

Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von CarSharing“

Der bcs-Standard zur Evaluation der verkehrsentlastenden Wirkung von CarSharing-Angeboten wurde in mehreren Studien des bcs entwickelt und getestet. Er beruht zum Teil auch auf Erkenntnissen von Autoren anderer CarSharing-Studien, die in den letzten Jahren in Deutschland durchgeführt wurden. Für alle Inhalte des Standards ist der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) allein verantwortlich.

1. Umfang der Evaluation

Der vorliegende Standard stellt die Empfehlung des bcs für die Evaluation der verkehrsentlastenden Wirkung einzelner CarSharing-Angebote dar. Der hier vorgelegte Fragebogen ist für diesen Zweck optimiert.

Für die Evaluation des gesamten in einer Kommune vorhandenen CarSharing-Angebots, welches oftmals von verschiedenen Anbietern gestellt wird, müssen Anpassungen vorgenommen werden. Im Rahmen einer kommunalen Evaluation aller CarSharing-Angebote empfehlen wir außerdem, zusätzlich einen Vergleich der Verkehrsmittelnutzungen von CarSharing-Kund*innen und Nicht-Nutzer*innen vorzunehmen, um den Grad der Änderung bzw. Abweichung des Mobilitätsverhaltens der CarSharing-Kund*innen vom Mobilitätsverhalten der Gesamtbevölkerung bestimmen zu können.

2. Evaluations-Kennzahlen

- Bestand privater Pkw bei den CarSharing-Nutzer*innen bezogen auf 1.000 Personen in den Haushalten der Befragten zum Befragungszeitpunkt (Motorisierungsquote)
- Entwicklung des privaten Autobestands (inklusive ständige Verfügbarkeit eines privat nutzbaren Dienstwagens) in den Haushalten der CarSharing-Nutzer*innen, gemessen zu drei Zeitpunkten: Im Zeitraum 12 Monate vor Beginn der CarSharing-Mitgliedschaft, zum Zeitpunkt der Anmeldung zum CarSharing, zum Befragungszeitpunkt
- Ursächlicher Einfluss der Nutzung des CarSharing-Angebots (des evaluierten Anbieters) auf eine erfolgte Autoabschaffung, subjektiv eingeschätzt durch die Befragten
- Durch die CarSharing-Nutzer*innen angenommener privater Autobestand in ihren Haushalten, wenn es kein CarSharing-Angebot (des evaluierten Anbieters) gäbe
- Entwicklung der Zahl autofreier Haushalte (kein privater Pkw vorhanden), gemessen zu drei Zeitpunkten: Im Zeitraum 12 Monate vor Beginn der CarSharing-Mitgliedschaft, zum Zeitpunkt der Anmeldung zum CarSharing, zum Befragungszeitpunkt
- Reale Ersetzungsquote des evaluierten CarSharing-Angebots („Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt x private Pkw“)
- Vermeidung von Neuanschaffungen durch das evaluierte CarSharing-Angebot („Ein CarSharing-Fahrzeug verhindert die Neuanschaffung von x privaten Pkw“)

- Beurteilung des evaluierten CarSharing-Angebots als Substitut für einen privaten Pkw durch die CarSharing-Nutzer*innen
- Entwicklung der ÖPNV-Nutzung, gemessen in zwei Zeiträumen: vor Beginn der CarSharing-Mitgliedschaft, heute/zum Befragungszeitpunkt
- Entwicklung des ÖPNV-Zeitkartenbesitzes, gemessen in zwei Zeiträumen: vor Beginn der CarSharing-Mitgliedschaft, heute/zum Befragungszeitpunkt
- Veränderung der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Vorher/Nachher-Vergleich: Vor Beginn der CarSharing-Teilnahme (beim evaluierten Anbieter), heute/zum Befragungszeitpunkt.

Alle Ergebnisse werden auf Basis eines nach Nutzungshäufigkeit gewichteten Befragungsergebnisses der Kund*innen des evaluierten CarSharing-Anbieters erzeugt. Die Gewichtung stellt die Übertragbarkeit des Befragungsergebnisses auf alle Kund*innen des evaluierten CarSharing-Angebots sicher.

3. Durchführung der Evaluation

3.1. Durchführung der Befragung

Die Evaluation beruht auf einer Vollbefragung aller Privatkund*innen bzw. Mitglieder des CarSharing-Anbieters. Die Einschränkung dieser Grundgesamtheit auf Teilgruppen - beispielsweise nur Vielfach-Nutzer*innen des CarSharing-Angebots - ist nicht zulässig. Nicht befragt werden Mitarbeiter*innen von Firmen, die das CarSharing-Angebot im Rahmen eines Firmenvertrags ihres Arbeitgebers nutzen und nicht selbst einen Vertrag für die private Nutzung mit dem Anbieter abgeschlossen haben. Kund*innen, die ihr Einverständnis für eine Kontaktaufnahme durch den Anbieter zum Zweck einer Befragung nicht gegeben haben, werden ebenfalls nicht angeschrieben.

Befragt wird mit Hilfe eines standardisierten online-Fragebogens. Dieser wird vom bcs vorgegeben (siehe Abschnitt 4.). Zusätzliche Fragen können nach Absprache mit dem bcs in die Befragung eingefügt werden.

Die Befragung geschieht anonym. Einzelne Personen/Kund*innen sind nicht identifizierbar.

Der evaluierte Anbieter verpflichtet sich, allen Kund*innen/Mitglieder zeitgleich eine Einladung zum online-Fragebogen zu schicken. Ausgenommen hiervon sind nur solche Kund*innen/Mitglieder, die einer Kontaktaufnahme durch den Anbieter zu diesem Zweck nicht zugestimmt haben. Für die Kontaktaufnahme stellt der bcs einen standardisierten Text zur Verfügung. Eine vorherige oder parallele gesonderte Information der Kund*innen/Mitglieder durch den Anbieter ist nicht zulässig.

Neben der Befragung der Kund*innen/Mitglieder muss der Anbieter ausgewählte Backend-Daten bereitstellen:

- a) Zahl der öffentlich angebotenen CarSharing-Fahrzeuge zum Stichtag des Befragungs-Starts
- b) Zahl der Privatkund*innen/Mitglieder zum Stichtag des Befragungs-Starts
- c) Nutzungshäufigkeit der Privatkund*innen/Mitglieder, ausgewertet nach einer vom bcs vorgegebenen Clusterung. Bezogen auf die letzten 12 Monate seit Befragungsstart (alternativ: Bezogen auf das letzte abgelaufene Kalenderjahr) wird der prozentuale Anteil aller Kund*innen bezogen auf folgende Cluster ermittelt:
 - Nutzung 52-mal oder öfter
 - Nutzung 12- bis 51-mal

- Nutzung 2- bis 11-mal
- Nutzung 1-mal
- Keine Nutzung in den betrachteten 12 Monaten

3.2. Gewichtung der Befragungsdaten

Die Daten zur Nutzungshäufigkeit des CarSharing-Angebots werden genutzt, um das Befragungsergebnis korrekt auf die Gesamtheit aller Kund*innen/Mitglieder des Anbieters übertragen zu können.

Die Übertragung geschieht, indem jedem Befragten eine Prozentzahl zugewiesen wird, die angibt, mit welchem Gewicht seine Antworten in das Gesamtergebnis der Befragung eingehen. Die Prozentzahl richtet sich danach, wie viele Kund*innen mit der CarSharing-Nutzungshäufigkeit des Befragten unter allen Privatkund*innen des CarSharing-Anbieters insgesamt vorkommen. Aus Gründen der Vereinfachung wird dabei die Nutzungshäufigkeit in den oben in 3.1. beschriebenen Gruppen geclustert.

Die Gewichtung der Befragungsdaten anhand Nutzungshäufigkeit wird vor der Auswertung auf alle Daten angewendet.

Ohne eine Gewichtung anhand Nutzungshäufigkeit entsteht ein „Overreporting-Effekt“: Häufige Nutzer*innen eines CarSharing-Angebots nehmen an Befragungen häufiger teil als Selten- bis Nichtnutzer*innen. In der Befragung entsteht daher ein nicht für alle Kund*innen/Mitglieder eines Angebotes repräsentatives Antwortmuster. Diese „Verzerrung“ wird dadurch aufgefangen, dass die Antworten in der Befragung pro Teilnehmer*in mit der abgefragten Nutzungshäufigkeit gewichtet werden. Ohne eine Gewichtung der Befragungsdaten fallen die Evaluationsergebnisse nach bisherigem verkehrswissenschaftlichem Kenntnisstand deutlich zu positiv aus, da häufige CarSharing-Nutzer*innen auch häufiger private Pkw abschaffen.

3.3. Berechnung der Ersetzungs- und Vermeidungsquote

Die Zahl der CarSharing-Fahrzeuge und der Kund*innen/Mitglieder des Anbieters ist die Grundlage zur Berechnung der realen Ersetzungsquote und der Vermeidung von Neuanschaffungen.

Die reale Ersetzungsquote („Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt x private Pkw.“) wird wie folgt berechnet:

- a. Gesamtkund*innenzahl des betrachteten Anbieters geteilt durch Zahl Antwortende auf Q3 und Q5/Q5.1 in der Befragung
- b. Ergebnis der Division in (a.) multipliziert mit der Zahl der laut Befragung real abgeschafften Pkw (Berechnung: private Pkw laut Q5/Q5.1 minus private Pkw laut Q3)
- c. Zahl der insgesamt abgeschafften privaten Pkw geteilt durch die Zahl der CarSharing-Fahrzeuge des betrachteten Anbieters

Die Vermeidung von Neuanschaffungen („Ein CarSharing-Fahrzeug verhindert die Neuanschaffung von x privaten Pkw“) wird wie folgt berechnet:

- a. Gesamtkund*innenzahl des betrachteten Anbieters geteilt durch Zahl Antwortende auf Q3 und Q7 in der Befragung

- b. Ergebnis der Division in (a.) multipliziert mit der Zahl der laut Befragung in den Haushalten vorhandenen zusätzlichen privaten Pkw, wenn es das evaluierte CarSharing-Angebot nicht gäbe (Berechnung: private Pkw laut Q7 minus private Pkw laut Q3)
- c. Zahl der ohne CarSharing angenommenen privaten Pkw geteilt durch die Zahl der CarSharing-Fahrzeuge des betrachteten Anbieters

Methodisch haben reale und hypothetische Ersetzungsquote einen unterschiedlichen Status. Denn während die reale Ersetzungsquote auf der realen Entwicklung des Autobestands bis zum Befragungszeitpunkt beruht, ist in die hypothetische Ersetzungsquote in nicht quantifizierbarer Weise eine Bewertung der Wirkungsweise des CarSharing-Angebots durch die Befragten eingeflossen. Der bcs betrachtet deshalb die reale Ersetzungsquote als maßgebliches Kriterium für die verkehrsentlastende Wirkung eines CarSharing-Angebots.

Wichtig dabei: Die beiden Ersetzungsquoten dürfen niemals miteinander addiert werden! Denn dies würde dazu führen, dass einerseits abgeschaffte Pkw und andererseits bei Abwesenheit des CarSharing-Angebots neu angeschaffte Pkw doppelt gezählt werden, obwohl es sich physisch um nur einen privaten Pkw handeln würde, der zunächst ab- und dann wieder angeschafft würde.

3.3.1. Integrierte Quote

Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass die Kommunikation von zwei verschiedenen Ersetzungsquoten verwirrend sein kann und es deshalb besser ist, mit einer einzelnen Quote zu arbeiten. Leider kann man die methodische Unterschiedlichkeit der realen Autoabschaffung und hypothetischer Neuanschaffung nicht beheben, weswegen wir dringend raten, die reale Ersetzungsquote zumindest im Projektbericht auszuweisen. Trotzdem kann man ein Verfahren anwenden, mit dem man beide Quoten für kommunikative Zwecke so miteinander verbindet, dass keine Doppelzählungen von realer Abschaffung und hypothetischen Neuanschaffungen erfolgen. Zu diesem Zweck müssen die Antworten der Befragten wie folgt behandelt werden:

- a. Bildung von zwei Gruppen in der Befragung: Gruppe 1 = Befragte, die laut Q3 und Q5/Q5.1 heute real weniger private Pkw besitzen, als vor der Teilnahme am CarSharing; Gruppe 2 = Befragte, die laut Q3 und Q5/Q5.1 heute genauso viele oder mehr privaten Pkw besitzen, als vor der Teilnahme
- b. Berechnung der Zahl der privaten Pkw, die in Gruppe 1 abgeschafft wurden (Berechnung: private Pkw laut Q5/Q5.1 minus private Pkw laut Q3 für diese Gruppe)
- c. Berechnung der Zahl der privaten Pkw, die in Gruppe 2 zusätzlich vorhanden wären, wenn es kein CarSharing-Angebot gäbe (Berechnung: private Pkw laut Q7 minus private Pkw laut Q3 für diese Gruppe)
- d. Addition der Summen aus (b.) und (c.).
- e. Zahl der privaten Pkw aus (d.) geteilt durch Zahl der CarSharing-Fahrzeuge des Anbieters

Die so entstehende Quote berücksichtigt alle realen Pkw-Abschaffung und die hypothetisch durch das CarSharing-Angebot vermiedenen zusätzlichen Neuanschaffungen. Sie verhindert jedoch nicht, dass hier reale und bloß angenommene Werte in dieselbe Quote einfließen.

3.3.2. Zweck der Quoten-Berechnung und Ursache-/Wirkungs-Beziehung zwischen Autoabschaffung und CarSharing-Angebot

Die Abschaffung eines privaten Pkw und auch der Verzicht auf eine Neuanschaffung sind fast immer von diversen Faktoren abhängig. Eine monokausale Verbindung zwischen CarSharing-Angebot und Autoabschaffung oder Verzicht auf eine Neuanschaffung dürfte selten sein. Die errechneten

Ersetzungs- und Vermeidungsquoten dürfen daher nicht so interpretiert werden, als verursache ein CarSharing-Angebot kausal eine Autoabschaffung in der errechneten Höhe. Der Zweck der Quotenberechnung ist primär ein anderer: Durch die Quote wird angegeben, ob das CarSharing-Angebot in Summe von einer Reduktion des Pkw-Bestands begleitet ist oder ob durch das Angebot parallel zum privaten Autobestand der Nutzer*innen zusätzliche Pkw auf die Straße gebracht werden.

Die Fragen Q6 und Q6.1 erlauben eine Annäherung an das Thema des kausalen Zusammenhangs zwischen Autoabschaffung und CarSharing-Angebot. Hier werden die Befragten dazu aufgefordert, die Stärke dieses Zusammenhangs selbst zu bewerten. Dies etabliert keine kausale Beziehung, aber auf der Basis der Antworten auf Q6 und Q6.1. können „Kausalitäts-Szenarien“ gebildet werden. Beispielsweise: Wie viele private Pkw wurden insgesamt von den Befragten abgeschafft und wie viele Pkw wurden abgeschafft, bei denen die Rolle des CarSharing-Angebots für die Abschaffung von den Befragten als hoch bzw. eher hoch bewertet wurde? Auf diese Weise kann zumindest eine näherungsweise Abschätzung der Bedeutung des CarSharing für die beobachtete Autoabschaffung versucht werden.

4. Fragebogen

Die Fragen Nr. 1 bis Nr. 14 bilden den bcs-Evaluationsstandard ab. Sie müssen gestellt werden, weil sie gemeinsam Grundlage der Evaluations-Kennzahlen sind.

Die Fragen SD 1 bis SD 7 sind optional. Sie können helfen, ein Befragungsergebnis besser zu verstehen, müssen jedoch nicht unbedingt gestellt werden, um die Evaluation durchzuführen. Wir empfehlen, mindestens SD 1 bis SD 4 zu stellen.

Nr.	Frage	Bemerkungen
1	<p>Q: Bei welchen der folgenden CarSharing-Angebote sind Sie als Kunde angemeldet? Mehrere Antworten sind möglich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbieter 1 • Anbieter 2 • Anbieter n 	Es wird eine Liste von CarSharing-Anbietern abgefragt, die in denselben Städten, wie Anbieter 1 (= evaluierter Anbieter und Aussender der Befragung) operieren.
1.1	<p><i>Wenn Mehrfachauswahl in Q1</i></p> <p>Q: Bitte nennen Sie uns das CarSharing-Angebot, bei dem Sie sich das <u>erste</u> Mal zum CarSharing angemeldet haben.</p> <p><i>Auflistung der in Q1 markierten Anbieter</i></p>	
2	<p>Q: Bitte nennen Sie uns das Jahr Ihrer Anmeldung bei (Anbieter 1).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswahlfeld Jahreszahlen 	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markenname
3	<p>Q: Über wie viele Autos verfügen Sie derzeit in Ihrem Haushalt? Bitte zählen Sie auch Dienstwagen mit, die Ihnen dauerhaft zur privaten Verfügung stehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • kein Auto • ein Auto • zwei Autos • drei Autos • vier oder mehr Autos 	
4	<p>Q: Hatten Sie zum Zeitpunkt der Anmeldung bei (Name Anbieter 1) Autos in Ihrem Haushalt zur Verfügung? Bitte berücksichtigen Sie auch Dienstwagen, die Ihnen dauerhaft zur privaten Verfügung standen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja • Nein • Weiß nicht 	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markenname
4.1	<p><i>Wenn Ja bei Q4</i></p> <p>Q: Wie viele Autos gab es zu diesem Zeitpunkt in Ihrem Haushalt?</p> <ul style="list-style-type: none"> • eins • zwei 	

	<ul style="list-style-type: none"> • drei • vier oder mehr 	
5	<p>Q: Hatten Sie in den 12 Monaten <u>vor</u> Ihrer Anmeldung bei (Name Anbieter1) Autos in Ihrem Haushalt zur Verfügung? Bitte berücksichtigen Sie auch Dienstwagen, die Ihnen dauerhaft zur privaten Verfügung standen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja • Nein • Weiß nicht 	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markenname
5.1	<p><i>Wenn Ja bei Q5</i></p> <p>Q: Wie viele Autos hatten Sie in diesem Zeitraum gleichzeitig maximal in ihrem Haushalt zur Verfügung?</p> <ul style="list-style-type: none"> • eins • zwei • drei • vier oder mehr • kann ich nicht mehr sagen 	
6	<p>Q: Haben Sie ein oder mehrere Autos in Ihrem Haushalt <u>wegen der Nutzung</u> des CarSharing-Angebots von (Anbieter 1) abgeschafft?</p> <p>1 Ja 2 Nein 3 Teilweise 4 Weiß nicht</p>	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markenname
6.1	<p><i>Wenn „Ja“ oder „teilweise“ bei Q6</i></p> <p>Q: Welchen Anteil an der Entscheidung zur Pkw-Abschaffung hatte die Nutzung des CarSharing-Angebots von (Anbieter 1)?</p> <p>1 sehr großer Anteil 2 eher großer Anteil 3 war teilweise mitentscheidend 4 eher geringer Anteil 5 sehr geringer Anteil</p>	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markenname
6.2	<p><i>Wenn „Ja“ bei Q6</i></p> <p>Mit welchen Verkehrsmitteln legen Sie nun hauptsächlich die Wege zurück, die Sie zuvor mit dem/den inzwischen abgeschafften Fahrzeug(en) bewältigt haben? (Mehrfachnennungen möglich)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anderer Pkw im Haushalt oder von Verwandten/Bekanntem • Pkw eines Carsharing-Anbieters • Öffentlicher Nahverkehr (Bus und Bahn) • Bahn/Fernzüge/Fernbusse • Fahrrad • Zu Fuß 	
7	<p>Q: Angenommen, es gäbe das CarSharing-Angebot von (Anbieter 1) nicht mehr: Wie viele Autos würde es dann in Ihrem Haushalt geben?</p> <ul style="list-style-type: none"> • gar kein Auto 	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der

	<ul style="list-style-type: none"> • ein Auto • zwei Autos • drei Autos • vier oder mehr Autos • kann ich nicht sagen 	dem Kunden bekannte Markenname
7.1	<p><i>Wenn Mehrfachauswahl in Q1</i></p> <p>Q: Angenommen, es gäbe <u>überhaupt kein</u> CarSharing-Angebot mehr, das Sie nutzen könnten: Wie viele Autos würde es dann in Ihrem Haushalt geben?</p> <ul style="list-style-type: none"> • gar kein Auto • ein Auto • zwei Autos • drei Autos • vier oder mehr Autos • kann ich nicht sagen 	
8	<p>Q: Wenn Sie an die letzten 12 Monate zurückdenken: Wie häufig haben Sie Fahrzeuge von (Anbieter 1) genutzt?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mindestens einmal in der Woche • Mindestens einmal im Monat • Mindestens einmal im halben Jahr • Mindestens einmal im Jahr • Gar nicht 	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markenname
9	<p>Q: Nachfolgend präsentieren wir zwei Aussagen über das CarSharing-Angebot von (Anbieter 1). Bitte bewerten Sie, für wie zutreffend Sie diese Aussagen halten.</p> <p>1 = stimme überhaupt nicht zu <-> 5 = stimme voll und ganz zu, weiß nicht</p> <p>Das CarSharing-Angebot von (Anbieter 1) ist ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ... ein vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto. • ... eher ein Zusatzangebot zum eigenen Auto. 	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markenname
10	<p>Q: Nutzen Sie derzeit den Öffentlichen Nahverkehr?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja • Nein 	
10.1	<p><i>Wenn Ja bei Q10</i></p> <p>Q: Welche Art von Fahrschein nutzen Sie üblicherweise?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzel- oder Mehrfachtickets • Tageskarten • Wochenkarten • Monatskarten • Semesterticket • Abo-Jahreskarte/Jobtickets • Andere (auch Schwerbehindertenausweis, ...) 	
11	<p>Q: Haben Sie <u>vor</u> Ihrer Anmeldung zum CarSharing-Angebot von (Anbieter 1) den Öffentlichen Nahverkehr genutzt?</p>	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der

	<ul style="list-style-type: none"> • Ja • Nein • Weiß nicht 	dem Kunden bekannte Markennamen
11.1	<p><i>Wenn Ja bei Q11</i></p> <p>Q: Welche Art von Fahrschein haben Sie <u>vor</u> der Anmeldung bei (Anbieter 1) üblicherweise genutzt?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzel- oder Mehrfachtickets • Tageskarten • Wochenkarten • Monatskarten • Semesterticket • Abo-Jahreskarte/Jobtickets • Andere (auch Schwerbehindertenausweis, ...) 	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markennamen
12	<p><i>Wenn Ja in 10 und Q11</i></p> <p>Q: Hat sich durch die Nutzung des CarSharing-Angebots von (Anbieter 1) Ihre Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs verändert?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ich nutze seither den Öffentlichen Nahverkehr häufiger • Es hat sich keine Veränderung ergeben • Ich nutze seither den Öffentlichen Nahverkehr seltener 	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markenname
13	<p>Q: Wie häufig nutzen Sie aktuell die folgenden Verkehrsmittel?</p> <p>Skala: täglich bzw. fast täglich, an 1-3 Tagen pro Woche, an 1-3 Tagen pro Monat, seltener als monatlich, nie bzw. fast nie, keine Angabe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad • Privates Auto • Carsharing (alle Anbieter) • Bus und Bahn in Ihrer Stadt / in Ihrer Region • Bahn ab etwa 100 Kilometer einfache Entfernung • Wege ausschließlich zu Fuß 	
14	<p>Q: Denken Sie nun bitte ausschließlich an die Zeit bevor Sie Mitglied bei (Anbieter 1) wurden: Wie häufig haben Sie in der Zeit vor Ihrer Mitgliedschaft bei (Anbieter 1) die folgenden Verkehrsmittel genutzt?</p> <p>Skala: täglich bzw. fast täglich, an 1-3 Tagen pro Woche, an 1-3 Tagen pro Monat, seltener als monatlich, nie bzw. fast nie, keine Angabe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad • Privates Auto • Carsharing (alle Anbieter) • Bus und Bahn in Ihrer Stadt / in Ihrer Region • Bahn ab etwa 100 Kilometer einfache Entfernung • Wege ausschließlich zu Fuß 	Anbieter 1 = Aussender der Befragung; verwendet wird der dem Kunden bekannte Markenname
	<p><i>Optional: Soziodemografie (SD); Empfehlung bcs: mindestens SD 1 bis SD 4 sollten gestellt werden</i></p>	

SD 1	Q: Wie viele Personen, Sie eingeschlossen, leben in Ihrem Haushalt? <ul style="list-style-type: none"> • 1 • 2 • 3 • 4 • 5 oder mehr 	
SD 2	<i>Entfällt wenn „1“ markiert in SD 1</i> Q: Leben Kinder unter 18 Jahren in Ihrem Haushalt? Ja, nein	
SD 3	Q: Welchem Geschlecht gehören Sie an? <ul style="list-style-type: none"> • männlich • weiblich • divers 	
SD 4	Q: In welchem Jahr sind Sie geboren? Bitte wählen Sie das Jahr	
SD 5	Q: Was ist der höchste Bildungsabschluss, den Sie besitzen? Wenn Sie sich gerade in einer Ausbildung befinden, dann kreuzen Sie bitte den Bildungsgrad an, den Sie als nächstes erlangen werden. <ul style="list-style-type: none"> • Hauptschule • Realschule • Allgemeine Hochschulreife • Universitäts-/Hochschulabschluss (Diplom, Magister, Bachelor, Master, Doktor, Professor) • Nichts zutreffend 	
SD 6	Q: In welcher Arbeits- bzw. Ausbildungssituation befinden Sie sich im Moment? <ul style="list-style-type: none"> • Angestellt/Beamte*r/Arbeiter*in • Selbstständig • Berufsausbildung • Schulausbildung • Universitätsausbildung • Nicht erwerbstätig/keine Ausbildung derzeit 	
SD 7	Q: Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen, das Ihrem Haushalt insgesamt zur Verfügung steht? Sollten Sie in einer WG leben, geht es um ihr persönliches Nettoeinkommen. <ul style="list-style-type: none"> • < 1000 Euro • 1000 – 2000 Euro • 2000 – 3000 Euro • 3000 – 4000 Euro • 4000 – 5000 Euro • >5000 Euro • Ich möchte diese Frage nicht beantworten. 	