

# CARSHARING-STUDIE VON SHARE NOW UND TU WIEN

Explorative Studie zur Feststellung von Zusammenhängen zwischen Motivlagen und Einsatzzwecken für Carsharing bei verschiedenen Nutzer:innentypen

## HINTERGRUND DER STUDIE

Welche Motive haben SHARE NOW Nutzer:innen? Wofür verwenden sie Carsharing? Wie hängt all das mit ihrer Nutzungshäufigkeit zusammen? Diesen Fragen ist das Institut für Raumplanung, Forschungsbereich Verkehrssystemplanung der TU Wien im Auftrag des free-floating Carsharing Anbieters SHARE NOW auf den Grund gegangen.

Zu diesem Zweck wurde zwischen dem 22. September und 16. Oktober 2021 eine Studie mit SHARE NOW Nutzer:innen in Wien durchgeführt. 1.907 Wiener:innen nahmen mittels eines digitalen Fragebogens an der Studie teil und gaben Auskunft über ihre Carsharing-Nutzung. Dafür wurden die Teilnehmer:innen für die Erhebung in vier verschiedene Nutzungstypen eingeteilt:

**Nicht-Nutzer:innen** (nutzen Carsharing seltener als einmal im Jahr)

**Gelegenheits-Nutzer:innen** (nehmen Carsharing ein- bis fünfmal jährlich in Anspruch)

**Regelmäßige Nutzer:innen** (fahren alle ein bis zwei Monate mit Carsharing)

**Heavy-User:innen** (nutzen den Service mindestens einmal pro Woche)

Ein weiterer zentraler Aspekt der Untersuchung waren die Nutzungsgründe. Diese wurden in drei Kategorien definiert: Angebot, Fahrzeuge und Anwendung. Die erste Kategorie enthielt Items wie „kurze Fußwege zum Auto“ oder „Bezahlung pro Nutzung“. Items der Kategorie „Fahrzeuge“ waren u.a. „Auswahl von verschiedenen Modellen“ oder „neue, saubere Fahrzeuge“.

Die dritte Kategorie „Anwendung“ enthielt die Items „Möglichkeit, Zeit zu sparen“ oder „schneller und einfacher Transport von Dingen und Personen“.

Der dritte zentrale Aspekt der Studie waren die Motive für die Nutzung von Carsharing. Die Expert:innen der TU Wien legten die Untersuchungskategorien vorab fest. So wurde in affektive (z.B. „Mit einem Carsharing-Fahrzeug zu fahren macht mir Freude“), instrumentelle (z.B. „Carsharing ist billiger als einen eigenen Pkw zu besitzen“) und symbolische Motive unterschieden (z.B. „Durch die Benutzung von Carsharing kann ich meine umweltbewusste Handlung hervorheben“).

## Fakten zur Befragung:

Digitale Fragebögen in Kooperation mit der TU Wien

Feldzeit: 22.09. – 16.10.2021

Teilnehmer:innen: 1.907 Wiener SHARE NOW Nutzer:innen

Auswertung durch die TU Wien

## ZENTRALE STUDIENERGEBNISSE

*Heavy-User:innen besitzen meist keinen eigenen Pkw*  
Die Studienergebnisse zeigen deutlich, dass Carsharing die Wahrscheinlichkeit für eine Verlagerung von privatem Individualverkehr hin zur Nutzung von mehr

geteilter Mobilität erhöht – und somit für eine Entlastung in den Städten sorgt. 44 % aller Wiener SHARE NOW Nutzer:innen besitzen keinen eigenen Pkw; 21 % haben in den letzten fünf Jahren die Anzahl ihrer Privatfahrzeuge reduziert. Besonders Kund:innen, die mindestens einmal in der Woche Carsharing nutzen (Heavy-User:innen), besitzen meistens keinen eigenen Pkw oder haben in den letzten fünf Jahren ihren Pkw abgeschafft.

**44 % der SHARE NOW Nutzer:innen haben keinen eigenen PKW in ihrem Haushalt.**

**21 % der SHARE NOW Nutzer:innen haben die Anzahl ihrer PKW im Haushalt in den letzten 5 Jahren reduziert, 50 % davon aufgrund der hohen Kosten für private PKW.**

Die Gruppe der Heavy-User:innen ist überwiegend zwischen 21 und 30 Jahre alt. Weiters zeigte die Studie, dass regelmäßige Nutzer:innen überdurchschnittlich häufig den öffentlichen Verkehr als Hauptverkehrsmittel nutzen. Nicht-Nutzer:innen finden sich dagegen besonders stark vertreten im Mobilitätstyp, der Pkw als Hauptverkehrsmittel heranzieht.

Mit steigender Nutzungshäufigkeit steigt auch die Wahrscheinlichkeit, dass die Anzahl der Pkw im Haushalt in den letzten fünf Jahren reduziert wurde. Insgesamt zeigt sich eine Entwicklung zu weniger Pkw im Haushalt: Doppelt so viele Befragte haben die Anzahl der Pkw im Haushalt in den letzten 5 Jahren reduziert, im Vergleich zu Haushalten, welche die Pkw Anzahl erhöht haben. Verringert sich die Anzahl an Pkw, so betrifft dies eher Personen mit akademischem Abschluss. Bei denen, welche die Pkw Anzahl erhöhten, finden sich dagegen überdurchschnittlich viele Personen mit Matura und Lehre.

*(Monetäre) Anreize erhöhen die Motivation für den Umstieg*

71 % der Befragten würden Carsharing häufiger nutzen oder komplett auf Carsharing umsteigen, wenn es von ihrem Arbeitgeber als Benefit angeboten werden würde. 72 % der Befragten würde Carsharing häufiger nutzen oder ebenfalls komplett umsteigen, wenn das Parken in der Stadt grundsätzlich teurer wird, das Parken für Carsharing-User:innen aber weiterhin gratis bleibt. Steigende Parkgebühren motivieren Männer im Vergleich zu Frauen zu einer überproportionalen Nutzung; hinsichtlich eines kompletten Umstiegs ist dies genau umgekehrt. Grundsätzlich bewerten rund 95 % der Teilnehmer:innen kostenlose Parkplätze als wichtig bzw. äußerst wichtig bei der Entscheidung für Carsharing.

**71 % der Befragten würden Carsharing häufiger nutzen oder komplett auf Carsharing umsteigen, wenn es von ihrem Arbeitgeber als Benefit angeboten werden würde.**

**72 % der Befragten würden Carsharing öfter nutzen oder komplett auf Carsharing umsteigen, wenn Parken in der Stadt teurer wird, parken für die Carsharing-User:innen aber weiterhin gratis bleibt.**

SHARE NOW geht bereits heute auf beide Nachfragen ein. Mit SHARE NOW for Business ermöglicht das Unternehmen schon heute günstige und umweltfreundliche betriebliche Mobilität. Gleichzeitig sind die Parkgebühren für alle SHARE NOW Nutzer:innen inklusive – wie auch die Versicherung und das Tanken.

Finanziell zahlt sich der Umstieg auf geteilte Mobilität aus: Statistiken zeigen, dass Privatfahrzeuge im Durchschnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt bleiben (Umweltbundesamt 2020), außerdem sind die monatlichen Ausgaben für SHARE NOW Nutzer:innen geringer. In Wien fangen die monatlichen Kosten für ein SHARE NOW Fahrzeug bei 312 Euro bei einer Nutzung von durchschnittlich 60 Minuten werktags an. Im Vergleich dazu kostet ein Neuwagen in der Kompaktklasse (VW Golf) auf sechs Jahre gerechnet monatlich 558 Euro laut ADAC Autokostenrechner. Dieser Vorteil ist den Nutzer:innen nicht immer bewusst. Laut einer weiteren Studie des RWI-Leibnitz-Instituts für Wirtschaftsforschung unterschätzen Menschen die tatsächlichen Kosten, die ihr privates Auto monatlich verursacht, um mehr als 50 Prozent (Andor 2020).

Neben den monetären Anreizen spielt auch die Nachhaltigkeit der jeweiligen Carsharing-Anbieter bei den Nutzer:innen eine Rolle. Knapp 40 % würden Carsharing öfter nutzen oder komplett umsteigen, wenn sich das Unternehmen noch mehr für ökologische und soziale Nachhaltigkeit einsetzt.

## SHARE NOW IN WIEN:

Seit 2011 ist SHARE NOW (vormals car2go und DriveNow) in Wien tätig

Flotte: 800 Fahrzeuge auf 98 qkm<sup>2</sup>

2021 nutzten die Wiener:innen ein SHARE NOW für durchschnittlich 60 Minuten und legten im Schnitt 12,7 Kilometer zurück

### *Die Ausgestaltung des Angebots ist entscheidend bei allen Nutzer:innen-Typen*

Bei der Entscheidung für Carsharing spielt insbesondere das Angebot für alle Nutzer:innen-Typen (gelegentlich bis Heavy-User:in) eine zentrale Rolle. Zu den Attributen zählen u.a. „Kurze Fußwege“ (für 84 % wichtig bzw. äußerst wichtig), „Stationsunabhängige Systeme“ (für 88 % wichtig bzw. äußerst wichtig) oder „Keine zusätzlichen Tank- oder Versicherungskosten“ (für 91 % wichtig bzw. äußerst wichtig). Mit 800 Fahrzeugen auf 98 Quadratkilometern ist SHARE NOW der mit Abstand größte Anbieter von free-floating Carsharing in der österreichischen Hauptstadt. Die Preise starten bei 0,26 Euro pro Minute inklusive Tank- und Versicherungsgebühren.

Eine weitere wichtige Rolle für die Nutzer:innen spielt die einfache und schnelle Bedienung der Carsharing-App. 93 % empfinden dies als wichtig bzw. äußerst wichtig. Mit der SHARE NOW App lässt sich das reservierte Fahrzeug nach zwei Klicks innerhalb weniger Sekunden öffnen.

Grundsätzlich zeigt sich bei den Motiven, dass die Wichtigkeit aller drei Motiv-Kategorien (affektiv, instrumentell und symbolisch) wächst, je höher die Carsharing-Nutzung ist, wobei das affektive Motiv am stärksten von allen dreien ansteigt. Den symbolischen Nutzungsmotiven wird über alle Kategorien die geringste Bedeutung beigemessen, den instrumentellen Nutzungsmotiven hingegen die höchste.

### *Unterschied in der Carsharing-Nutzung zwischen Männern und Frauen*

Die Ergebnisse der Studie geben Aufschluss darüber, welche Motive die verschiedenen Nutzungstypen beim Carsharing verfolgen, zudem konnte ein soziodemografischer Überblick der Nutzungstypen erstellt werden. So zeigte sich, dass unter allen Nutzer:innen durchgängig mehr Männer als Frauen vertreten und somit auch in der Gruppe der Nicht-Nutzer:innen mehr Frauen auftreten. Zudem ist die Gruppe der Nicht-Nutzer:innen häufig über 50 oder unter 21 Jahre alt. Jedoch sind es die Frauen, die deutlich stärker als die Männer das Potential von Carsharing zum Umwelt- und Ressourcenschutz wahrnehmen.

„Carsharing erreicht derzeit nicht Alle, sondern vor allem gut gebildete junge Männer. Die Ergebnisse der Studie vervollständigen dabei das Bild aus anderer Forschung. Aber, um Carsharing in die breite Masse zu bekommen, müssen wir neue, weitere Zielgruppen gewinnen. Daher interessiert uns aus Forschungsperspektive, was unterschiedliche Bevölkerungssegmente – beispielsweise Frauen – bislang vom Carsharing abhält und wo Hürden abgebaut werden können“, sagt Prof. Dr. Martin Berger vom Institut für Verkehrssystemplanung der TU Wien.

### AUSBLICK

Die Studie hat gezeigt, dass die Wiener:innen dazu bereit sind, auf das eigene Auto zu verzichten und auf geteilte Mobilität umzusteigen. Gerade Menschen, die SHARE NOW einmal die Woche nutzen, sind von den Vorteilen der Mobilität überzeugt und wählen tendenziell den Mobilitätsmix aus öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad oder eben Carsharing häufiger. Um diese Motivation weiter zu fördern, gerade auch bei Menschen, die bislang weniger als einmal wöchentlich ein Carsharing-Fahrzeug nutzen, braucht es allerdings Anreize. Mobilitäts-Benefits vom Arbeitgeber oder eine Erhöhung der Parkgebühren für private PKW würden sich laut der Studie positiv auf die Nutzung von nachhaltiger Mobilität im Sinne einer erhöhten Nutzung von Carsharing auswirken.

Die Wiener:innen nutzten 2021 ein SHARE NOW Fahrzeug im Schnitt 61 Minuten pro Miete, was einen Anstieg um 11 % bedeutet und legten dabei deutlich längere Strecken zurück. „Wir sind seit über 10 Jahren in Wien aktiv und unsere Daten zeigen, dass die Wiener:innen nachhaltige Mobilität sehr schätzen“ so Olivier Reppert, CEO von SHARE NOW. „Allerdings hat auch die Landeshauptstadt wie viele andere Städte ein Problem mit erhöhtem Parkdruck, Emissionen und Staus. Würden jedoch noch mehr Menschen auf Carsharing umsteigen, hätte Wien langfristig mehr Platz für Grünflächen in der Stadt und könnte diese etwa für beliebte Freizeitaktivitäten nutzen.“

## ÜBER SHARE NOW

Als Marktführer und Vorreiter des free-floating Carsharing ist SHARE NOW in 16 europäischen Metropolen mit rund 11.000 Fahrzeugen vertreten, rund 3.000 davon elektrisch. Das entspricht mehr als 25 Prozent der Gesamtflotte. Rund 3,4 Millionen Kund:innen nutzen dieses Angebot bereits. SHARE NOW bietet eine nachhaltige Lösung für urbane Mobilität und trägt als Teil des Mobilitätsangebots wesentlich zur Verkehrs-entlastung in Städten bei. Denn jedes Carsharing-Auto ersetzt bis zu 20 Privatfahrzeuge im Stadtverkehr. Mit Fahrzeugen der Marken BMW, Citroën, Fiat, MINI, Mercedes-Benz, Peugeot und smart baut SHARE NOW seine europäische Marktführerschaft im free-floating Carsharing immer weiter aus. Der Mobilitätsdienstleister wurde 2019 als Joint Venture der BMW Group und der Mercedes-Benz Mobility AG gegründet. Der Firmensitz ist Berlin.

## ÜBER TU WIEN

Der Forschungsbereich Verkehrssystemplanung (MOVE) der TU Wien ist in der Lehre und Forschung im Bereich Verkehr und Mobilität aktiv. Folgende Themenschwerpunkte werden bearbeitet: verkehrsplanerische Fragestellungen im Kontext der Stadt- und Raumentwicklung, Verkehrsplanung und -konzepte, Mobilitätsmanagement, empirische Mobilitätsforschung, Verkehrsmodellierung und Bewertungsmethoden, Living Lab Methoden im Bereich der Verkehrsforschung. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Verknüpfung von technischen, ökologischen und ökonomischen Aspekten bei Fragestellungen mit Mobilitätsbezug.

### Quellen

Andor, Mark A. et. al "Supplementary information to: Running a car costs much more than people think — stalling the uptake of green travel" (2020), in: <https://media.nature.com/original/magazine-assets/d41586-020-01118-w/17904042>, letzter Zugriff am 11.02.2022.

Umweltbundesamt "CarSharing" (2020), in: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>, letzter Zugriff am 11.02.2022.