktion Fahrzeugbestand	51
10.6. Zeitpunkt und Gründe der Pkw-Abschaffung	57
10.7. Fahrleistungen der Car-Sharing-Nutzer	59
10.8. Änderung ÖV-Nutzung	60

10.9.	Vergleich Verkehrsmittelnutzung	61
10.10.	Wege zum Car-Sharing-Fahrzeug	63
10.11.	Nutzungszwecke Car-Sharing	63
10.12.	Änderungswünsche zum bestehenden Car-Sharing-Angebot	64
10.13.	Wenn der Anbieter sein Angebot einstellen würde... ..	66
10.14.	Bekanntheit der Angebote in der Gesamtbevölkerung	67
10.15.	Nicht-Nutzer: Potenziale für Car-Sharing-Nutzung	67
11.	ANHANG	69
11.1.	Codierungstabelle offene Nennungen Änderungswünsche	69
11.2.	Fragebogen	71
	Abbildungsverzeichnis	98
	Tabellenverzeichnis	98

1. EXECUTIVE SUMMARY

Für die Car-Sharing-Angebote in Bremen lassen sich positive Effekte im Sinne einer Verkehrsentslastung feststellen: Nutzer der Angebote verfügen über weniger Fahrzeuge im Privatbesitz, legen weniger Wegstrecken mit dem Pkw und mehr Wegstrecken mit dem Umweltverbund zurück.

Der hier vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der 2017 durchgeführten Evaluation der Car-Sharing-Angebote in Bremen zusammen. Grundlage der Studie ist eine Online-Befragung der Nutzer der beiden Anbieter cambio und Move About. Als Vergleichsbasis wurde zusätzlich eine telefonische und onlinebasierte Repräsentativbefragung der Bremer Gesamtbevölkerung durchgeführt.

Jedes in Bremen eingesetzte Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt und bzw. verhindert 16 Fahrzeuge in Privatbesitz.

Zum Zeitpunkt der durchgeführten Erhebungen im August 2017 waren beim Anbieter cambio 13.533 Kunden registriert, denen 301 Fahrzeuge zur Nutzung zur Verfügung standen. Beim Anbieter Move About standen für 316 Kunden 16 Fahrzeuge zur Verfügung. Rund 32 % der befragten Kunden von cambio und rund 22 % der von Move About geben an, wegen Car-Sharing ein Fahrzeug in Privatbesitz abgeschafft zu haben. Zudem geben 44 % (cambio) bzw. 26 % (Move About) der Befragten an, wegen Car-Sharing auf die Anschaffung eines privaten Fahrzeugs verzichtet zu haben.

Unter Einbeziehung verschiedener Korrekturfaktoren zum Ausgleich von Verzerrungen in den Befragungsdaten ergibt sich ein gesicherter Wert von 16 Fahrzeugen (sieben abgeschaffte und neun nicht angeschaffte) je eingesetztem Car-Sharing Fahrzeug in Bremen.

In Summe beanspruchen durch die untersuchten Car-Sharing-Angebote rund 5.000 Fahrzeuge weniger Platz auf den Straßen und im Parkraum Bremens.

Es kann gesichert davon ausgegangen werden, dass die Car-Sharing-Angebote in Bremen bereits zur Abschaffung von weit über 2.300 Fahrzeugen beigetragen haben. Zusätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Car-Sharing-Angebote zum Verzicht auf die Anschaffung von weiteren mehr als 2.700 Fahrzeugen beigetragen haben.

Dabei stellen Kosten und Aufwände für die Fahrzeugwartung und mangelnde Wirtschaftlichkeit ebenso wie Umweltschutzgründe die am meisten genannten Motive für die Abschaffung eines Fahrzeugs dar.

Die Befragung ergab zudem, dass bei Einstellung des Car-Sharing-Angebots die Haushalte der Car-Sharing-Nutzer mittel- bis langfristig ähnlich viele Pkw besitzen würden wie die durchschnittlichen Haushalte in Bremen – der Reduktionseffekt würde verloren gehen.

Die Pkw-Fahrleistungen in einem »Car-Sharing-Haushalt« sind um über 50 % geringer als in einem durchschnittlichen Bremer Haushalt.

Dies belegt ein Vergleich der Ergebnisse zwischen der Car-Sharing-Nutzer-Stichprobe und der Kontrollgruppe eindeutig. Wegstrecken, die mit Car-Sharing-Fahrzeugen zurückgelegt werden, sind in dem Vergleich mit berücksichtigt.

Nach der Abschaffung eines Fahrzeugs in Privatbesitz werden drei Viertel der zuvor mit dem privaten Pkw zurückgelegten Strecken mit dem Umweltverbund zurückgelegt.

Besonders deutliche Verlagerungseffekte ergeben sich bei einer durch Car-Sharing bedingten Abschaffung von Fahrzeugen in Privatbesitz. Die zuvor mit dem eigenen Pkw zurückgelegten Wegstrecken werden dann mit dem Umweltverbund zurückgelegt.

Car-Sharing trägt zu einer Reduktion des ruhenden Verkehrs bei.

Entlastungseffekte für den ruhenden Verkehr ergeben sich sowohl aus geringeren Standzeiten von Car-Sharing-Fahrzeugen als auch durch die Abschaffung bzw. nicht erfolgte Anschaffung von Fahrzeugen. In zentrumsnahen Stadtteilen mit höherem Parkdruck lassen sich dabei höhere Abschaffungsquoten beobachten als in am Stadtrand gelegenen Ortsteilen.

Eine konsequente Integration von Car-Sharing-Angeboten in Neubauprojekte ermöglicht zudem ein kostengünstigeres Bauen, da unter den bereits gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen weniger kostenintensive Stellplätze errichtet werden müssen.

Abschaffung von Fahrzeugen erfolgt in der Regel vor der Anmeldung

Die Abschaffung der Fahrzeuge erfolgte dabei in der Regel unmittelbar vor der Anmeldung bei einem der Anbieter. Dies unterstreicht die Bedeutung der Ansprache potentieller neuer Nutzer in Umbruchsituationen, z. B. bei einem anstehenden Ersatz eines Altfahrzeugs oder in Umzugssituationen.

Car-Sharing ermöglicht den Anwohnern eine verlässliche und einfache Teilhabemöglichkeit am automobilen Verkehr.

Car-Sharing ermöglicht zudem den Bürgerinnen und Bürgern Bremens die Teilhabe am automobilen Verkehr auch ohne den Zwang, ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Im Sinne des Ansatzes »Nutzen statt Besitzen« ist die Autonutzung dabei im Vergleich zu den vom ADAC berechneten Fixkosten privater Fahrzeuge¹ mit geringerem Budget möglich. Das Car-Sharing-Angebot in Bremen ermöglicht hierdurch die Teilhabe am Autoverkehr auch für einkommensschwächere Bevölkerungsschichten.

Die durchgeführten Analysen zeigen dabei in Summe eine hohe Zufriedenheit der aktuellen Nutzer mit den bestehenden Car-Sharing-Angeboten. Priorität haben für die Car-Sharing-Nutzer drei Aspekte: ein unkomplizierter Buchungsvorgang, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt (Verlässlichkeit) und die Nähe zur nächsten Station.

1 Vgl. https://www.adac.de/_mmm/pdf/TOP10-Autokosten-Kleinstwagenklasse_48953.pdf

Während der Buchungsvorgang und die Verfügbarkeit von Fahrzeugen an den Stationen in der Verantwortung der Car-Sharing Anbieter liegen, ist die Bedeutung der räumlichen Nähe eine Bestätigung für den in Bremen seit Jahren verfolgten Ansatz, durch die kleinräumige Bereitstellung von Car-Sharing-Stellplätzen in Form von mobil.punkten und mobil.pünktchen eine räumliche Nähe der Car-Sharing-Angebote für die Einwohner Bremens zu schaffen.

Car-Sharing-Nutzer kaufen deutlich häufiger lokal ein als die Gesamtbevölkerung und verzichten dafür deutlich häufiger auf Einkäufe in Einkaufszentren. Die mit der Nutzung von Car-Sharing Angeboten verbundene Lebensweise leistet einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des lokalen Einzelhandels.

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde erstmalig der Zusammenhang zwischen Car-Sharing-Nutzung und Konsumverhalten analysiert. Die Ergebnisse der Analyse belegen eindeutig, dass Car-Sharing-Nutzer häufiger auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Erledigung ihrer Einkäufe zurückgreifen und die Einkäufe erkennbar häufiger vor Ort erfolgen.

Car-Sharing in der in Bremen angebotenen Form ist keine »Einstiegsdroge« für automobilen Mobilität.

Dies geht aus den niedrigeren Pkw-Besitzquoten, den im Vergleich zur Kontrollgruppe geringeren Modal-Split-Anteilen für den MIV und der durchschnittlich geringen Zahl an Fahrten mit Car-Sharing-Fahrzeugen hervor. Car-Sharing ist ganz im Gegenteil ein wichtiger Baustein zur Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund.

Car-Sharing leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung.

Unterlegt wird dies durch die erwähnte umfangreiche Reduktion des Fahrzeugbestands und die damit einher gehenden signifikant geringeren Pkw-Besitzquoten bei Car-Sharing-Nutzern, die nachgewiesene Verlagerung von Fahrten auf den Umweltverbund bei erfolgter Pkw-Reduktion und die deutlich geringeren Modal-Split-Anteile für den MIV im Vergleich zur Kontrollgruppe. Zudem ist der verminderte Parkplatzbedarf ein wichtiger Beitrag auch zum Umweltschutz.

Darüber hinaus wird die Umwelt durch folgende Faktoren entlastet:

- Es sind in Summe weniger Fahrzeuge erforderlich, wodurch Schadstoffbelastungen durch Energieerzeugung und Rohstoffbedarf bei der Produktion von Fahrzeugen entfallen
- die Fahrleistungen der Nutzer sind im Vergleich geringer
- aufgrund des vergleichsweise niedrigen durchschnittlichen Flottenalters wird die jeweils neueste Fahrzeugtechnik eingesetzt.

Anhand der gewonnenen Erkenntnisse können die in Bremen verfolgten Ansätze als erfolgreich und vorbildlich für Städte vergleichbarer Größenordnung und Struktur angesehen werden.

Erkennbar wird dies unter anderem am Bekanntheitsgrad: Rund 85 % der befragten Bürgerinnen und Bürger Bremens geben an, Car-Sharing-Angebote zu kennen. In einer vergleichbaren Erhebung in München ermittelte *team red* 2013 einen Bekanntheitsgrad von 73 %.

2. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

2.1. Übersicht

Die folgenden Empfehlungen sind auf das im Car-Sharing Aktionsplan (2009) formulierte und vom Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) unterstützte Ziel, bis 2020 mindestens 20.000 Car-Sharing-Nutzerinnen und Nutzer in Bremen zu erreichen, ausgerichtet. Hierfür ist nicht nur eine Erhöhung der Nachfrage in bestehenden Zielgruppen, sondern auch die Erschließung **neuer Zielgruppen** erforderlich. Die Befragung der Kontrollgruppe hat deutlich gezeigt, dass hier erhebliche Potenziale vorhanden sind, wie z.B. in Teilen der Einwohnerschaft Bremens mit einer jährlichen Fahrleistung mit privaten Autos von deutlich unter 10.000 km.

Die aus der Befragung abgeleiteten Handlungsempfehlungen werden in der nachfolgenden Tabelle 1 zusammengefasst. Dabei wird dargestellt, welche Stakeholder jeweils relevante Partner sind. In der anschließenden Detaildarstellung (Kapitel 2.2) werden die einzelnen Handlungsfelder erläutert.

	EMPFEHLUNG	INHALT	AKTEURE
1	Ausbau dezentraler Standortstruktur	Ansätze der mobil.punkte und v.a. kleiner, dezentraler mobil.pünktchen intensiv fortführen	Stadt: Planung und Genehmigung, Bereitstellung öffentlicher Flächen, Car-Sharing-Anbieter: Betrieb, Gewinnung privater Stellflächen
2	Ausdehnung auf weitere Stadtteile	Angebotsgebiet des stationsbasierten Car-Sharings gezielt auf weitere geeignete Ortsteile erweitern	Stadt: Planung und Genehmigung, Bereitstellung Flächen, Ermöglichung eines wirtschaftlichen Betriebs durch (temporär) günstigere Konditionen Car-Sharing-Anbieter: Betrieb, Gewinnung privater Stellflächen (Wohnungswirtschaft: Integration in Baumaßnahmen)
3	Weiterer Ausbau der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr	Berücksichtigung enge Verknüpfung zwischen Car-Sharing und Fahrradnutzung bei Ausbau der Stationen Gute Erreichbarkeit der Stationen zu Fuß sicherstellen	Stadt: Planung, Errichtung Infrastruktur

EMPFEHLUNG	INHALT	AKTEURE
4 Kooperation Wohnungswirtschaft und Car-Sharing forcieren	Verknüpfung von nachhaltiger, multimodaler Mobilität und Wohnen in Bestand und Neubau, Ansprache und Information der (zukünftigen) Bewohner zu Car-Sharing-Angeboten	Stadt: Beratung der Wohnungswirtschaft zu Umsetzung StellplOG Wohnungswirtschaft: Integration von Car-Sharing in Baumaßnahmen aus eigenwirtschaftlichem Interesse Anbieter: Betrieb
5 Kooperation mit dem lokalen Handel etablieren	Schaffung von Car-Sharing-Stationen in Kooperation mit und an Standorten des lokalen Handels	Lokaler Handel: Bereitstellung/Förderung von Stellplätzen für Car-Sharing Anbieter: Betrieb, Ansprache lokaler Handel Stadt: Gezielte Ansprache lokaler Handel und Förderung einer Kooperation
6 Kommunikationskonzepte und Ansprache bisheriger Nichtnutzer realisieren	Fortführung bereits laufender Kampagnen	Stadt: Durchführung weiterer Kampagnen Anbieter/ÖPNV: Kooperationspartner bei der Durchführung von Kampagnen
7 Nutzung von Umbruchsituationen	Identifikation geeigneter Umbruchsituationen und passender Kommunikationskanäle zur gezielten Ansprache, z.B.: • Neubürgermarketing • Familiengründung • Übergang zum Rentenalter • Halter älterer Fahrzeuge	Anbieter: Identifikation Zielgruppen und geeigneter Kommunikationskanäle Stadt: Unterstützung/Förderung (Koordination)
8 Integration in betriebliches Mobilitätsmanagement	Integration von Car-Sharing-Angeboten im Zuge von Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	Anbieter/ÖPNV: Ansprache b2b-Kunden, Bereitstellung gezielter Angebote im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen Stadt: Förderung, Einnehmen einer Vorreiterrolle
9 Kundenprozesse weiter optimieren	Weitere Vereinfachung Kundenprozesse und Senkung Zugangshürden	Anbieter: Überprüfung der aktuellen Prozesse und Identifikation von Optimierungspotenzial
10 Option One-Way prüfen	Erweiterung des bestehenden Angebots um spontane Nutzungsmöglichkeiten von Station zu Station	Stadt: Prüfung Realisierbarkeit des hierfür erforderlichen höheren Platzbedarfs Anbieter: Prüfung Umsetzbarkeit

Tabelle 1: Übersicht Handlungsempfehlungen

2.2. Detaildarstellung

1. **Ausbau dezentraler Standortstruktur:** Die durchgeführten Analysen zeigen sehr deutlich, dass die **räumliche Nähe der Car-Sharing-Stationen zu den Wohnorten** der Nutzer von **entscheidender Bedeutung** für den zu beobachtenden Erfolg der Car-Sharing-Angebote in Bremen ist. Im Bereich strategisch-planerischer Maßnahmen wird empfohlen, die bereits umgesetzten Ansätze der **mobil.punkte** und v.a. der kleineren, dezentralen **mobil.pünktchen**, intensiv **fortzuführen**. Die bereits verfolgten Ansätze werden dabei u.a. durch die Festschreibung von Car-Sharing als zulässiger Sondernutzung im Car-Sharing-Gesetz des Bundes bestätigt.

2. **Ausdehnung auf weitere Stadtteile:** In diesem Kontext sollte das Angebotsgebiet des stationsbasierten **Car-Sharings gezielt auf weitere geeignete Ortsteile ausgedehnt werden**, um so perspektivisch eine optimale Abdeckung mit Car-Sharing-Stationen zu erreichen. Hierzu wurde ein Zusatzbericht erstellt.

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass Stationen in eher zentrumsferneren Stadtteilen wirtschaftlich für die Anbieter weniger attraktiv sind. Bedingt durch geringere Nutzerzahlen und Nutzungsfrequenzen ist es in diesen Bereichen schwieriger, die anfallenden Kosten zu erwirtschaften. Bereits heute wird in Bremen diesem Umstand durch gestaffelte Gebühren für die Nutzung öffentlicher Stellplätze Rechnung getragen. Dies sollte grundlegend fortgeführt werden. Zudem ist zu prüfen, ob zeitlich befristet und/oder preislich gestaffelt, eine zusätzliche **Reduktion der Gebühren als Anreiz zur Ausdehnung des Stationsnetz** möglich ist.

3. **Weiterer Ausbau der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr:** Die in Bremen vorhandene **enge Verknüpfung zwischen Car-Sharing und Fahrradnutzung** sollte bei einem weiteren Ausbau von Car-Sharing-Standorten auch zukünftig berücksichtigt werden. Die Kundenbefragung hat gezeigt, dass in Bremen für die große Zahl der **Car-Sharing-Kunden** das **Fahrrad** das Verkehrsmittel ist, das die **Basis ihrer Mobilität** darstellt. Radverkehrsförderung ist deshalb indirekte Förderung des Car-Sharings. Wir empfehlen deshalb, den **Radverkehr in Bremen weiterhin bestmöglich zu fördern**, z. B. auch durch eine Intensivierung der bereits begonnenen Errichtung von Fahrradabstellanlagen an den mobil.punkten und mobil.pünktchen.

Rund 80 % der befragten Car-Sharing-Nutzer gaben an, das genutzte Fahrzeug zu Fuß erreicht zu haben. Daher ist die Infrastruktur für Fußgänger ebenso von großer Bedeutung, insbesondere im unmittelbaren Umfeld der Car-Sharing-Stationen.

4. **Kooperation Wohnungswirtschaft und Car-Sharing:** Ebenso kann die **Wohnungswirtschaft** von dem in Bremen verfügbaren Car-Sharing-Angebot profitieren. Zum einen ersetzt jedes Car-Sharing-Fahrzeug sieben Fahrzeuge in Privat-

besitz, zum anderen erlaubt das Bremer Stellplatzortsgesetz einen reduzierten Stellplatzschlüssel bei Vorliegen eines geeigneten Mobilitätskonzepts. Dies ermöglicht der Wohnungswirtschaft die kostengünstigere Errichtung von Wohneinheiten. **Aus eigenwirtschaftlichem Interesse** sollte die **Wohnungswirtschaft** daher den **Car-Sharing-Anbietern Stellplätze** in neu zu errichtenden Wohnanlagen **anbieten**.

Darüber hinaus entfallen bei den Bewohnern die Fixkosten für den Unterhalt von Fahrzeugen. Zusammen mit der Ermöglichung geringerer Baukosten ist daher eine Kooperation zwischen Wohnungswirtschaft und Car-Sharing-Anbietern auch als eine wichtige sozialpolitische Aufgabenstellung anzusehen.

5. **Kooperation mit dem Handel:** Anhand der vorliegenden Auswertungen ist ersichtlich, dass **Car-Sharing-Nutzer häufiger lokal einkaufen**, hierzu auch häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen, und auf Großeinkäufe in autoorientierten Einkaufszentren weitgehend verzichten. Der lokale Handel sollte daher gezielt angesprochen werden und in die weitere Entwicklung des Car-Sharing-Angebotes einbezogen werden. Hier sind »**Win-Win-Situationen**« für **Handel und Stadtentwicklung** zu erwarten, wie dies beispielsweise in der Schweiz erfolgreich in der Kooperation zwischen dem Car-Sharing-Anbieter mobility und MIGROS realisiert wird.

Dort verbinden Kunden, die am Standort eines Einzelhändlers ein Fahrzeug abholen oder zurückbringen, dies oftmals mit einem Einkauf. Dies umfasst sowohl geplante Großeinkäufe, welche mit dem Car-Sharing-Fahrzeug bequem nach Hause transportiert werden können, als auch spontane Einkäufe bei Abholung oder Rückbringung der Fahrzeuge. Und sofern ein solcher spontaner Einkauf größer als geplant ausfällt, steht mit dem vorhandenen Car-Sharing-Angebot wiederum eine Möglichkeit zum Transport bereit.

In der Summe wirkt entsprechend der Erfahrungen aus der Schweiz ein vorhandenes **Car-Sharing-Angebot** in unmittelbarer Nähe zum **Einzelhandel** als ein Instrument der **Kaufakzeleration**. Darüber hinaus können Einzelhändler ihr Engagement für nachhaltige Mobilität in der Stadt zur **Imagesteigerung** nutzen.

6. **Kommunikationskonzepte:** Zwar wird Car-Sharing von einem Großteil der Befragungsteilnehmer der Kontrollgruppe (79 %) grundsätzlich für eine gute Idee gehalten und fast vier von zehn befragten Führerscheinbesitzern in Bremen könnte sich eine Car-Sharing-Nutzung vorstellen, gleichzeitig gibt es jedoch ein **hohes Maß an Unwissenheit** über die vorhandenen Car-Sharing-Angebote: Mehr als der Hälfte sind die Preise unbekannt und 39 % wissen nicht, was man tun muss, um Car-Sharing-Fahrzeuge zu nutzen.

Bereits heute existieren verschiedene Kommunikationsmaßnahmen wie die Kampagne »UDO«². Mit der UDO-Kampagne wirbt die Stadt – u. a. unter anderem mit einem u. a. auf Youtube verfügbaren Werbespot³ – für die Nutzung von Car-Sharing. Es ist zu empfehlen, entsprechende **Kommunikationskonzepte** auf Dauer beizubehalten und fortzuführen. Hierdurch können die o. a. **Potenziale adressiert und aktiviert** werden.

7. **Nutzung von Umbruchsituationen:** In diesem Kontext sind die bereits laufenden Kampagnen und Aktivitäten im **Neubürgermarketing fortzuführen und ggf. auszuweiten**. Ergänzende Chancen für eine zusätzliche Förderung des Car-Sharings werden in der Identifikation geeigneter Umbruchsituationen und passender Kommunikationskanäle in diesen Situationen gesehen. Überlegungen sind hier etwa zur Ansprache von **Personen im Übergang zum Rentenalter**, bei **Familien Gründungen** oder von **Haltern älterer Fahrzeuge** anzustellen.

Dieser Punkt wird aufgrund seiner elementaren Bedeutung in Kapitel 2.3 noch weiter ausgeführt.

8. **Betriebliches Mobilitätsmanagement:** Menschen, die mit dem Auto zur Arbeit und wieder nach Hause pendeln, sind in Städten für einen erheblichen Teil des Verkehrsaufkommens verantwortlich. Die Stadt Bremen verfügt neben vielen mittelständischen auch über zahlreiche große Unternehmen, die im Stadtgebiet angesiedelt sind. Hinzu kommen Kliniken und die Universität.

Die durchgeführte Befragung hat gezeigt, dass der **Anteil von Pkw-Fahrten auf dem Weg zur Arbeit bei Car-Sharing-Nutzern** mit 9 % **erheblich unter dem** entsprechenden **Vergleichswert** der Kontrollgruppe (45 %) liegt. Durch eine gezielte Integration eines (Corporate)-Car-Sharings im Rahmen von Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (ggf. im Rahmen der bereits bestehenden Partnerschaften Umwelt und Unternehmen) ist eine merkliche Reduktion von mit dem Pkw zurückgelegten Wegstrecken auf dem Arbeitsweg zu erwarten.

Auch im Bereich Dienstwagenflotte/Dienstfahrten gibt es zahlreiche bewährte Modelle des Corporate-Car-Sharing. Zudem gilt für Unternehmen mit einer Bilanzsumme von mehr als 20 Millionen Euro seit dem 01.01.2017 die sogenannte CSR-Richtlinie der EU (Corporate Social Responsibility), die ökologische und soziale Aspekte enthält.

Für die Förderung von Car-Sharing empfehlen wir auch die Partnerschaft von Unternehmen und Institutionen in Bremen zu nutzen. In Frage kommen hierfür vor allem die in der Initiative PUU (»Partnerschaft Umwelt und Unternehmen«) kooperierenden Unternehmen⁴.

² UDO steht für: »Use it, Don't Own it«.

³ <https://www.youtube.com/watch?v=ocwVYNvs340>

⁴ Ins Leben gerufen wurde die Partnerschaft vom Senator für Umwelt Bau und Verkehr. Ihr Ziel ist, Unternehmen in Bremen und Bremerhaven dabei zu unterstützen, nachhaltiges Wirtschaften gewinnbringend in den betrieblichen Alltag zu integrieren. Gezielte Beratung, Fachveranstaltungen und Partnertreffen für den Wissens- und Erfahrungsaustausch sind Gegenstand der Partnerschaft.

Idealerweise können Unternehmen dafür gewonnen werden, in das Thema zu investieren und damit Car-Sharing-Anbietern die Ausweitung ihres Angebots mit vermindertem Risiko zu ermöglichen.

9. **Kundenprozesse weiter optimieren:** Zu den **wichtigsten Aspekten** für die befragten Nutzer zählen **unkomplizierte Buchungsprozesse, eine gute Verfügbarkeit von Fahrzeugen zum gewünschten Zeitpunkt sowie eine einfache Bedienbarkeit**. Bei allen genannten Aspekten zeigt sich gleichzeitig eine hohe Zufriedenheit der Nutzer. Zur Erhaltung dieser hohen Zufriedenheitswerte und zur Gewinnung neuer Kunden empfehlen wir, die bestehenden Kundenprozesse darauf hin zu überprüfen,
 - ob hier Vereinfachungen in der Bedienbarkeit realisiert werden können (z. B. über erweiterte neue Funktionalitäten einer App o. ä.),
 - ob darin Zugangshürden identifiziert werden können und wie diese ggf. gesenkt werden können,
 - ob »Schnupper«-Mitgliedschaften ohne Aufnahmegebühren realisierbar sind.
10. **Option One-Way prüfen:** Von **Kundenseite** aus wurden im Rahmen der Erhebungen z. T. auch **One-Way- und Free-Floating-Optionen als wünschenswerte Erweiterungen** des bisherigen stationsbasierten Angebots angeführt: Ohne Antwortvorgabe wünschen sich 10 % der befragten Nutzer diese Optionen.

In einigen Städten haben Car-Sharing Anbieter ihr stationäres Angebot durch ein Free-Floating-Angebot ergänzt (z. B. die Angebote JoeCar in Mannheim, cityflitzer in Frankfurt/M. oder flow>k in Osnabrück). Eine vergleichbare Studie von *team red* in Osnabrück zu dem dortigen kombinierten Angebot aus stationsbasiertem und Free-Floating-Angebot zeigt: Eine solche Erweiterung macht das Car-Sharing-Angebot an sich attraktiver, selbst für Kunden, die ausschließlich das stationsbasierte Angebot nutzen.

Andererseits gilt es jedoch zu bedenken, dass für eine operative Umsetzung eines solchen Ansatzes hohe Hürden bestehen. One-Way-Angebote sind Einwegfahrten von Station zu Station. Um stets freie Plätze vorzuhalten, sind an den Stationen mehr Plätze als Fahrzeuge notwendig. Dies erhöht den Flächenbedarf massiv und ist daher in Innenstadtbereichen kritisch zu sehen.

Für Bremen ist daher durch Car-Sharing-Anbieter und Stadt kritisch zu prüfen,

 - ob zur Erhöhung der wahrgenommenen Verfügbarkeit von Fahrzeugen ein Teil der Fahrzeuge (z. B. eine ausgewählte Fahrzeugklasse) explizit für Mietvorgänge ohne vorherige Reservierung und ohne Festlegung der Rückgabezeit verfügbar gemacht werden kann,
 - ob (ebenfalls für eine ausgewählte Fahrzeugklasse und ggf. eingeschränkt auf ausgewählte Stationen) Station-to-Station-Optionen im Car-Sharing für be-

stimmte Fahrzeugklassen (z. B. Fahrzeuge im Kleinwagensegment, ggf. mit E-Antrieb) etabliert werden können,

- ob – auch angesichts der teilweise engen Straßensituation – die hierfür erforderlichen Vergrößerungen der Stationen im öffentlichen Raum realisierbar sind und
- welche Maßnahmen zur Verhinderung ökologisch nicht sinnvoller Stadtfahrten erforderlich wären.

2.3. Vertiefung Kommunikation in Umbruchsituationen

Aus den durchgeführten Erhebungen geht hervor, dass rund zwei Drittel der **Abschaffungen** von Fahrzeugen in Privatbesitz schon **im Vorfeld** der Car-Sharing-Nutzung erfolgen. Der Wechsel zum autofreien Leben geht für viele Menschen zudem oftmals mit einer **merklichen Veränderung ihres Alltags** einher. Ziel kommunikativer Maßnahmen sollte es daher sein, Halter von Fahrzeugen gezielt vor oder während entsprechender Umbruchsituationen für Car-Sharing zu gewinnen, um die in Umbruchsituationen bestehende größere Offenheit für Veränderungen eingeübter Handlungsmuster zu nutzen.

Es empfiehlt sich daher, Menschen in Situationen auf ihre Mobilität anzusprechen, die an sich schon mit Veränderungen verbunden sind. Bereits in Bremen umgesetzt ist ein Ansatz zur Ansprache von Neubürgern. Darüber hinaus sollten weitere Umbruchsituationen identifiziert und geeignete Maßnahmen zur Ansprache entwickelt werden. Denkbare Umbruchsituationen können zudem der Wechsel in den Ruhestand, die Familiengründung oder ein anstehender Ersatz älterer und zunehmend wartungsintensiver Fahrzeuge im Haushalt sein.

Neubürger

Die Stadt Bremen bietet Neubürgern an, postalisch ein »**Informationspaket über Mobilitätsangebote in Bremen**« anzufordern.

Wir empfehlen, weiterhin aktiv auf Neubürger zuzugehen und Schnupperangebote, die es bereits für ÖV-Tickets im Bremer Neubürgermarketing gibt, auch für Car-Sharing anzubieten. Bewährt hat sich in anderen Kommunen ein **Neubürger-Gutscheinheft**, das entweder bei der Anmeldung bei der Einwohnermeldebehörde mitgegeben oder postalisch versendet wird und nicht nur Anreize bietet, öffentliche und gewerbliche Angebote der Stadt kennenzulernen, sondern auch Möglichkeiten, Mobilitätsangebote niederschwellig zu testen. In Tübingen beispielsweise bringen 25 % der Neukunden einen entsprechenden Gutschein aus dem Neubürgerheft zur Anmeldung beim Car-Sharing mit.

Senioren – Der Wechsel in den Ruhestand

Der **Wechsel in den Ruhestand** stellt eine entscheidende Zäsur dar, die häufig mit einer relevanten **Änderung des Mobilitätsbedarfs** einhergeht: Der tägliche Weg zur Arbeit entfällt, die Kinder sind aus dem Haus, Langstrecken werden eher mit anderen Verkehrsmitteln als

dem Auto zurückgelegt. Zudem verringert sich meist das zur Verfügung stehende Einkommen. Die Kosten für ein eigenes Auto, das wenig genutzt wird, fallen verstärkt ins Gewicht.

Wir sehen in der **Gruppe der Senioren** eine weitere Zielgruppe, die bisher allerdings kaum für die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten gewonnen werden konnte. Hier spielen nach unserer Erfahrung persönliche Vorbehalte und Einstellungen eine wichtige Rolle. Zudem hat die Befragung der Car-Sharing-Nutzer gezeigt, dass die Affinität zum Smartphone in dieser Bevölkerungsgruppe deutlich geringer ist.

Wir empfehlen, ein **Kommunikationskonzept** zu entwickeln, das diese Bevölkerungsgruppe gezielt »abholt«. Ein solches Konzept gibt es unseres Wissens bisher noch nicht, es könnte aber weit über Bremen hinaus Vorbildcharakter gewinnen. Für eine entsprechende Ansprache der Zielgruppe könnte – ggf. im Rahmen eines Forschungsprojekts, z. B. mit Fördermitteln (Bund oder EU) wissenschaftlich begleitet – erprobt werden. Darüber hinaus empfehlen wir, gezielt Partner für gemeinsame Aktionen und die Ansprache von Senioren zu gewinnen. Denkbar wären hier z. B. Vereine, in denen sich Personen im Ruhestand gerne engagieren, z. B. Kleingärtnervereine, Chöre, Musikvereine, o.ä..

Familiengründung

Die **Gründung einer Familie** stellt eine wichtige **Umbruchsituation** dar. Oftmals geht mit der Vergrößerung der Familie auch die Anschaffung eines »Familienautos« einher. Im Rahmen des Projektes »Go! Family« versucht die Landeshauptstadt München, die **Mobilitätsbedürfnisse in dieser Umbruchsituation** zu adressieren, u. a. mit einer kostenlosen Mitgliedschaft bei einem lokalen Car-Sharing-Anbieter für ein Jahr (ohne Kautions, ohne Anmeldegebühr und ohne monatliche Grundgebühr⁵). Wir empfehlen der Stadt Bremen, die **Umsetzung** einer analogen **Förderung** zu prüfen.

Alte Autos von der Straße

Die Befragung der Car-Sharing-Kunden und der Kontrollgruppe haben zwei Dinge gezeigt: Der vorhandene **Fahrzeugbestand ist deutlich überaltert**, ein erheblicher Teil der Fahrzeuge ist älter als 10 Jahre und mit sehr vielen Fahrzeugen werden pro Jahr deutlich weniger als 10.000 km zurückgelegt.

Wir empfehlen, soweit dies aus datenschutzrechtlichen Gründen möglich ist, **Halter alter Autos gezielt anzusprechen** und ihnen niederschwellige Angebote zur intermodalen Mobilität zu machen, etwa eine echte Abwrackprämie, also eine solche, die Autos abschafft, ohne neue anschaffen zu müssen. Auch hier empfehlen wir zudem, gezielte lokale Kooperationen zu suchen. Denkbare **Partner** für eine gemeinsame Ansprache der Zielgruppe könnten z. B. **örtliche Automobilclubs** sein.

⁵ Vgl.: <https://www.gofamily-muenchen.de/unser-angebot/carsharing/>

3. HINTERGRUND, AUFGABENSTELLUNG UND INHALTE

Das erste Car-Sharing-Angebot in Bremen entstand im Jahr 1990. Seitdem hat sich Car-Sharing in der Stadt zu einer professionellen, marktbasierten Dienstleistung entwickelt. Neben cambio als Pionier des Car-Sharing-Angebots in Bremen, sind inzwischen auch die Anbieter Move About und Flinkster tätig. Die Angebote der drei Betreiber **nutzen zwischenzeitlich fast 14.000⁶ Bremerinnen und Bremer**.

3.1. Die aktuelle Angebotsstruktur

Marktführer ist der Anbieter StadtAuto Bremen Car-Sharing GmbH, der unter dem Label cambio zum Befragungszeitpunkt im August 2017 mit 301 Fahrzeugen für 13.533 Kunden tätig war.

Der international agierende Elektro-Car-Sharing-Anbieter Move About ist mit 316 Kunden und 16 Fahrzeugen im August 2017 ein kleiner lokaler Akteur am Markt.

Flinkster, das bundesweite Angebot der Bahn, versteht sich vorrangig als Anbieter von Anschlussmobilität (last mile) an Bahnhöfen, so auch in Bremen. In Stuttgart und Köln bietet Flinkster stationsbasiertes Car-Sharing in der Fläche an und kooperiert mit zahlreichen regionalen Anbietern. Das System Flinkster – bestehend aus dem Angebot der Deutschen Bahn und einer Vielzahl über die Plattform vermittelter kleinerer Anbieter – zählte nach eigenen Angaben Mitte 2015 rund 300.000 Kunden und 3.300 Fahrzeuge an 1.000 Standorten in 200 Städten.

In der Freien Hansestadt Bremen ist Flinkster mit einer Station am Bremer Hauptbahnhof und aktuell drei Fahrzeugen des Anbieters Drive-CarSharing vertreten. Flinkster wurde für die vorliegende Studie angefragt, eine Rückmeldung blieb jedoch aus. Daher konnte Flinkster im Rahmen dieser Studie nicht berücksichtigt werden.

Alle Anbieter bieten in Bremen ausschließlich stationsbasiertes Car-Sharing an.

3.1.1. cambio Car-Sharing

Der Verein StadtAuto Bremen wurde 1990 gegründet und 1993 zur StadtAuto-Bremen-GmbH umgewandelt. StadtAuto schloss sich im Jahr 2000 mit zwei anderen Car-Sharing-Organisationen zur Holding cambio Mobilitätsservice GmbH & Co.KG mit Sitz in Bremen zusammen. Die Holding betreibt selbst keinen Car-Sharing-Service, sondern stellt den Tochterunternehmen und Partnern in Form eines franchise-ähnlichen Angebots die Marke sowie zentrale Dienstleistungen zur Verfügung, insbesondere Software und Callcenter. Durch

6 Stand August 2017

die 2005 gegründete Tochtergesellschaft Car-Sharing Service GmbH (CSS) bietet das Unternehmen auch EDV und Callcenter für andere Car-Sharing-Firmen an und kann deshalb komplett eigenständig am Markt agieren. cambio ist Marktführer im stationsbasierten Car-Sharing in Nord- und Westdeutschland.

Das Fahrzeug-Angebot folgt dem Prinzip »ein Auto für alle Fälle« und bietet vom Kleinwagen bis zum Transporter und Neun-Sitzer-Bus die entsprechend breite Fahrzeug-Palette an, die sich im stationsbasierten Car-Sharing bewährt hat. Auch Elektroautos sind im Angebot.

Abgerechnet werden die gebuchte Zeit plus die gefahrenen Kilometer. Die Preise liegen pro Stunde zwischen 1,10 € und 4,90 € und zwischen 0,22 € und 0,36 € pro Kilometer. Treibstoff ist im Kilometer-Preis enthalten.

Mit insgesamt fünf Tarifen für unterschiedliche Nutzergruppen wie Wenig-, Vielfahrer und Studierende und vier Tarifklassen ist das Tarifsysteem etwas unübersichtlich. Dieser Nachteil wird durch eine gute Menüführung und den frühzeitig angebotenen Tarifrechner auf der Website teilweise kompensiert.

In den letzten Jahren hat cambio die traditionell hohen Einstiegshürden gesenkt. So wird keine Kautions mehr verlangt und es gibt Tarife ohne Monatsgebühr. Lediglich eine Registrierungsgebühr von 30 € wird erhoben.

Inhaber eines Jahresabos des öffentlichen Verkehrs in Bremen (MIA-Karte), eines Job- oder VBN-SemesterTickets sparen beim Einstieg in allen Tarifen die Anmeldegebühr. Studierende mit SemesterTicket bezahlen darüber hinaus im Campus-Tarif keine monatlichen Grundgebühren.

3.1.2. Move About

Die Move About AS wurde 2008 gegründet und ist in verschiedenen europäischen Ländern – neben Deutschland auch in Schweden, Dänemark und Norwegen – aktiv. Seit 2012 beteiligt sich mit der Elektromobilität Ventures (EMV) ein Investor. EMV wird von den französischen Unternehmen Total Elf, Orange und SNCF getragen.

Der deutsche Ableger von Move About wurde Ende 2009 in Bremen gegründet und bietet sowohl E-Car-Sharing für Privatkunden als auch Fahrzeugpools für gewerbliche Nutzer an. Der Schwerpunkt liegt in Bremen bisher im Bereich Gewerbekunden. Move About sucht sich für die Expansion seines Angebots strategische Partner wie die Modellregion Bremen/Oldenburg, aber auch solche wie das Studentenwohnheim Galileo Residenz in Bremen.

In Bremen sind verschiedene batterieelektrisch angetriebene Fahrzeugmodelle im Angebot.

Move About bietet drei verschiedene Tarife (Business, Campus, Basic) in einer Tarifklasse an und versucht so unterschiedliche Bedarf- und Zielgruppen anzusprechen. Die Stundenpreise liegen zwischen 1,90 € und 4,60 €, die Kilometerpreise zwischen 0,10 € und 0,29 €. Es wird keine Kautions verlangt, zwei der drei Tarife haben keine Monatsgebühr.

Besitzer eines MIA, MIA plus Ticket oder Job-Tickets erhalten die Anmeldegebühr in Höhe von 30 € erstattet, Besitzer eines BOB-Tickets erhalten 15 € Rabatt auf dieselbe.

3.2. Städtische Maßnahmen und Zielsetzungen

Seit 2003 fördert die Freie Hansestadt Bremen Car-Sharing durch die Einrichtung von Stationen im öffentlichen Straßenraum (»mobil.punkte« und »mobil.pünktchen«). Damit stärkte Bremen seine Vorreiterrolle im Mobilitätswesen, die bereits 1998 durch die Kooperation mit dem ÖPNV (»Bremer Karte plus AutoCard«) begann und 2013 durch das Stellplatzortsgesetz fortgesetzt wurde.

Sowohl der **Bremer Car-Sharing Aktionsplan** von 2009 als auch der 2014 von der Stadtbürgerschaft beschlossene **Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP)** formulieren das Ziel, bis 2020 mindestens 20.000 Car-Sharing-Nutzerinnen und Nutzer in Bremen zu erreichen. Die hierdurch erwartete Entlastung des Bremer Straßenraums um 6.000 Pkw ist ein Beitrag in den Bereichen Fußverkehr/Nahmobilität, Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit.

Der VEP benennt als **Maßnahmen** folgende Bausteine:

- **Ausbau und räumliche Erweiterung** des Netzes an großen und kleinen **Car-Sharing-Stationen**,
- **Schaffung von Car-Sharing-Angeboten für Nachbarschaften** zur gemeinsamen nachbarschaftlichen Nutzung von Pkw in privatem Besitz, aber mit professionell organisiertem Zugang,
- **Reduzierung des Parkraums und Parkplatzprivilegierung für Car-Sharing**, um Stationen im öffentlichen Straßenraum ausweisen zu können,
- **Mobilitätsberatung für Neubürger**, um neu Hinzuziehende über Nutzungsmöglichkeiten öffentlicher Verkehrsmittel sowie der Car-Sharing-Angebote zu informieren,
- **Mobilitätsberatung für Betriebe oder Schulen**, um bei Interesse darüber zu informieren, wie z. B. unter Einbeziehung von Car-Sharing, betriebsbedingte Verkehre kosteneffizienter, sozialverträglich und umweltschonend gestaltet werden können sowie die
- **Einführung einer Mobilitätskarte**, mit der Bus & Bahn, Taxi, Car-Sharing und Autovermietung flexibel und ohne Bedarf für ein eigenes Fahrzeug genutzt werden können.

3.3. Aufgabenstellung und Inhalte der Evaluation

Die durchgeführte Evaluation hatte zum Ziel, aufbauend auf den Bewertungen und Erfahrung der Nutzer, die Auswirkungen des Car-Sharing Angebots zu erfassen sowie die Bedürfnisse der Car-Sharing Nutzer im Hinblick auf die für eine Kommune relevanten Faktoren und Anforderungen an Car-Sharing-Anbieter zu ermitteln.

team red hat im Rahmen der vorliegenden Studie folgende **Inhalte** bearbeitet:

- Die **Erhebung des Mobilitätsverhaltens** der in Bremen registrierten Car-Sharing-Nutzer

- Die **Messung und Bewertung der Effekte von Car-Sharing auf die Verkehrsmittel-nutzung**
- Eine **Hochrechnung von Effekten von Car-Sharing auf den privaten Pkw-Besitz**
- Aussagen zur **Motivation und zum Konsumverhalten** der Car-Sharing-Nutzer
- Identifikation und Bewertung von **Optimierungspotenzialen für das Car-Sharing-Angebot in Bremen** mit dem Fokus auf Änderungsoptionen, die durch die öffentliche Hand beeinflussbar sind.

Gemeinsam mit dem Auftraggeber wurde auf Grundlage des für die Ermittlung von Car-Sharing-Effekten entwickelten standardisierten team-red-Befragungstools mob.eValue ein modifizierter Fragebogen abgestimmt. Befragt wurden die Car-Sharing-Kunden der Anbieter cambio und Move About sowie eine repräsentative Kontrollgruppe⁷.

Die Befragung der Car-Sharing-Nutzer erfolgte online. Dabei wurden die Einladungen zur Befragungsteilnahme durch die beiden kooperierenden Anbieter an Ihre jeweiligen Kunden versandt. Die Befragungsdurchführung selbst erfolgte auf einem Server der *team red* Deutschland GmbH. Das Verfahren wurde im Vorfeld mit den Datenschutzbeauftragten der Freien Hansestadt Bremen und der *team red* Deutschland GmbH abgestimmt und wurde so gestaltet, dass kein Rückschluss auf Einzelpersonen möglich war. Die Befragung der Kontrollgruppe erfolgte teils telefonisch, teils online durch die Omnitrend GmbH.

Auf Basis der Datenanalyse der Befragungsergebnisse sowie der Expertise von *team red* wurden Empfehlungen für die Förderung des Car-Sharing-Angebots in Bremen erstellt.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der durchgeführten Analysen vor. In Teil I des Berichts werden dabei die wichtigsten Ergebnisse dargestellt. Ergänzend hierzu werden in Teil II methodische Hintergründe und Detailanalysen aufgeführt.

⁷ Nutzer des Anbieters Flinkster konnten nicht befragt werden, da trotz mehrmaliger Kontaktaufnahme keine Kooperation mit dem Anbieter zustande kam.

TEIL I

ERGEBNISÜBERSICHT



4. VERKEHRSMITTELNUTZUNG UND VERFÜGBARKEIT

Die Nutzer der untersuchten Car-Sharing-Angebote unterscheiden sich hinsichtlich der **Hal-tung und der Verfügbarkeit von Pkw** deutlich von der Gesamtbevölkerung. Während über 80 % der Befragten der Kontrollgruppe angeben, jederzeit über einen Pkw (Privat- oder Firmenwagen ohne Car-Sharing) verfügen zu können, ist dies nur bei knapp 21 % der Nutzer der Fall.

Dies korrespondiert mit der durchschnittlich genannten **Anzahl an Pkw im Haushalt**. Die mittlere Anzahl liegt mit 1,0 in der Kontrollgruppe etwa dreimal so hoch wie bei den befragten Nutzern mit durchschnittlich 0,3 Pkw je Haushalt. **Somit stellt für einen Großteil der Haushalte der befragten Nutzer Car-Sharing den einzigen Zugang zu automobi-ler Mobilität dar.**

Auch lassen sich Unterschiede in Bezug auf den **Besitz von Zeitkarten für den ÖV** feststellen. Rund 78 % der befragten Nutzer geben an, eine Zeitkarte oder eine BOB-Karte⁸ zu besitzen. In der Kontrollgruppe beträgt der entsprechende Anteil nur 58 %.

Car-Sharing-Nutzer zeichnen sich grundsätzlich durch eine geringere Pkw-Nutzung und höhere Wegeanteile im Umweltverbund aus. Auch unter Zurechnung der für die Car-Sharing-Nutzung angegebenen Anteile ergeben sich im Modal Split deutliche Unterschiede bei der Pkw-Nutzung für unterschiedliche Wegezwecke (s. Abbildung 1). **Hieraus geht hervor, dass das vorhandene Car-Sharing Angebot den öffentlichen Verkehr stärkt. Eine Abwanderung von Fahrten von öffentlichen Verkehrsmitteln zum MIV ist nicht zu beobachten.**

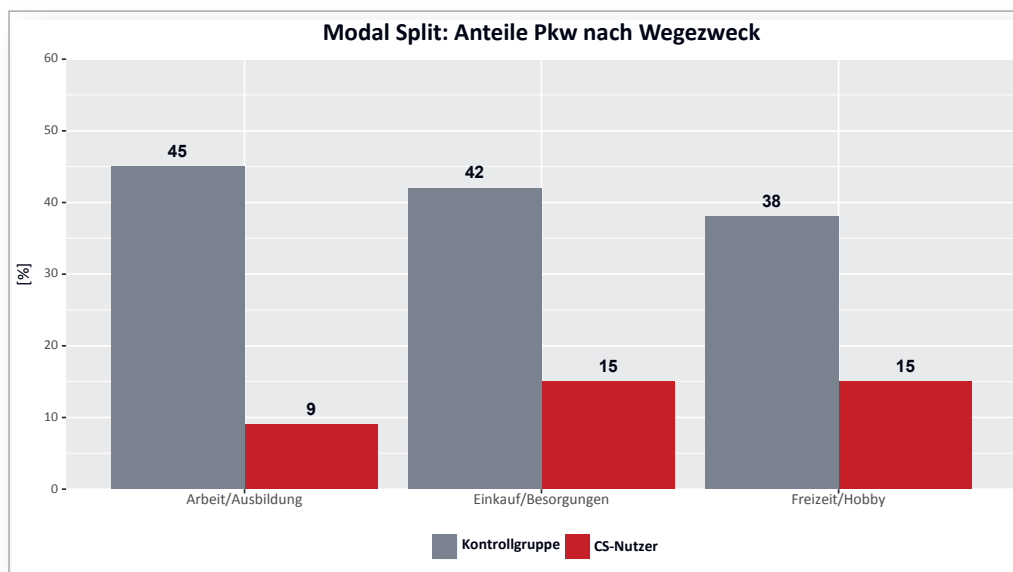


Abbildung 1: Vergleich Anteile Modal Split Pkw für verschiedene Wegzwecke

⁸ BOB = bequem ohne Bargeld, hierbei handelt es sich um eine Bezahlkarte für den ÖPNV im Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen VBN mit integrierter tageweiser Bestpreisrechnung.

Für alle Wegzwecke wird der Pkw durch Nutzer der Car-Sharing-Angebote erheblich seltener genutzt als durch die Befragten der Kontrollgruppe. Die Anteile der Pkw-Nutzung liegen in der Gesamtbevölkerung im Vergleich zur den Car-Sharing-Nutzern bis zu dreimal so hoch.

Ein umgekehrter Effekt gilt für öffentliche Verkehrsmittel und für das Fahrrad: Für Wege zur Arbeit/Ausbildung werden öffentliche Verkehrsmittel durch Car-Sharing-Nutzer häufiger genutzt (Differenz + 8 Prozentpunkte), die Anteile für die Nutzung des Fahrrads liegen für alle Wegzwecke bei den Car-Sharing-Nutzern über denen der Kontrollgruppe (Differenz zwischen 16 und 28 Prozentpunkten).

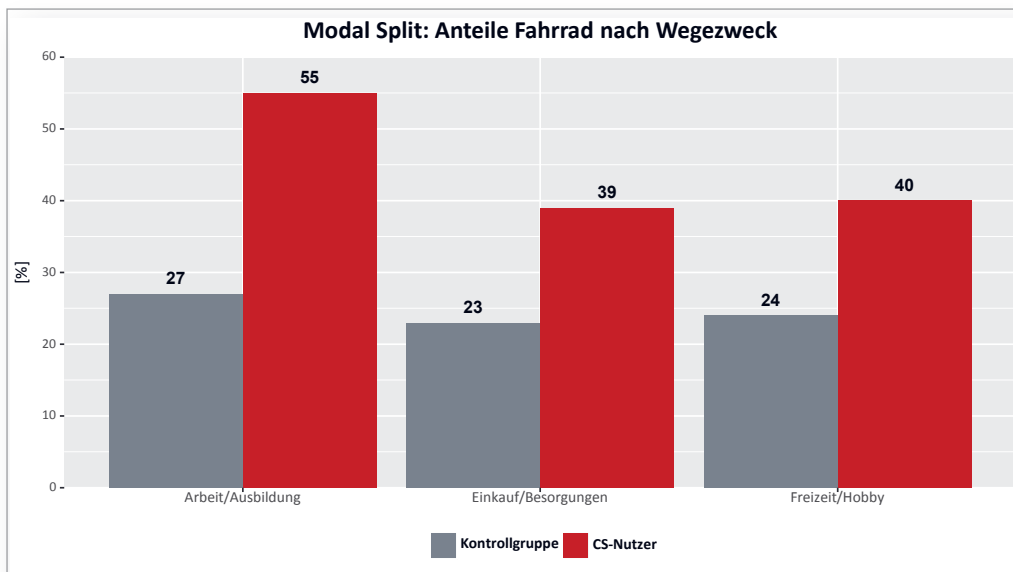


Abbildung 2: Vergleich Anteile Modal Split für verschiedene Wegzwecke

Es kann festgehalten werden, dass die Nutzung von **Car-Sharing den Umweltverbund stärkt** und nicht zu einer höheren Pkw-Nutzung motiviert bzw. animiert. Dies ist v.a. dann der Fall, wenn durch die Car-Sharing-Nutzung eine Abschaffung eines Pkws in Privatbesitz erfolgt. In diesem Fall werden die **zuvor mit dem privaten Pkw zurückgelegten Wegstrecken nun zu rund drei Vierteln mit dem Umweltverbund bewältigt**.

5. EFFEKTE DES CAR SHARING

Einer der wichtigsten Effekte von Car-Sharing ist die **Reduktion des Pkw-Bestands**. Bereits vor der Nutzung von Car-Sharing verfügten rund 40 % der heutigen Kunden über kein privates Fahrzeug im Haushalt. Weitere rund 32 % der cambio-Nutzer und rund 22 % der Kunden von Move About haben wegen der Nutzung des Car-Sharing-Angebots ein Pkw im Haushalt abgeschafft.

Zur Bewertung der Effekte sind zwei Zahlen relevant: Zum einen, wie viele private Fahrzeuge durch die Nutzung von Car-Sharing abgeschafft wurden und zum anderen, wie viele private Fahrzeuge nicht neu gekauft wurden.

In Abbildung 3 sind die Nennungsanteile für die erfolgte Abschaffung und nicht erfolgte Neuanschaffung von Fahrzeugen in Abhängigkeit von der Nutzung der Angebote von cambio und Move About dargestellt.

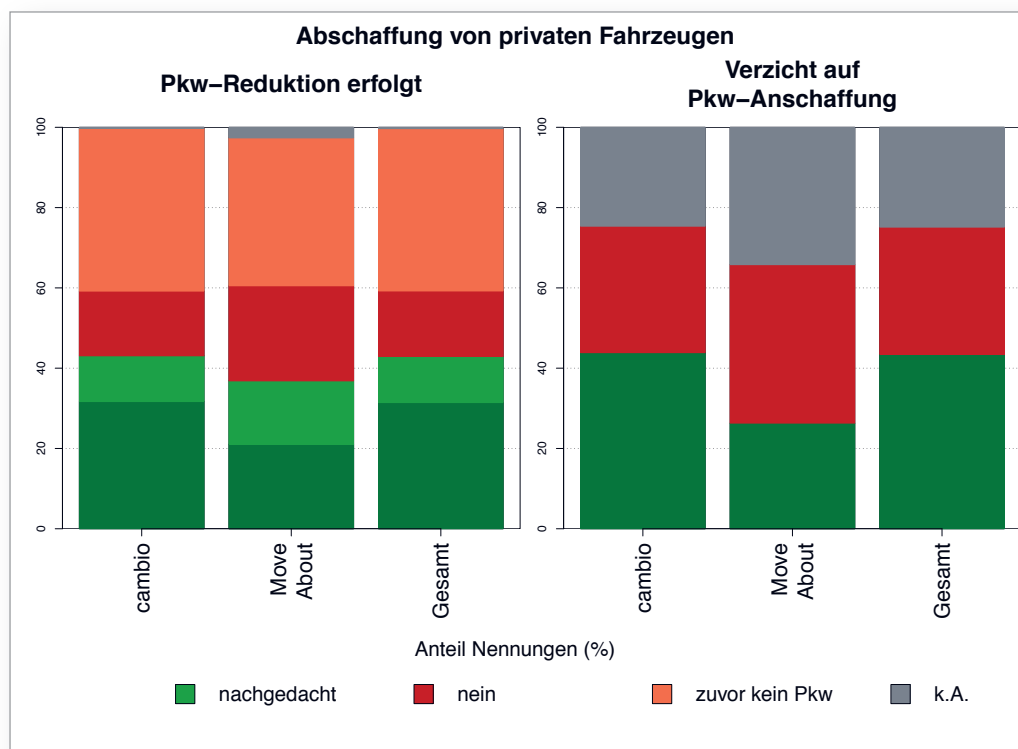


Abbildung 3: Reduktion Pkw-Bestand

Aus erhebungsmethodischer Sicht ist davon auszugehen, dass eine direkte Ableitung der Angaben zu einer Überschätzung der tatsächlichen Reduktionseffekte führt⁹.

⁹ Ursachen können z. B. ein sog. Overreporting, Verzerrungen in der Teilnahmebereitschaft an Befragungen oder Verzerrungen

Ergänzend wurde daher zusätzlich erhoben, wie stark der Anteil von Car-Sharing bei der erfolgten Abschaffung bzw. für den Verzicht auf eine Anschaffung tatsächlich war:

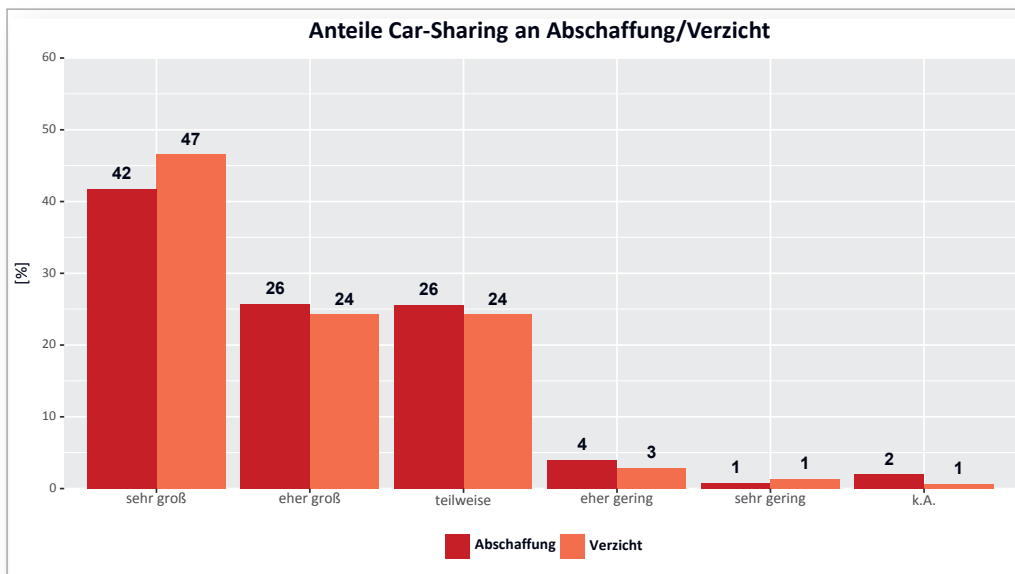


Abbildung 4: Anteile Car-Sharing an Abschaffung bzw. Verzicht

Zur Ermittlung der Reduktionseffekte wurden zum Ausgleich möglicher Verzerrungen folgende Faktoren berücksichtigt:

- Angaben der Nutzer zur Bedeutung des Car-Sharing-Angebots bei der Abschaffung der Fahrzeuge
- Gewichtung der Befragungsdaten zum Ausgleich verzerrter Teilnahmequoten in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität
- Anzahl der im Haushalt registrierten Car-Sharing Nutzer

Ausgehend von 317 eingesetzten Fahrzeugen ergeben sich unter Einbeziehung der Korrekturfaktoren folgende Quoten

- **Reduktion:** ca. 1:7
- **Verzicht auf Anschaffung** ca. 1:9
- **Gesamt:** ca. 1:16

Diese **Quoten liegen deutlich über mit vergleichbarer Methodik ermittelten Werten für andere Angebote**, bei denen Gesamtquoten (Abschaffung und Verzicht) zwischen 1:6 und 1:9 ermittelt wurden¹⁰. In Summe hat das **Car-Sharing Angebot in Bremen einen deutlich reduzierenden Effekt auf den Pkw-Bestand der Nutzer.**

aus der vorgenommenen Hochrechnung von Effekten aus einer Personenstichprobe auf die Haushaltsebene sein.

¹⁰ Vergleichsstudien: EVA-CS, München und stat>k/flow>k Osnabrück.

Auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrads wirkt sich die Nutzung von Car-Sharing in Summe positiv aus. Die zuvor mit privaten Fahrzeugen zurückgelegten Strecken werden in drei von vier Fällen nach der Abschaffung nun mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bewältigt. In der Gesamtschau geben zudem deutlich mehr Nutzer an, seit der Nutzung von Car-Sharing mehr mit dem ÖPNV bzw. dem Fahrrad zu fahren als dies umgekehrt der Fall ist.

Für den hypothetischen Fall, dass die **Anbieter ihre Angebote** einstellen würden, hätte dies nachhaltige Konsequenzen aus Sicht der Car-Sharing-Nutzer:

- Für rund zwei Drittel wäre dies gleichbedeutend mit einem **Verlust an Lebensqualität**. Es würde ein wichtiges Verkehrsmittel wegfallen.
- Rund die Hälfte könnte nach eigener Einschätzung ohne das Car-Sharing-Angebot **wichtige Ziele nicht mehr erreichen**.

Würde das vorhandene Car-Sharing Angebot in Bremen vom Markt genommen, ist davon auszugehen, dass abgeschaffte Fahrzeuge wieder angeschafft werden. Ebenso müsste von einer Realisierung der wegen Car-Sharing bisher ausgebliebenen Anschaffung eines Pkw bei einem Teil der Car-Sharing-Nutzer ausgegangen werden. Für den Pkw-Bestand in den Haushalten der Car-Sharing-Nutzer würde dies bedeuten, dass die derzeit registrierten Kunden dann zumindest mittel- bis langfristig über annähernd ähnlich viele Pkw je Haushalt wie die Befragten der Kontrollgruppe verfügen könnten. Auch die Anzahl der Haushalte ohne Pkw könnte sich in diesem Szenario (keine durch Car-Sharing motivierte Abschaffung sowie Neuanschaffung) stark den Anteilen der Kontrollgruppe annähern.

6. KONSUMVERHALTEN GESAMTBEVÖLKERUNG / CAR-SHARING-NUTZER

Das Einkaufsverhalten der Car-Sharing-Nutzer weicht in einigen Aspekten deutlich von dem der Gesamtbevölkerung ab. Dies verdeutlicht die nachfolgende Grafik. So geben 80 % der Car-Sharing-Nutzer uneingeschränkt (»stimme voll und ganz zu«) oder überwiegend (»stimme eher zu«) an, **Einkäufe sehr gerne mit dem Fahrrad** zu erledigen. In der Gesamtbevölkerung trifft dies auf lediglich 55 % zu. Der **Umweltgedanke** ist zudem unter Car-Sharing-Nutzern etwas stärker ausgeprägt (70 %) als in der Gesamtbevölkerung (63 %).

Dafür wird das Auto von den Befragten der Kontrollgruppe insgesamt deutlich häufiger (49 %) als Transportmittel für Einkäufe als notwendig empfunden als von den Car-Sharing-Nutzern (19 %). Und: Während nur rund jeder fünfte Car-Sharing-Nutzer der Aussage uneingeschränkt oder überwiegend zustimmt, dass man lieber seltener, dafür aber größere Mengen einkauft, sagen dies 43 % in der Gesamtbevölkerung.

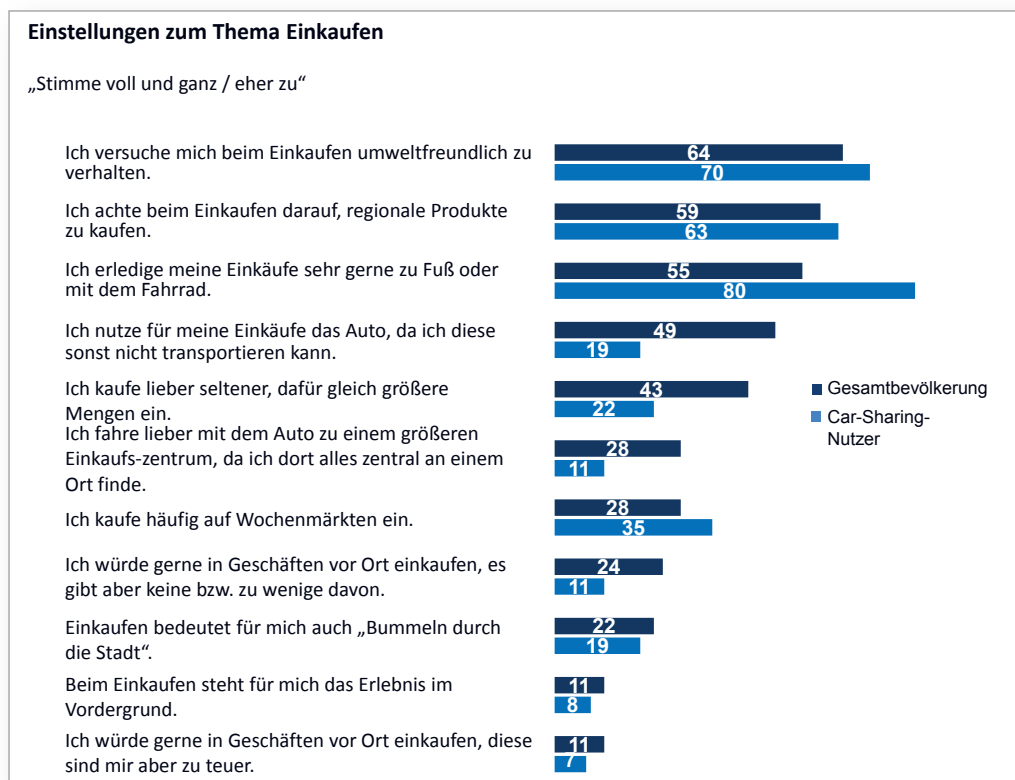


Abbildung 5: Einstellungen zum Thema Einkaufen

Wenn es um das tatsächliche Einkaufsverhalten geht, fällt zunächst die überragende Bedeutung des Supermarkts in der Nähe auf. Sowohl in der Gesamtbevölkerung als auch unter den Car-Sharing-Nutzern besitzt der **wohnnortnahe Supermarkt** eine herausragende Funktion: Mehr als acht von zehn Bremerinnen und Bremern nutzen mindestens einmal in der Woche den Supermarkt »um die Ecke«.

Die **Nahversorgung spielt für Car-Sharing-Nutzer** generell eine dominante Rolle: So suchen drei Viertel der Car-Sharing-Nutzer mindestens einmal in der Woche **lokale Einzelhändler** auf (Gesamtbevölkerung: 62 %). Und beinahe jeder dritte Car-Sharing-Nutzer, aber nur jeder Vierte aus der Gesamtbevölkerung, kauft regelmäßig auf **Wochenmärkten** ein.

Größere Einkaufszentren werden hingegen von der Gesamtbevölkerung **dreimal so häufig** wie von Car-Sharing-Nutzern angesteuert.

Deutliche Unterschiede lassen sich auch für **nicht-alltägliche Einkäufe** feststellen: Lokale Lieferdienste werden von der Gesamtbevölkerung häufiger (mindestens einmal im Monat: 18 %) als von Car-Sharing-Nutzern (11 %) in Anspruch genommen. Ebenso werden Baumärkte und Gartencenter häufiger von der Gesamtbevölkerung (38 %) als von Car-Sharing-Nutzern (23 %) besucht. Und: Während 12 % der Bremerinnen und Bremer einmal monatlich Möbelhäuser, wie z. B. IKEA, aufsuchen, trifft dies nur auf 4 % der Car-Sharing-Nutzer zu.

Als **Zwischenfazit** lässt sich festhalten: **Car-Sharing-Nutzer verhalten sich äußerst umweltbewusst und unterstützen in besonderem Maß den lokalen Einzelhandel während sie deutlich seltener große Einkaufszentren aufsuchen als die Gesamtbevölkerung. Car-Sharing-Nutzer können somit als eine wichtige Stütze der Nahversorgung wahrgenommen werden.**

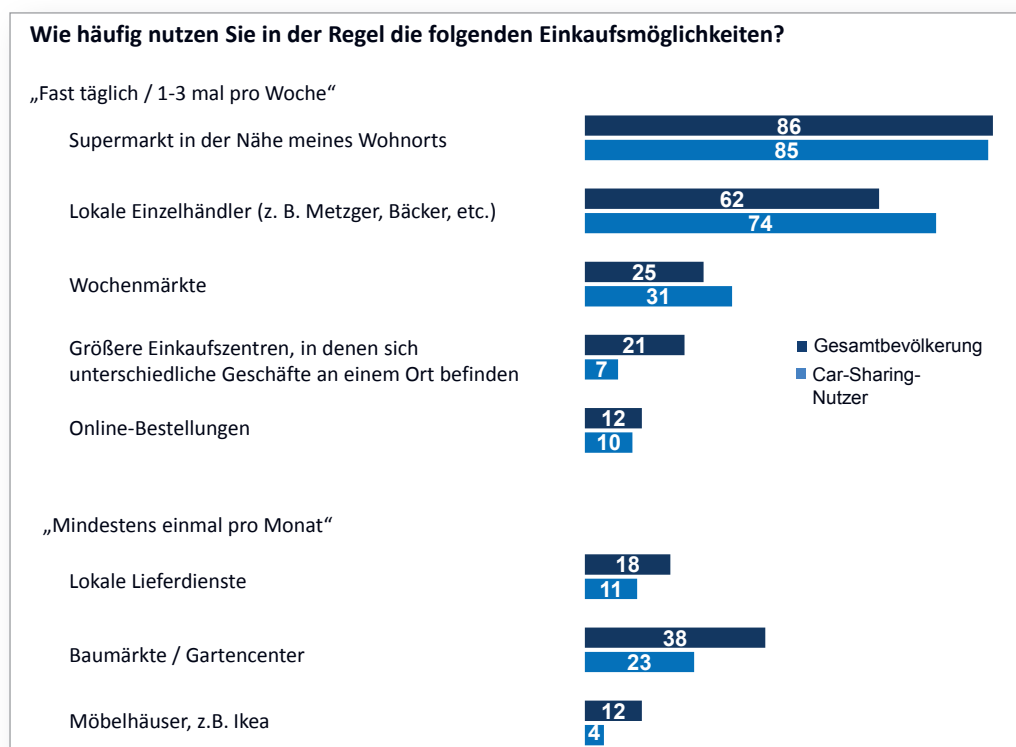


Abbildung 6: Nutzung von Einkaufsmöglichkeiten

7. AKTUELLE CAR-SHARING-ANGEBOTE: PRIORITÄTENSETZUNG UND ZUFRIEDENHEIT DER NUTZER

7.1. Prioritätensetzung

Ein grundsätzliches Problem der Umfrageforschung tritt bei der Frage nach der Wichtigkeit von Themen auf: Grundsätzlich werden nahezu alle Bereiche als »wichtig« eingestuft. Eine sinnvolle Prioritätenliste gelingt dann, wenn lediglich die jeweils höchste Skalenausprägung (»sehr wichtig«) für die Reihung berücksichtigt wird.

Die Bedeutung der abgefragten Aspekte des genutzten Car-Sharing-Angebots lässt sich in drei Kategorien zusammenfassen: Von **entscheidender Bedeutung** sind aus Sicht der Nutzer eine **unkomplizierte Buchung** (»sehr wichtig«: 79 %), die **Verfügbarkeit der Fahrzeuge** zum gewünschten Zeitpunkt (68 %) und die **Nähe der nächsten Station** (60 %).

Kriterien von vergleichsweise **hoher Relevanz** sind: Einfache Bedienbarkeit der Fahrzeuge (46 %), Kulanz (42 %) und telefonische Erreichbarkeit des Anbieters rund um die Uhr (41 %).

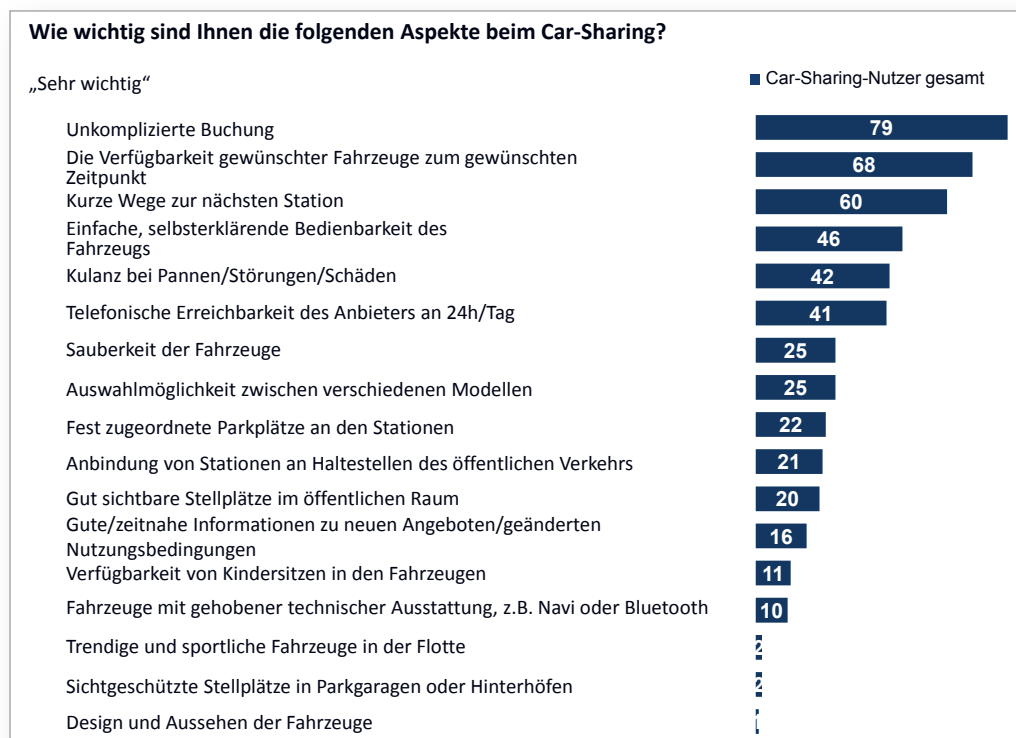


Abbildung 7: Wichtige Aspekte Car-Sharing

Alle anderen abgefragten Aspekte sind für die Car-Sharing-Nutzer insgesamt von **untergeordneter Bedeutung**. Hierzu zählen: Sauberkeit, Modellvielfalt, ÖPNV-Anbindung, Informationen zu neuen Angeboten und geänderten Nutzungsbedingungen, Kindersitzverfügbarkeit, Fahrzeugausstattung und Parkplatzthemen. Nur ganz vereinzelt werden Design und Aussehen genannt oder Wünsche nach trendigen und sportlichen Fahrzeugen geäußert.

Auffällig ist: Den **weiblichen Car-Sharing-Nutzern** sind die meisten der abgefragten **Aspekte häufiger »sehr wichtig«** als den männlichen Nutzern, insbesondere eine einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit der Fahrzeuge (+ 31 Prozentpunkte), kurze Wege zur Station (+ 14) und die 24-stündige telefonische Erreichbarkeit (+ 10) werden von Frauen häufiger priorisiert. Für die kommunale Planung kommt damit unter Gender-Gesichtspunkten der Anlage eines wohnortnahen, gut erreichbaren Stationsnetzes eine besondere Bedeutung zu.

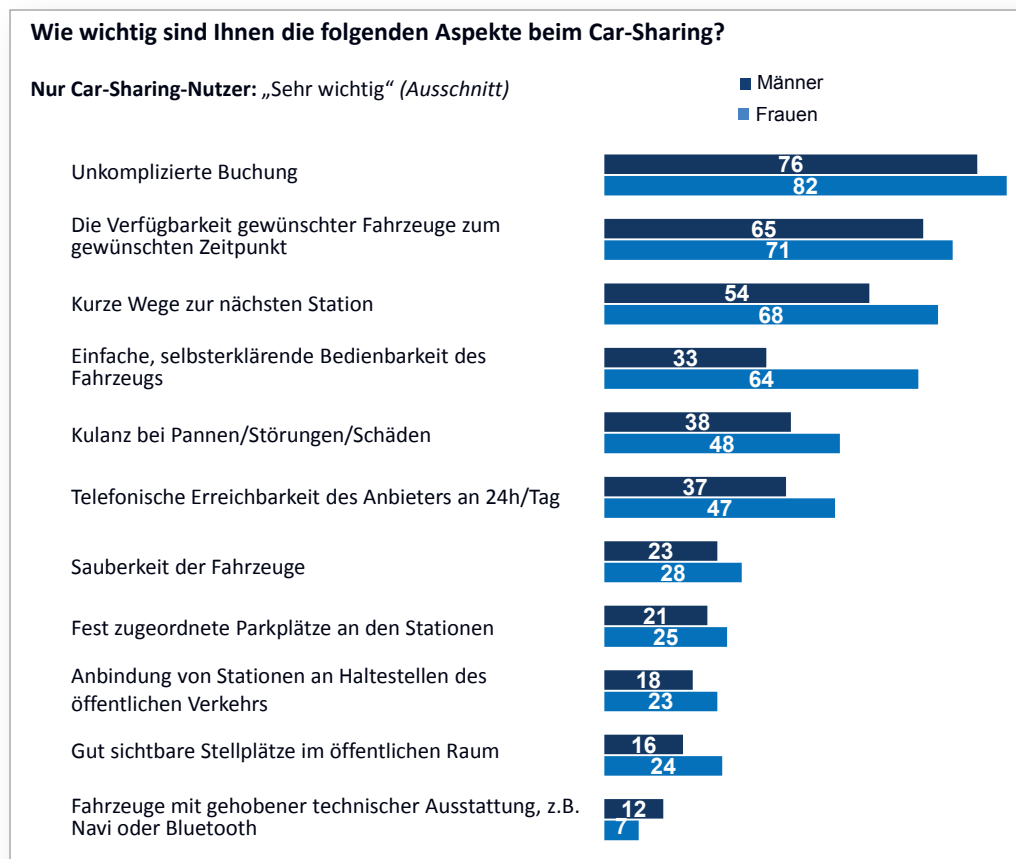


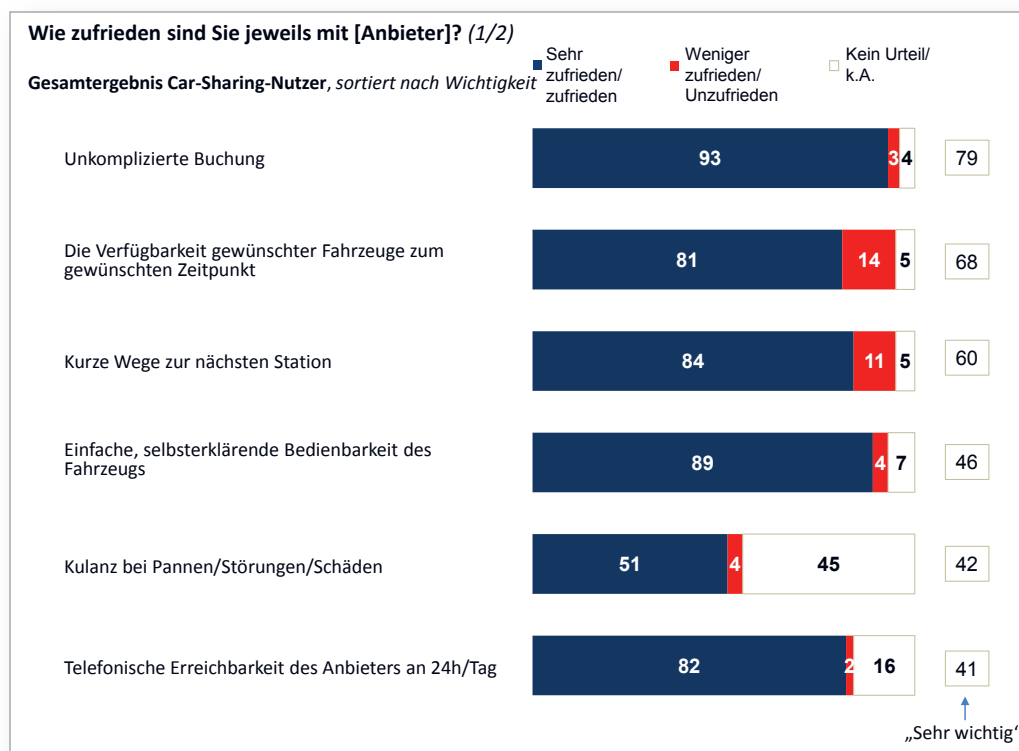
Abbildung 8: Wichtige Aspekte Car-Sharing nach Geschlecht

7.2. Zufriedenheit mit dem bestehenden Angebot

Auffallend ist die große Zufriedenheit der Car-Sharing Nutzer mit allen untersuchten Aspekten. Vor allem für die Bereiche, die den Nutzern »sehr wichtig« sind, die also in der Prioritätenliste ganz oben stehen, gibt es sehr viel Lob und wenig Tadel.

Für die Aspekte von **entscheidender Bedeutung** oder **hoher Relevanz** gilt: Insgesamt 93 % sind mit dem Buchungsvorgang »sehr zufrieden« oder »zufrieden«. Die Verfügbarkeit der gewünschten Fahrzeuge wird von insgesamt 81 % positiv beurteilt, angemessene kurze Wege zur nächsten Station sind für 84 % gegeben, einfache, selbsterklärende Bedienbarkeiten für 89 %. 82 % beurteilen überdies die telefonische Erreichbarkeit positiv, weitere 16 % trauen sich hierzu kein Urteil zu. Etwas geringer fällt auf den ersten Blick die Zufriedenheit mit der Pannen-, Störungs- und Schadenskulanz mit 51 % aus. Diesen Aspekt können aber fast die Hälfte der Befragten (45 %) schlicht nicht beurteilen, da sie überwiegend vermutlich mit diesen Situationen noch gar nicht konfrontiert wurden und ihnen Erfahrungswerte fehlen.

Nur jeweils Minderheiten der Nutzer äußern sich zu einzelnen Aspekten mit hoher Priorität »weniger zufrieden« oder »unzufrieden«. Kritische Äußerungen gibt es am ehesten noch zur Verfügbarkeit (14 %) und zu den Wegstrecken zur nächsten Station (11 %).



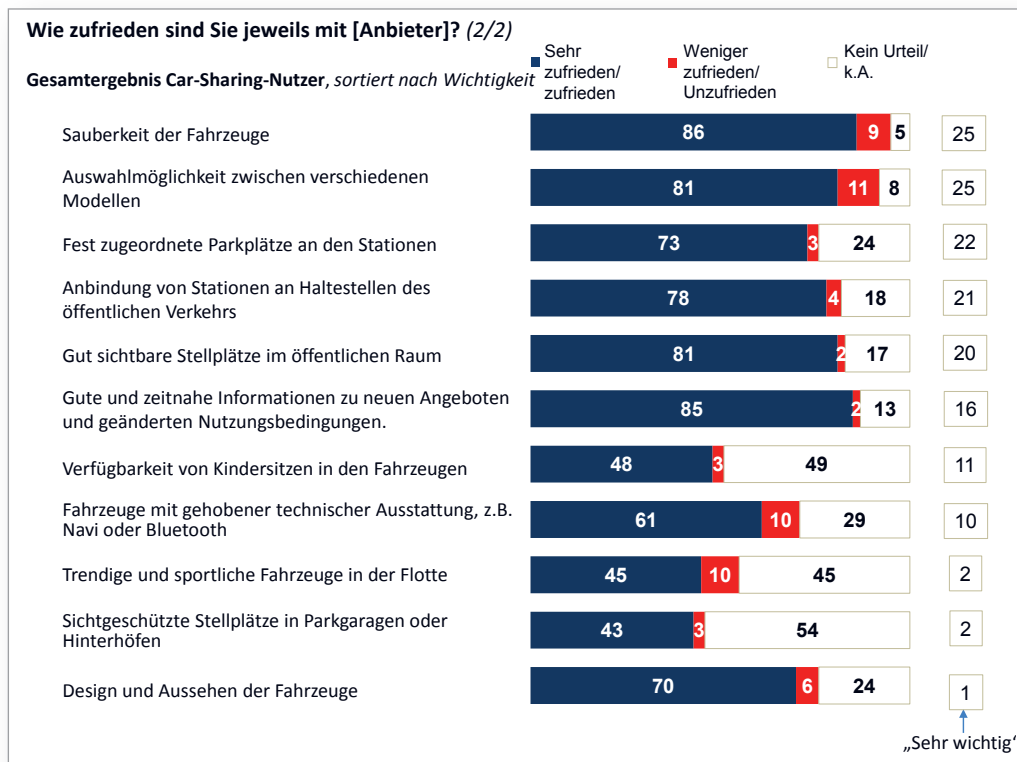


Abbildung 9: Zufriedenheit mit Car-Sharing Angeboten

Ein ähnliches Bild ergibt sich für die Aspekte von **untergeordneter Bedeutung** aus Sicht der Nutzer: In allen Bereichen überwiegt die Zufriedenheit deutlich, allen voran bei der Sauberkeit der Fahrzeuge (86 %), den Angebotsinformationen (85 %), den Auswahlmöglichkeiten und den gut sichtbaren Stellplätzen (jeweils 81 %). Nennenswerte Kritik von Minderheiten gibt es am ehesten in Bezug auf die Modellauswahlmöglichkeiten (11 %) und die technische Ausstattung (10 %). In ähnlichem Umfang wird das Fehlen trendigen und/oder sportlichen Fahrzeugen bemängelt.

Analog zu den Aspekten von entscheidender Bedeutung oder mit hoher Relevanz gilt: Einige Bereiche können von den Nutzern nicht beurteilt werden, da ihnen vermutlich diesbezügliche Erfahrungen fehlen oder sie sich mit diesen Aspekten noch gar nicht beschäftigt haben. Die trifft insbesondere auf den Sichtschutz von Parkplätzen (54 %), die Verfügbarkeit von Kindersitzen (49 %), trendige und sportliche Fahrzeuge (45 %) und die technische Ausstattung der Fahrzeuge (29 %) zu.

Zwischenfazit: In allen untersuchten Aspekten **überwiegen klar die positiven Bewertungen**. Dies gilt in besonderem Maße für die drei Bereiche, die den Nutzern mit Abstand am wichtigsten sind: **Die Buchung wird von einer überwältigenden Mehrheit als unkompliziert wahrgenommen, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt ist gewährleistet und die Wege zur nächsten Station werden als zumutbar angesehen.**

7.3. Vergleich Bedeutung und Zufriedenheit von Einzelaspekten

In Tabelle 2 werden die in Kap. 7.1 dargestellten Prioritäten den in Kap. 7.2 beschriebenen Zufriedenheits- und Unzufriedenheitswerten gegenübergestellt. Aufgeführt sind jeweils die auf die zusammengefassten Prioritäten-Antwortkategorien »sehr wichtig« und »wichtig, sowie auf die zusammengefassten Zufriedenheits-Kategorien »sehr zufrieden« und »zufrieden« sowie »sehr unzufrieden« und »unzufrieden« entfallenden Nennungen¹¹.

Zur Ableitung eines möglichen Handlungsbedarfs aus den Bewertungen wurden die Anteile der Unzufriedenheit mit der Wichtigkeit multipliziert und so ein **Index für die Handlungsrelevanz** errechnet. Minimalwert des Indizes ist 0 (z. B. wenn ein Aspekt völlig unwichtig wäre und/oder wenn niemand mit dem Aspekt unzufrieden wäre), der theoretische Maximalwert von 100 würde erreicht werden, wenn alle befragten Nutzer diesen Aspekt für (sehr) wichtig erachten würden und gleichzeitig alle befragten Nutzer mit diesem Aspekt (sehr) unzufrieden wären.

Wie aus Tabelle 2 hervorgeht, befinden sich alle Indexwerte im unteren Bereich des theoretischen Wertespektrums. Es lässt sich entsprechend kein dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der bewerteten Aspekte ableiten.

»Verfügbarkeit von gewünschten Fahrzeugen zum gewünschten Zeitpunkt« und »kurze Wege zur nächsten Station« erzielen die höchsten Index-Werte. Hier werden jedoch mit 78 % bzw. 79 % immer noch sehr hohe Zufriedenheitsgrade erreicht. Dennoch unterstreicht die Analyse die vorherigen Ergebnisse und die Relevanz, die Schaffung wohnortnaher Stellplätze weiter voran zu treiben und die Verfügbarkeit von Fahrzeugen zu erhöhen.

	WICHTIG- KEIT	ZUFRIEDEN	UNZU- FRIEDEN	INDEX
Verfügbarkeit Fahrzeuge	98 %	82 %	14 %	13,7
Kurze Wege	96 %	84 %	11 %	10,6
Auswahlmöglichkeit	74 %	81 %	10 %	7,4
Sauberkeit	85 %	87 %	8 %	6,8
Gehobene Ausstattung	40 %	60 %	11 %	4,4
Kulanz	92 %	51 %	4 %	3,7
Einfache Bedienbarkeit	91 %	89 %	4 %	3,6
Anbindung ÖV	56 %	77 %	5 %	2,8
Unkomplizierte Buchung	99 %	93 %	2 %	2
Fest zugeordnete Parkplätze	52 %	73 %	3 %	1,6
Gut sichtbare Stellplätze	63 %	81 %	2 %	1,3
Informationen	67 %	84 %	2 %	1,3

.....
¹¹ Nicht aufgeführt sind die Anteile für fehlende Angaben und die Antwortkategorie »weiß nicht/kann ich nicht beurteilen«

	WICHTIG- KEIT	ZUFRIEDEN	UNZU- FRIEDEN	INDEX
Trendige und sportliche Fahrzeuge	9 %	44 %	10 %	0,9
Telefonische Erreichbarkeit	79 %	82 %	1 %	0,8
Verfügbarkeit Kindersitze	28 %	48 %	3 %	0,8
Design und Aussehen	12 %	71 %	6 %	0,7
Sichtgeschützte Stellplätze	6 %	43 %	3 %	0,2

Tabelle 2: Vergleich Bedeutung und Zufriedenheit

In Tabelle 3 aufgeführt ist die Gegenüberstellung von Wichtigkeit, Unzufriedenheit und **Handlungsindex** getrennt für Nutzer **mit und ohne Fahrten im Betrachtungszeitraum**.

Die Tabelle verdeutlicht zum einen, dass die Kunden der Car-Sharing-Unternehmen – weitgehend unabhängig davon, ob sie im Betrachtungszeitraum tatsächlich auch ein Fahrzeug genutzt haben – die gleichen Prioritäten setzen und mit dem bestehenden Angebot auch ganz überwiegend zufrieden sind. Aus der Tabelle sind lediglich drei Aspekte hervorzuheben:

- Für Kunden ohne Fahrten hat bei vergleichbarer Zufriedenheit die **Anbindung von Car-Sharing-Stationen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs** eine höhere Priorität als für Kunden mit Fahrten (63 % vs. 51 %)
- In beiden betrachteten Gruppen ergibt sich für den Aspekt **»Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt«** der höchste Wert für den Handlungsindex
- Registrierte Kunden ohne Fahrten sind mit dem Aspekt **»kurze Wege zur nächsten Station«** etwas häufiger unzufrieden (13 % vs. 9 %) und was zu einem entsprechend höheren Wert für den Handlungsindex führt.

Diese Ergebnisse unterstreichen nochmals die Bedeutung wohnortnaher Car-Sharing-Stationen.

	OHNE FAHRTEN			MIT FAHRTEN		
	Wich- tigkeit	Unzu- frieden	Index	Wich- tigkeit	Unzu- frieden	Index
Verfügbarkeit	96 %	14 %	13,2	99 %	14 %	13,9
Kurze Wege	96 %	13 %	12,6	96 %	9 %	8,7
Auswahlmöglichkeit	73 %	8 %	5,9	75 %	11 %	8,5
Anbindung ÖV	63 %	7 %	4,1	51 %	3 %	1,6
Sauberkeit	84 %	5 %	4	86 %	10 %	8,7
Gehobener Ausstattung	38 %	10 %	3,7	40 %	12 %	4,7
Einfache Bedienbarkeit	93 %	4 %	3,6	89 %	4 %	3,2

	OHNE FAHRTEN			MIT FAHRTEN		
	Wich- tigkeit	Unzu- frieden	Index	Wich- tigkeit	Unzu- frieden	Index
Unkomplizierte Buchung	99 %	3 %	3,3	99 %	1 %	1,5
Kulanz	92 %	3 %	2,7	92 %	5 %	4,6
Fest zugeordnete Parkplätze	55 %	3 %	1,8	51 %	3 %	1,3
Telefonische Erreichbarkeit	79 %	2 %	1,4	80 %	1 %	0,9
Informationen	69 %	2 %	1,2	67 %	2 %	1,1
Verfügbarkeit Kindersitze	29 %	3 %	0,8	29 %	2 %	0,7
Gut sichtbare Stellplätze	67 %	1 %	0,6	60 %	2 %	1,5
Trendige und sportliche Fahrzeuge	6 %	8 %	0,5	10 %	12 %	1,2
Design und Aussehen	9 %	6 %	0,5	13 %	6 %	0,7
Sichtgeschützte Stellplätze	7 %	2 %	0,2	6 %	3 %	0,2

Tabelle 3: Vergleich Wichtigkeit und Zufriedenheit für Nutzer mit und ohne Fahrten

7.4. Erfahrungen mit Car-Sharing

Fragt man die Car-Sharing-Nutzer nach ihren bisherigen Erfahrungen, werden die **Vorteile** klar benannt: Insgesamt 92 % stimmen der Aussage »voll und ganz« oder »eher« zu, dass es für sie eine Erleichterung sei, sich nicht mehr um **Fahrzeugpflege und Wartung** kümmern zu müssen. Den **Wegfall der Kosten für Wartung, Steuern und Versicherung** bewerten 85 % als weiteren Vorteil.

60 % fühlen sich zudem **freier in ihren Entscheidungen, welches Verkehrsmittel sie nutzen**.

Uneinheitlich ist das Meinungsbild dazu, ob Car-Sharing zu spontaneren Entscheidungen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl geführt hat: Jeweils 36 % stimmen der Aussage zu oder lehnen sie ab, weitere 19 % antworten mit »teils/teils«. Ähnlich ist das Stimmungsbild in Bezug auf die **Mobilitätskosten**: Während ein Drittel von gesunkenen Kosten durch Car-Sharing berichtet, kommen 35 % zu einem gegenteiligen Ergebnis. Rund zwei Drittel derjenigen mit gesunkenen Mobilitätskosten, haben wegen Car-Sharing ein Pkw im Haushalt abgeschafft. Ein weiteres Fünftel hatte bereits vor der Car-Sharing-Nutzung keinen Pkw im Haushalt.

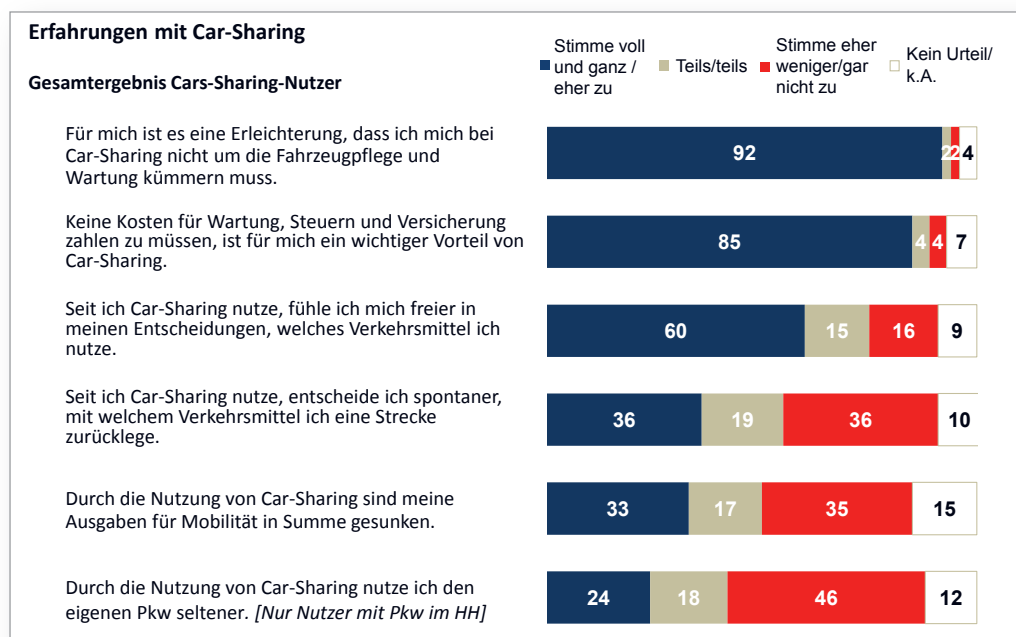


Abbildung 10: Erfahrungen mit Car-sharing

8. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Dem **Car-Sharing-Angebot in Bremen** kann in der Summe ein **äußerst positives Zeugnis** ausgestellt werden. Die Errichtung der mobil.punkte und mobil.pünktchen, bereits vorhandene rechtliche Regelungen sowie kommunikative Maßnahmen führen in Summe mit dem durch die Anbieter bereitgestellten Angebot zu nachhaltig positiven Effekten für Verkehr, Umwelt und lokalen Handel.

Zusammenfassend lässt sich für das bestehende Car-Sharing-Angebot in Bremen festhalten:

- Car-Sharing führt zu **positiven Effekten im Sinne einer Verkehrsentslastung**. Die Verkehrsentslastung erfolgt durch
 - eine **Abschaffung von über 2.300 Fahrzeugen** im Privatbesitz und einen Ersatz von bis zu 14 Fahrzeugen in Privatbesitz je eingesetztem Car-Sharing-Fahrzeug,
 - der **verhinderten Anschaffung von weiteren mehr als 2.700 Fahrzeugen** im Privatbesitz, bzw. von bis zu 19 Fahrzeugen je eingesetztem Car-Sharing-Fahrzeug und
 - der **Verlagerung** von zuvor mit dem Pkw zurückgelegten Wegstrecken **auf den Umweltverbund**.
- Ein weiterer entlastender Effekt ergibt sich aus der **Verkürzung von Wegestrecken für Einkäufe**. Car-Sharing-Nutzer kaufen häufiger lokal ein als die Bremer Durchschnittsbevölkerung. Dies bedeutet: **Car-Sharing stärkt den lokalen Handel und die wohnortnahe Versorgung**.

Für das im **Car-Sharing Aktionsplan und Verkehrsentwicklungsplan** genannte Ziel, die Zahl der Car-Sharing-Kunden auf 20.000 zu steigern, ist neben der weiteren Aktivierung der bisherigen Zielgruppen die **Gewinnung neuer Zielgruppen** erforderlich. Aus den durchgeführten Erhebungen ergeben sich hierzu folgende Hinweise:

- **Von großer Bedeutung für die bereits aktiven Nutzer** sind
 - die **Nähe zur nächsten Station**,
 - die **Verfügbarkeit** der Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt und
 - ein **unkomplizierter Buchungsvorgang**.
- **Weitere Potenziale** bestehen in **Zielgruppen**, welche ihre Verkehrsmittel pragmatisch nach sich ergebenden Gelegenheiten wählen.
- Die **positive Wahrnehmung bei bisherigen Nichtnutzern** und das **durchaus vorhandene Potenzial** sollten **kommunikativ genutzt werden**. Hierzu gehören Erläuterungen zu Preisen und Nutzungsbedingungen. Hilfreich wäre es zudem, wenn Medien, Wirtschaftsvertreter und Gewerkschaften das Thema (stationsgebunde-

nes) Car-Sharing und die damit verbundenen Vorteile stärker in den Mittelpunkt stellen würden

Für den weiteren Ausbau des Car-Sharing-Angebots empfehlen sich folgende **Leitlinien**:

- Die **Stationen sollten weiter räumlich verdichtet**, das Angebot sollte auf geeignete, jedoch bisher noch nicht abgedeckte Stadtteile ausgeweitet werden.
- **Kommunikative Maßnahmen** sollten **fortgeführt** werden, um potenziell für Car-Sharing geeignet, jedoch schlecht informierte Zielgruppen zu erreichen.
- **Menschen in Umbruchsituationen** (Umzug, Übergang ins Rentenalter, Familiengründung, anstehender Ersatz von Fahrzeugen) sollten gezielt angesprochen und für Car-Sharing gewonnen werden.
- Eine Erweiterung des Angebots um Optionen für **One-Way-Fahrten** von Station zu Station sollte geprüft werden.

TEIL II

METHODIK UND DETAILANALYSEN



9. NUTZER UND NUTZUNG

Durch die beiden Anbieter wurden Daten zum Zeitpunkt der Anmeldung der registrierten Nutzer geliefert. Zusätzlich wurden seitens cambio die Anzahl der Fahrten in den sechs Monaten vor der Befragung sowie das Datum der letzten Fahrt übermittelt. Entsprechende Daten liegen vom Anbieter Move About nicht vor.

Die zur Verfügung gestellten Informationen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt¹²:

Anbieter	Nutzer-Datensätze	Anteil Nutzer mit Fahrt	Ø Anzahl Fahrten je Nutzer und Monat (alle Nutzer)	Ø Anzahl Fahrten je Nutzer und Monat (aktive Nutzer)
cambio	12.123	60 %	1,0	1,7
Move About	312	n/a	n/a	n/a

Tabelle 4: Bereitgestellte Daten zu Nutzern und Nutzungshäufigkeit
(Datenübermittlung: Anfang August 2017)

In der Summe ergeben sich bei cambio aus den übermittelten Mietvorgängen rund 66.000 Mietvorgänge im Betrachtungszeitraum von sechs Monaten. Bei 301 Fahrzeugen im Einsatz entspricht das ca. 1,2 Mietvorgängen je Fahrzeug und Tag. Nicht bekannt ist die durchschnittliche Dauer eines Mietvorgangs, so dass aus der Anzahl der Mietvorgänge je Tag nicht auf die Standzeiten der Fahrzeuge rückgeschlossen werden kann.

¹² Abweichungen zu den zuvor genannten Nutzerzahlen sind in der Datenbereitstellung durch die Anbieter begründet.

10. ANALYSE BEFRAGUNGSDATEN

10.1. Befragungsmethodik

10.1.1. Fragebogen und Ansprache der Teilnehmer

Der **Fragebogen** wurde so konzipiert, dass dieser weitgehend parallel sowohl bei unterschiedlichen Nutzergruppen als auch bei der Kontrollgruppe eingesetzt werden konnte. Unzutreffende Fragestellungen wurden für jeden einzelnen Teilnehmer über individuelle Zugangscodes gefiltert, in denen entsprechende Informationen hinterlegt wurden.

Die **Ansprache der registrierten Nutzer** erfolgte durch die Anbieter. Diesen wurde jeweils ein Zugangslink je registriertem nicht-gewerblichen Nutzer zur Verfügung gestellt. Jedem Zugangslink wurden der jeweilige Anbieter sowie die Zuordnung zu den Gruppen »Bestandskunde« (Anmeldung vor dem 01.06.2017) bzw. »Neukunde« (Anmeldung ab dem 01.06.2017) zugeordnet. Die hinterlegten Informationen wurden für weitere Filterführungen und Textbausteine innerhalb des Online-Fragebogens genutzt.

Die Anbieter versandten die Zugangslinks per E-Mail an die jeweiligen Kunden. Bei cambio wurden diejenigen Nutzer nicht angeschrieben, die im Rahmen vorheriger Mailings explizit weitere Mailings abgelehnt hatten. Zudem konnten einige Nutzer wegen fehlerhafter E-Mail-Adressen nicht kontaktiert werden, so dass in Summe 11.215 Nutzer von cambio und 332 Nutzer von Move About angeschrieben wurden.

Die gewählte Vorgehensweise stellte die Einhaltung des Datenschutzes sicher. Zu keinem Zeitpunkt war und ist für *team red* ein Personenbezug herstellbar. Den Anbietern ist umgekehrt nicht bekannt, welche Kunden an der Befragung teilgenommen haben und welche nicht.

Die **Online-Befragung der Nutzer** wurde am 09.08.2017 (cambio) bzw. am 14.08.2017 (Move About) gestartet und war bis zum 10.09.2017 für die Nutzer zugänglich.

Die **Kontrollgruppe** umfasste 502 zufällig ausgewählte Einwohner der Freien Hansestadt Bremen ab 18 Jahren, die zwischen dem 09.08. und dem 09.09.2017 zu ihrem Mobilitätsverhalten und zur Kenntnis und Nutzung von Car-Sharing-Angeboten befragt wurden. Im Vorfeld der Hauptbefragung fand vom 18.07. bis 22.07.2017 ein Pretest statt.

Ein Teil der Befragung erfolgte in Form **computergestützter Telefoninterviews (CATI)**. Die Stichprobenziehung fand auf Grundlage computergenerierter Telefonnummern statt (random-last-two-digit-Verfahren). Diese Methode gewährleistet, dass alle Haushalte, die zu dieser Zeit über einen Festnetz-Anschluss verfügten, die gleiche Chance hatten, Teil der Stichprobe zu werden. Es wurden 303 telefonische Interviews geführt.

Ein zweiter Teil der Befragung erfolgte **online**, um insbesondere dem methodischen Problem gerecht zu werden, dass **jüngere Bürger in Telefoninterviews in der Regel deutlich unterrepräsentiert sind**, über das Payback-Online-Panel. Personen, die in diesem Online-Panel registriert sind, in Bremen wohnen und 18 Jahre und älter sind, wurden zufällig ausgewählt. Diese Personengruppe erhielt eine Einladung mit der Bitte, an der Befragung teilzunehmen. Online wurden 199 Interviews ausgefüllt.

10.1.2. Ausfülldauer, Rücklauf und Gewichtung

Nutzerbefragung

Die Ausfülldauer betrug im Mittel (Median) 21 Minuten.

Die Rücklaufquoten der Nutzergruppen sind in Tabelle 5 aufgeführt:

GRUPPE	BESTANDSKUNDEN	NEUKUNDEN	GESAMT
CAMBIO MIT FAHRTEN	1165/6471 (18 %)	25/228 (11 %)	1190/6699 (18 %)
CAMBIO OHNE FAHRTEN	327/4409 (7 %)	8/107 (7 %)	325/4516 (7 %)
MOVE ABOUT	37/323 (11 %)	1/9 (11 %)	38/332 (11 %)
GESAMT	1529/11203 (14 %)	34/334 (10 %)	1563/11547 (14 %)

Tabelle 5: Rücklaufquoten Nutzerbefragung

Die **Rücklaufquote** der liegt mit in Summe 14 % zwar im geringen, aber akzeptablen Bereich und auf dem Niveau vergleichbarer Befragungen.

Anhand der Teilnahmequoten je Untergruppe wird ersichtlich, dass **Nutzer mit Fahrten in den unmittelbar der Befragung vorangehenden Monaten eine mehr als doppelt so hohe Teilnahmequote aufweisen wie Nutzer ohne Fahrten** und somit in den Befragungsdaten deutlich überrepräsentiert sind.

Zum **Ausgleich dieser Verzerrung** wurden die Befragungsdaten von Nutzern des Anbieters cambio so gewichtet, dass die Anteile der Merkmale »Bestandskunden vs. Neukunden« und »Nutzer mit Fahrten vs. Nutzer ohne Fahrten« den Anteilen in den durch die Anbieter übermittelten Nutzungsdaten entsprechen.

Befragung Kontrollgruppe

In Tabelle 6 sind die Ausschöpfungsquoten der telefonischen Befragung dargestellt:

BRUTTO	4.683
STICHPROBENNEUTRALE AUSFÄLLE	1.289
NETTO	3.394
BEFRAGTE	303
VERWEIGERT	32 %
NICHT ERREICHT	60 %
BRUTTO	9 %

Tabelle 6: Ausschöpfung – telefonische Befragung

Die Daten der ergänzenden Online-Befragung wurden den telefonischen Daten zugesteuert. Nach der Aufbereitung der Daten wurden diese bevölkerungsrepräsentativ nach Alter und Geschlecht an die tatsächliche Bevölkerungsstruktur der Stadt Bremen angepasst.

		n	UNGEWICHTETE STICHPROBE	GRUND- GESAMTHEIT	GEWICHTETE STICHPROBE
GESCHLECHT	männlich	241	48,0 %	48,6 %	48,6 %
	weiblich	261	52,0 %	51,4 %	51,4 %
ALTER	18–24	17	3,4 %	10,1 %	10,1 %
	25–29	21	4,2 %	9,0 %	9,0 %
	30–44	107	21,3 %	22,8 %	22,8 %
	45–64	226	45,0 %	33,0 %	33,0 %
	65+	131	26,1 %	25,1 %	25,1 %

Tabelle 7: Stichprobe Kontrollgruppe (in Spalten %, gewichtete/ungewichtete Stichprobe)

10.2. Einstellungstypologie der Nutzer

10.2.1. Ansatz

Zur Beantwortung der Fragestellungen enthielt der Fragebogen ein Set von 17 Einstellungssitems. Die Einstellungssitems wurden in gleicher Weise sowohl in der Nutzerbefragung als auch in der Kontrollgruppenbefragung erhoben. Auf Basis dieser Items wurde mittels statistischer Verfahren eine Nutzertypologie mit sieben eigenständigen Einstellungsclustern abgeleitet. Datenbasis für die dargestellte Auswertung waren die zusammengeführten Da-

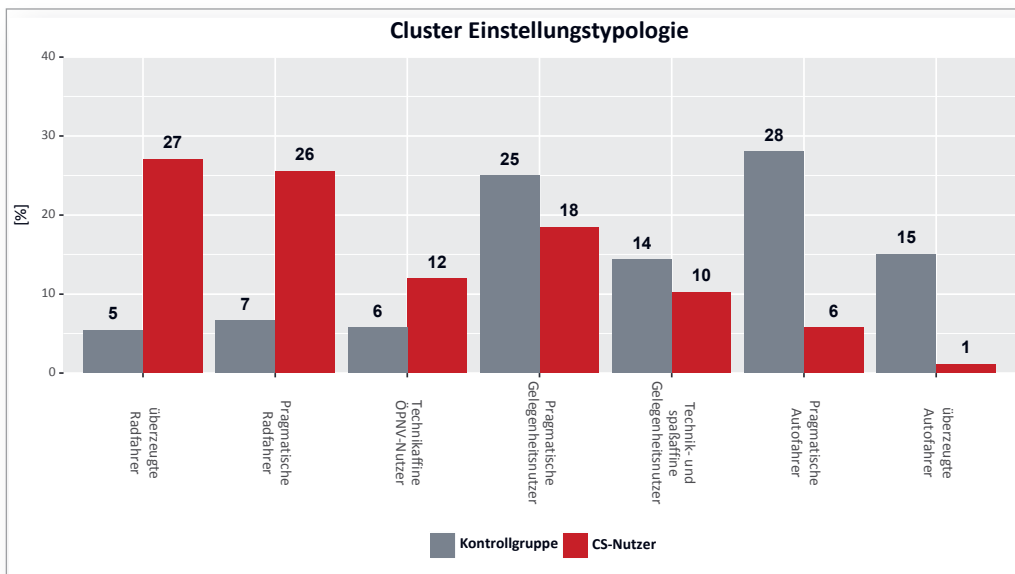


Abbildung 11: Anteile Einstellungstypen (Kontrollgruppen vs. Nutzerbefragung)

ten aus Nutzerbefragung und Kontrollgruppenbefragung. Somit ist eine direkte Vergleichbarkeit zwischen Nutzern und Kontrollgruppe gegeben.

10.2.2. Beschreibung der Cluster

Die sieben aus den Einstellungsitems hervorgehenden Einstellungstypen lassen sich wie folgt beschreiben.

Überzeugte Radfahrer (Kontrollgruppe 5 %, Car-Sharing-Nutzer 27 %):

Wegstrecken werden bevorzugt mit dem Fahrrad zurückgelegt, privater Autobesitz wird als Last und als nicht wirtschaftlich empfunden. Neben dem Fahrrad werden zudem öffentliche Verkehrsmittel bevorzugt.

MODAL SPLIT	ARBEITSWEGE	EINKÄUFE	FREIZEIT
PKW INKL. CAR-SHARING	3 % / 3 %	7 % / 6 %	8 % / 6 %
ÖPNV	3 % / 19 %	14 % / 10 %	18 % / 13 %
FAHRRAD	77 % / 64 %	46 % / 47 %	24 % / 48 %

Tabelle 8: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Überzeugte Radfahrer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)

Pragmatische Radfahrer (Kontrollgruppe 7 %, Car-Sharing-Nutzer 26 %):

Ein Pkw passt zwar nicht zu den täglichen Routinen dieser Gruppe, sie steht dem Autofahren jedoch nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber. Sie präferiert das Fahrrad als Verkehrsmittel eindeutig, dem ÖPNV steht sie eher skeptisch gegenüber.

MODAL SPLIT	ARBEITSWEGE	EINKÄUFE	FREIZEIT
PKW INKL. CAR-SHARING	19 % / 4 %	9 % / 9 %	8 % / 8 %
ÖPNV	14 % / 17 %	8 % / 8 %	13 % / 12 %
FAHRRAD	49 % / 67 %	44 % / 48 %	31 % / 49 %

Tabelle 9: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Pragmatische Radfahrer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)

Technikaffine ÖPNV-Nutzer (Kontrollgruppe 6 %, Car-Sharing-Nutzer 12 %):

Privater Pkw-Besitz passt nicht zu den Routinen und wird als unwirtschaftlich erachtet. Neben einer sehr guten Kenntnis im Umgang mit neuen Medien werden öffentliche Verkehrsmittel eindeutig präferiert und durch Fahrradnutzung ergänzt.

MODAL SPLIT	ARBEITSWEGE	EINKÄUFE	FREIZEIT
PKW INKL. CAR-SHARING	10 % / 3 %	5 % / 8 %	1 % / 8 %
ÖPNV	31 % / 39 %	30 % / 20 %	45 % / 31 %
FAHRRAD	35 % / 37 %	20 % / 25 %	31 % / 26 %

Tabelle 10: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Technikaffine ÖPNV-Nutzer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)

Pragmatische Gelegenheitsnutzer: (Kontrollgruppe 25 %, Car-Sharing-Nutzer 18 %):

Personen dieser Gruppe sind hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl undogmatisch und nicht generell festgelegt. Genutzt werden häufig Öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad. Der Besitz eines eigenen Pkw wird jedoch auch mit der Eröffnung von Freiheiten verbunden, auch wenn der Pkw nur bedingt zu den täglichen Routinen passt.

MODAL SPLIT	ARBEITSWEGE	EINKÄUFE	FREIZEIT
PKW INKL. CAR-SHARING	20 % / 9 %	20 % / 14 %	17 % / 13 %
ÖPNV	30 % / 24 %	13 % / 12 %	18 % / 15 %
FAHRRAD	38 % / 54 %	26 % / 38 %	25 % / 38 %

Tabelle 11: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Pragmatische Gelegenheitsnutzer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)

Technik- und spaßaffine Gelegenheitsnutzer (Kontrollgruppe 14 %, Car-Sharing-Nutzer 10 %):

Auch in dieser Gruppe liegt keine Vorfestlegung auf ein bestimmtes Verkehrsmittel vor. Obwohl eigener Pkw-Besitz nur eingeschränkt als wirtschaftlich gesehen wird und keine Präferenz für die Pkw-Nutzung gegenüber anderen Verkehrsmitteln vorliegt, wird in dieser Gruppe das Autofahren mit Spaß verbunden. Zudem wird Wert darauf gelegt, dass ein Fahrzeug

die eigene Persönlichkeit unterstreicht. Entsprechend hat die gefahrene Automarke in dieser Gruppe die höchste Bedeutung.

Weiteres Merkmal dieser Gruppe ist eine hohe Affinität für technische Neuerungen und soziale Medien.

MODAL SPLIT	ARBEITSWEGE	EINKÄUFE	FREIZEIT
PKW INKL. CAR-SHARING	31 % / 12 %	33 % / 17 %	17 % / 15 %
ÖPNV	26 % / 28 %	18 % / 13 %	18 % / 19 %
FAHRRAD	20 % / 43 %	17 % / 25 %	25 % / 30 %

Tabelle 12: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Technik- und spaßaffine Gelegenheitsnutzer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)

Pragmatische Autofahrer (Kontrollgruppe 28 %, Car-Sharing-Nutzer 6 %):

Ein Auto passt sehr gut zu den täglichen Gewohnheiten dieser Gruppe, Autobesitz ist mit Freiheit verbunden und wird nicht als Last oder unwirtschaftlich angesehen.

Jedoch besteht auch eine gewisse Offenheit gegenüber der Nutzung des Fahrrads und öffentlicher Verkehrsmittel, eine Fixierung auf den Pkw liegt nicht vor.

MODAL SPLIT	ARBEITSWEGE	EINKÄUFE	FREIZEIT
PKW INKL. CAR-SHARING	56 % / 24 %	43 % / 35 %	41 % / 35 %
ÖPNV	9 % / 21 %	5 % / 5 %	9 % / 9 %
FAHRRAD	19 % / 42 %	21 % / 27 %	17 % / 31 %

Tabelle 13: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Pragmatische Autofahrer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)

Überzeugte Autofahrer (Kontrollgruppe 15 %, Car-Sharing-Nutzer 1 %):

In dieser Gruppe ist der eigene Pkw alternativlos. Er passt sehr gut zu den eigenen Routinen, wird als wirtschaftlich sinnvoll erachtet und ist eindeutige Präferenz bei der Verkehrsmittelwahl. öffentliche Verkehrsmittel werden nur genutzt, wenn es unbedingt sein muss, auch das Fahrrad wird vergleichsweise weniger genutzt.

MODAL SPLIT	ARBEITSWEGE	EINKÄUFE	FREIZEIT
PKW INKL. CAR-SHARING	74 % / 50 %	61 % / 64 %	56 % / 75 %
ÖPNV	5 % / 15 %	3 % / 2 %	7 % / 6 %
FAHRRAD	10 % / 21 %	10 % / 7 %	15 % / 7 %

Tabelle 14: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Überzeugte Autofahrer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)

10.2.3. Fazit

Die Car-Sharing-Nutzerschaft rekrutiert sich überproportional aus Personengruppen, die auch der Nutzung des Fahrrads und der öffentlichen Verkehrsmittel stark zugeneigt sind. Kaum bzw. nicht erreichbar sind autoaffine Zielgruppen.

Für eine Expansion des Car-Sharing-Angebots ist zu prüfen, wie die beiden Einstellungstypen der »pragmatischen Gelegenheitsnutzer« und der »technik- und spaßaffinen Gelegenheitsnutzer« besser erschlossen werden können. Beiden Gruppen ist gemein, dass der Pkw mit gewonnenen Freiheiten verbunden wird und dass eine situationsbezogene Verkehrsmittelwahl von Bedeutung ist. Es ist zu prüfen, ob zur Erschließung der genannten Kundengruppen zum einen die Möglichkeiten von Car-Sharing zielgerichteter kommuniziert werden kann und ob zum anderen das Car-Sharing-Angebot um Komponenten erweitert werden kann, die auch spontane und situationsbezogene Nutzungsmöglichkeiten besser als bisher ermöglichen (siehe Kap. 2 Handlungsempfehlungen).

10.3. Konsumtypologie

Zum Thema Konsum enthielt der Fragebogen ein Set von 12 Einstellungsisems. Auf Basis dieser Items wurde mittels multivariater statistischer Verfahren (Clusterung) eine Konsumtypologie mit vier eigenständigen Einstellungsclustern abgeleitet.

Öko-Nahversorger (Kontrollgruppe 16 %, Car-Sharing-Nutzer 27 %):

Diese Personen kaufen möglichst vor Ort ein, sie achten auf regionale Produkte, verhalten sich möglichst umweltgerecht und erledigen ihre Einkäufe sehr gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Eingekauft wird häufig auf Wochenmärkten, Autofahrten zu Einkaufszentren werden vermieden.

Pragmatische Nahversorger (Kontrollgruppe 22 %, Car-Sharing-Nutzer 38 %):

Diese Personen erledigen ihre Einkäufe ebenfalls vorrangig vor Ort mit dem Fahrrad oder zu Fuß, handeln dabei jedoch aus pragmatischen Motiven.

Großeinkäufer (Kontrollgruppe 24 %, Car-Sharing-Nutzer 7 %):

Klassische Großeinkäufer, die lieber seltener, dafür aber größere Mengen einkaufen und recht preissensibel sind. In erster Linie nutzen sie das Auto für den Transport, Einkaufszentren werden häufig angesteuert.

Pragmatische Gelegenheitseinkäufer (Kontrollgruppe 37 %, Car-Sharing-Nutzer 27 %):

Personen, die weitgehend undogmatisch ihre Einkäufe erledigen, wenn sich hierfür eine passende Gelegenheit ergibt.

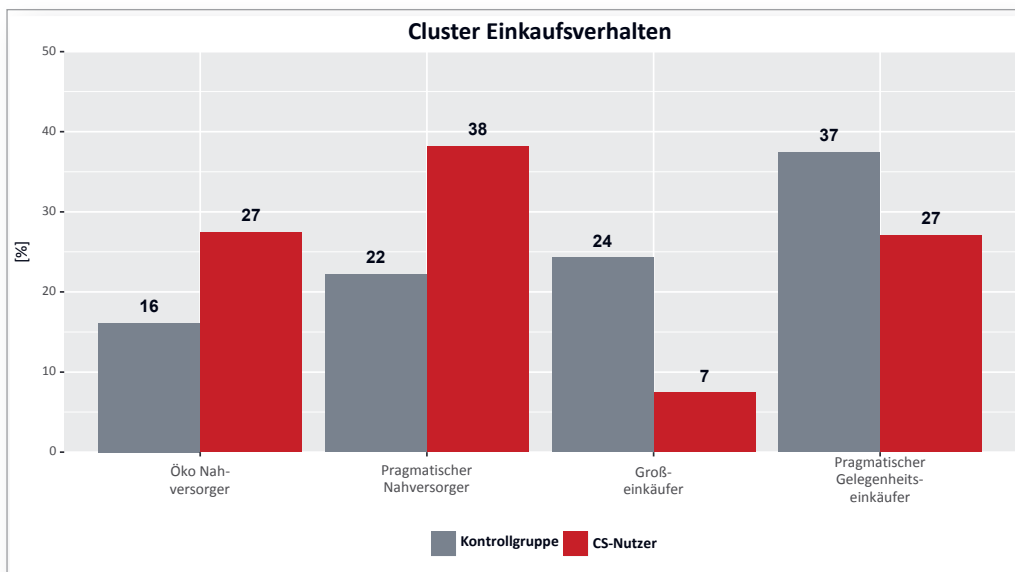


Abbildung 12: Cluster Einkaufsverhalten (Kontrollgruppen- vs Nutzerbefragung)

Für die **Gesamtbevölkerung** ($n = 502$) ergeben sich nachfolgende Größenordnungen:

Der häufigste Typ ist der pragmatische Gelegenheits-einkäufer (37%), gefolgt vom Großeinkäufer (24%), dem pragmatischen Nahversorger (22%) und dem Öko-Nahversorger (16%).

Das **Konsumverhalten** der Bremer **Car-Sharing-Nutzer** ($n = 1567$) unterscheidet sich in erheblichem Umfang von dem der Gesamtbevölkerung. Die Mehrzahl der befragten Car-Sharing-Nutzer lässt sich dem Typus des pragmatischen Nahversorgers zuordnen (38%). Etwa gleich groß sind die Anteile der Öko-Nahversorger (27%) und der pragmatischen Gelegenheits-einkäufer (27%). Quasi keine Bedeutung bei den Car-Sharing-Nutzern hat der Typus des Großeinkäufers mit einem Anteil von lediglich 7%.

10.4. ÖV- und Pkw-Verfügbarkeit

Die Nutzer der untersuchten Angebote unterscheiden sich hinsichtlich der **Ausstattung mit und Verfügbarkeit von Pkw** von den Befragten der Kontrollgruppe. Während über 80% der Befragten der Kontrollgruppe angeben, jederzeit über einen Pkw (Privat- oder Firmenwagen ohne Car-Sharing) verfügen zu können, ist dies nur bei knapp 21% der befragten Car-Sharing-Nutzer der Fall. Umgekehrt geben rund 44% der Nutzer an, nie über einen Pkw verfügen zu können, während nur 8% der Kontrollgruppe diese Aussage machen.

Dies korrespondiert mit der durchschnittlich genannten **Anzahl an Pkw im Haushalt**. Die mittlere Anzahl liegt hier mit 1,0 in der Kontrollgruppe etwa dreimal so hoch wie bei den befragten Nutzern mit durchschnittlich 0,3 Pkw je Haushalt. Auch unter Berücksichtigung der Haushaltgröße sind in Haushalten der Kontrollgruppe deutlich mehr Fahrzeuge vorhanden als in den Haushalten der befragten Nutzer.

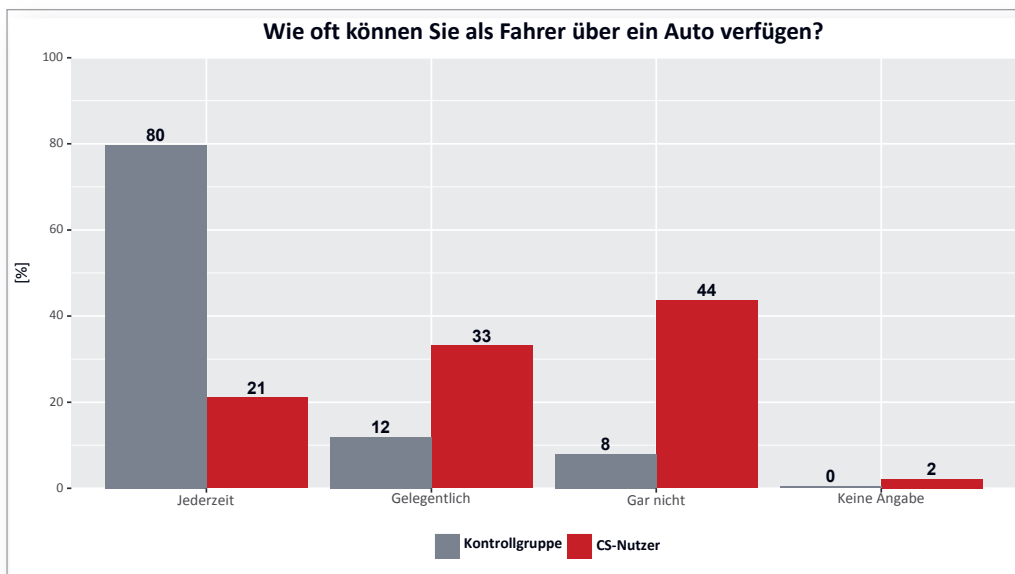


Abbildung 13: Pkw-Verfügbarkeit

Ebenfalls in Bezug auf den Besitz von **Zeitkarten** für den ÖV lassen sich Unterschiede feststellen: Rund 78 % der befragten Car-Sharing-Nutzer geben an, eine Zeitkarte oder eine BOB-Karte zu besitzen. Von Befragten der Kontrollgruppe verfügen hingegen nur 58 % über entsprechende Zeitkarten. In beiden Fällen wird dabei die BOB-Karte am häufigsten genannt (Nutzer: 47 %, Kontrollgruppe: 53 %)

10.5. Reduktion Fahrzeugbestand

Die **Reduktion des Fahrzeugbestands** ist ein wichtiger Effekt von Car-Sharing-Angeboten. Betrachtet werden hierbei die auf die Car-Sharing-Nutzung zurückzuführende **Abschaffung** zuvor vorhandener Fahrzeuge und der **Verzicht auf die Anschaffung** eines (neuen) Fahrzeugs.

Bemerkenswert ist hier der hohe Anteil von Nutzern, die bereits vor der Car-Sharing-Mitgliedschaft keinen Pkw im Haushalt hatten (40 %). Weitere **32 % (cambio) bzw. 22 % (Move About)** geben an, **wegen der Nutzung von Car-Sharing einen oder mehrere Pkw im Haushalt abgeschafft zu haben**.

Ebenfalls hoch liegen die Nennungsanteile für den Verzicht auf eine Anschaffung: **44 % der Nutzer von cambio und 26 % der Nutzer von Move About** geben an, **wegen des Car-Sharing-Angebots auf die Anschaffung eines (weiteren) Fahrzeugs im Haushalt verzichtet zu haben**. Die Angebote haben also einen deutlichen Anschaffung verhindernden Effekt.

Für die Nutzer beider Car-Sharing-Angebote lässt sich eine **deutliche Reduktion des Pkw-Bestands feststellen**: Eine direkte Umrechnung der Angaben ohne Korrekturfaktoren (s. u.) in die Anzahl reduzierter Fahrzeuge führt zu dem Ergebnis, dass jedes eingesetzte Car-Sharing-Fahrzeug bis zu 14 Fahrzeuge im Privatbesitz ersetzt und die Anschaffung von bis zu 19 Fahrzeugen in Privatbesitz verhindert.

Zur Bewertung der Reduktionseffekte ist zunächst die Ausgangslage zu betrachten. Verfügt ein Haushalt über keinen Pkw, so ist auch keine Abschaffung möglich. Entsprechend verringert sich die Reduktionsquote, wenn ein Angebot vor allem Zielgruppen anspricht, die sich generell durch geringe Pkw-Besitzquoten auszeichnen. Tabelle 15 enthält relevante Kennzahlen zum Pkw-Bestand in den Haushalten, wobei aus der angegebenen Pkw-Reduktion auf den Pkw-Bestand vor der Nutzung der Car-Sharing-Angebote zurückgerechnet wurde.

GRUPPE	PKW JE HAUSHALT		HAUSHALT AUTOFREI	
	VORHER	NACHHER	VORHER	NACHHER
KONTROLL-GRUPPE	1,01	–	24 %	–
REGISTRIERTE NUTZER GESAMT	0,67	0,33	45 %	72 %
CAMBIO	0,66	0,32	45 %	72 %
MOVE ABOUT	1,03	0,66	42 %	61 %

Tabelle 15: Beschreibung Ausgangslage Pkw-Reduktion

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, unterscheiden sich die registrierten Nutzer hinsichtlich der durchschnittlichen Anzahl an Pkw im Haushalt bei vergleichbaren Haushaltsgrößen erheblich von den Teilnehmern der Kontrollgruppenbefragung. Bereits vor der Nutzung von Car-Sharing verfügen die registrierten Nutzer von cambio mit 0,67 Pkw je Haushalt etwa über rund ein Drittel weniger Fahrzeuge als die Teilnehmer der Kontrollgruppenbefragung (1,01). Der Pkw-Bestand bei Nutzern von Move About ist zwar vor der Car-Sharing-Nutzung auf dem Niveau der Kontrollgruppe, durch die Nutzung der Angebote werden jedoch bei beiden Anbietern erkennbar Pkw in den Haushalten reduziert. Bei Nutzern beider Anbieter erfolgt demnach fast eine Halbierung des Pkw-Bestands.

Entsprechend steigt auch der Anteil der Haushalte ohne eigenen Pkw von 45 % auf 72 % (cambio) bzw. von 42 % auf 61 %. In der Kontrollgruppe liegt dieser Anteil mit 24 % deutlich niedriger.

Wie bereits genannt, ist neben der erfolgten Reduktion auch die Verhinderung der Anschaffung neuer/weiterer Fahrzeuge eine wichtige Wirkung von Car-Sharing.

Ausgehend von der in Tabelle 15 dargestellten Ausgangslage wird in Tabelle 16 der hypothetische Fahrzeugbestand unter der Annahme berechnet, dass keine Pkw abgeschafft wurden. Ebenso wird angenommen, dass Pkw-Anschaffungen stattgefunden haben, auf die bisher wegen der Car-Sharing-Nutzung verzichtet wurde.

GRUPPE	PKW JE HAUSHALT		HAUSHALT AUTOFREI	
	MIT CS	OHNE CS	MIT CS	OHNE CS
KONTROLL-GRUPPE	–	1,01	–	24 %
REGISTRIERTE NUTZER GESAMT	0,33	1,10	45 %	27 %
CAMBIO	0,32	1,10	45 %	40 %
MOVE ABOUT	0,66	1,29	42 %	27 %

Tabelle 16: Beschreibung hypothetischer Fahrzeugbestand

Die in Tabelle 16 dargestellten Werte zeigen, dass ohne ein vorhandenes Car-Sharing-Angebot in Bremen die derzeit registrierten Kunden über annähernd ähnlich viele Pkw je Haushalt wie die Befragten der Kontrollgruppe verfügen würden. Auch die Anzahl der Haushalte ohne Pkw würde sich in diesem Szenario (keine durch Car-Sharing motivierte Abschaffung sowie Neuanschaffung) stark den Anteilen der Kontrollgruppe annähern.

Für die **Ableitung** der in Summe abgeschafften Pkw auf alle registrierten Nutzer wurden in Abhängigkeit der durch die befragten Nutzer genannten Anteile von Car-Sharing bei der Abschaffung bzw. beim Verzicht unterschiedliche Varianten gerechnet. In der Variante »*uneingeschränkt*« wurden die Angaben aller Nutzer zugrunde gelegt, die von einer Pkw-Reduktion berichten. In der Variante »*niedrig*« wurden lediglich diejenigen Nennungen berücksichtigt, bei denen in der Folgefrage angegeben wurde, dass die Nutzung von Car-Sharing einen »sehr großen« Anteil an der Entscheidung zur Fahrzeug-Abschaffung hatte. In den weiteren Varianten »*mittel*« und »*hoch*« wurden zusätzlich noch die Nennungen berücksichtigt, bei denen der Anteil, den Car-Sharing an der Entscheidung hat, mit »eher groß« bzw. zusätzlich mit »teilweise mitentscheidend« benannt wurde. Bei allen Varianten wurde die Anzahl der Personen im Haushalt mit Car-Sharing-Mitgliedschaft als Korrekturfaktor mit einberechnet, da ein vorhandenes Fahrzeug nur einmalig und nicht mehrmals durch jeden Nutzer im Haushalt abgeschafft werden kann.

Allgemein erfolgt die Ableitung der Anzahl der abgeschafften Fahrzeuge nach der folgenden Formel:

$$N_{\text{reduzierte Fahrzeuge}} = \sum_{TN} \frac{N_{(\text{Abschaffung} \mid \text{Anteil CS})}}{N_{\text{CS-Mitglieder in HH}}} \times \text{Gewicht}_{\text{Hochrechnung}}$$

Über jeden Befragungsteilnehmer wird die Anzahl der abgeschafften Fahrzeuge aufsummiert. Je nach Variante wird ein Fahrzeug nur dann gezählt, wenn Car-Sharing einen entsprechenden Anteil hat, in der Variante *sehr großer Anteil*« also entsprechend nur dann, wenn Car-Sharing einen sehr hohen Anteil hat, in der uneingeschränkten Variante für alle genannten Fahrzeuge. Die so ermittelte Anzahl der Fahrzeuge wird zur Transformation

auf die Haushaltsebene durch die Anzahl der bei einem Car-Sharing-Anbieter registrierten Personen im Haushalt geteilt. Abschließend wird der Wert mit dem ermittelten Hochrechnungsgewicht (s. Kap. 10.1.2) multipliziert. Hierdurch werden sowohl unterschiedliche Teilnahmequoten ausgeglichen, als auch die Werte auf die Gesamtzahl der registrierten Nutzer projiziert. Für die weiteren Berechnungen wird die als am wahrscheinlichsten zutreffende mittlere Variante zugrunde gelegt.

Wie aus Tabelle 17 hervorgeht, wurden je nach berechneter Variante zwischen 1.481 und 3.611 Fahrzeuge in Privatbesitz durch die beiden Car-Sharing-Angebote ersetzt. In der mittleren Variante kann von 2.352 ersetzten Fahrzeugen ausgegangen werden. Bei in Summe 317 eingesetzten Fahrzeugen (301 Fahrzeuge cambio und 16 Fahrzeugen Move About) liegt ein eindeutig positiver Effekt vor: **Jedes eingesetzte Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt rund sieben Fahrzeug in privatem Besitz.**

NUTZUNG	OHNE KORREKTUR	NIEDRIG	MITTEL	HOCH
CAMBIO	3.553	1.460	2.315	3.268
MOVE ABOUT	58	21	37	58
GESAMT	3.611	1.481	2.352	3.327

Tabelle 17: Projektion Anzahl reduzierter Fahrzeuge

Analog zur Ableitung der abgeschafften Fahrzeuge kann die Zahl der Pkw berechnet werden, auf deren **Anschaffung verzichtet** wurde.

Wie aus Tabelle 18 hervorgeht, wurden je nach berechneter Variante zwischen 1.795 und 3.895 Fahrzeuge in Privatbesitz, bedingt durch die beiden Car-Sharing-Angebote, nicht angeschafft. In der mittleren Variante kann von 2.741 nicht angeschafften Fahrzeugen ausgegangen werden. **Somit vermeidet jedes Car-Sharing-Fahrzeug in Bremen die Anschaffung von rund neun Fahrzeugen** (Move About: rund zwei Fahrzeuge, cambio: rund neun Fahrzeuge).

NUTZUNG	OHNE KORREKTUR	NIEDRIG	MITTEL	HOCH
CAMBIO	3.837	1.770	2.704	3.620
MOVE ABOUT	58	25	37	58
GESAMT	3.895	1.795	2.741	3.678

Tabelle 18: Projektion Anzahl Fahrzeuge, auf deren Anschaffung verzichtet wurde

Rechnet man sowohl die abgeschafften Fahrzeuge als auch die nicht angeschafften Fahrzeuge zusammen, so ergibt sich ein **Gesamteffekt** zwischen 3.276 und 7.506 Fahrzeugen, welche bedingt durch das Car-Sharing-Angebot nicht auf den Straßen Bremens vorhanden sind.

NUTZUNG	OHNE KORREKTUR	NIEDRIG	MITTEL	HOCH
PKW- ABSCHAFFUNG	3.611	1.481	2.352	3.327
VERZICHT AUF ANSCHAFFUNG	3.895	1.795	2.741	3.678
GESAMT	7.506	3.276	5.093	7.005

Tabelle 19: Projektion Anzahl reduzierter / verzichteter Fahrzeuge

Legt man die als wahrscheinlich angenommene mittlere Variante zugrunde, so können rund 5.093 nicht vorhandene Fahrzeuge auf das Car-Sharing-Angebot zurückgeführt werden. **Jedes der 317 eingesetzten Fahrzeuge nimmt rund 16 Fahrzeuge in Privatbesitz von der Straße.**

Differenziert nach Stadtteilen ergibt sich für den Anbieter cambio das in Tabelle 20 aufgeführte Bild:

STADTTEIL	ABGESCHAFFTE FAHRZEUGE	VERZICHTETE FAHRZEUGE	ABGESCHAFFTE UND VERZICHTETE FAHRZEUGE	ANZAHL CS-FAHRZEUGE	EFFEKT ABSCHAFFUNG	EFFEKT VERZICHT	EFFEKT GESAMT
11/31 Stadtteil Mitte / Östliche Vorstadt	894	805	1699	122	1:7	1:7	1:14
12/25 Stadtteil Häfen / Wolt- mershausen	31	33	64	4	1:8	1:8	1:16
21 Stadtteil Neustadt	361	355	715	47	1:8	1:8	1:15
23 Stadtteil Obervieland	36	36	73	0	–	–	–
24 Stadtteil Huchting	0	3	3	0	–	–	–
32/33 Vahr/ Schwachhausen	362	521	883	43	1:8	1:12	1:21

STADTTTEIL	ABGESCHAFFTE FAHRZEUGE	VERZICHTETE FAHRZEUGE	ABGESCHAFFTE UND VERZICHTETE FAHRZEUGE	ANZAHL CS-FAHRZEUGE	EFFEKT ABSCHAFFUNG	EFFEKT VERZICHT	EFFEKT GESAMT
34 Stadtteil Horn-Lehe	98	139	237	12	1:8	1:12	1:20
36 Stadtteil Oberneuland	16	31	47	0	–	–	–
37 Stadtteil Osterholz	17	32	48	4	1:4	1:8	1:12
38 Stadtteil Hemelingen	91	114	205	12	1:8	1:10	1:17
42 Stadtteil Findorff	265	312	577	32	1:8	1:10	1:18
43 Stadtteil Walle	53	107	160	17	1:3	1:6	1:9
44 Stadtteil Gröpelingen	16	41	57	3	1:5	1:14	1:19
51 Stadtteil Burglesum	8	8	16	0	–	–	–
52 Stadtteil Vegesack	28	35	63	6	1:5	1:6	1:11
53 Stadtteil Blumenthal	13	0	13	0	–	–	–

Tabelle 20: Pkw-reduktionsquoten nach Stadtteil

Erkennbar ist, dass in **zentrumsnahen Ortsteilen die erfolgte Pkw-Reduktion höher ausfällt** als an den Stadträndern (vgl. hierzu auch Abbildung 14, in der Abbildung dargestellt sind die räumlichen Verteilungen der Ersatzquoten auf Stadtteilbasis, sofern in einem Stadtteil eine Station vorhanden ist).

Entsprechend den Angaben des Statistischen Landesamts Bremen¹³ handelt es sich dabei um Stadtteile mit **sehr hoher Bevölkerungsdichte**, die gleichzeitig die geringsten Pkw-Besitzquoten und höchsten Wohnungsdichten im Bremer Stadtgebiet aufweisen. Im Rahmen sowohl der Nutzer- als auch der Kontrollgruppenbefragung werden für die entsprechenden Stadtteile die geringsten Anteile für persönlich verfügbare Stellplätze genannt, wobei die

13 Quelle: <http://www.statistik-bremen.de/tabellen/kleinraum/ortsteilatlas/atlas.html>

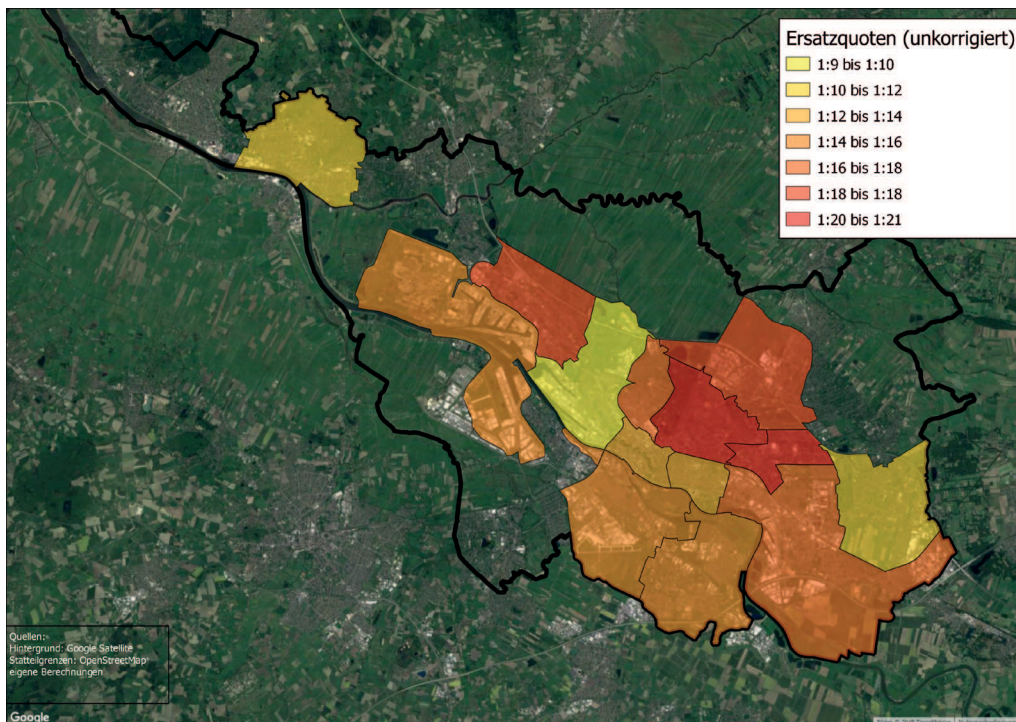


Abbildung 14: Räumliche Verteilung der Ersatzquoten

durch die Nutzer genannten Anteile nochmals geringer ausfallen als in der Kontrollgruppe. In diesen Stadtteilen herrscht ein vergleichsweise hoher Parkdruck.

Zusammenfassend lässt sich hier festhalten:

- Car-Sharing reduziert dort die Pkw-Bestände am stärksten, wo eine hohe Wohnungs- und Bevölkerungsdichte bereits zuvor mit geringeren Pkw-Besitzquoten einhergeht
- Car-Sharing leistet in diesen Stadtteilen nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des ruhenden Verkehrs, es ermöglicht zudem vielen Anwohnern, welche über kein eigenes Auto bzw. baulich bedingt über keine eigenen Stellflächen verfügen, einen gesicherten Zugang zur automobilen Mobilität.

10.6. Zeitpunkt und Gründe der Pkw-Abschaffung

Von Interesse ist zudem, **zu welchem Zeitpunkt die Abschaffung von Fahrzeugen** erfolgt. Wie aus Abbildung 15 hervorgeht, wird die Entscheidung in rund 70 % der Fälle bereits **vor der Registrierung** für die Car-Sharing-Angebote gefällt. Mehr als die Hälfte der Abschaffungen erfolgt dabei sogar in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang kurz vor der Registrierung. Es ist daher davon auszugehen, dass es sich sowohl bei der Abschaffung als auch bei der Anmeldung um überlegte und vorbereitete Maßnahmen handelt. Eine erst in der Folge der erlebten Car-Sharing-Nutzung umgesetzte Abschaffung von Fahrzeugen stellt eher die Ausnahme dar.

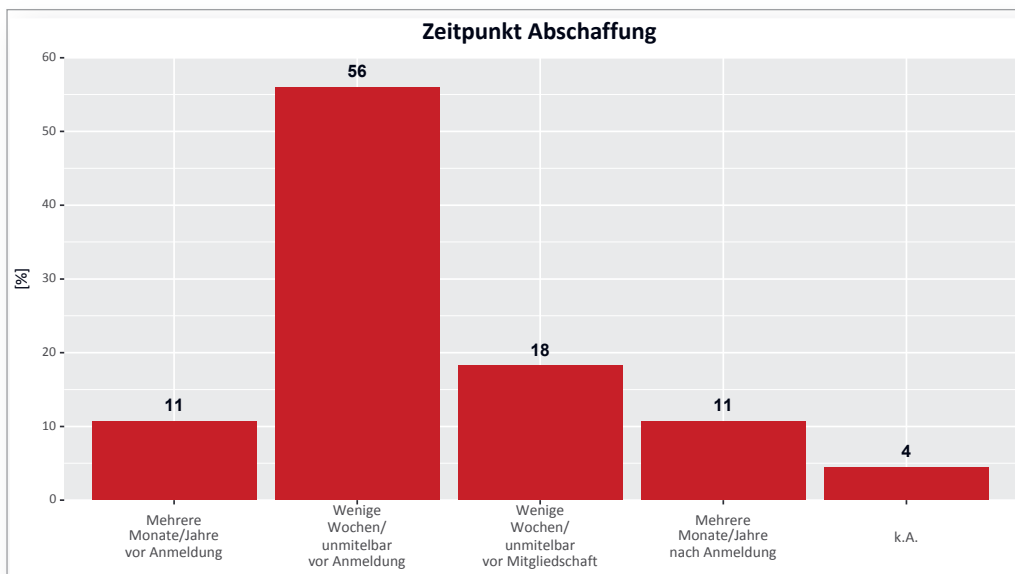


Abbildung 15: Zeitpunkt der Pkw-Abschaffung

Erhoben wurde zudem, aus welchem Grund die Pkw-Abschaffung erfolgt ist. Wie aus Tabelle 21 ersichtlich, stellen **Kosten und Aufwände für die Fahrzeugwartung** und **mangelnde Wirtschaftlichkeit** ebenso wie **Umweltschutzgründe** die am häufigsten genannten Motive für die Abschaffung eines Fahrzeugs dar.

GRUND	ANTEIL NENNUNGEN
Damit ich mich nicht mehr um die Fahrzeugpflege und Wartung kümmern muss	60 %
Mangelnde Wirtschaftlichkeit	57 %
Umweltschutzgründe	50 %
Parkplatzsituation	36 %
Alter des Fahrzeugs	33 %
Veränderte private Lebensumstände	29 %
Größere Flexibilität mit Car-Sharing	26 %
Veränderte berufliche Situation	20 %

Tabelle 21: Gründe für Pkw-Abschaffung

10.7. Fahrleistungen der Car-Sharing-Nutzer

Zu den **Fahrleistungen** liegen ausschließlich Daten aus den Befragungen vor. Entsprechend ist lediglich ein Vergleich der durch die Befragungsteilnehmer genannten Fahrleistungen von im Haushalt befindlichen Fahrzeugen möglich. Haushalte ohne Pkw werden entsprechend mit einer Fahrleistung von 0 km pro Jahr berücksichtigt.

Im Vergleich zwischen Kontrollgruppe und Nutzerbefragung ergibt sich eine aus den Befragungsdaten abgeleitete jährliche Fahrleistung je Haushalt von ca. 14.000 km in der Kontrollgruppe und von ca. 5.400 km bei den Car-Sharing-Nutzern. Legt man die in Kap. 9 dargestellte durchschnittliche Anzahl von rund 1,0 Fahrten je Nutzer und Monat, eine unterstellte Fahrtstanz von 45 km (Vergleichswert aus anderen Studien) je Mietvorgang und im Schnitt 1,6 registrierte Car-Sharing-Nutzer je Haushalt zugrunde, so kann von einer zusätzlichen jährlichen Fahrleistung von rund 900 km je Car-Sharing-Haushalt ausgegangen werden.

In Abbildung 16 sind die Fahrleistungen auf Haushaltsebene der Kontrollgruppe und der Car-Sharing-Nutzer gegenübergestellt.

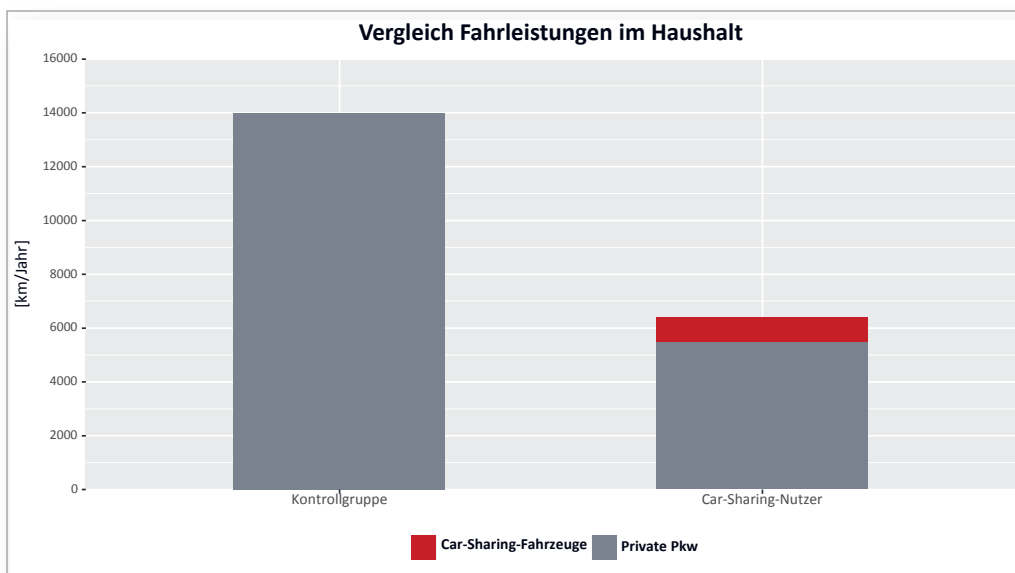


Abbildung 16: Vergleich Fahrleistungen im Haushalt

In der Addition kann somit festgehalten werden, dass die **Fahrleistung mit dem Pkw in einem Car-Sharing-Haushalt um über 50 % geringer ist als in einem durchschnittlichen Bremer Haushalt.**

10.8. Änderung ÖV-Nutzung

Jeweils rund zwei Drittel der befragten Nutzer geben an, dass sich aufgrund der Car-Sharing-Nutzung für sie keine Änderung der ÖV- oder Fahrradnutzung ergeben hat. Für das restliche Drittel gilt: In Summe berichten **deutlich mehr Nutzer von einer Steigerung der Nutzungshäufigkeit als von einer Verringerung** (ÖPNV: 21 % häufiger, 7 % seltener; Fahrrad: 24 % häufiger, 2 % seltener), so dass insgesamt **deutlich positive Effekte der Car-Sharing-Nutzung auf die Nutzung des Umweltverbunds** festgehalten werden können.

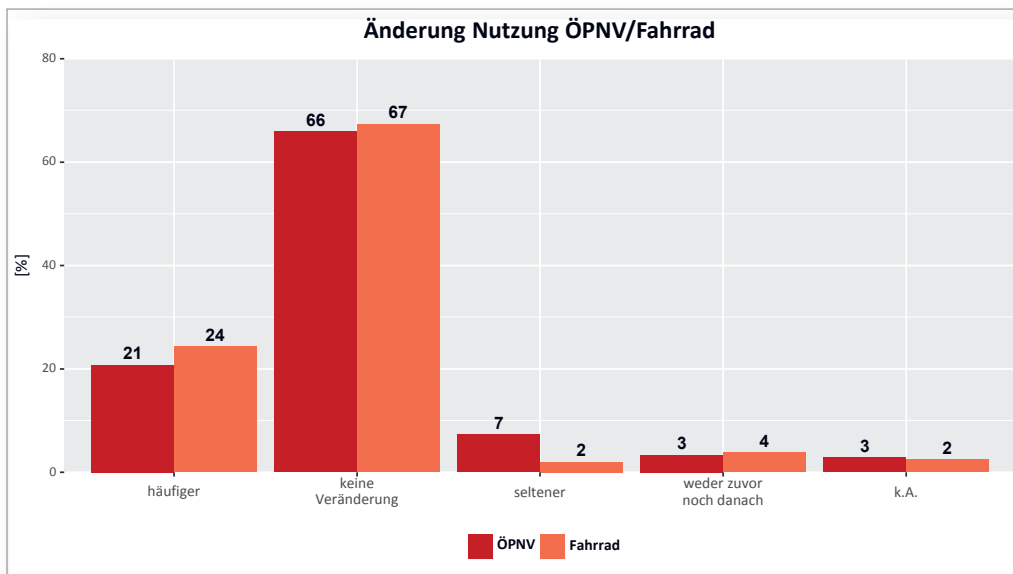


Abbildung 17: Änderung der Nutzung von ÖPNV und Fahrrad

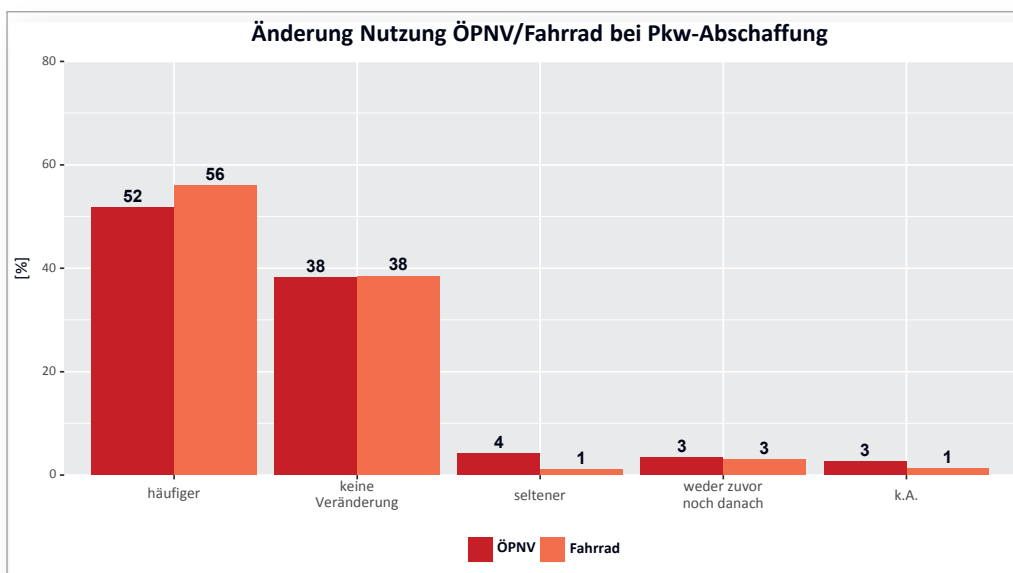


Abbildung 18: Änderung der Nutzung von ÖPNV und Fahrrad bei erfolgter Pkw-Abschaffung

Deutlichere Verlagerungseffekte ergeben sich hier, wenn nur die Car-Sharing-Nutzer betrachtet werden, die in der Befragung angegeben haben, wegen Car-Sharing ein Fahrzeug in Privatbesitz abgeschafft zu haben:

Ganz allgemein werden die zuvor mit dem abgeschafften Fahrzeug durchgeführten Fahrten in der Mehrzahl **auf den Umweltverbund verlagert, sofern ein Fahrzeug bedingt durch Car-Sharing abgeschafft wird**. Wie aus Abbildung 19 ersichtlich, werden je fast ein Viertel der Fahrten nun mit dem Fahrrad bzw. mit dem ÖPNV zurückgelegt. Beachtlich sind auch die rund 14 % der Wegeanteile, die nun mit Fernzügen oder Fernbussen zurückgelegt werden. Weitere rund 10 % entfallen auf Fußwege, so dass in Summe drei von vier zuvor mit einem privaten Pkw zurückgelegten Fahrten nun unter Nutzung des Umweltverbunds erfolgen.

Lediglich ein Viertel der Fahrten wird weiterhin mit einem Pkw zurückgelegt, überwiegend mit Car-Sharing-Fahrzeugen (rund 22 %) und eher seltener mit einem anderen Pkw entweder aus dem Haushalt oder von Verwandten und Bekannten (rund 4 %).

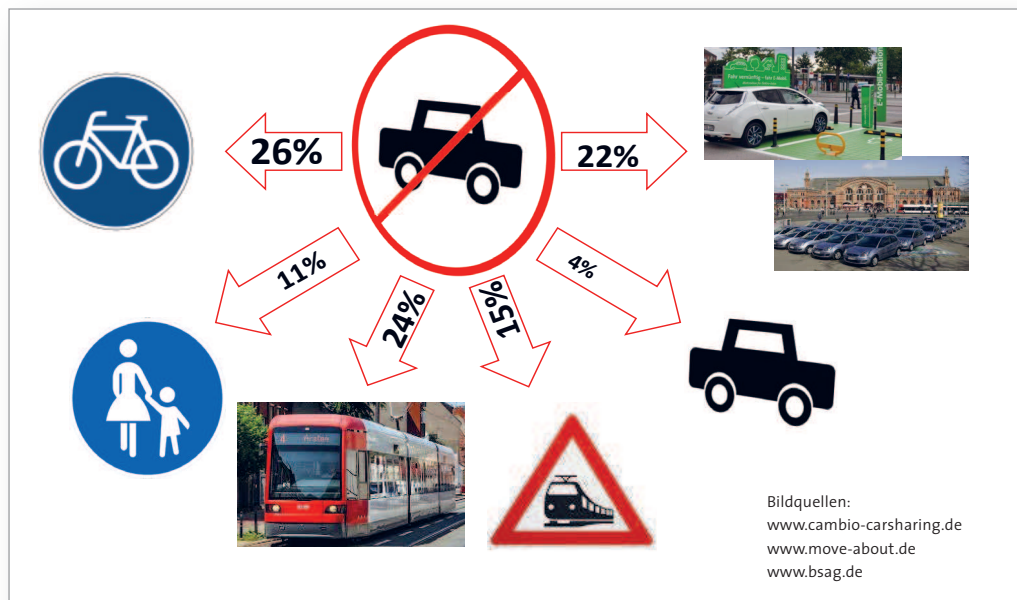


Abbildung 19: Verlagerung der Fahrten abgeschaffter Pkw

10.9. Vergleich Verkehrsmittelnutzung

Die **Nutzung von Verkehrsmitteln** wurde im Rahmen der Befragung in Form einer **individuellen Einschätzung der Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel** für die Zwecke: Arbeit/Ausbildung, Einkaufen/Besorgung und Freizeit/Hobby erhoben. Wegeprotokolle, wie sie z. B. bei den Erhebungen MiD oder SrV üblich sind, konnten im gegebenen Rahmen nicht realisiert werden.

Aus den vorliegenden Nennungen wurden die auf die einzelnen Verkehrsmittel entfallenden Wegeanteile abgeschätzt:

	VERKEHRSMITTEL	CAR-SHARING NUTZER	KONTROLLGRUPPE
ARBEIT/ AUSBILDUNG	Pkw-Fahrer	6 %	41 %
	Pkw-Mitfahrer	1 %	4 %
	Car-Sharing	2 %	0 %
	Motorrad	1 %	1 %
	ÖPNV	24 %	16 %
	Fahrrad	55 %	27 %
	zu Fuß	13 %	10 %
EINKAUF/ BESORGUNGEN	Pkw-Fahrer	7 %	33 %
	Pkw-Mitfahrer	3 %	9 %
	Car-Sharing	5 %	0 %
	Motorrad	1 %	1 %
	ÖPNV	11 %	10 %
	Fahrrad	39 %	23 %
	zu Fuß	35 %	25 %
FREIZEIT/ HOBBY	Pkw-Fahrer	7 %	28 %
	Pkw-Mitfahrer	4 %	10 %
	Car-Sharing	4 %	0 %
	Motorrad	1 %	1 %
	ÖPNV	15 %	14 %
	Fahrrad	40 %	24 %
	zu Fuß	29 %	22 %

Tabelle 22: Vergleich Verkehrsmittelnutzung

Wie auch Tabelle 22 zeigt, zeichnen sich die **Car-Sharing-Nutzer grundsätzlich durch eine deutlich geringere Pkw-Nutzung und wesentlich höhere Wegeanteile im Umweltverbund** aus. Auch unter Zurechnung der für die Car-Sharing-Nutzung angegebenen Anteile ergeben sich deutliche Unterschiede bei der Pkw-Nutzung:

- Arbeit/Ausbildung: 9 % (Car-Sharing-Nutzer) zu 45 % (Gesamtbevölkerung)
- Einkauf/Besorgungen: 15 % zu 42 %
- Freizeit/Hobby: 15 % zu 38 %

Für Wege zur Arbeit/Ausbildung werden öffentliche Verkehrsmittel durch Car-Sharing-Nutzer häufiger genutzt (Differenz + 8 Prozentpunkte), die Anteile für die Nutzung des Fahrrads liegen für alle Wegezwecke bei den Car-Sharing-Nutzern über denjenigen der Kontrollgruppe (Differenz zwischen 16 und 28 Prozentpunkten).

In Summe kann festgehalten werden, dass die Nutzung von Car-Sharing nicht zu einer höheren Pkw-Nutzung motiviert bzw. animiert – genau das Gegenteil ist der Fall: **Die Car-Sharing-Nutzung stärkt den Umweltverbund.**

10.10. Wege zum Car-Sharing-Fahrzeug

Im Rahmen der Befragung wurde erhoben, mit welchem **Verkehrsmittel die Nutzer in der Regel zu den Car-Sharing-Fahrzeugen** gelangen. Den Befragten war es hier auch möglich, mehrere Angaben zu machen. Die Verteilung der Nennungen ist in Tabelle 23 dargestellt.

VERKEHRSMITTEL	ANTEIL NENNUNGEN
Zu Fuß	80 %
Fahrrad	49 %
Bus/Bahn	24 %
Taxi	0,2 %
Anders KFZ	2 %

Tabelle 23: Verkehrsmittel zu Car-Sharing-Fahrzeug

Dominant sind hier **Fußwege** (von rund 80 % der Nutzer genannt) und das **Fahrrad** (ca. 49 %). Von geringerer Bedeutung sind Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (rund 24 %), keine Bedeutung haben Taxi (0,2 %) und andere Pkw (2 %).

10.11. Nutzungszwecke Car-Sharing

Außerdem wurde für die letzte Fahrt erhoben, zu welchem **Zweck** die Fahrt durchgeführt wurde. Wie aus Tabelle 24 hervorgeht, stellen **Wege für Einkäufe und Besorgungen** bei allen Nutzergruppen den häufigsten Nutzungszweck dar. Weitere wichtige Nutzungsgründe sind **Besuche** sowie **Wege in der Freizeit bzw. am Wochenende**.

	CAMBIO	MOVE ABOUT	NUTZER GESAMT
Fahrt zur Arbeit oder Ausbildung	4 %	7 %	4 %
Für Einkäufe und Besorgungen	69 %	65 %	69 %
Kinder / andere Personen begleiten, abholen	14 %	13 %	14 %
Besuch Verwandte oder Freunde	47 %	36 %	47 %
Beruflich bedingte Fahrt	24 %	23 %	24 %
Aufsuchen einer Freizeitlokalität	8 %	19 %	9 %

	CAMBIO	MOVE ABOUT	NUTZER GESAMT
Weg in der Freizeit ins Umland/Ausflug	41 %	39 %	41 %
Wege am Wochenende zu nicht-alltäglichen Zielen	36 %	42 %	36 %
Fahrt in den Urlaub	13 %	10 %	12 %

Tabelle 24: Nutzungszwecke Car-Sharing-Angebote

10.12. Änderungswünsche zum bestehenden Car-Sharing-Angebot

In der Befragung konnten die Nutzer ergänzend zu den zu bewertenden Änderungsoptionen im Rahmen einer offenen Frage (ohne Antwortvorgaben) weitere Änderungswünsche benennen. Die Nennungen wurden systematisch aufbereitet und manuell nach inhaltlichen Aspekten kategorisiert. Jede Textnennung konnte hierbei verschiedenen Kategorien gleichzeitig zugeordnet werden, wenn beispielsweise mehrere Aspekte thematisiert wurden oder wenn die Zuordnung einer Einzelaussage nicht eindeutig nur einer einzigen Kategorie zugeordnet werden konnte. Für einige Aspekte gibt es Hauptkategorien und Unterkategorien. Beispiel: Hauptkategorie »Art der Rückgabe« mit den Unterkategorien »Oneway« und »Free Floating«. Die Aussage »Flexible Stationen, nur die Zeit zahlen, die man unterwegs ist« wird nur der Hauptkategorie zugeordnet. Die Aussage »Freie Autos, die an anderen Stationen (oder sogar im Stadtraum) zurückgegeben werden können.« wird hingegen der Hauptkategorie und beiden Unterkategorien zugeordnet. Textfelder, die nur einzelne Satzzeichen enthielten, wurden nicht berücksichtigt.

Insgesamt wurden 697 Textnennungen ausgewertet. Jede Person hat in ihrer Textnennung im Schnitt 1,25 Aspekte/Kategorien thematisiert. Die vergebenen Kategorien/Aspekte sind jeweils mit einem Textbeispiel in Tabelle 29 im Anhang dargestellt.

Die Anzahl der vorliegenden Nennungen ist in Tabelle 25 dargestellt:

HAUPTKATEGORIE	UNTERKATEGORIE	ANZAHL NENNUNGEN
Ausrüstung/Ausstattung der Fahrzeuge, angebotene Fahrzeug- typen		64
	Kindersitze (Verfügbarkeit, Handhabung)	12
	Mitnahme von Fahrrädern, Anschluss des Systems an Fahrradnutzung	12
	Tiere mitnehmen, Rauchen im Auto	8
	Gadgets gewünscht (Anhänger, Anhängerkupplung, Getriebe, Navi, Ausstattungs- details, Motorisierung)	37
Anzahl/Verteilung der Stationen		122

HAUPTKATEGORIE	UNTERKATEGORIE	ANZAHL NENNUNGEN
Flexibilität bei der Rückgabe, Rückgabemodus (Oneway, Free Floating, Sonstiges)		168
	Flexibilität: Oneway	112
	Flexibilität: Free Floating	48
Antrieb der Fahrzeuge, Infrastruktur für Elektrofahrzeuge		31
Fahrzeugverfügbarkeit (Transpa- renz der Fahrzeugverfügbarkeit, Information darüber, Verfügbarkeit bestimmter Fahrzeugtypen, mehr Fahrzeuge)		121
	Fahrzeugverfügbarkeit: Wunsch nach speziellen Fahrzeugtypen, mehr Auswahl	77
	Fahrzeugverfügbarkeit: Mehr Fahrzeuge	63
	Fahrzeugverfügbarkeit: Informationen über die verfügbaren Fahrzeuge im Sys- tem	7
Preis allgemein, zu teuer		91
Preisstruktur, Art der Abrechnung		87
Usability des Systems: Ausleih- prozess, App, auch Zuschnitt und Beleuchtung der Stationen		43
Sonstige Aspekte		107
	Sonstige Aspekte: Erweiterung des Angebotes über car sharing hinaus	18
	Sonstige Aspekte: Wunsch nach Privile- gien für Nutzer (Parken, Verkehrsführung)	15
	Sonstige Aspekte: Allgemeine Verkehrs- politik, Wünsche an die Kommune und andere externe Akteure (Bahn, Verkehrs- verbünde)	28
	Sonstige Aspekte: Direkter Bezug auf die Fragestellung, trifft nicht zu, Zurückwei- sung der Frage bzw. des Anliegens	37
	Sonstige Aspekte: Mehr Information/Mar- keting zum Angebot	10
	Sonstige Aspekte: »Nein«, »Keine«, »Keine Angabe«	75
Pauschales Lob, pauschale Kritik		34

Tabelle 25: Übersicht codierte Textnennungen zu Änderungswünschen

Dominierende Themen in den offenen Nennungen sind Änderungswünsche hinsichtlich einer **flexibleren Rückgabe der Fahrzeuge** (168 Nennungen), die **Anzahl bzw. Verteilung der Stationen** im Stadtgebiet (122 Nennungen) und die **Verfügbarkeit von Fahrzeugen** (121 Nennungen). In allen drei Themenbereichen geht es um die Verfügbarkeit des Systems Car-Sharing, die ungestützt von jeweils 8 % bis 10 % der Befragten genannt wurden. Angesichts des relativen Anteils sind diese Themen einerseits nicht zu überschätzen, andererseits sollten die aufgeführten Bedürfnisse auch nicht ignoriert werden.

10.13. Wenn der Anbieter sein Angebot einstellen würde...

Für den hypothetischen Fall, dass die Anbieter ihre Angebote einstellen würden, hätte dies die nachfolgenden Konsequenzen aus Sicht der Car-Sharing-Nutzer:

- Für rund zwei Drittel wäre dies gleichbedeutend mit einem **Verlust an Lebensqualität**. Es würde ein wichtiges Verkehrsmittel wegfallen.
- Rund die Hälfte könnte nach eigenem Empfinden ohne das Car-Sharing-Angebot **wichtige Ziele nicht mehr erreichen**.
- Jeder Fünfte stimmt voll und ganz oder eher der Aussage zu, dass für diesen Fall die **Anschaffung eines eigenen Pkw** ernsthaft in Erwägung gezogen würde.
- Ebenfalls jeder Fünfte würde gezwungenermaßen auf die Nutzung von **Car-Sharing zukünftig komplett verzichten**. Für eine Mehrheit der Nutzer (52 %) kommt dies jedoch nicht in Frage.
- Mehr als die Hälfte (52 %) würde stattdessen das **Angebot eines anderen Car-Sharing-Anbieters** (häufiger) nutzen.

Wenn der Anbieter sein Angebot einstellen würde...	Stimme ... voll und ganz / eher zu	Teils/ teils	Stimme eher nicht / gar nicht zu	Keine Angabe
Gesamtergebnis Nutzer				
... würde ich einen eigenen Pkw anschaffen	21 %	17 %	48 %	14 %
... würde ich das Car-Sharing-Angebot eines anderen Anbieters häufiger nutzen	52 %	16 %	18 %	14 %
... würde ich auf die Nutzung von Car-Sharing komplett verzichten	20 %	13 %	52 %	15 %
... würde für mich ein wichtiges Verkehrsmittel wegfallen.	70 %	13 %	12 %	6 %
... könnte ich für mich wichtige Ziele und Orte nicht mehr gut erreichen.	48 %	19 %	24 %	9 %
... wäre dies für mich ein Verlust an Lebensqualität.	66 %	12 %	15 %	7 %

Tabelle 26: Wenn der Anbieter sein Angebot einstellen würde...

10.14. Bekanntheit der Angebote in der Gesamtbevölkerung

Car-Sharing-Angebote kennen laut eigenem Bekunden 85 % der Bremer Bürgerinnen und Bürger, die einen Führerschein besitzen, 14 % sind diese Angebote unbekannt. Zum Vergleich: Bei einer im Jahr 2013 analog in München durchgeführten Befragung gaben rund 73 % der befragten Führerscheinbesitzer an, Car-Sharing-Angebote zu kennen¹⁴.

Den mit Abstand größten Bekanntheitsgrad besitzt **cambio**. Von den Bremern mit Führerschein, denen Car-Sharing-Angebote bekannt sind, kennen 85 % diesen Anbieter. Jeder Zehnte hat laut eigenem Bekunden auch bereits einmal Fahrzeuge dieses Anbieters (als Fahrer oder Mitfahrer) genutzt.

Move About verfügt über einen Bekanntheitsgrad von lediglich 8 %. Diesen Anbieter haben laut eigenem Bekunden 1 % der Befragten bereits genutzt.

Flinkster kennen 17 % – viele davon vermutlich aus Aufenthalten in anderen deutschen Städten – Tamyc 3 %, andere Anbieter zusammen 9 %.

Welchen der folgenden Anbieter kennen bzw. nutzen Sie?	Kenne ich	Nutze ich
	%	%
Gesamtbevölkerung (mit Führerschein, Car-Sharing-Angebote bekannt)		
cambio	85	10
Move About	8	1
Flinkster	17	1
Tamyc	3	0
Sonstige Anbieter	9	2

Tabelle 27: Bekanntheit und Nutzung von Car-Sharing-Angeboten

Zudem lässt sich hier ein geringfügiger Alterseffekt feststellen: Während Jüngere bis 24 Jahre zu rund 92 % angeben, Car-Sharing-Angebote zu kennen, ist dies bei Bürgerinnen und Bürgern im Alter von 65 und älter »nur« zu 78 % der Fall.

10.15. Nicht-Nutzer: Potenziale für Car-Sharing-Nutzung

- **Das Potenzial ist groß:** 39 % der befragten Führerscheinbesitzer, die aktuell keine Car-Sharing-Nutzer sind, können sich grundsätzlich vorstellen, Car-Sharing zu nutzen

¹⁴ Quelle: Studie EVA-CS. Zum Zeitpunkt der Befragungsdurchführung waren in München die Angebote DriveNow, ZebraMobil und StattAuto verfügbar.

- Das Image ist gut: 79 % halten Car-Sharing grundsätzlich für eine gute Idee.
- Gleichzeitig ist die Unwissenheit über Preise (»weiß nicht/kein Urteil«: 51 %) groß. 39 % wissen zudem nicht, was man tun muss, um Car-Sharing-Fahrzeuge zu nutzen.

Einschätzungen zu Car-Sharing	Stimme... voll und ganz / eher zu	Teils/ teils	Stimme eher nicht / gar nicht zu	Weiß nicht/ kein Ur- teil
Gesamtbevölkerung (mit Führerschein, Car-Sharing wird nicht genutzt)				
Ich halte Car-Sharing grundsätzlich für eine gute Idee.	79 %	12 %	5 %	5 %
Car-Sharing erscheint mir zu teuer.	14 %	15 %	20 %	51 %
Ich weiß nicht, was man tun muss, um Car-Sharing-Fahrzeuge zu nutzen.	39 %	9 %	43 %	8 %
Ich könnte mir grundsätzlich vorstellen, Car-Sharing zu nutzen.	39 %	14 %	44 %	4 %
Ich könnte mir grundsätzlich vorstellen, kein Auto zu besitzen.	32 %	10 %	43 %	2 %
Ich würde Car-Sharing gerne nutzen, jedoch steht bei mir kein Angebot zur Verfügung.	11 %	4 %	71 %	14 %
Mir ist nicht klar, mit welchen tatsächlichen Kosten ich für die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten rechnen muss, da das Tarifsystem zu kompliziert ist.	29 %	12 %	27 %	32 %
Ich habe mich schon konkret über Car-Sharing-Angebote vor Ort informiert.	19 %	8 %	70 %	4 %
Mir ist eine Car-Sharing-Station in meiner Nähe schon mal aufgefallen.	53 %	3 %	39 %	5 %
Mir fällt es schwer, ein fremdes, ungewohntes Auto zu nutzen.	21 %	13 %	61 %	5 %

Tabelle 28: Gesamtbevölkerung: Einschätzungen zu Car-Sharing

11. ANHANG

11.1. Codierungstabelle offene Nennungen Änderungswünsche

VARIABLE	KATEGORIE/ BESCHREIBUNG	BEISPIELE
Ausrüstung (Hauptkategorie)	Ausrüstung/Ausstattung der Fahrzeuge, angebotene Fahrzeugtypen	<i>Alle Nennungen konnten einer Unterkategorie zugeordnet werden.</i>
kindersitz	Kindersitze (Verfügbarkeit, Handhabung)	Abschließbare Unterbringung für Kindersitze. Das diese ständig in den Autos liegen nervt fürchterlich! Zwei-drei Kindersitze in Autos für Familien
fahrrad	Mitnahme von Fahrrädern, Anschluss des Systems an Fahrradnutzung	Ich würde die Möglichkeit begrüßen, Fahrräder einfach zu transportieren. Fahrradmitnahmemöglichkeiten (...)
tiere	Tiere mitnehmen, Rauchen im Auto	Saubere Autos in Bezug auf «Verschmutzung» mit Tierhaaren Wenn die Mitnahme von Hunden in einzelnen Fahrzeugen gestattet wäre
gadgets	Gadgets gewünscht (Anhänger, Anhängerkupplung, Getriebe, Navi, Ausstattungsdetails, Motorisierung)	(...) In Transportern mehr Befestigungsmöglichkeiten um Gegenstände zu sichern Automatik-Getriebe als Standard
stationen	Anzahl/Verteilung der Stationen	mehr Stationen, viel mehr davon! Mehr Stationen im Bereich Horn-Lehe / Oberneuland
Rueckgabe (Hauptkategorie)	Flexibilität bei der Rückgabe, Rückgabemodus (Oneway, Free Floating, Sonstiges)	Wenn man die Fahrzeuge nicht zur Ausgangsstation zurückbringen müsste (Anm.: hier unklar, ob Oneway oder Free Floating gewünscht wird)
oneway	Oneway	Flexibel Rückgabe an mehreren Stationen
freefloating	Free Floating	Car-Sharing ohne feste Rückgabeorte ähnlich Car2go. Und dieses bitte nicht nur in einem kleinen Radius um die Innenstadt, sondern auch an die Stadtränder (...)
antrieb	Antrieb der Fahrzeuge, Infrastruktur für Elektrofahrzeuge	Mehr E-Autos, bitte (...) Umweltfreundliche Autos Ich fände es gut, wenn es Elektro-Mopeds im Angebot gäbe sowie Lastenräder mit E-Unterstützung

VARIABLE	KATEGORIE/ BESCHREIBUNG	BEISPIELE
Verfueg (Hauptkategorie)	Hauptkategorie Fahrzeugverfügbarkeit (Transparenz der Fahrzeugverfügbarkeit, Information darüber, Verfügbarkeit bestimmter Fahrzeugtypen, mehr Fahrzeuge)	<i>Alle Nennungen konnten einer Unterkategorie zugeordnet werden.</i>
fztypen	Wunsch nach speziellen Fahrzeugtypen, mehr Auswahl	mehr mittelgroße Kombis im Angebot (...) Mehr Automatik Autos, Gas/E-Autos
fzquant	Mehr Fahrzeuge	(...) Mehr Kleinwagen in der Neustadt! Am Wochenende mehr Transporter. mehr xs Fahrzeuge Oft ausgebuchte Fahrzeuge (kompakte Transporterklasse, z.B. VW Caddy) sollten mehrfach vorhanden sein.
fzinfo	Informationen über die verfügbaren Fahrzeuge im System	Wenn ich bei einer Buchung sehen könnte, wann der Wagen frei ist und nicht immer in der App meine Zeiten ändern müsste, um den Wagen quasi frei zu schalten. Ähnlich wie eine Terminfunktion im Kalender.
preis	Preis allgemein, zu teuer	(...) Kostengünstiger wäre natürlich auch schön, wenn ich auch verstehe das das nicht unbedingt möglich ist. aber dann würde ich es noch häufiger nutzen!
preisstruktur	Preisstruktur, Art der Abrechnung	Happy-Hour oder Last minute Buchungen (...) Günstigere Zeittarife, wenn man ein Auto für z. B. einen ganzen Abend nutzt (aber nur wenige Kilometer fährt).
usability	Usability des Systems: Ausleihprozess, App, auch Zugschnitt und Beleuchtung der Stationen	Die Stationsnamen sollten besser auf den Standort hinweisen. Ich muss jedesmall auf die Karte schauen um die richtige Station zu erwischen. Online-Buchung nicht unnötig verkomplizieren mit überflüssigen Hochsicherheits-Logins (...)
Sonstiges (Hauptkategorie)	Sonstige Aspekte	Bessere Angebote für Langzeitnutzung z.B. Urlaubsfahrten über 2 bis 4 Wochen Habe bei meinem Kollegen erleben müssen, wie er wegen einer zuvor nicht bemerkten Schramme im Lack, vom Fahrer davor verursacht, große Probleme bekommen hat. Noch ist man in Deutschland erst einmal unschuldig, bis die Schuld bewiesen ist. Der Ton macht die Musik. (...)
sonerw	Erweiterung des Angebotes über car sharing hinaus	alternativ auch verschiedene Fahrräder anbieten.
sonpark	Wunsch nach Privilegien für Nutzer (Parken, Verkehrsführung)	Überall kostenloses Parken mit cambio-Autos (...)

VARIABLE	KATEGORIE/ BESCHREIBUNG	BEISPIELE
sonpol	Allgemeine Verkehrspolitik, Wünsche an die Kommune und andere externe Akteure (Bahn, Verkehrsverbünde)	Car-Sharing kommunal subventionieren. Bessere Tank-Kooperationen
sonfrag	Direkter Bezug auf die Fragestellung, trifft nicht zu, Zurückweisung der Frage bzw. des Anliegens	Derzeit keine Beurteilung von cambio möglich, da bisher noch kein Fahrzeug gemietet. Ich finde nicht, dass ich mehr als jetzt fahren sollte, statt das Rad zu nutzen (...)
soninf	Mehr Information/Marketing zum Angebot	(...) Zusammenarbeit mit Tourismuszentralen z.B. an der Küste oder mit der Documenta Kassel etc., europaweite Angebote und einfache Regelungen, mehr Informationen und Aktionsangebote zu »Mit dem Zug in eine Stadt, dann ins Auto«, Einladungen zu Feste & Jubiläen in der regionalen cambio-Zentrale, Treueprämien
sonkeine	»Nein«, »Keine«, »Keine Angabe«	Aus unserer Sicht nicht!
pauschal	Pauschales Lob, pauschale Kritik	Nein! Alles bestens! Müsste ich nicht beruflich ein eigenes Auto haben, würde ich nur mit cambio auto fahren (Anm.: es wurde keine pauschale Kritik geäußert)

Tabelle 29: Codierungstabelle offene Nennungen Änderungswünsche

11.2. Fragebogen

Zielgruppen

Per Onlinebefragung (Einladung per E-Mail durch Anbieter):

A Bestandskunden = Anmeldedatum <= Stichtag (01.06.2017)

B Neukunden = Anmeldedatum > Stichtag (01.06.2017)

Per telefonischer Befragung (Zufallsnummern):

C Bevölkerungsbefragung (Kontrollgruppe)

Einleitung

Herzlichen Dank, dass Sie an unserer Befragung zum Thema Mobilität teilnehmen. Die Befragung findet unter Einhaltung des Datenschutzes statt und dient ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken.

Dabei geht es vor allem um die von Ihnen genutzten Verkehrsmittel in Bremen und Umgebung. Die Teilnahme dauert nur rund 10 Minuten.

Bitte klicken Sie auf weiter, um die Befragung zu starten.

A Verkehrsmittelverfügbarkeit

[(Gruppen A, B, C)]

1. *(Pflichtfrage)* Wie viele Pkw gibt es in Ihrem Haushalt?
(Privat-Pkw sowie Geschäfts-/Dienstwagen, die ständig privat verfügbar sind)
(v_o1)
Anzahl Pkw _____

2. Wie viele km werden mit diesen Fahrzeugen im Durchschnitt etwa
pro Jahr zurückgelegt? *(Pkw > 0)*
(bei mehreren Fahrzeugen nur für die vier am meisten genutzten Pkw angeben)
Pkw 1 (Fahrzeug, mit dem am häufigsten gefahren wird): *(wenn 1 oder mehr Pkw)*
Baujahr: _____
Fahrleistung _____ km/Jahr
(v_o2_1)

Pkw 2 (Fahrzeug, mit dem am zweithäufigsten gefahren wird):
(wenn 2 oder mehr Pkw)
Baujahr: _____
Fahrleistung _____ km/Jahr
(v_o2_2)

Pkw 3 (Fahrzeug, mit dem am dritthäufigsten gefahren wird):
(wenn 3 oder mehr Pkw)
Baujahr: _____
Fahrleistung _____ km/Jahr
(v_o2_3)

Pkw 4 (Fahrzeug, mit dem am häufigsten gefahren wird):
(wenn 4 oder mehr Pkw)
Baujahr: _____
Fahrleistung _____ km/Jahr
(v_o2_4)

[(Gruppe C)]

- 3a. *(Pflichtfrage)* Besitzen Sie einen Führerschein für Pkw?

(v_o3a_x)

- 1 Ja ☐ 2 Nein ☐

[(Gruppen A, B, Gruppe C nur, wenn 3a = ja)]

- 3b. Wie oft können Sie als Fahrerüber ein Auto verfügen?

(Privat- oder Firmenwagen, kein Car-Sharing)

(v_o3b)

- ☐ 1 Jederzeit ☐ 2 Gelegentlich ☐ 3 Gar nicht ☐ 4 Keine Angabe

[(Gruppen A, B, Gruppe C nur, wenn 3a = ja)]

- 4a. *(Pflichtfrage)* Verfügen Sie über einen privaten Stellplatz bzw. eine private Garage?(v_o4a)

- 1 Ja ☐ 2 Nein ☐

[(Gruppen A, B, C) Nur wenn Pkw im Haushalt]

- 4b. *(Pflichtfrage)* Und wo wird Ihr / werden Ihre Pkw üblicherweise geparkt, wenn Sie zu Hause sind?(Mehrfachnennungen möglich)

(v_o4b)

- 1 ☐ Privater Stellplatz/Garage
2 ☐ Kostenloses Parken auf der Straße
3 ☐ Öffentliche, gebührenpflichtige Parkplätze/Garagen
4 ☐ Kostenpflichtiges Bewohnerparken auf der Straße

[(Gruppen A, B, C)]

5. Wie lange dauert es ungefähr, wenn Sie mit dem privaten oder dienstlichen Pkw nach Hause kommen, einen Parkplatz zu finden?

(v_o5)

- 1 ☐ weniger als 1 Min.
2 ☐ 1 bis 5 Min.
3 ☐ 6 bis 10 Min.
4 ☐ Länger als 10 Min.
5 ☐ Ich fahre nicht mit dem Auto

[(Gruppen A, B, C)]

- 6a. *(Pflichtfrage)* Besitzen Sie derzeit eine Zeitkarte, ein Abo für Busse und Bahnen oder eine BOB-Karte?

(v_o6a_x)

1 Ja ☐ 2 Nein ☐**[(Gruppen A, B, C), Falls 6a = ja]**

- 6b. Und was ist das für eine Zeitkarte oder Abo?

(v_o6b)

- 1 ☐ Wochenticket
2 ☐ Schülerticket
3 ☐ Semesterticket
4 ☐ BOB-Karte
5 ☐ MIA-Ticket
6 ☐ Job-Ticket
7 ☐ Andere

[(Gruppen A, B, C)]

- 7a. Wie viele Minuten benötigen Sie von Ihrer Wohnung zur nächsten Haltestelle?
(falls mehrere: meistgenutzte Haltestelle)

(v_o7a)

Ca. _____ Min.

[(Gruppen A, B, C), Mehrfachnennungen möglich]

- 7b. Und welche Verkehrsmittel fahren von dieser Haltestelle ab?

- ☐ Straßenbahn (v_o7b_1)
☐ Bus (v_o7b_2)
☐ Regional-Bahn (v_o7b_5)
☐ Andere (v_o7b_6)

[(Gruppe C, nur wenn 3a = ja)]

- 8a. *(Pflichtfrage)* Kennen Sie sog. »Car-Sharing-Angebote«?

(v_o8a_x)

1 Ja ☐ 2 Nein ☐

[(Gruppe C), Falls 3a = ja und 8a = ja]

8b. Welchen der folgenden Anbieter kennen bzw. nutzen Sie?

Hinweis: wenn keine Antwortmöglichkeit zutrifft, gehen Sie bitte zur nächsten Frage.

[Anbieter rollieren, sonstiges immer am Schluss]	Kenne ich	Nutze ich
cambio	☐ (v_o8b_x1_1)	☐ (v_o8b_x2_1)
Move About	☐ (v_o8b_x1_4)	☐ (v_o8b_x2_4)
Flinkster	☐ (v_o8b_x1_5)	☐ (v_o8b_x2_5)
Tamyca	☐ (v_o8b_x1_6)	☐ (v_o8b_x2_6)
Sonstiger Anbieter _____	☐ (v_o8b_x1_other)	☐ (v_o8b_x2_other)

[(Gruppen A, B)]

8c. Kennen Sie neben [Anbieter] einen der folgenden weiteren Anbieter oder sind Sie ggf. Nutzer eines der folgenden Angebote?

Hinweis: wenn keine Antwortmöglichkeit zutrifft, gehen Sie bitte zur nächsten Frage

[Anbieter rollieren, sonstiges immer am Schluss, einladenden Anbieter nicht abfragen]	Kenne ich	Nutze ich
cambio	☐ (v_o8c_x1_1)	☐ (v_o8c_x2_1)
Move About	☐ (v_o8c_x1_2)	☐ (v_o8c_x2_2)
Flinkster	☐ (v_o8c_x1_3)	☐ (v_o8c_x2_3)
Tamyca	☐ (v_o8c_x1_4)	☐ (v_o8c_x2_4)
Sonstiger Anbieter _____	☐ (v_o8c_x1_other)	☐ (v_o8c_x2other_99)

[(Gruppen A, B)]

8d. Wie wichtig sind Ihnen die nachfolgenden Aspekte beim Car-Sharing?

[rollieren]	sehr wichtig (1)	wichtig (2)	weniger wichtig (3)	unwichtig (4)	Keine Angabe (9)
Die Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt	☐	☐	☐	☐	☐
Dass die Buchung unkompliziert ist	☐	☐	☐	☐	☐
Die Sauberkeit der Fahrzeuge	☐	☐	☐	☐	☐
Die Auswahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Modellen	☐	☐	☐	☐	☐
Die telefonische Erreichbarkeit des Anbieters an 24h/Tag	☐	☐	☐	☐	☐
Kulanz bei Pannen/Störungen/Schäden	☐	☐	☐	☐	☐
Gute und zeitnahe Informationen zu neuen Angeboten und geänderten Nutzungsbedingungen	☐	☐	☐	☐	☐
Kurze Wege zur nächsten Station	☐	☐	☐	☐	☐
Die Anbindung von Stationen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	☐	☐	☐	☐	☐
Design und Aussehen der Fahrzeuge	☐	☐	☐	☐	☐
Trendige und sportliche Fahrzeuge in der Flotte	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit von Kindersitzen in den Fahrzeugen	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrzeuge mit gehobener technischer Ausstattung, z.B. Klimaanlage, Navi oder Bluetooth	☐	☐	☐	☐	☐
Fest zugeordnete Parkplätze an den Stationen	☐	☐	☐	☐	☐
Gut sichtbare Stellplätze im öffentlichen Raum	☐	☐	☐	☐	☐
Sichtgeschützte Stellplätze in Parkgaragen oder Hinterhöfen	☐	☐	☐	☐	☐
Einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit des Fahrzeugs	☐	☐	☐	☐	☐

[(Gruppen A, B)]

8e. Und wie zufrieden sind Sie dabei jeweils mit [Anbieter]?

Zufriedenheit mit... [rollieren]	sehr zufrieden (1)	zufrieden (2)	weniger zufrieden (3)	unzufrieden (4)	Keine Angabe (9)
der Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt	☐	☐	☐	☐	☐
der Unkompliziertheit der Buchung	☐	☐	☐	☐	☐
der Sauberkeit der Fahrzeuge	☐	☐	☐	☐	☐
der Auswahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Modellen	☐	☐	☐	☐	☐
der telefonischen Erreichbarkeit des Anbieters an 24h/Tag	☐	☐	☐	☐	☐
der Kulanz bei Pannen/Störungen/Schäden	☐	☐	☐	☐	☐
Informationen zu neuen Angeboten und geänderten Nutzungsbedingungen	☐	☐	☐	☐	☐
kurzen Wege zur nächsten Station	☐	☐	☐	☐	☐
der Anbindung von Stationen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	☐	☐	☐	☐	☐
Design und Aussehen der Fahrzeuge	☐	☐	☐	☐	☐
trendige und sportliche Fahrzeuge in der Flotte	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit von Kindersitzen in den Fahrzeugen	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrzeugen mit gehobener technischer Ausstattung, z.B. Klimaanlage, Navi oder Bluetooth	☐	☐	☐	☐	☐
fest zugeordneten Parkplätze an den Stationen	☐	☐	☐	☐	☐
gut sichtbaren Stellplätze im öffentlichen Raum	☐	☐	☐	☐	☐
sichtgeschützten Stellplätzen in Parkgaragen oder Hinterhöfen	☐	☐	☐	☐	☐
Einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit des Fahrzeugs	☐	☐	☐	☐	☐

[(Gruppen A, B)]

- 8f. Zu dem Angebot von [Anbieter] werden immer wieder Änderungsvorschläge geäußert. Im Folgenden sind einige Vorschläge aufgeführt. Bitte geben Sie an, wie sich Ihr Nutzungsverhalten von [Anbieter] ändern würde, wenn der jeweilige Vorschlag umgesetzt werden würde:

Wenn...	Sehr viel häufiger nutzen (1)	Etwas häufiger nutzen (2)	Gleich häufig wie bisher nutzen (3)	Etwas seltener nutzen (4)	Deutlich seltener oder nicht mehr nutzen (5)	Keine Angabe (6)
[rollieren]						
... mein privates Fahrzeug über [Anbieter] auch an andere registrierte Kunden vermieten könnte, würde ich Car-Sharing...	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... der Weg zur nächsten Car-Sharing-Station kürzer wäre...	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... der Weg zur nächsten Car-Sharing-Station länger wäre...	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... [cambio]mehr Fahrzeuge mit E-Antrieb ausgestattet wäre, würde ich Car-Sharing	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...[Move About] auch Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb ausgestattet wären...	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... [cambio] ausschließlich Fahrzeuge mit E-Antrieb gäbe, würde ich Car-Sharing	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...[Move About]. ausschließlich Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb gäbe, würde ich Car-Sharing	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...es eine größere Auswahl an Fahrzeugen gäbe.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...es Fahrzeuge mit 7 Sitzen gäbe...	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...es Cabrios gäbe...	☐	☐	☐	☐	☐	☐

[(Gruppen A, B)]

8g. Gibt es darüber hinaus aus Ihrer Sicht weitere Aspekte, welche das Car-Sharing-Angebot in Bremen verbessern und zu einer häufigeren Nutzung Ihrerseits führen würden?

8h. Welche zusätzlichen Fahrzeugtypen oder Fahrzeugklassen würden Sie sich wünschen?

B Verkehrsmittelsubstitution

[(Gruppen A, B)]

- 9a. *(Pflichtfrage)* Haben Sie wegen der Nutzung von Car-Sharing einen oder mehrere Pkw in Ihrem Haushalt abgeschafft oder darüber nachgedacht?

(v_9a)

- 1 ☐ Ja, abgeschafft
- 2 ☐ Schon mal drüber nachgedacht
- 3 ☐ Nein
- 4 ☐ In meinem Haushalt gab es zuvor schon keinen Pkw

[(Gruppen A, B), falls 9a = ja]

- 9b. *(Pflichtfrage)* Wie viele Pkw haben Sie abgeschafft?

(v_9b)

_____ Pkw

[(Gruppen A, B), falls 9a = ja und 9b = 1]

- 9c. Wann haben Sie den Pkw/die Pkw abgeschafft?

(v_9c)

- 1 ☐ Mehrere Monate/Jahre vor der ersten Anmeldung bei einem Car-Sharing Anbieter
- 2 ☐ Wenige Wochen oder unmittelbar vor der ersten Anmeldung bei einem Car-Sharing Anbieter
- 3 ☐ Innerhalb weniger Wochen nach der ersten Anmeldung bei einem Car-Sharing Anbieter
- 4 ☐ Mehrere Monate/Jahre nach der ersten Anmeldung bei einem Car-Sharing Anbieter

[(Gruppen A, B), falls 9a = ja]

9d. Und welchen Anteil an dieser Entscheidung hatte die Nutzung von Car-Sharing?

(v_9d)

- 1 ☐ Sehr großer Anteil
- 2 ☐ Eher großer Anteil
- 3 ☐ War teilweise mitentscheidend
- 4 ☐ Eher geringer Anteil
- 5 ☐ Sehr geringer Anteil

9e. Warum haben Sie das Fahrzeug abgeschafft? Was waren die Gründe hierfür?

(Mehrfachnennungen möglich)

- 1 ☐ Parkplatzsituation
- 2 ☐ Alter des Fahrzeugs
- 3 ☐ Mangelnde Wirtschaftlichkeit
- 4 ☐ Damit ich mich nicht mehr um die Fahrzeugpflege und Wartung kümmern muss
- 5 ☐ Größere Flexibilität mit Car-Sharing
- 6 ☐ Veränderte private Lebensumstände
- 7 ☐ Veränderte berufliche Situation
- 9 ☐ Sonstiges und zwar: _____

[(Gruppen A, B) Falls 9a = ja]

9f. Wie viele km wurden mit diesem/diesen Fahrzeug(en) im Durchschnitt etwa pro Jahr zurückgelegt?

_____ km/Jahr (v_9f)

[(Gruppen A, B) Falls 9a = ja]

9g. Mit welchen Verkehrsmitteln legen Sie nun hauptsächlich die Wege zurück, die Sie zuvor mit dem/den inzwischen abgeschafften Fahrzeug(en) bewältigt haben? (Mehrfachnennungen möglich)

(v_9g)

- 1 ☐ Anderer Pkw im Haushalt oder von Verwandten/Bekannten
- 2 ☐ Pkw eines Car-Sharing-Anbieters
- 3 ☐ Öffentlicher Nahverkehr (Bus und Bahn)
- 4 ☐ Bahn/Fernzüge/Fernbusse
- 5 ☐ Fahrrad
- 6 ☐ Zu Fuß
- 7 ☐ Sonstiges, und zwar: _____

[(Gruppen A, B)]

10a. Und haben Sie wegen der Nutzung von Car-Sharing auf die Anschaffung eines (weiteren) Pkw verzichtet? (v_10a)

- 1 Ja ☐ 2 Nein ☐

[(Gruppen A, B), nur bei Verzicht Pkw-Anschaffung (Frage 10 = Ja)]

10b. Und welchen Anteil an dieser Entscheidung hatte die Nutzung von Car-Sharing?

(v_10b)

- 1 ☐ Sehr großen Anteil
- 2 ☐ Eher großen Anteil
- 3 ☐ War teilweise mitentscheidend
- 4 ☐ Eher geringen Anteil
- 5 ☐ Sehr geringer Anteil

[(Gruppen A, B), nur bei Pkw-Besitz (Frage 2 >0)]

11. Wenn der Anbieter [Anbieter] sein Angebot einstellen würde,...

	stimme voll und ganz zu (1)	Stimme eher zu (2)	Teils/teils (3)	Stimme eher weniger zu (4)	Stimme gar nicht zu (5)	Keine Angabe (6)
... würde ich einen eigenen Pkw anschaffen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... würde ich das Car-Sharing-Angebot eines anderen Anbieters häufiger nutzen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... würde ich auf die Nutzung von Car-Sharing komplett verzichten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... würde für mich ein wichtiges Verkehrs- mittel wegfallen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... könnte ich für mich wichtige Ziele und Orte nicht mehr gut erreichen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... wäre dies für mich ein Verlust an Lebens- qualität.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

[(Gruppen A, B)]

12a. Hat sich durch die Nutzung von Car-Sharing Ihre Nutzung
öffentlicher Verkehrsmittel verändert? (v_12a)

- 1 ☐ Ich nutze seither öffentliche Verkehrsmittel häufiger
- 2 ☐ Es hat sich keine Veränderung ergeben
- 3 ☐ Ich nutze seither öffentliche Verkehrsmittel seltener
- 4 ☐ Ich habe weder vor noch nach der Car-Sharing-Mitgliedschaft
öffentliche Verkehrsmittel genutzt.

[(Gruppen A, B)]

12b. Hat sich durch die Nutzung von Car-Sharing Ihre Fahrrad-Nutzung verändert?
(v_12b)

- 1 ☐ Ich fahre seither häufiger Rad
- 2 ☐ Es hat sich keine Veränderung ergeben
- 3 ☐ Ich fahre seither seltener Rad
- 4 ☐ Ich bin weder vor noch nach der Car-Sharing-Mitgliedschaft
mit dem Rad gefahren

[(Gruppen A, B)]

13. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie den folgenden Aussagenvoll und ganz zustimmen, eher zustimmen, teilweise zustimmen, eher weniger zustimmen oder gar nicht zustimmen?

	stimme voll und ganz zu (1)	Stimme eher zu (2)	Teils/teils (3)	Stimme eher weniger zu (4)	Stimme gar nicht zu (5)	Keine Angabe (6)
Seit ich Car-Sharing nutze, entscheide ich spontaner, mit welchem Verkehrsmittel ich eine Strecke zurücklege. (v_13_1)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Oftmals finde ich kein freies Car-Sharing-Fahrzeug, wenn ich eins benötige. (v_13_2)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Durch die Nutzung von Car-Sharing sind meine Ausgaben für Mobilität in Summe gesunken (v_13_3)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Durch die Nutzung von Car-Sharing nutze ich den eigenen Pkw seltener. (v_13_4)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Seit ich Car-Sharing nutze, fühle ich mich freier in meinen Entscheidungen, welches Verkehrsmittel ich nutze. (v_13_5)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Für mich ist es eine Erleichterung, dass ich mich bei Car-Sharing nicht um die Fahrzeugpflege und Wartung kümmern muss. (v_13_6)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Keine Kosten für Wartung, Steuern und Versicherung zahlen zu müssen, ist für mich ein wichtiger Vorteil von Car-Sharing (v_13_7)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

C Verkehrsmittelnutzung

[(Gruppen A, B, C)]

14a. (Pflichtfrage) Sind Sie aktuell erwerbstätig oder in Ausbildung?

(Mehrfachnennung möglich)

- ☐ Erwerbstätig (v_14a_1)
☐ In Ausbildung /Lehre (v_14a_2)
☐ Schule/Studium (v_14a_3)
☐ In Rente/Pension (v_14a_4)
☐ Arbeitslos/Arbeitssuchend (v_14a_5)
☐ Nichts davon trifft zu (v_14a_6)

[Falls 14a = erwerbstätig oder in Ausbildung, Schule, Studium: (Gruppen A, B, C)]

14b. Für alle Ihre Wege zur Arbeit oder Ausbildung: Wie häufig nutzen Sie ...?

	(fast) täglich (1)	1–3 Tage die Wo- che (2)	1–3 Tage im Mo- nat (3)	Seltener als mo- natlich (4)	(fast) nie (5)	k. A. (6)
Privates Auto als Fahrer (v_14b_1)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Auto als Mitfahrer (v_14b_2)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Car-Sharing-Auto (v_14b_3)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Motorrad oder Kraft- rad (v_14b_4)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrs- mittel (v_14b_5)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad /Pedelec (v_14b_6)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zu Fuß (v_14b_7)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Taxi (v14_b_8)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

[Falls 14a = erwerbstätig oder in Ausbildung, Schule, Studium:
(Gruppen A, B, C, D)]

14c. Schätzen Sie, wie weit Ihr Arbeits- /Ausbildungsplatz
von Ihrem Wohnort entfernt ist. (v_14c)

ca. _____ km

[(Gruppen A, B, C)]

15. Kommen wir nun zu Wegen für Einkäufe und private Erledigungen.
Wie häufig nutzen Sie ...?

	(fast) täglich (1)	1–3 Tage die Wo- che (2)	1–3 Tage im Mo- nat (3)	Seltener als mo- natlich (4)	(fast) nie (5)	k. A. (6)
Privates Auto als Fahrer (v_15_1)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Auto als Mitfahrer (v_15_2)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Car-Sharing-Auto (v_15_3)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Motorrad oder Kraft- rad (v_15_4)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrs- mittel (v_15_5)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad /Pedelec (v_15_6)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zu Fuß (v_15_7)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Taxi (v_16_7)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

[(Gruppen A, B, C)]

15b. Im Folgenden sind einige Aussagen dazu aufgeführt, die Einstellungen zum Thema Einkäufe beschreiben. Bitte geben Sie an, ob Sie diesen Aussagen voll und ganz zustimmen, eher zustimmen, teilweise zustimmen, eher weniger zustimmen oder gar nicht zustimmen.

	stimme voll und ganz zu (1)	Stimme eher zu (2)	Teils/teils (3)	Stimme eher weniger zu (4)	Stimme gar nicht zu (5)	Keine Angabe (6)
Ich achte bei meinen Besorgungen darauf, möglichst viel lokal vor Ort einzukaufen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich achte beim Einkaufen darauf, regionale Produkte zu kaufen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich erledige meine Einkäufe sehr gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich versuche mich beim Einkaufen umweltfreundlich zu verhalten.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich nutze für meine Einkäufe das Auto, da ich diese sonst nicht transportieren kann.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich kaufe lieber seltener, dafür gleich größere Mengen ein.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich fahre lieber mit dem Auto zu einem größeren Einkaufszentrum, da ich dort alles zentral an einem Ort finde.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich würd gerne in Geschäften vor Ort einkaufen, diese sind mir aber zu teuer.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich würd gerne in Geschäften vor Ort einkaufen, es gibt aber keine bzw. zu wenige davon.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Beim Einkaufen steht für mich das Erlebnis im Vordergrund.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Einkaufen bedeutet für mich auch »Bummeln durch die Stadt«.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich kaufe häufig auf Wochenmärkten ein.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

[(Gruppen A, B, C)]

15c. Wie häufig nutzen Sie in der Regel die folgenden Einkaufsmöglichkeiten? rollieren]

	(fast) täglich (1)	1–3mal pro Woche (2)	1–3mal im Monat (3)	Seltener (4)	nie (5)	Keine Angabe (6)
Lokale Einzelhändler (z. B. Metzger, Bäcker, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Supermarkt in der Nähe meines Wohnorts	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Größere Einkaufszentren, in denen sich unterschiedliche Geschäfte an einem Ort befinden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wochenmärkte	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Online-Bestellungen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lokale Lieferdienste	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Baumärkte	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Möbelhäuser, z. B. Ikea	☐	☐	☐	☐	☐	☐

[(Gruppen A, B, C)]

16. Auch im Bereich Freizeit und Hobby werden Wege zurückgelegt, z. B. zum Besuch bei Freunden und Verwandten, Training im Sportverein oder für Restaurant- oder Discothekenbesuche. Wie häufig nutzen Sie für Wege im Freizeitbereich ...?

	(fast) täglich (1)	1–3 Tage die Woche (2)	1–3 Tage im Monat (3)	Seltener als monatlich (4)	(fast) nie (5)	k. A. (6)
Privates Auto als Fahrer (v_16_1)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Auto als Mitfahrer (v_16_2)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Car-Sharing-Auto (v_16_3)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Motorrad oder Kraftrad (v_16_4)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrsmittel (v_16_5)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad / Pedelec (v_16_6)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zu Fuß (v_16_7)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Taxi (v_15_8)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

D Nutzer: Fahrten

[gesamter Block nur Zielgruppe B (Bestandskunden)]:

17. Mit welchen Verkehrsmitteln gelangen Sie in der Regel zu einem Car-Sharing-Fahrzeug? (Mehrfachnennungen möglich)

- 1 ☐ Zu Fuß (v_17_1)
- 2 ☐ Fahrrad (v_17_2)
- 3 ☐ Bus und/oder Bahn (v_17_3)
- 4 ☐ Taxi (v_17_4)
- 5 ☐ Anderes KFZ (Eigenes KFZ, als Mitfahrer, Mietwagen, Car-Sharing-Fahrzeug) (v_17_5)
- 6 ☐ Sonstiges, und zwar: _____ (v_17_9)

18. Aus welchen Gründen nutzen Sie in der Regel ein Car-Sharing-Fahrzeug? (Mehrfachnennungen möglich)

- ☐ Fahrt zur Arbeit oder Ausbildung (v_18_1)
- ☐ Für Einkäufe und Besorgungen (v_18_2)
- ☐ Kinder / andere Personen begleiten, abholen (v_18_3)
- ☐ Besuch Verwandte oder Freunde (v_18_4)
- ☐ Beruflich bedingte Fahrt (v_18_5)
- ☐ Aufsuchen einer Freizeitlokalität (z. B. Sportstudio, Diskothek, Gaststätte etc.) (v_18_6)
- ☐ Weg in der Freizeit ins Umland/Ausflug (v_18_7)
- ☐ Wege am Wochenende zu nicht-alltäglichen Zielen (v_18_8)
- ☐ Fahrt in den Urlaub (v_18_9)
- ☐ Sonstiger Grund: _____ (v_18_other)

25. Wenn ein Fahrzeug von [Anbieter] zum gewünschten Zeitpunkt nicht zur Verfügung steht, welche Verkehrsmittel kommen für Sie alternativ in Frage?
(Mehrfachnennungen möglich)

[Fragen rollieren]	☐
Eigenes Fahrzeug (v_25_1)	☐
Fahrzeug eines anderen Car-Sharing-Anbieters (v_25_2)	☐
Anderer Mietwagen (v_25_3)	☐
Öffentlicher Nahverkehr (Bus und Bahn) (v_25_4)	☐
Öffentlicher Fernverkehr (Zug, Fernbus)	☐
Mitfahrgelegenheit	☐
Fahrrad (v_25_5)	☐
Taxi (v_25_6)	☐
Ich würde nicht fahren (v_25_7)	☐
Ich würde zu Fuß gehen (v_25_8)	☐
Ich würde ein anderes Ziel wählen (v_25_9)	☐

26. Welche Aspekte sind für Sie für die Entscheidung zur Nutzung eines Car-Sharing-Fahrzeugs entscheidend, welche nicht?

[Fragen rollieren]	Entscheidend (1)	Nicht entscheidend (2)
Spontane Verfügbarkeit des Fahrzeugs (v_26_1)	☐	☐
Aktuelle Verkehrslage (v_26_2)	☐	☐
Kosten (v_26_3)	☐	☐
Zu transportierendes Gepäck (v_26_4)	☐	☐
Mitreisende (v_26_5)	☐	☐
Mehrere anzufahrende Ziele (v_26_6)	☐	☐
Bequemlichkeit (v_26_7)	☐	☐
Aktuelle Wetterlage (v_26_8)	☐	☐
Kein alternatives Fahrzeug verfügbar (v_26_9)	☐	☐
Fehlende Zuverlässigkeit des ÖPNV (v_26_10)	☐	☐
Ziel wäre mit dem ÖPNV schlecht/nicht erreichbar gewesen (v_26_11)	☐	☐
Sonstiges, und zwar: _____	☐	☐

E Nichtnutzer: Car-Sharing-Potenziale

[Nur Zielgruppe C und Frage 3a = ja und Frage 8b Anzahl »nutze ich« = 0]

27a. Ähnlich wie bei herkömmlichen Autovermietungen besteht beim sogenannten Car-Sharing die Möglichkeit, sich ein Auto zu mieten. Bei dieser besonderen Form der Autovermietung können Autos jedoch stundenweise oder über längere Zeiträume und zu jeder Tageszeit angemietet werden.

Im Folgenden nenne ich Ihnen einige Aussagen zum Thema Car-Sharing. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie der Aussage voll und ganz zustimmen, eher zustimmen, teilweise zustimmen, eher weniger zustimmen oder gar nicht zustimmen?

[Fragen rollieren]	stimme voll und ganz zu (1)	Stimme eher zu (2)	Teils/Teils (3)	Stimme eher weniger zu (4)	Stimme gar nicht zu (5)	Weiß nicht/Kein Urteil (6)
Ich halte Car-Sharing grundsätzlich für eine gute Idee. (v_27a_1)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Car-Sharing erscheint mir zu teuer. (v_27a_2)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich weiß nicht, was man tun muss, um Car-Sharing-Fahrzeuge zu nutzen. (v_27a_3)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich könnte mir grundsätzlich vorstellen, Car-Sharing zu nutzen. (v_27a_4)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich könnte mir grundsätzlich vorstellen, kein Auto zu besitzen. (v_27a_5)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich würde Car-Sharing gerne nutzen, jedoch steht bei mir kein Angebot zur Verfügung. (v_27a_6)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mir ist nicht klar, mit welchen tatsächlichen Kosten ich für die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten rechnen muss, da das Tarifsystem zu kompliziert ist (v_27a_7).	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Ich habe mich schon konkret über
Car-Sharing-Angebote vor Ort infor-
miert (v_27a_8).

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Mir ist eine Car-Sharing-Station in
meiner Nähe schon mal aufgefallen.
(v27a_9)

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Mir fällt es schwer, ein frem-
des, ungewohntes Auto zu nutzen
(v_27a_10)

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

[Nur Zielgruppe C und Frage 3a = ja und Frage 8b Anzahl »nutze ich« = 0]

27b. Was ist für Sie der wichtigste Grund, kein Car-Sharing in Bremen zu nutzen?
(v_27b)

F Grundlegende Einstellungen

[(Gruppen A, B, C)]

28. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie der Aussage voll und ganz zustimmen, eher zustimmen, teilweise zustimmen, eher nicht zustimmen oder gar nicht zustimmen?

[Fragen rollieren]

	stimme voll und ganz zu (1)	Stimme eher zu (2)	Teils/teils (3)	Stimme eher nicht zu (4)	Stimme gar nicht zu (5)	Keine Anga- be (6)
Ich möchte beim Autofahren meinen Spaß haben. (v_28_1)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich gehöre meistens zu den ersten, die sich technische Neuheiten anschaffen. (v_28_2)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Im Umgang mit Smartphones kenne ich mich gut aus. (v_28_3)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich mag ein Leben mit festen Gewohnheiten ohne ständige Veränderungen. (v_28_4)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zu meinen täglichen Routinen passt ein Auto sehr gut. (v_28_5)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Privater Pkw-Besitz ist für mich nicht wirtschaftlich. (v_28_6)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ein Auto verfügbar zu haben, das ist aus Sicht meiner Freunde und Bekannten ein Muss. (v_28_7)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Internetangebote wie Facebook oder Twitter sind fester Bestandteil meiner Alltagskommunikation. (v_28_8)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wenn möglich, lege ich Strecken mit dem Pkw zurück. (v_28_9)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wenn möglich, fahre ich mit Bus und Bahn. (v_28_10)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wenn möglich, fahre ich mit dem Fahrrad.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrsmittel nutze ich nur, wenn es unbedingt sein muss. (v_28_11)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Ich möchte gerne ein Fahrzeug fahren, welches in Aussehen und Charakteristik meine Persönlichkeit unterstreicht.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ein Auto selbst zu besitzen, gibt einem viele Freiheiten.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je nach Situation das geeignete Verkehrsmittel nutzen zu können, ohne dieses besitzen zu müssen, stellt für mich einen großen Mehrwert dar	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich empfinde ein Auto zu besitzen als Last.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mir ist die Fahrzeugmarke wichtig	☐	☐	☐	☐	☐	☐

G Demografie

29. Geschlecht

(v_29):

1 ☐ männlich 2 ☐ weiblich

30. Wie alt sind Sie?

(v_30)

_____ Jahre

30b Wurde Sie, Ihre Mutter und/oder Vater außerhalb von Deutschland geboren? *(Mehrfachantworten möglich)*

- 1 ☐ Nein, weder noch
2 ☐ Ja, ich wurde außerhalb von Deutschland geboren.
3 ☐ Ja, meine Mutter wurde außerhalb von Deutschland geboren.
4 ☐ Ja, mein Vater wurde außerhalb von Deutschland geboren.

31. *(Pflichtfrage)* Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst eingeschlossen? (v_31)

_____ Personen

32. Wie viele Haushaltsmitglieder davon sind Kinder unter 18 Jahren? *(F31 ≥ 2)*

(v_32)

_____ Kinder unter 18 Jahren

33. Und wie viele Haushaltsmitglieder verfügen über einen Pkw-Führerschein? *(F31 ≥ 2)*

(v_33)

_____ Personen

[Gruppe A, B, C], F33>1]

33b. Und wie viele Haushaltsmitglieder sind bei min. einem Car-Sharing-Anbieter angemeldet? (v_33b)

_____ Personen

34. (Pflichtfrage) Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?

(v_34)

- 1 ☐ Schule beendet ohne Abschluss,
- 2 ☐ Volks- oder Hauptschulabschluss
- 3 ☐ Mittlere Reife,
- 4 ☐ (Fach)Abitur
- 5 ☐ (Fach)Hochschulabschluss
- 7 ☐ einen anderen Abschluss
- 8 ☐ Bin noch Schüler/in bzw. Student/in

[wenn 14a = erwerbstätig]**35. Welche berufliche Stellung haben Sie?(v_35)**

- 1 ☐ Un-/angelernte(r) Arbeiter/in
- 2 ☐ Facharbeiter/in
- 3 ☐ Qualifizierter Angestellte(r)/Beamte(r)
- 4 ☐ Leitende(r) Angestellte(r)/Beamte(r)
- 5 ☐ Selbstständige(r)

[wenn 14a = erwerbstätig oder in Ausbildung]**38. In einer typischen Arbeitswoche (d.h. ohne Urlaubs- oder Feiertage):****An wie vielen Tagen fahren/laufen Sie zu Ihrem Arbeits-/Ausbildungsplatz?**

- 1 ☐ täglich bzw. fast täglich,
- 2 ☐ an 4 Tagen pro Woche,
- 3 ☐ an 3 Tagen pro Woche
- 4 ☐ an 2 Tagen pro Woche
- 5 ☐ an 1 Tag pro Woche
- 6 ☐ seltener
- 7 ☐ keine Angabe

40. Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushaltes insgesamt?

Ich meine damit die Summe, die nach Abzug der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge übrig bleibt?

(v_40)

(Bei Selbständigen: durchschnittlichen monatlichen Netto-Einkommen, abzüglich der Betriebsausgaben fragen!)

(Int.: Falls keine offene Angabe, in Kategorien abfragen):

- 1 ☐ bis unter 500 Euro pro Monat
- 2 ☐ 500 bis unter 900 Euro pro Monat
- 3 ☐ 900 bis unter 1.500 Euro pro Monat
- 4 ☐ 1.500 bis unter 2.600 Euro pro Monat
- 5 ☐ 2.600 bis unter 4.000 Euro pro Monat
- 6 ☐ 4.000 bis unter 6.000 Euro pro Monat
- 7 ☐ mehr als 6.000 Euro pro Monat
- 8 ☐ keine Angabe

42. Wohnen Sie in Bremen oder in einem anderen Ort?

(v_42)

- 1 In Bremen
- 2 In _____
- 3 k. A.

[Wenn in Bremen (Frage 42)]

43a. In welchem Stadtteil von Bremen wohnen Sie?

(v_44)

[Liste Stadtteile]

43b. In welchem Ortsteil von Bremen wohnen Sie?

[Liste der Ortsteile, in dem in a. genannten Stadtteil]

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Vergleich Anteile Modal Split Pkw für verschiedene Wegzwecke.....	24
Abbildung 2: Vergleich Anteile Modal Split für verschiedene Wegzwecke.....	25
Abbildung 3: Reduktion Pkw-Bestand	26
Abbildung 4: Anteile Car-Sharing an Abschaffung bzw. Verzicht	27
Abbildung 5: Einstellungen zum Thema Einkaufen.....	29
Abbildung 6: Nutzung von Einkaufsmöglichkeiten.....	30
Abbildung 7: Wichtige Aspekte Car-Sharing.....	31
Abbildung 8: Wichtige Aspekte Car-Sharing nach Geschlecht.....	32
Abbildung 9: Zufriedenheit mit Car-Sharing Angeboten.....	34
Abbildung 10: Erfahrungen mit Car-sharing	38
Abbildung 11: Anteile Einstellungstypen (Kontrollgruppen vs. Nutzerbefragung)	46
Abbildung 12: Cluster Einkaufsverhalten (Kontrollgruppen- vs. Nutzerbefragung)	50
Abbildung 13: Pkw-Verfügbarkeit.....	51
Abbildung 14: Räumliche Verteilung der Ersatzquoten	57
Abbildung 15: Zeitpunkt der Pkw-Abschaffung	58
Abbildung 16: Vergleich Fahrleistungen im Haushalt.....	59
Abbildung 17: Änderung der Nutzung von ÖPNV und Fahrrad.....	60
Abbildung 18: Änderung der Nutzung von ÖPNV und Fahrrad bei erfolgter Pkw-Abschaffung	60
Abbildung 19: Verlagerung der Fahrten abgeschaffter Pkw	61

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht Handlungsempfehlungen.....	12
Tabelle 2: Vergleich Bedeutung und Zufriedenheit.....	36
Tabelle 3: Vergleich Wichtigkeit und Zufriedenheit für Nutzer mit und ohne Fahrten	37
Tabelle 4: Bereitgestellte Daten zu Nutzern und Nutzungshäufigkeit (Datenübermittlung: Anfang August 2017).....	42
Tabelle 5: Rücklaufquoten Nutzerbefragung	44
Tabelle 6: Ausschöpfung – telefonische Befragung	45
Tabelle 7: Stichprobe Kontrollgruppe (in Spalten %, gewichtete/ungewichtete Stichprobe)	45

<i>Tabelle 8: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Überzeugte Radfahrer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)</i>	<i>46</i>
<i>Tabelle 9: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Pragmatische Radfahrer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)</i>	<i>47</i>
<i>Tabelle 10: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Technikaffine ÖPNV-Nutzer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)</i>	<i>47</i>
<i>Tabelle 11: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Pragmatische Gelegenheitsnutzer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)</i>	<i>47</i>
<i>Tabelle 12: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Technik- und spaßaffine Gelegenheitsnutzer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)</i>	<i>48</i>
<i>Tabelle 13: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Pragmatische Autofahrer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)</i>	<i>48</i>
<i>Tabelle 14: Modal Split-Anteile Pkw, ÖPNV und Fahrrad für Einstellungstyp »Überzeugte Autofahrer« (Kontrollgruppe/Nutzerbefragung)</i>	<i>48</i>
<i>Tabelle 15: Beschreibung Ausgangslage Pkw-Reduktion</i>	<i>52</i>
<i>Tabelle 16: Beschreibung hypothetischer Fahrzeugbestand</i>	<i>53</i>
<i>Tabelle 17: Projektion Anzahl reduzierter Fahrzeuge</i>	<i>54</i>
<i>Tabelle 18: Projektion Anzahl Fahrzeuge, auf deren Anschaffung verzichtet wurde</i>	<i>54</i>
<i>Tabelle 19: Projektion Anzahl reduzierter / verzichteter Fahrzeuge</i>	<i>55</i>
<i>Tabelle 20: Pkw-reduktionsquoten nach Stadtteil</i>	<i>56</i>
<i>Tabelle 21: Gründe für Pkw-Abschaffung</i>	<i>58</i>
<i>Tabelle 22: Vergleich Verkehrsmittelnutzung</i>	<i>62</i>
<i>Tabelle 23: Verkehrsmittel zu Car-Sharing-Fahrzeug</i>	<i>63</i>
<i>Tabelle 24: Nutzungszwecke Car-Sharing-Angebote</i>	<i>64</i>
<i>Tabelle 25: Übersicht codierte Textnennungen zu Änderungswünschen</i>	<i>65</i>
<i>Tabelle 26: Wenn der Anbieter sein Angebot einstellen würde... ..</i>	<i>66</i>
<i>Tabelle 27: Bekanntheit und Nutzung von Car-Sharing-Angeboten</i>	<i>67</i>
<i>Tabelle 28: Gesamtbevölkerung: Einschätzungen zu Car-Sharing</i>	<i>68</i>
<i>Tabelle 29: Codierungstabelle offene Nennungen Änderungswünsche</i>	<i>71</i>