Geteiltes Auto – doppelter Nutzen

Carsharing als wichtiger Baustein einer multimodalen Welt

IAA-Symposium CarSharing
21. September 2017

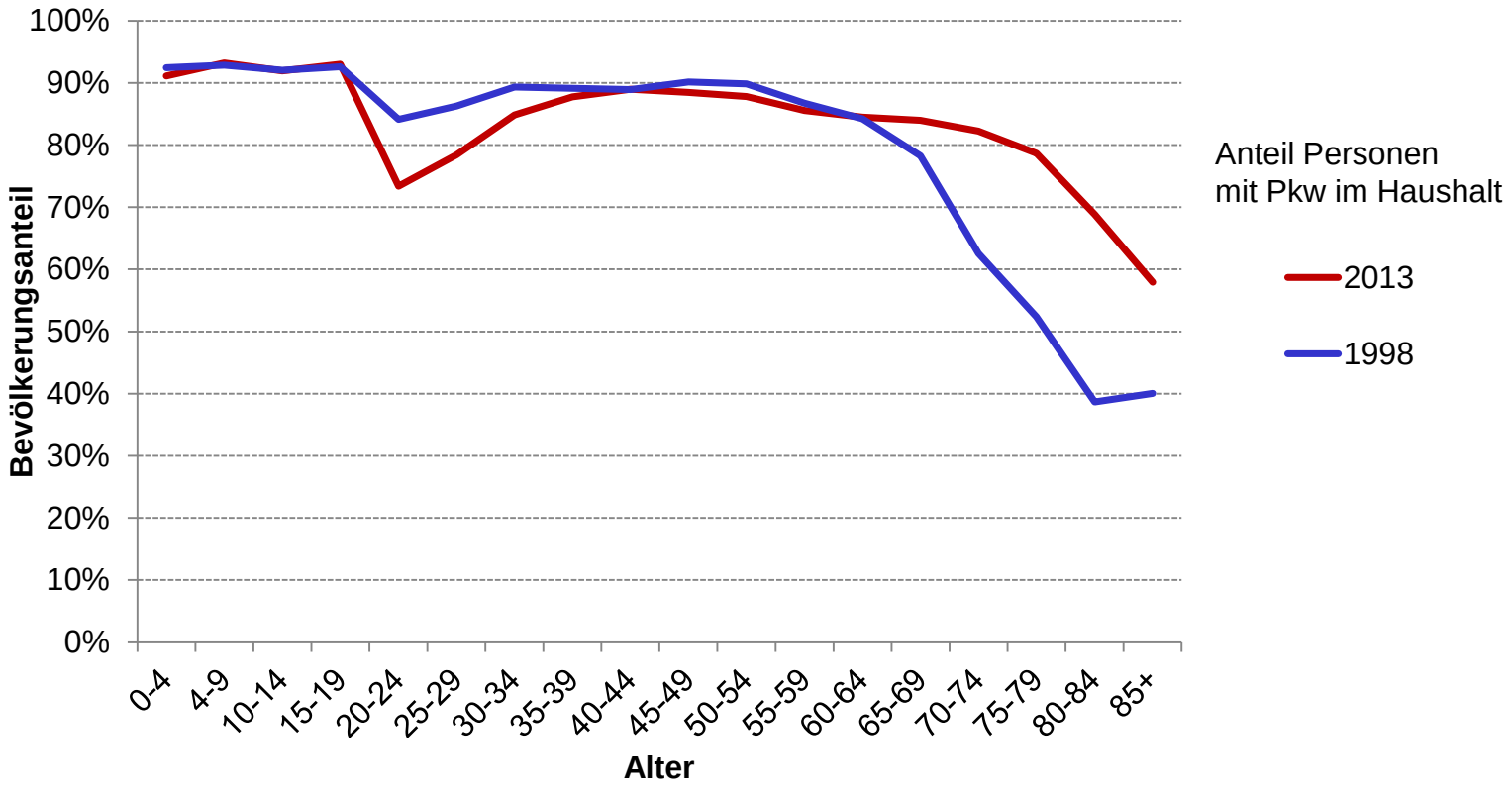
Dr. Claudia Nobis

DLR

Gliederung

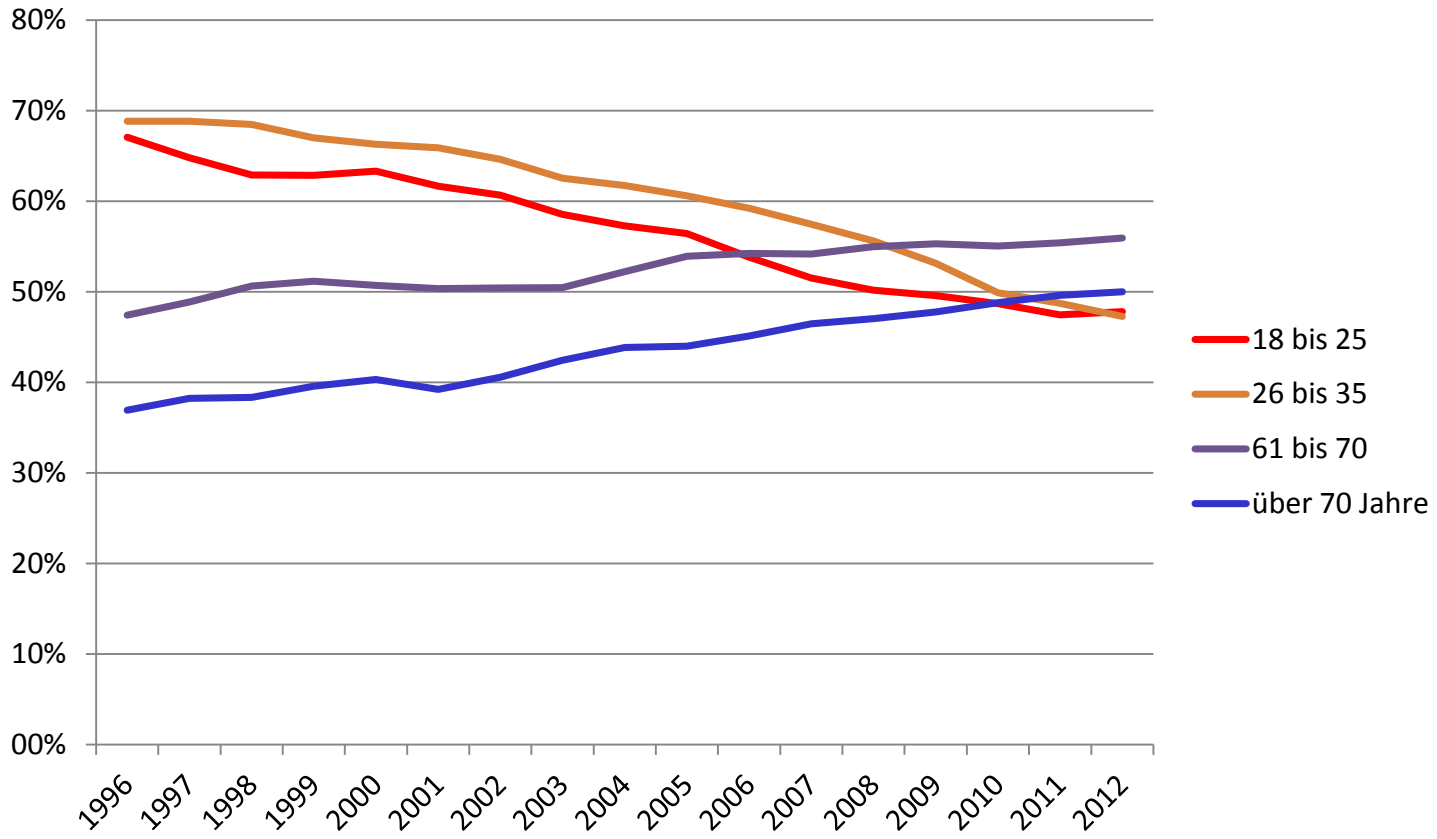
1. Trends
2. Multimodalität
3. Multimodalität und Carsharing
4. Fazit

Der Zugang zum Pkw verändert sich bei Jungen und Alten



Quelle: Auswertungen EVS

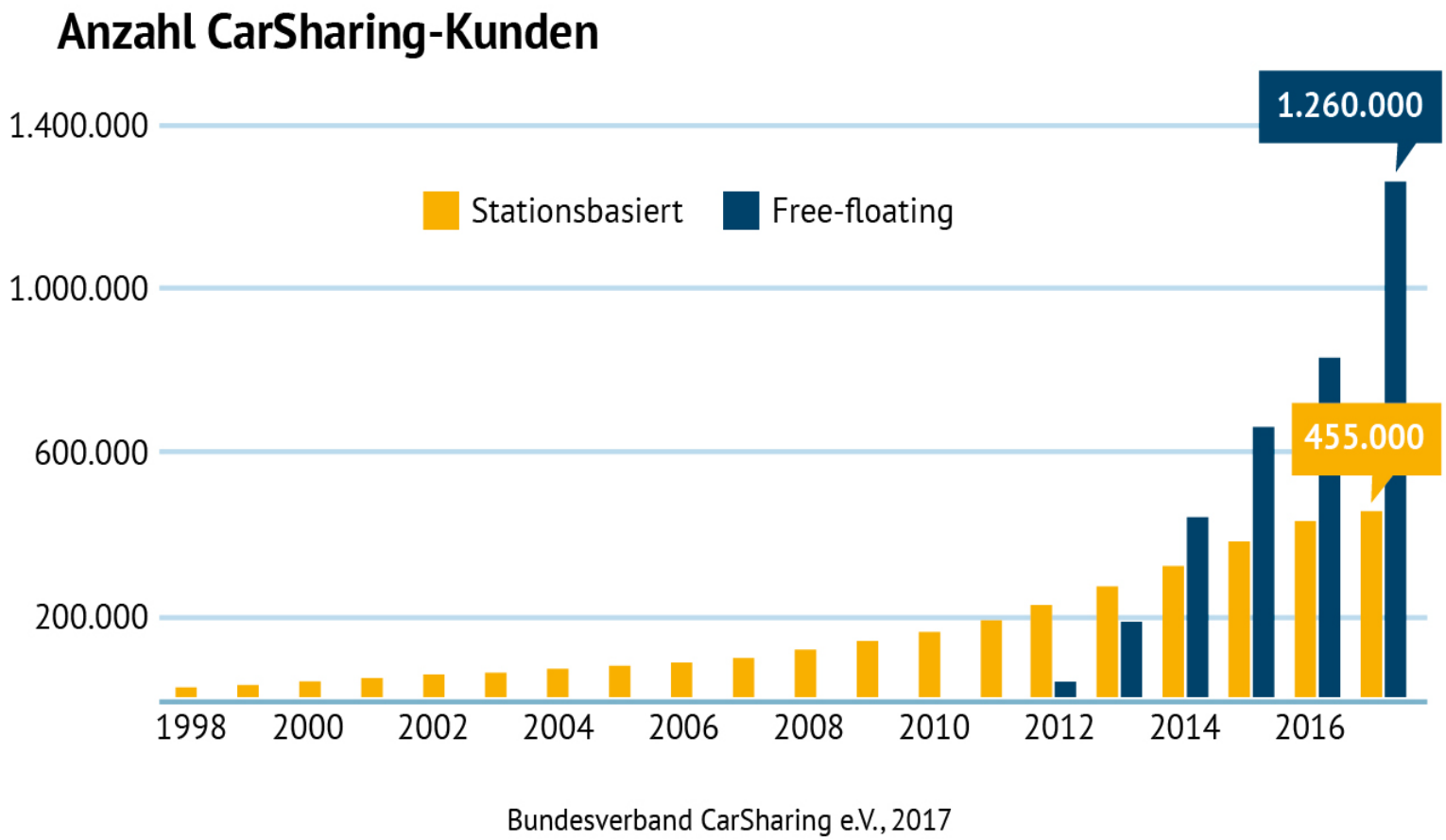
Kohorteneffekt:
Junge Menschen fahren weniger Auto, ältere mehr



Quelle: Auswertungen MOP

DLR

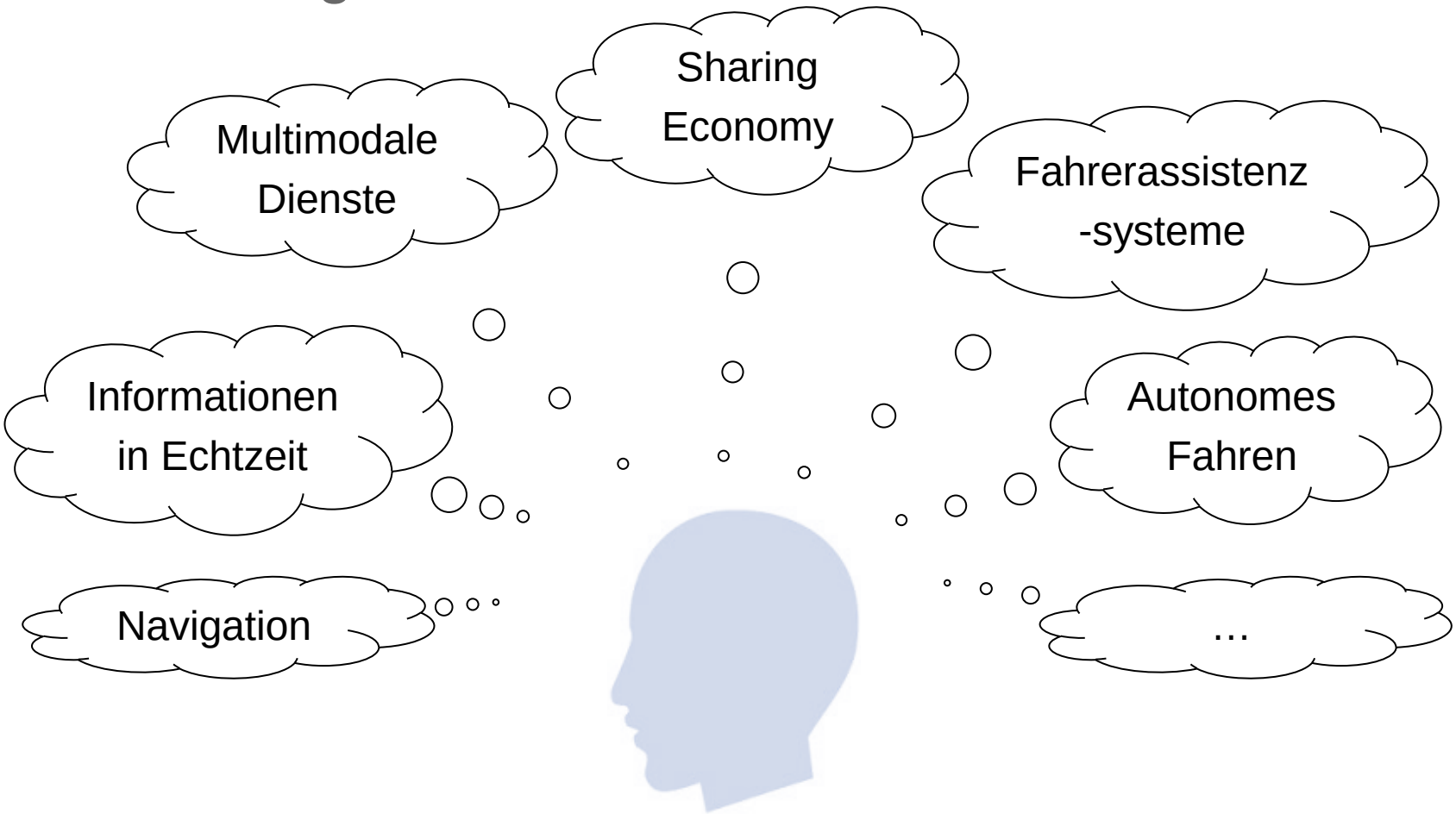
Carsharing: kontinuierlicher Zuwachs an Kunden



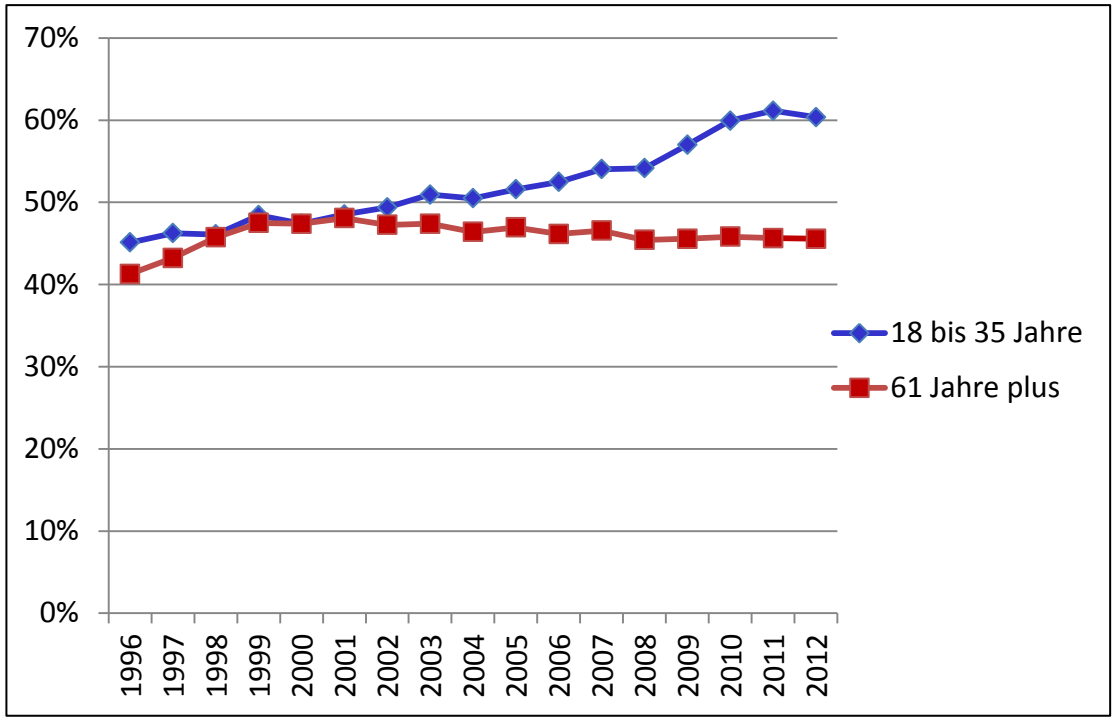
Quelle: Bundesverband CarSharing (bcs)

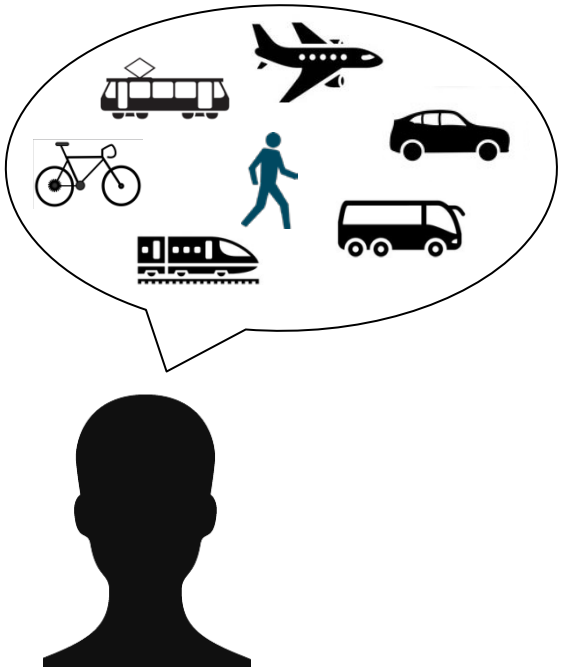
DLR

Digitalisierung: Potenzial zu grundlegenden Veränderungen von Verhaltensweisen



Die Welt wird multimodaler

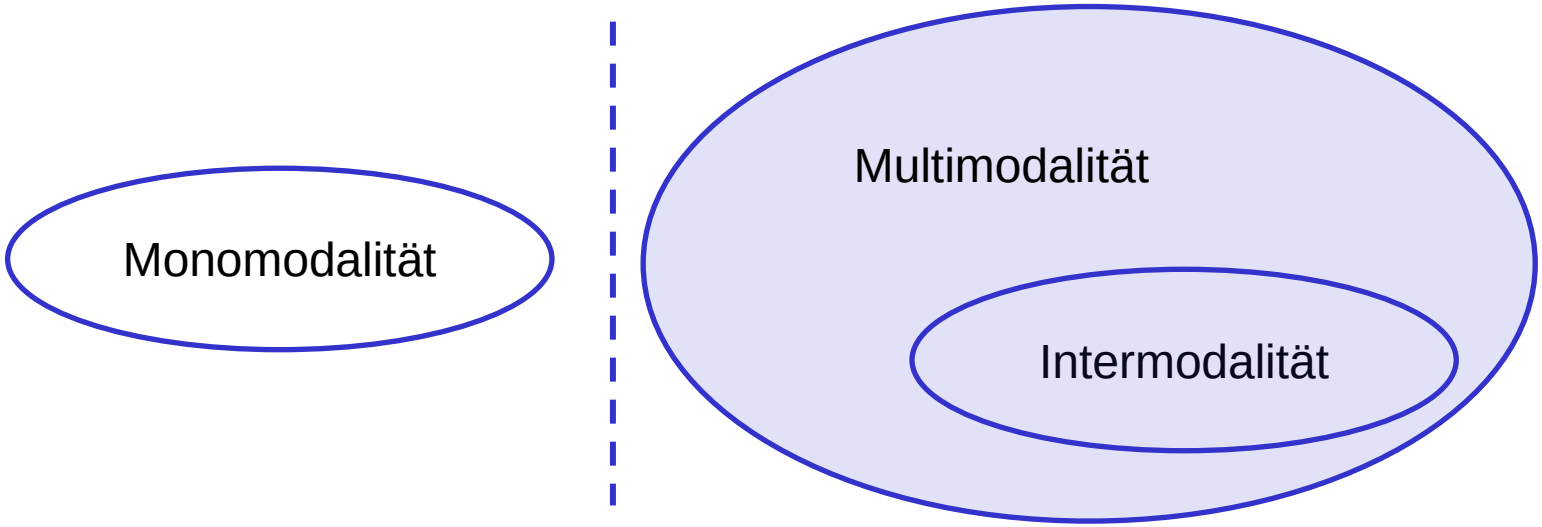




Quelle: Auswertungen MOP

Multimodalität

Klärung der Begriffe



Monomodalität = Nutzung <u>eines</u> Verkehrsmittels

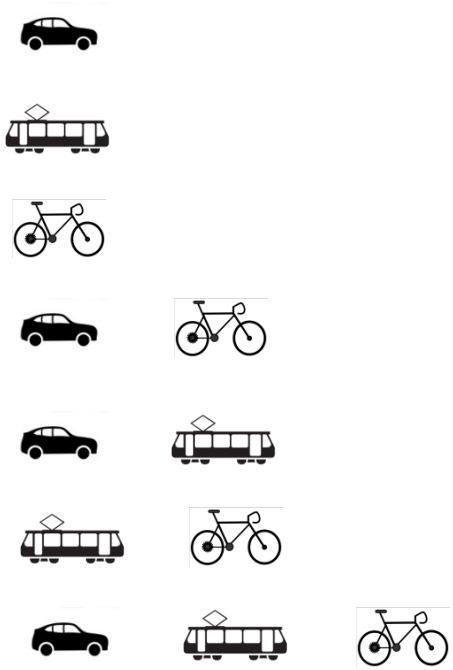
Multimodalität = Nutzung <u>mehrerer</u> Verkehrsmittel

} innerhalb eines festgesetzten <u>Zeitraums</u>

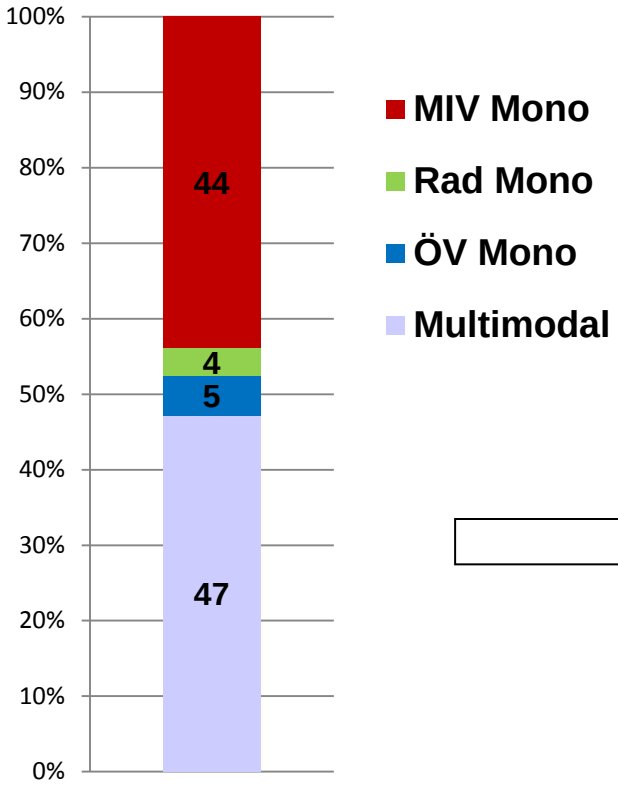
Intermodalität = Nutzung <u>mehrerer</u> Verkehrsmittel auf einem <u>Weg</u>

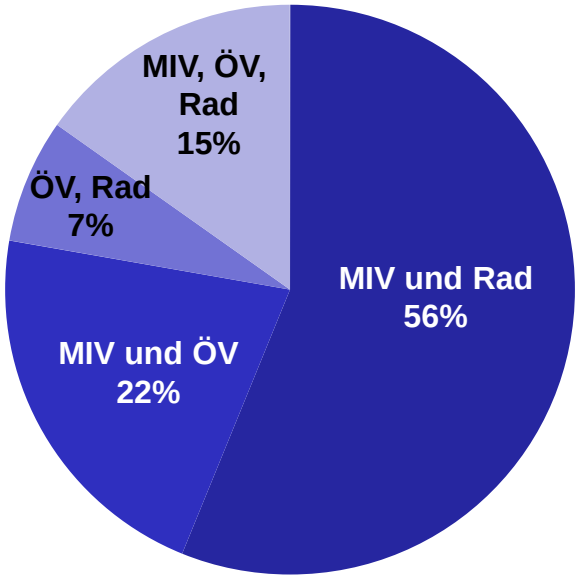
Modalgruppen

Monomodale Personengruppen	MIV	
	ÖV	
	Rad	
Multimodale Personengruppen	MIV und Rad	
	MIV und ÖV	
	ÖV und Rad	
	MIV, ÖV und Rad	



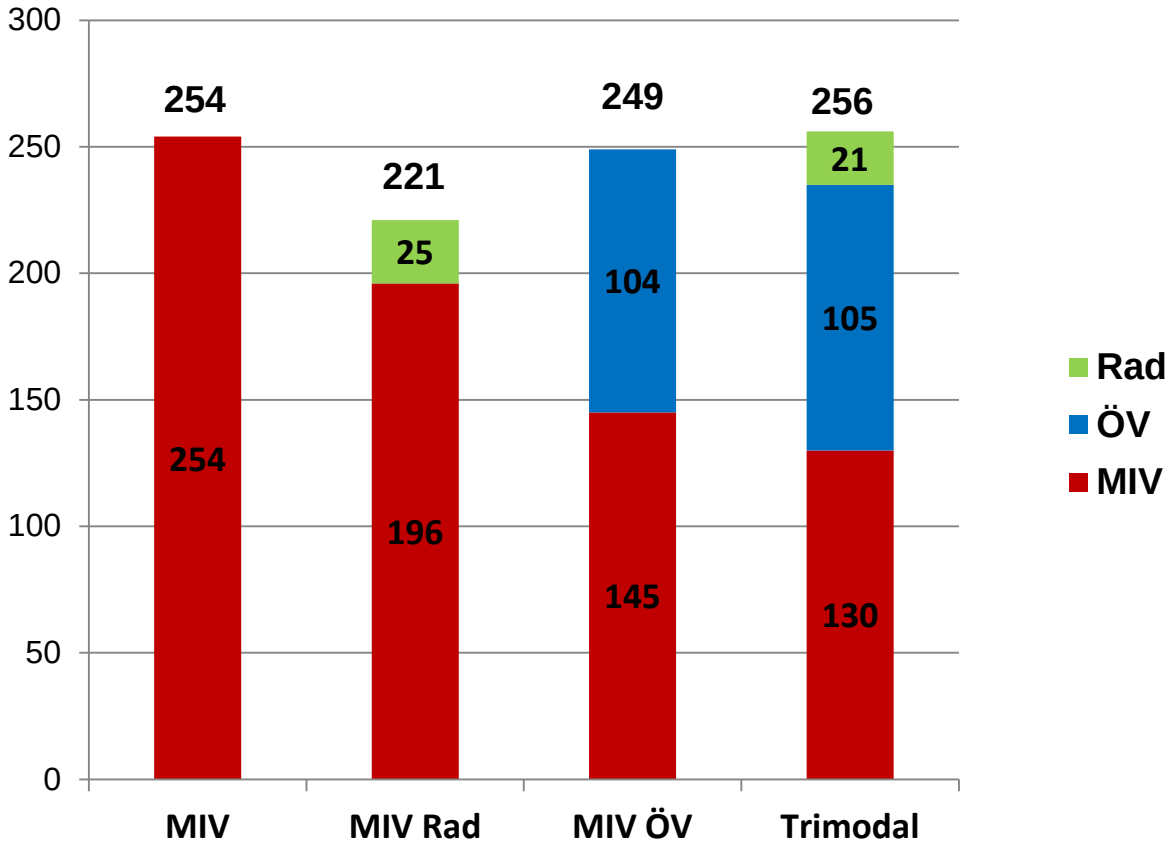
Anteil multimodaler Personen höher als Modal Split vermuten lässt





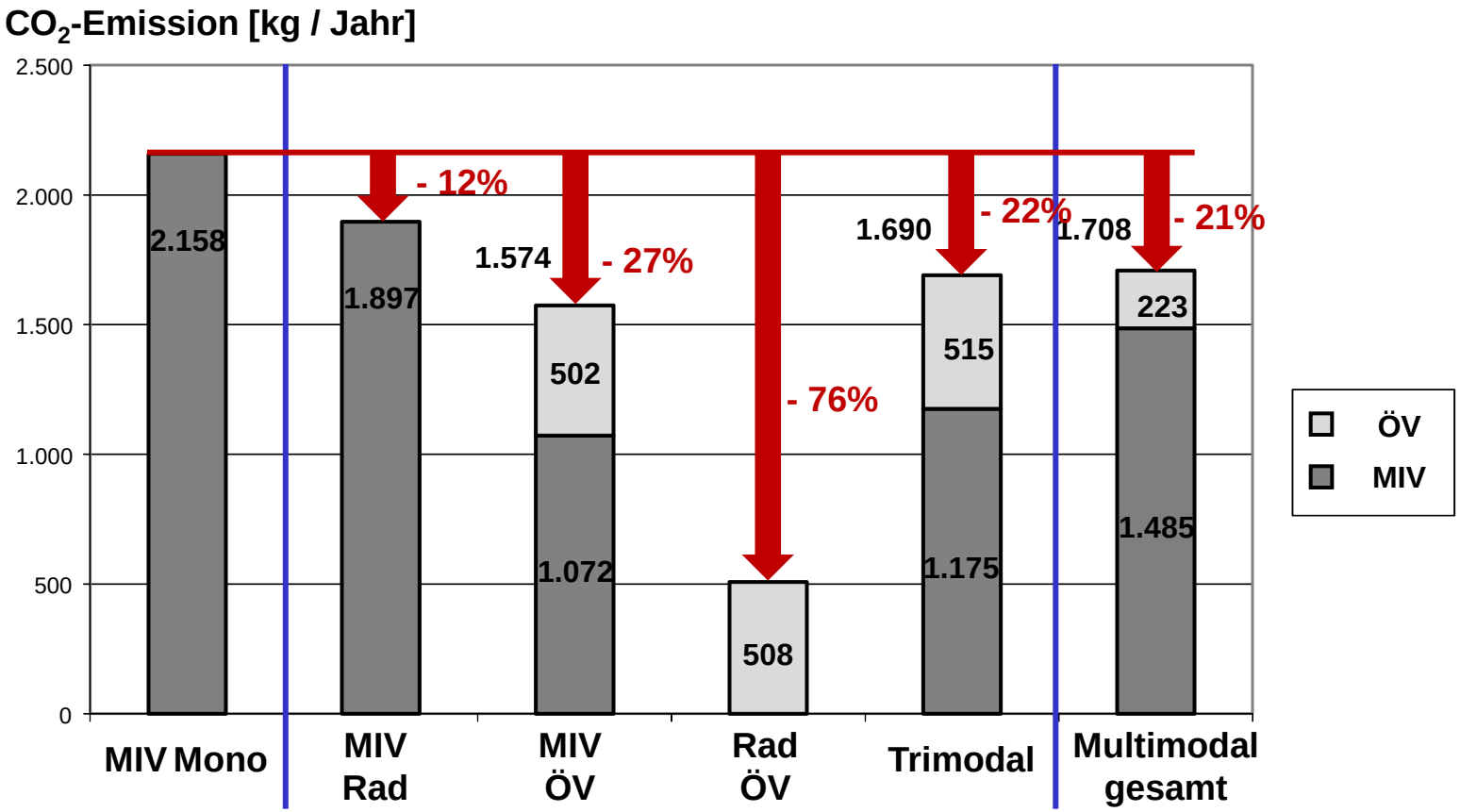
Quelle: Auswertungen MiD 2008

Multimodale sind nicht weniger, aber anders mobil



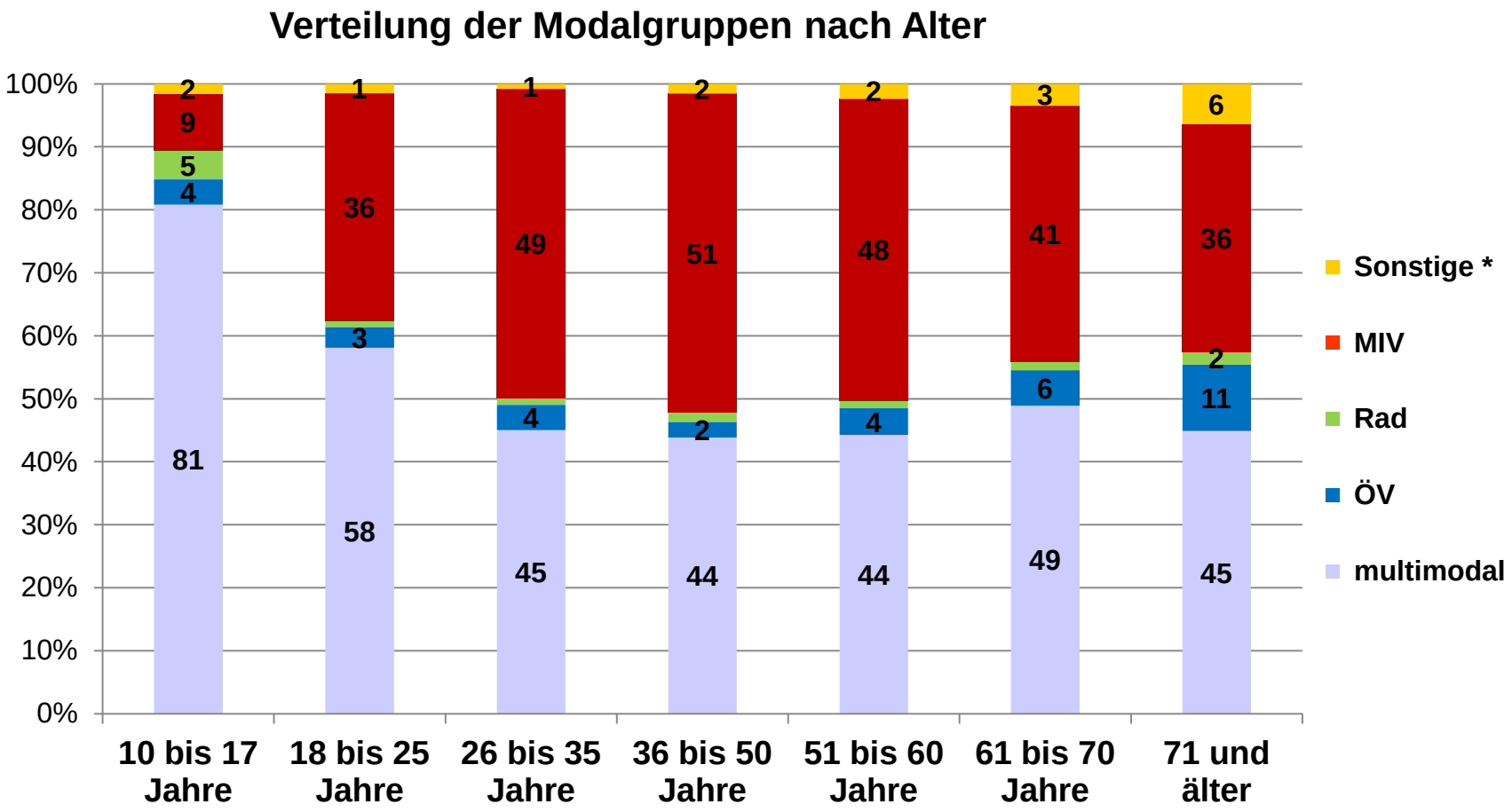
Quelle: Auswertungen MOP

Geringerer CO_2-Fußabdruck bei Multimodalen



Quelle: Auswertungen MiD 2008

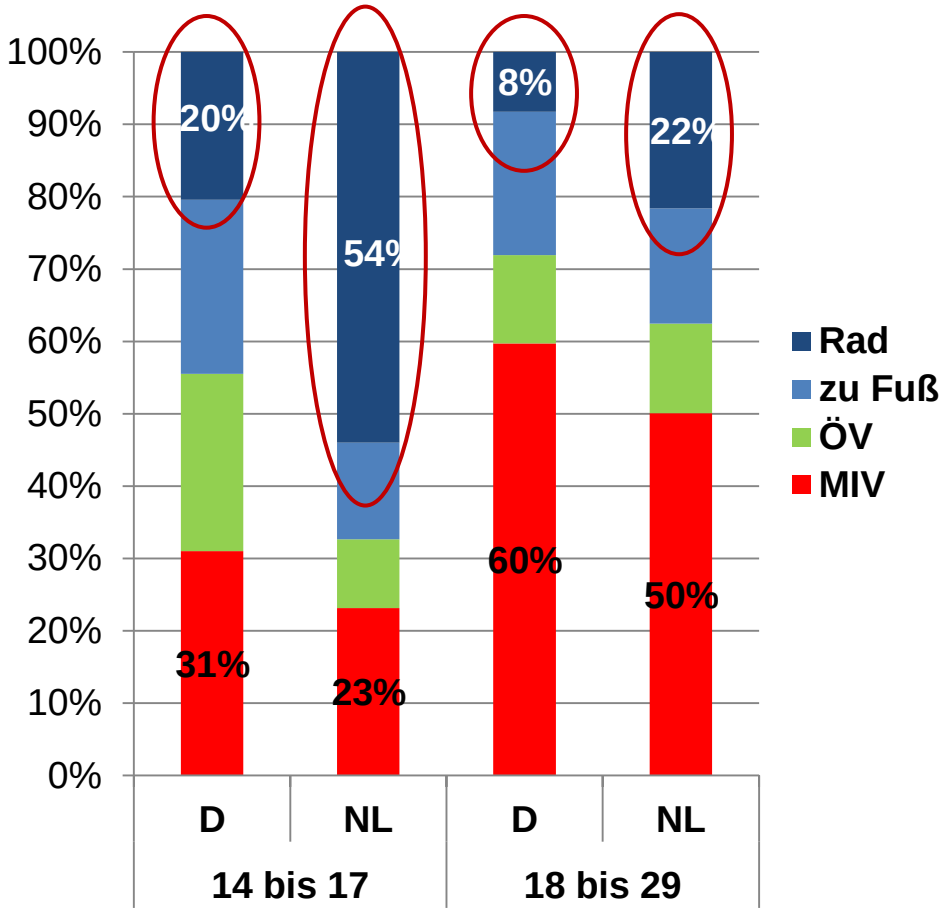
Multimodalität = junge Verhaltensweise



* Sonstige: kaum mobil oder nur Wege zu Fuß

Quelle: Auswertungen MiD 2008

Exkurs: Ländervergleich D – NL



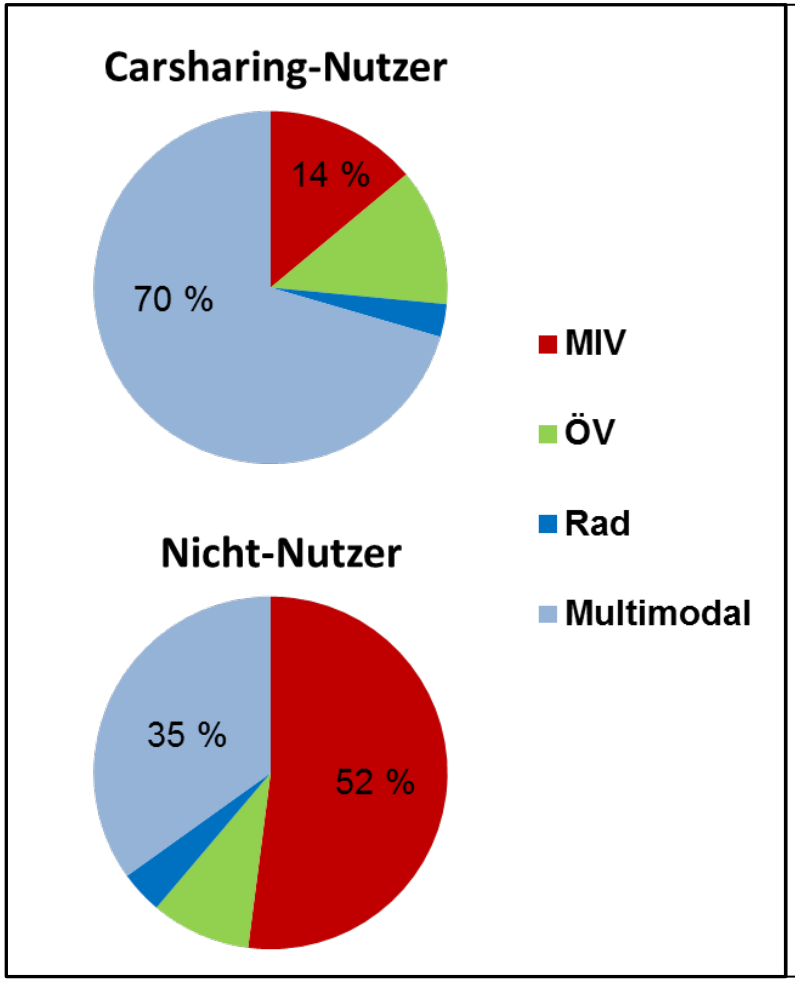
- Sprunghafte Veränderung des Modal Split mit Volljährigkeit
- Ab 18 geht die Radnutzung in den NL und in DE zurück
- D und NL: Fahrradanteil bei den 18 bis 29-Jährige fällt 60 Prozent niedriger als bei den 14 bis 17-Jährigen
- ABER: anderes Ausgangsniveau in den NL

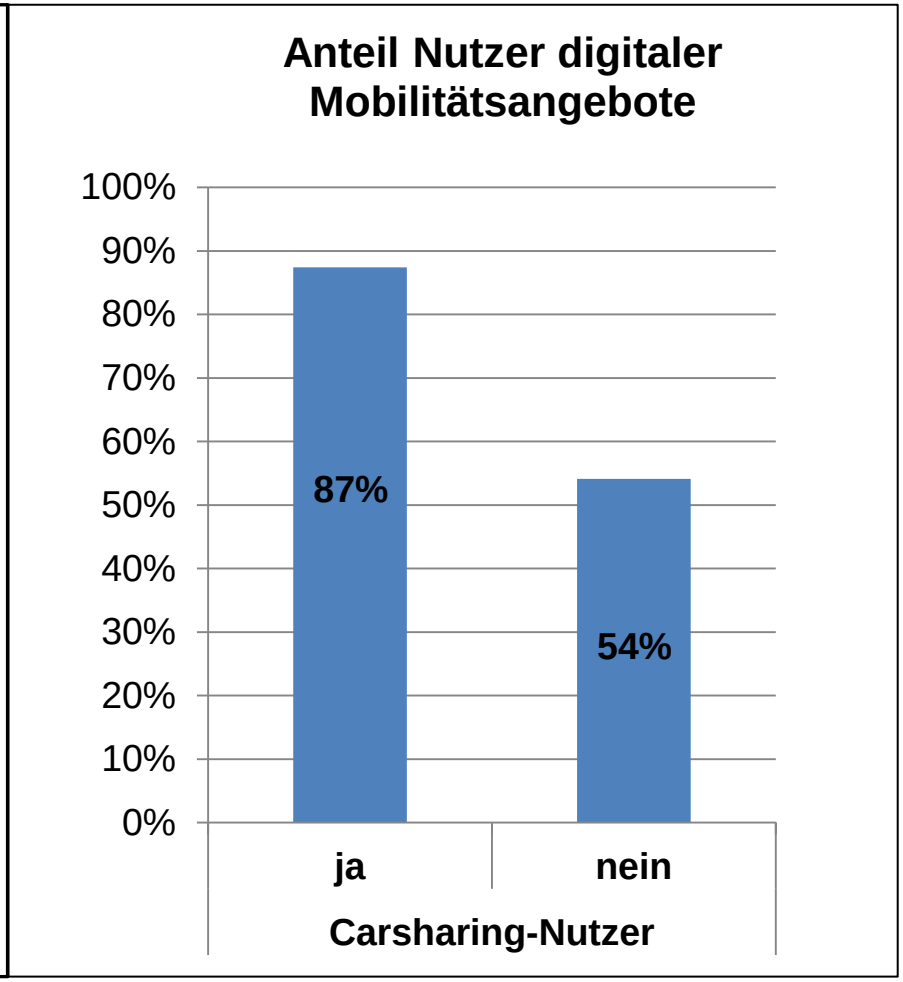
Quelle: Auswertungen MiD 2008, OViN 2010

DLR

Multimodalität & Carsharing

Carsharing-Nutzer sind multimodaler + digitaler



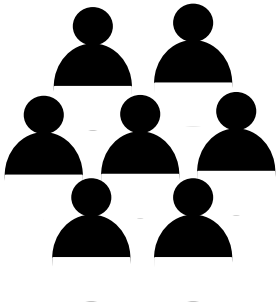


Quelle: Auswertung BMVI Digitalisierungsstudie, Projekt in Bearbeitung

DLR

Potenzial von Carsharing

Bevölkerung im Alter von 18 bis 60 Jahren



47 Mio.

davon sind 46% multimodal
(Ausschluss monomodaler Personen)

22 Mio.

davon leben 77% in Kernstädten und verdichteten Kreisen
(Ausschluss von Personen ländlicher Kreise)

17 Mio.

davon nutzen 55% das Auto 1-3 pro Woche oder seltener
(Ausschluss (fast) tägliche Autonutzung)

9 Mio.

Carsharing-Potenzial = 19% der 18- bis 60-Jährigen

Quelle: destatis, Auswertungen MiD 2008

DLR

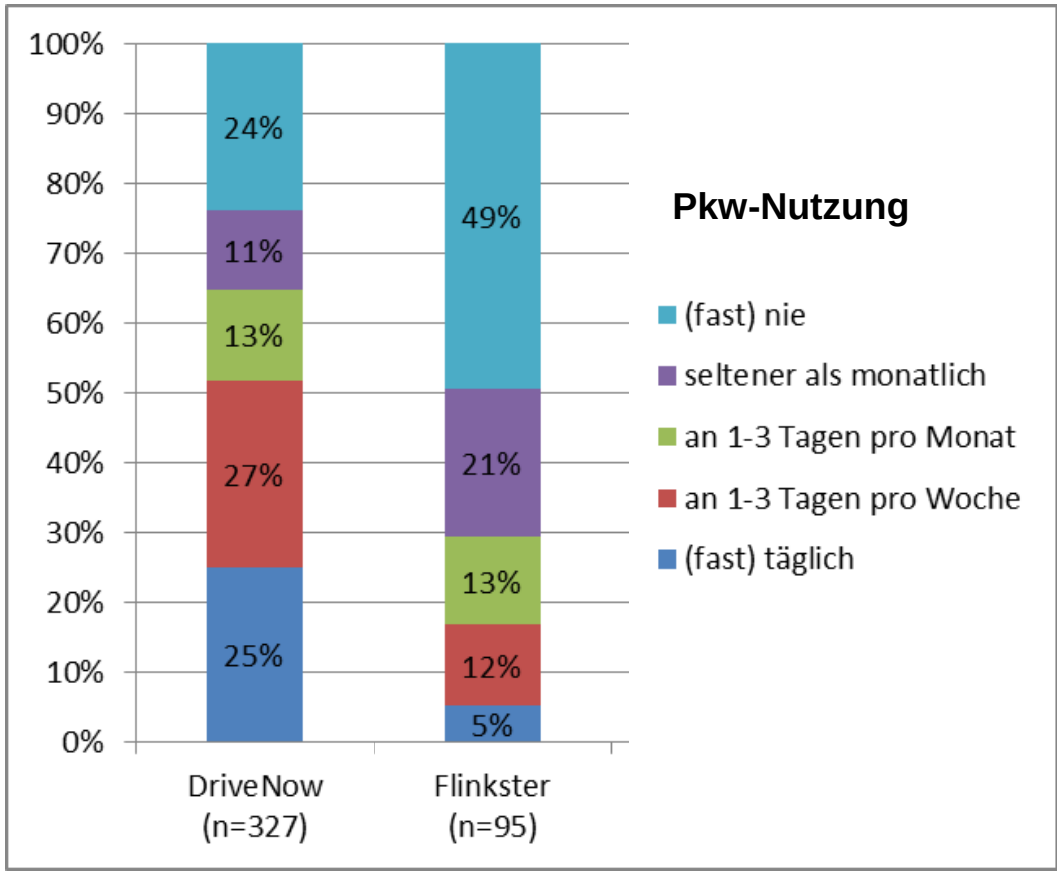
Vergleich der Carsharing-Systeme: Soziodemographisches Profil der Kunden

Die Nutzer von stationsgebundenem und -ungebundenem Carsharing sind:

- (weit überwiegend Männer)
- hochgebildet
- berufstätig
- verfügen über ein hohes Einkommen

Quelle: WiMobil, Online-Befragung Flinkster 2014, DriveNow 2015
Bildquelle: BMW, Deutsche Bahn AG

Vergleich der Carsharing-Systeme: Deutliche Unterschiede beim Mobilitätsverhalten



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

Quelle: WiMobil, Online-Befragung Flinkster 2014, DriveNow 2015

DLR

Vergleich der Carsharing-Systeme: Carsharing hat Auswirkungen auf Pkw-Besitz

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

Höheres Einsparpotenzial bei stationsgebundenem Carsharing.

Quelle: WiMobil, Online-Befragung Flinkster 2014, DriveNow 2015

DLR

Fazit

Digitalisierung

\+ Junge ohne Auto

\+ Multimodalität

\+ Carsharing

= **Mobilität von morgen**

Unabhängig voneinander stattfindende Trends verstärken sich gegenseitig

DLR

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Institut für Verkehrsforschung | Rutherfordstraße 2 | 12489 Berlin

Dr. Claudia Nobis

claudia.nobis@dlr.de

www.DLR.de/vf