

Carsharing Wien – Evaluierung



Im vorliegenden Projekt „Carsharing Wien – Evaluierung“ wurden die in Wien angebotenen Carsharing-Systeme in einem dreijährigen Prozess evaluiert. Die KundInnen der nunmehr vier Anbieter wurden dabei mittels Online-Fragebogen in mehreren Erhebungswellen zu ihrem Mobilitäts- und Nutzungsverhalten befragt. Aufbauend auf den so gewonnenen Daten wurde Carsharing hinsichtlich für die Stadt Wien wesentlicher Aspekte, wie beispielsweise soziodemographischer Merkmale der KundInnen oder der Wirkung von Carsharing auf den privaten Pkw-Besitz und die Pkw-Fahrleistung analysiert.

Dienstag, 29. Dezember 2015

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung



Auftraggeber:

Dipl.-Ing. Gregor Stratil-Sauer
MA18-Stadtentwicklung und
Stadtplanung
Referat Mobilitätsstrategien
Rathausstraße 14-16
1082 Wien

Auftragnehmer:

HERRY Consult GmbH
A-1040 Wien
Argentinierstraße 21

Tel.: (01) – 504 12 58
Fax: (01) – 504 35 36
e-mail: office@herry.at
<http://www.herry.at>

Bearbeitungsteam:

DI Markus Schuster
Mag.a Irene Steinacher
Mag. Ing. Rupert Tomschy

1. Ausgangslage	4
2. Projektablauf – Erhebungsdurchführung	5
2.2. Vorgehensweise bei der Analyse	7
3. Ergebnisse	8
3.1. Entwicklung Carsharing in Wien	8
3.1.1. Entwicklung	8
3.1.2. Standort und Fahrzeugangebot einzelner CS-Anbieter	9
3.1.3. Kostenübersicht	11
4. Befragungsergebnisse	13
4.1.1. Zipcar	13
4.1.2. Flinkster	16
4.1.3. DriveNow	19
4.1.4. Car2go	22
4.2. Profil eines/einer typischen Carsharing-KundIn	25
5. Analysen und Erkenntnisse	27
5.1. Soziodemografische Merkmale der Carsharing-NutzerInnen	27
5.2. Veränderung im Mobilitätsverhalten	32
5.3. Veränderung des Pkw-Besitzes	35
5.4. Auswirkung auf die Fahrleistung	41
6. Schlussfolgerungen	44
6.1. Carsharing als „Konkurrenz“ zum ÖV?	44
6.2. Auswirkungen auf den Pkw-Besitz	45
6.3. Auswirkungen auf die Fahrleistung	46
6.4. Zusammenfassung	47
7. Anhang	48

1. Ausgangslage

Von einem Projektteam unter Leitung der Wiener Linien und der MD-Gruppe Tiefbau wurde im Jahr 2012 eine Carsharing-Strategie für die Stadt Wien erarbeitet. Im Projekthandbuch „Carsharing für Wien“ hat die MA 18 das Arbeitspaket 2.3. „Evaluierung für Carsharing-Systeme in Wien entwickeln“ übernommen. Dafür wurde im Sommer 2012 von HERRY Consult im Auftrag der MA 18

- eine Evaluierungsmethode und die dafür notwendigen Kennzahlen erstellt und
- die „Definition und Akkreditierungsregeln Carsharing“ um weitere, wichtige Aspekte betreffend den Evaluierungsprozess überarbeitet.

Diese beiden Unterlagen bildeten die Grundlage für die Durchführung dieser Evaluierung. Im vorliegenden Projekt „Carsharing Wien – Evaluierung“ wurden in den Jahren 2012 bis 2015 dazu folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Erstellung eines Fragebogens (inkl. Abstimmung mit den Kooperationspartnern)
- Adaptierung des Fragebogens an die Bedürfnisse der unterschiedlichen Betreiber, insbesondere Anpassung an die Unterschiede zwischen stationärem Carsharing und den Free-Floating-Angeboten
- Programmierung der Fragebögen als Online-Version
- Jährliches Update der Fragebögen
- Einholen der relevanten Daten/Kennzahlen von den Carsharing-Betreibern und Organisation des Anspracheverfahrens mit den Carsharing-Betreibern.
- Erhebungsdurchführung bis zu 2-mal jährlich
- Auswertungen und Aufbereitung der Ergebnisse
- Vergleich der wichtigsten Erkenntnisse zwischen den Betreibern bzw. den unterschiedlichen Systemen
- Berichtslegung

Die Entwicklung des stationären Carsharing-Angebots in Wien erfolgte nicht in dem dynamischen Ausmaß, das im Jahr 2012 noch erwartet wurde. Zum vorhandenen Betreiber (carsharing.at, ab 2012: Zipcar) kam mit Flinkster nur ein Mitbewerber nach Wien. Allerdings konnten die beiden Free-Floating-Carsharing-Unternehmen (car2go und DriveNow) zur Mitarbeit gewonnen werden. Dadurch verschob sich der Bearbeitungsschwerpunkt der Evaluierung.

Die vorliegenden Daten ermöglichen nun einen Vergleich der NutzerInnen des stationären und des Free-Floating-Carsharings. Daraus werden Rückschlüsse für die Stadtverwaltung abgeleitet.

2. Projektablauf – Erhebungsdurchführung

Im ersten Schritt wurde ein Evaluierungsfragebogen (siehe Anhang) gemeinsam mit dem Auftraggeber entwickelt, die Carsharing-Anbieter kontaktiert und um Teilnahme ersucht.

Die erste Evaluierungswelle erfolgte im Frühjahr 2013, als erster Partner für die Durchführung der Evaluierung konnte die Firma Zipcar Austria GmbH als Anbieter von stationärem Carsharing gewonnen werden (damals noch unter der Marke „carsharing.at“). Zu diesem Zeitpunkt waren rund 7.300 Kundinnen und Kunden aus Wien Mitglieder (PrivatkundInnen sowie Einzel- und Kleinunternehmen) bei carsahring.at und es wurden 132 Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. 1.026 KundInnen konnte zur Teilnahme an der ersten Online-Befragung gewonnen werden.

Die zweite Erhebungswelle fand im Herbst 2013 ebenfalls unter den Mitgliedern der Firma Zipcar statt. Die Zahl der Zipcar-KundInnen hatte sich seit dem Frühjahr auf ca. 8.500 erhöht, die Zahl der Fahrzeuge nur leicht auf 134. Durch eine Intensivierung der Ansprache der Erhebung war es aber gelungen, bei dieser Erhebungswelle 1.587 ProbandInnen zu gewinnen (entspricht knapp 20% der KundInnen).

Für die dritte Erhebungswelle im Frühjahr 2014 konnte neben Zipcar auch Flinkster (das stationäre Carsharing-Angebot der Deutschen Bahn) zur Teilnahme gewonnen werden. Flinkster hatte zu diesem Zeitpunkt ca. 340 KundInnen und 54 Fahrzeuge in Wien. 149 dieser KundInnen haben grundsätzlich der Teilnahme an Befragungen zugestimmt, von diesen konnten 45 zur Teilnahme gewonnen werden (entspricht 31% Rücklauf). Zipcar hatte im Frühjahr etwas mehr als 8.500 KundInnen (bei nur mehr 120 Fahrzeugen), knapp 1.400 nahmen an der Befragung teil.

Die vierte und letzte Erhebungswelle fand im Frühjahr 2015 statt. Auf eine Befragung im Herbst 2014 wurde verzichtet, da zum einen im Jahr davor nur sehr geringe Unterschiede in den Ergebnissen zwischen Frühjahr und Herbst festgestellt wurden und zum anderen zu diesem Zeitpunkt noch mit den Betreibern der Free-Floating-Angebote car2go (Daimler) und DriveNow (BMW) über deren Teilnahme an der Evaluierung verhandelt wurde. Im Frühjahr 2015 wurde die Evaluierung unter Teilnahme aller vier Betreiber durchgeführt, wobei der Evaluierungsfragebogen für die beiden Free-Floating-Anbieter leicht adaptiert wurde.

Folgenden TeilnehmerInnenzahlen konnten bei der Befragung im Frühjahr 2015 erreicht werden:

- Zipcar Austria hatte im Frühjahr 2015 116 Fahrzeuge und 5.600 KundInnen. Aufgrund der im Herbst 2014 durchgeführten endgültigen System-Migration vom früheren Betreiber und der damit notwendigen aktiven Neuanmeldung sind einige KundInnen „verloren“ gegangen. Von diesen 5.600 Personen konnten wieder rund 16% (knapp 870) zur Teilnahme an der Befragung gewonnen werden.

- Die Fahrzeugflotte von Flinkster betrug zu diesem Zeitpunkt 53 Fahrzeuge, die von 1.330 KundInnen genutzt wurden. Aus Datenschutzgründen konnten nur 490 angeschrieben werden, von diesen füllten 94 den Evaluierungsfragebogen aus (knapp 20%).
- DriveNow hatte im Frühjahr 2015 rund 400 Fahrzeuge auf der Straße und rund 33.000 KundInnen. 4.200 der KundInnen konnten zur Teilnahme an der Evaluierungsbefragung gewonnen werden, das entspricht einem Rücklauf von 13%.
- Von den rund 55.000 KundInnen des Free-Floating-Anbieters car2go nahmen etwas weniger als 5.700 Personen an der Befragung teil, das entspricht etwas mehr als 10% der KundInnen.

Sowohl bei DriveNow als auch bei car2go fallen keine laufenden Mitgliedsgebühren an, es ist daher davon auszugehen, dass hier mehr Kundinnen und Kunden „nur“ angemeldet und keine aktiven NutzerInnen sind als bei den stationären Carsharing-Anbietern und daher der Rücklauf (relativ gesehen) geringer ist. Mit fast 10.000 befragten Personen bildet die vorliegende Erhebung unter den NutzerInnen der Free-Floating-Angebote aber dennoch eine sehr valide Datenbasis.

		Frühjahr 2013	Herbst 2013	Frühjahr 2014	Frühjahr 2015
Zipcar	NutzerInnen je Anbieter	7.264	8.481	8.550	5.618
	Befragung / TeilnehmerInnenanzahl	1.026	1.587	1.372	866
Flinkster	NutzerInnen je Anbieter	-	-	388	1.330
	Befragung / TeilnehmerInnenanzahl	-	-	45	94
car2go	NutzerInnen je Anbieter	41.352	52.296	62.497	78.533
	Befragung / TeilnehmerInnenanzahl	-	-	-	5.629
DriveNow	NutzerInnen je Anbieter	-	-	-	33.000
	Befragung / TeilnehmerInnenanzahl	-	-	-	4.196

Tabelle 1: Anzahl d. KundInnen und Anzahl der TeilnehmerInnen an der Befragung je Befragungswelle

2.2. Vorgehensweise bei der Analyse

Die Ergebnisdaten der einzelnen Befragungswellen wurden jeweils nach Altersklassen, Geschlecht und Wiener Wohnbezirk anhand der von den Betreibern zur Verfügung gestellten KundInnen Daten gewichtet. Eine Gewichtung nach Nutzungshäufigkeit war zum einen aufgrund fehlender Informationen hinsichtlich der Verteilung der Nutzungshäufigkeit in der jeweiligen Grundgesamtheit nicht möglich, zum anderen zeigen die Befragungsergebnisse, dass eine solche Gewichtung ohnehin nicht notwendig war, da die Angaben der ProbandInnen bezüglich der Nutzungshäufigkeit mit der Angabe der Anbieter zur durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit sehr gut übereinstimmten.

Die nachfolgend dargestellten tiefergehenden Analysen und Erkenntnisse wurden jeweils mit den aktuellen Daten der letzten Erhebungswelle im Frühjahr 2015 durchgeführt. Zum einen konnten erst zu diesem Zeitpunkt alle vier Anbieter in Wien zur Teilnahme an der Evaluierung gewonnen werden, zum anderen zeigten die Ergebnisse der Befragungswellen bei Zipcar auf, dass die Befragungsergebnisse im Zeitraum von 2013 bis 2015 sehr geringen Schwankungen unterlagen. Einzige Ausnahme bildete dabei Flinkster, aufgrund der geringen TeilnehmerInnenzahlen war es notwendig, beide Erhebungswellen gemeinsam zu betrachten.

3. Ergebnisse

3.1. Entwicklung Carsharing in Wien

3.1.1. Entwicklung

Seit 1992 gibt es organisierte Carsharing-Angebote in Österreich, zunächst vom Verein „Auto Teilen Österreich“ und ab 1997 durch das Unternehmen DENZELDRIVE, das zuletzt unter dem Markennamen „carsharing.at“ auftrat. Im Jahr 2012 wurde DENZELDRIVE/carsharing.at von Zipcar übernommen. Somit gab es bis 2012 nur ein stationäres Carsharing-Angebot. Seit 2012 gibt es zusätzlich das Free-Floating-Angebot von car2go. Im August 2013 startete Flinkster und im Oktober 2014 DriveNow.

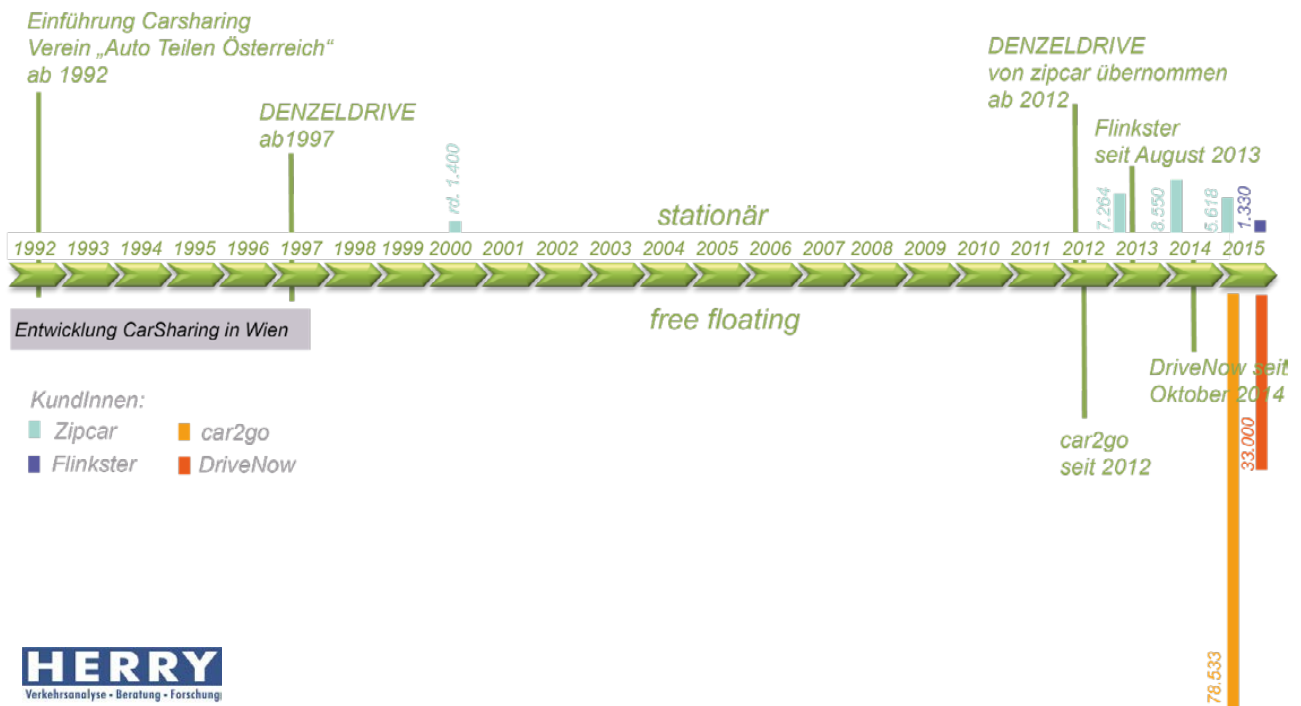


Abbildung 1: Entwicklung von Carsharing in Wien

3.1.2. Standort und Fahrzeugangebot einzelner CS-Anbieter

Carsharing-Anbieter in Wien 2015

Betriebsgebiet der Free-Floating-Betreiber car2go und DriveNow sowie der stationären Carsharing-Anbieter Zipcar und Flinkster

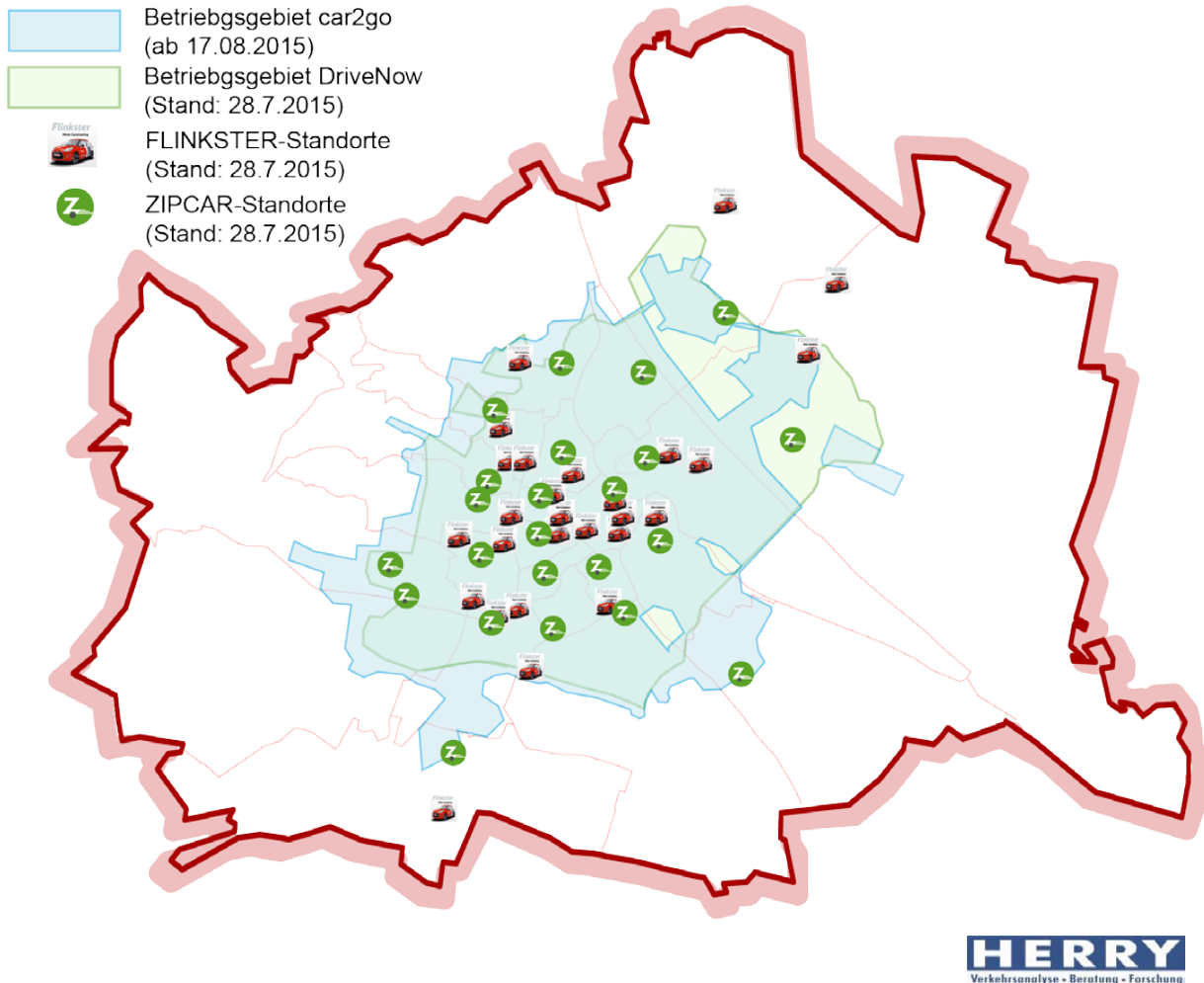


Abbildung 2: Übersicht über die räumliche Verteilung von Carsharing-Angeboten in Wien

Die exakten Standorte der beiden stationsgebundenen Anbieter zum Zeitpunkt der Erhebung (Mitte 2015) finden sich im Anhang. **Zipcar** war an rund 70 Standorten mit 116 Fahrzeugen vertreten, **Flinkster** an etwas weniger als 30 Standorten mit 53 Fahrzeugen. Das Geschäftsgebiet von **DriveNow** umfasst die Bezirke, 1., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 20. teilweise: 2., 3., 10., 12., 13., 14., 15., 16., 17., 18., 19., 21., 22. Insgesamt stehen den KundInnen 430 Fahrzeuge zur Verfügung.

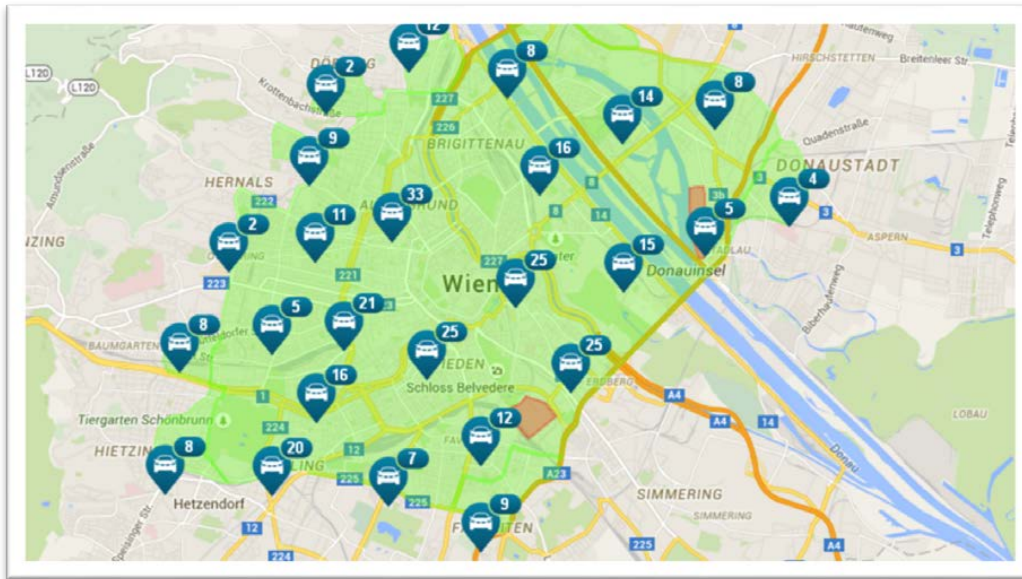


Abbildung 3: Schaubild - DriveNow-Standorte, Quelle: <https://at.drive-now.com/#!/carsharing/wien>; Abruf: Juli 2015

Das Geschäftsgebiet von **car2go** umfasst die Bezirke, 1., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 20. teilweise: 2., 3., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 16., 17., 18., 19., 21., 22., 23. Insgesamt stehen den KundInnen etwas mehr als 700 Fahrzeuge zur Verfügung.

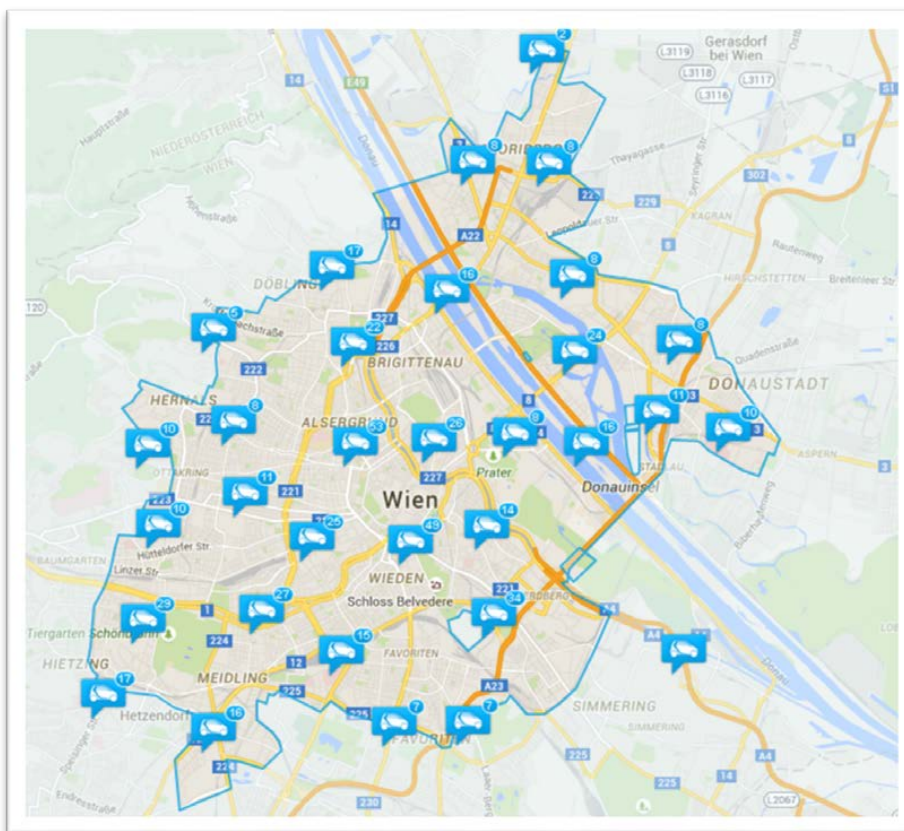








Abbildung 4: Schaubild – car2go-Standorte, Quelle: <https://www.car2go.com/de/wien/was-kostet-car2go/>; Abruf: Juli 2015

3.1.3. Kostenübersicht

Kostenübersicht der einzelnen Carsharing-Anbieter				
<p> Die Autos stehen auf öffentlichem Parkraum und können in einem beliebigen Stadtteil (innerhalb Geschäftsgebiet) abgestellt werden.</p> <p> Start und Ende einer Ausleihe an definiertem Stellplatz eines Autos</p>				
Anbieter	 Car2go	 DriveNow	 Zipcar	 Flinkster
Info	www.car2go.com +4312677111	www.drivenow.at 0800070702	www.zipcar.at 0810/100377	www.flinkster.at +4312675066
Flottengröße	700 Fahrzeuge	430 Fahrzeuge	67 Fahrzeuge	47 Fahrzeuge
Modellbeispiele	Smart for Two	Mini BMW 1 und X1	Opel, Renault, Ford, Nissan Primastar	Fiat, Citroen, Smart
Stationen	Stationsunabhängig auf öffentlichen Parkplätzen innerhalb des Geschäftsgebietes	Stationsunabhängig auf öffentlichen Parkplätzen innerhalb des Geschäftsgebietes	56 feste Stationen	11 feste Stationen und in diversen Garagen (z.B. Parkringgarage, Parkhaus Wbhf., Seestadt Aspern, Votivparkgarage)
Nutzungsgebiet	Start und Ende einer Ausleihe, innerhalb des Geschäftsgebiets Wien	Start und Ende einer Ausleihe, innerhalb des Geschäftsgebiets Wien	Start und Ende einer Ausleihe, am selben Standort	Start und Ende einer Ausleihe, am selben Standort
Registrierungstellen	Hintere Zollamtsstraße 9	6x (BMW Händler und SIXT Filialen)	Onlineanmeldung, Kopie des Führerschein einsenden und per Mail Freigabe zum Carsharen	Onlineanmeldung; 2 Registrierstellen zum Freischalten (Felberstraße 1 1150 Wien)
Anmeldegebühr	- €	9,98 € statt 29 €	-	29,00 €
Jahresbeitrag	- €	- €	3 Monate gratis, danach 60 €/Jahr od. 5€/Monat	- €
Reiner Zeittarif	0,31€/Fahrtminuten 0,19€/Parkminute	0,34€/Fahrtminute 0,19€/Parkminute	nein	nein
Reservierungsmöglichkeit	Ab30 Minuten vor Fahrtantritt	Ab 15 Minuten vor Fahrtantritt	Auch längerfristig möglich	Auch längerfristig möglich
Kombitarif	nein	32,00€ für 3h. inkl.	Ab 6,00 € pro Stunde und 80	Ab 2,50 € pro Stunde

		80 km 54,00€ für 6 h. inkl. 120 km	Freikilometer, danach 0,20€ pro KM	
Tagespreise	69,00€ pro Tag	98,00€ pro Tag inkl. 200km	64,00 € pro Tag und 80 Freikilometer	79,00 € pro Tag (max. 300 KM)
WL- Konditionen	9,00€ Registrierungsgebühr und einmalig 60 Freiminuten als Startguthaben	Die Registrierungs- gebühr entfällt und einmalig 40 Freiminuten als Startguthaben	29,00 € Registrierungs- gebühr und einmalig 40,00 € Fahrtguthaben	19.00 € Registrierungsgebühr und jeden Monat 5,00 € Fahrtguthaben
Besonderheiten	Car2go eignet sich besonders für spontane und kürzere Fahrten. Die kleinen Fahrzeuggrößen erleichtern die Parkplatzsuche überall im Stadtgebiet	DriveNow eignet sich besonders für spontane und One- Way-Fahrten und bietet eine vielfältige Auswahl an Fahrzeuggrößen für jeden Anwendungsfall	Zipcar ist der weltweit größte Carsharing- Anbieter, mit Tausenden von Autos. Deine Zipcard ist somit dein persönlicher Autoschlüssel auf der ganzen Welt.	Flinkster zeichnet sich durch seine übergreifende Verfügbarkeit im Inland (Wien, Graz und Salzburg) sowie International (Deutschland, Schweiz, Italien und Niederlande) aus.
Flughafenzuschlag	9,90€	10,00€		

Stand November 2015
Quelle: Wiener Linien

Tabelle 2: Kostenübersicht der einzelnen Carsharing-Anbieter

4. Befragungsergebnisse

4.1.1. Zipcar

Die detaillierten Befragungsergebnisse der einzelnen Befragungswellen (Frühjahr und Herbst 2013, Frühjahr 2014 und 2015) liegen dem Auftraggeber in Form von PowerPoint-Präsentationen vor.

Steckbrief der Zipcar-KundInnen:

- Aufgrund der im Herbst 2014 durchgeführten endgültigen System-Migration vom früheren Betreiber (DEZELDRIVE) und der damit notwendigen aktiven Neuanmeldung sind einige KundInnen „verloren“ gegangen. Der Kundenstamm beläuft sich mit Stand März 2015 auf 4.355 Privat-KundInnen und 1.263 Business-KundInnen.
- Das Profil des/der typischen Zipcar-KundIn ist männlich (zwei Drittel), in der Altersklasse 36 bis 49 Jahren vertreten, mit höherer Schulausbildung (AHS, FH, Universität) und Vollzeit berufstätig, lebt in einem Ein- bis Zwei-Personen-Haushalt ohne Kinder und der Haushalt besitzt keinen eigenen Pkw.
- Fast ein Fünftel der Zipcar-KundInnen nutzt neben Zipcar auch car2go sowie privates Carsharing (siehe Abbildung 5).
- Über zwei Drittel (69%) sind in Wien ohnehin größtenteils mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs (siehe Abbildung 6).
- Über zwei Drittel (69%) nutzen Zipcar für Fahrten außerhalb der Stadt (siehe Abbildung 7)
- Ein Großteil der Zipcar-KundInnen unternimmt Arbeits- und Ausbildungswege (55%), Begleitwege (30%) sowie Freizeitwege (38%) mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Einkaufswege werden von 42% zu Fuß erledigt.
- Nur 19% besitzen keine ÖV-Zeitkarte (siehe Abbildung 8).
- Die Mehrheit der Zipcar-KundInnen bevorzugt beide Varianten von Standorten (Straße, Garage), die Straße v.a. wegen der leichteren und bequemlicheren Zugänglichkeit und Garagen wegen der problemlosen Nutzungsmöglichkeit bei jedem Wetter (kein Schneeschaukeln im Winter, Hitze im Sommer) genutzt.
- Mehr als die Hälfte der Zipcar-KundInnen wünscht sich eine Erhöhung der Anzahl an Zipcar-Standorten.
- Am häufigsten wurden von den KundInnen folgende Wünsche an den Betreiber geäußert: Erweiterung der Standorte in ganz Österreich („Schweiz hat ein viel dichteres Netz als in Österreich, v.a. auch an kleineren Bahnhöfen in Österreich Zipcar anbieten, um Bahn und Carsharing kombinieren zu können“); Kindersitze anbieten; wieder mehr Kilometer in den Preis integrieren („ich nütze es v.a. für berufliche Fahrten außerhalb von Wien, da ist es oft zu teuer und ich weiche auf Mietwagen aus, würde lieber wieder Zipcar nützen, wenn z.B. 150 km am Tag inkludiert sind“); Preise sollten günstiger werden, v.a. die Tagespauschale; mehr Fahrzeuge, um die Verfügbarkeit zu erhöhen; Rückgabe an einem anderen Standort als Abholung ermöglichen

Nutzt Ihr Haushalt andere CS-Angebote?

(Grundgesamtheit: 866 befragte Zipcar-KundInnen)

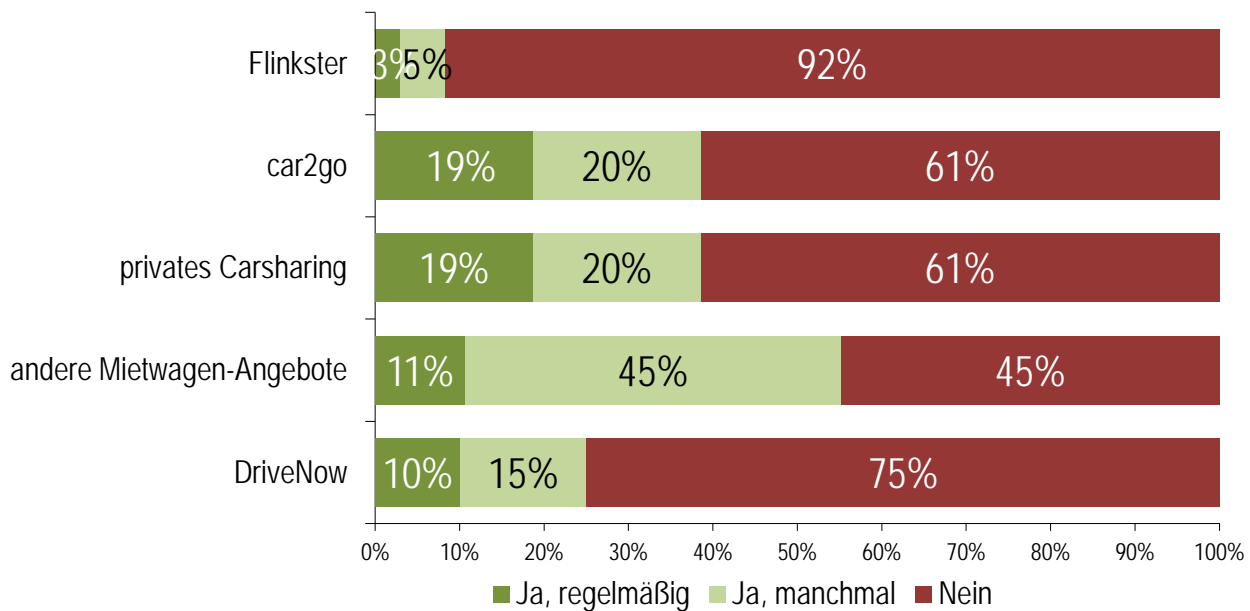


Abbildung 5: Zipcar Austria – Nutzung anderer Zipcar Angebote

Gründe für die Zipcar-Mitgliedschaft

(Grundgesamtheit: 866 befragte Zipcar-KundInnen, Mehrfachantworten)

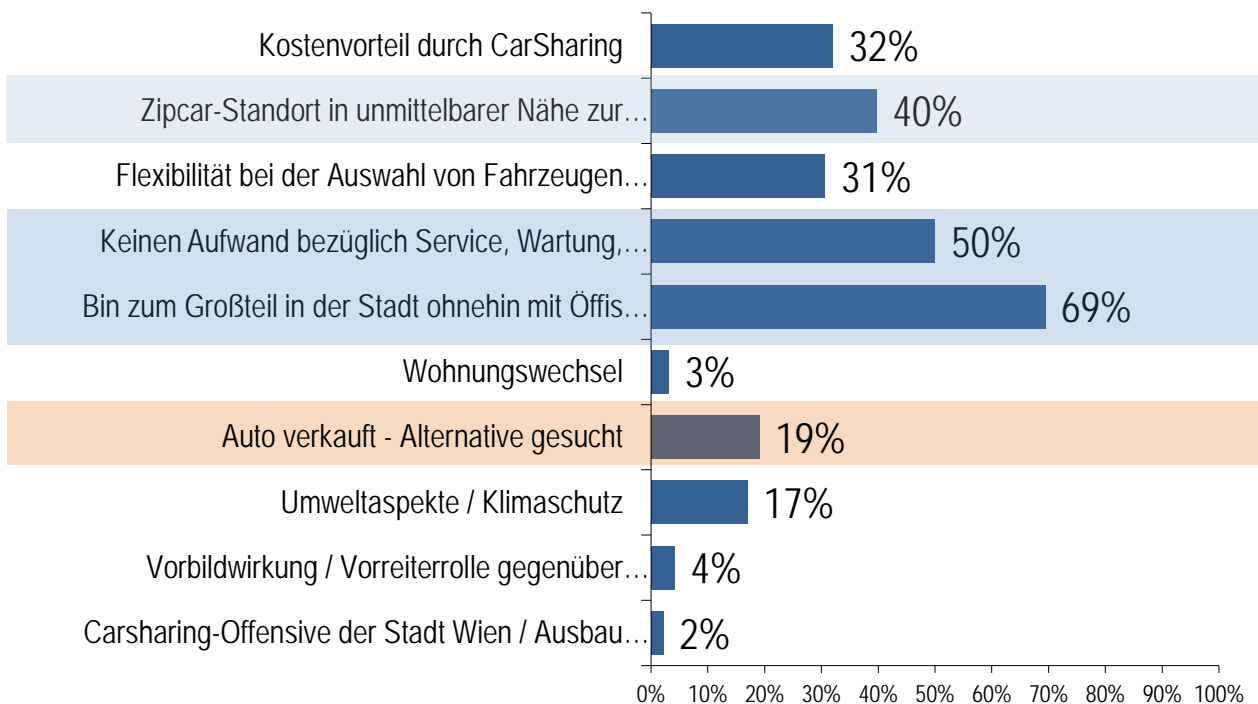


Abbildung 6: Zipcar Austria – Gründe für die Mitgliedschaft

Häufigste Fahrtzwecke

(Grundgesamtheit: 866 befragte Zipcar-KundInnen, Mehrfachantworten)

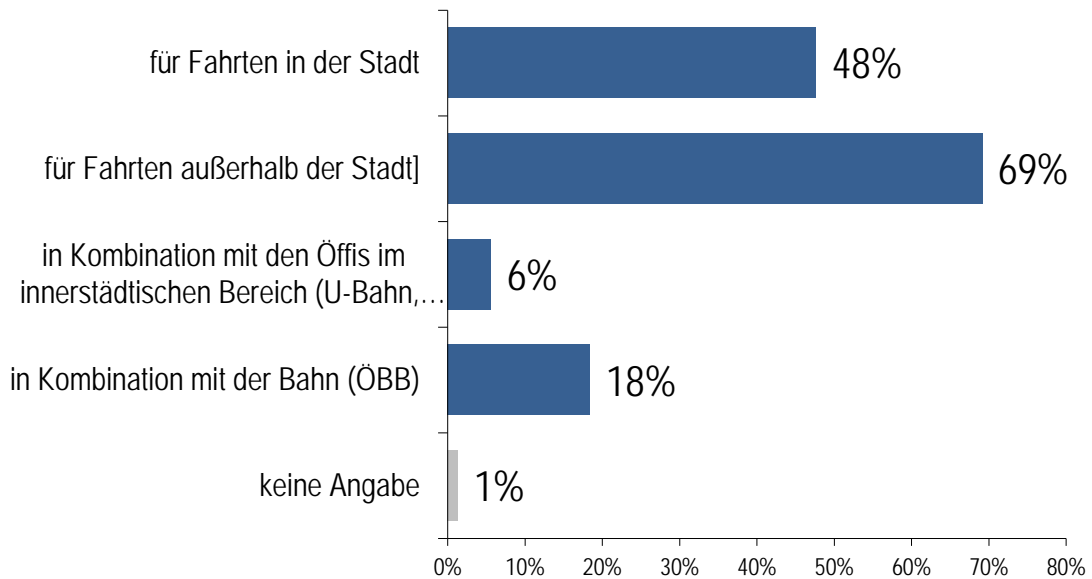


Abbildung 7: Zipcar Austria – häufigster Fahrtzweck

Besitzen Sie eine Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel?

(Grundgesamtheit: 866 befragte Zipcar-KundInnen)

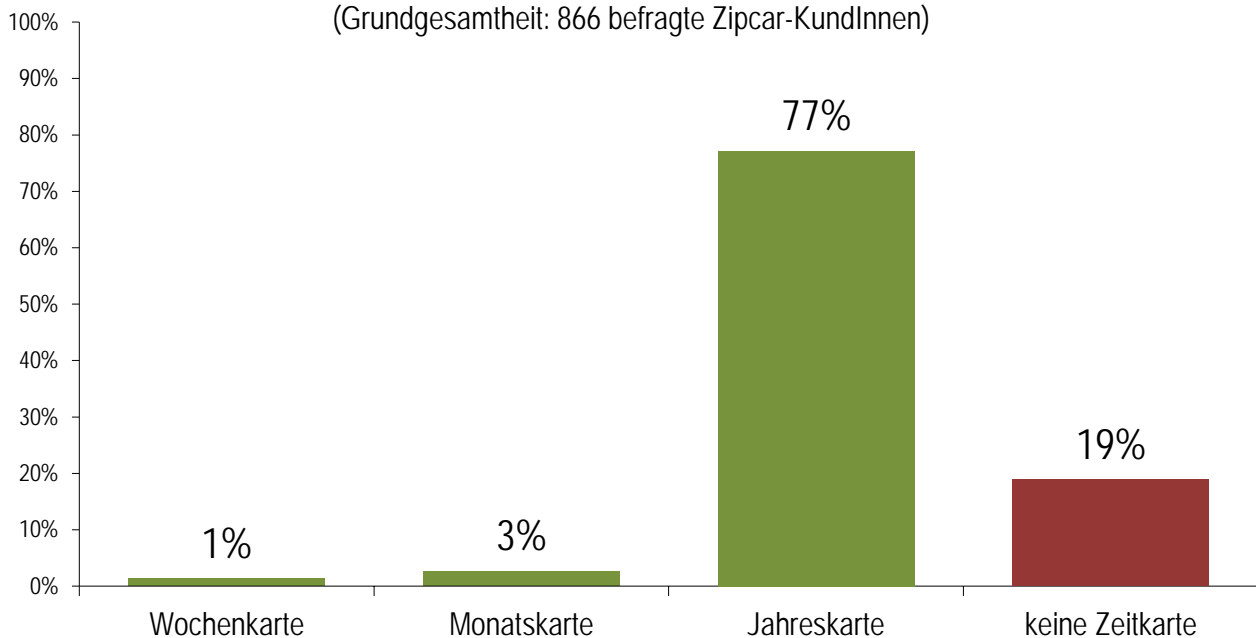


Abbildung 8: Zipcar Austria – Zeitkartenbesitz für öffentliche Verkehrsmittel

4.1.2. Flinkster

Die detaillierten Befragungsergebnisse der einzelnen Befragungswellen (Frühjahr 2014 und 2015) liegen dem Auftraggeber in Form von PowerPoint-Präsentationen vor.

Steckbrief der Flinkster-KundInnen:

- Der Kundenstamm beläuft sich mit Stand März 2015 auf 1.330 KundInnen.
- Das Profil des/der typischen Flinkster-KundIn ist männlich (fast drei Viertel), in der Altersklasse 26 bis 49 Jahren vertreten, mit höherer Schulausbildung (AHS, FH, Universität) und Vollzeit berufstätig, in einem Ein- bis Zwei-Personen-Haushalt ohne Kinder lebend und der Haushalt besitzt keinen eigenen Pkw.
- Fast ein Viertel (23%) der Flinkster-KundInnen nutzt neben Flinkster auch car2go (siehe Abbildung 9).
- Über zwei Drittel (67%) sind in Wien ohnehin größtenteils mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs (siehe Abbildung 10).
- Knapp drei Viertel (74%) nutzen Flinkster auch für Fahrten außerhalb der Stadt (siehe Abbildung 11).
- Ein Großteil der Flinkster-KundInnen unternimmt Arbeits- und Ausbildungswege (63%) mit dem öffentlichen Verkehr, für Begleitwege (53%, davon 26% Flinkster) wird auf das verfügbare Carsharing-Angebot zurückgegriffen, Einkaufswege (32%) werden zu Fuß unternommen, Freizeitwege werden mit Flinkster (43%) und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (35%) unternommen.
- Nur 13% besitzen keine ÖV-Zeitkarte (siehe Abbildung 12).
- Der Großteil der Flinkster-KundInnen bevorzugt beide Varianten von Standorten (Straße, Garage), die Straße v.a. wegen der leichteren und bequemlicheren Zugänglichkeit und Garagen wegen der problemlosen Fahrzeugrückgabe (keine Fremdparker).
- Mehr als die Hälfte (66%) der Flinkster-KundInnen wünscht sich eine Vermehrung der Flinkster -Standorte.
- Am häufigsten wurden von den KundInnen folgende Wünsche an den Betreiber geäußert: verbessertes Tarifangebot („wieder den getrennten Stunden- und Kilometerpreis einführen“, „günstigere Wochenendangebote z.B. von Freitag 15 Uhr bis Sonntag 18 Uhr anbieten“); Fahrzeugtypenerweiterung; Geschäftsgebiet erweitern; mehr Werbeautos an Standorten anbieten; flexible Rückgabemöglichkeit; Parkkarte („eine Parkkarte für alle Bezirke sollte im Auto sein, sodass für den Benutzer keine Parkgebühren anfallen!“)

Nutzt Ihr Haushalt andere Carsharing Angebote?

(Grundgesamtheit: 94 befragte Flinkster-KundInnen)

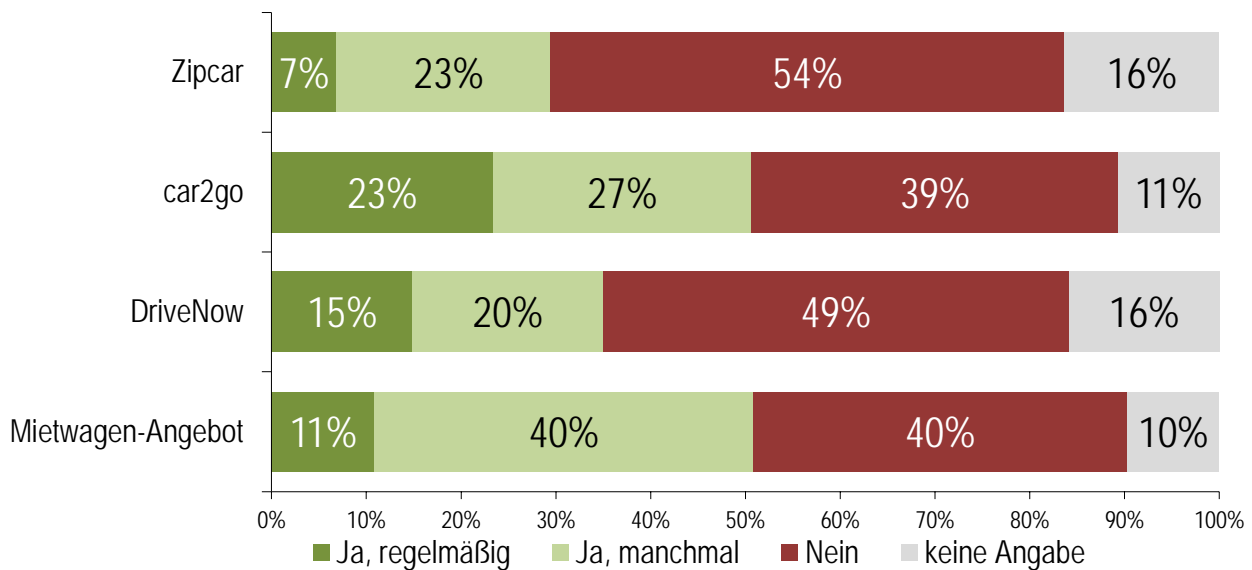


Abbildung 9: Flinkster – Nutzung anderer Carsharing Angebote

Gründe für die Carsharing-Mitgliedschaft

(Grundgesamtheit: 94 befragte Flinkster-KundInnen, Mehrfachantworten)

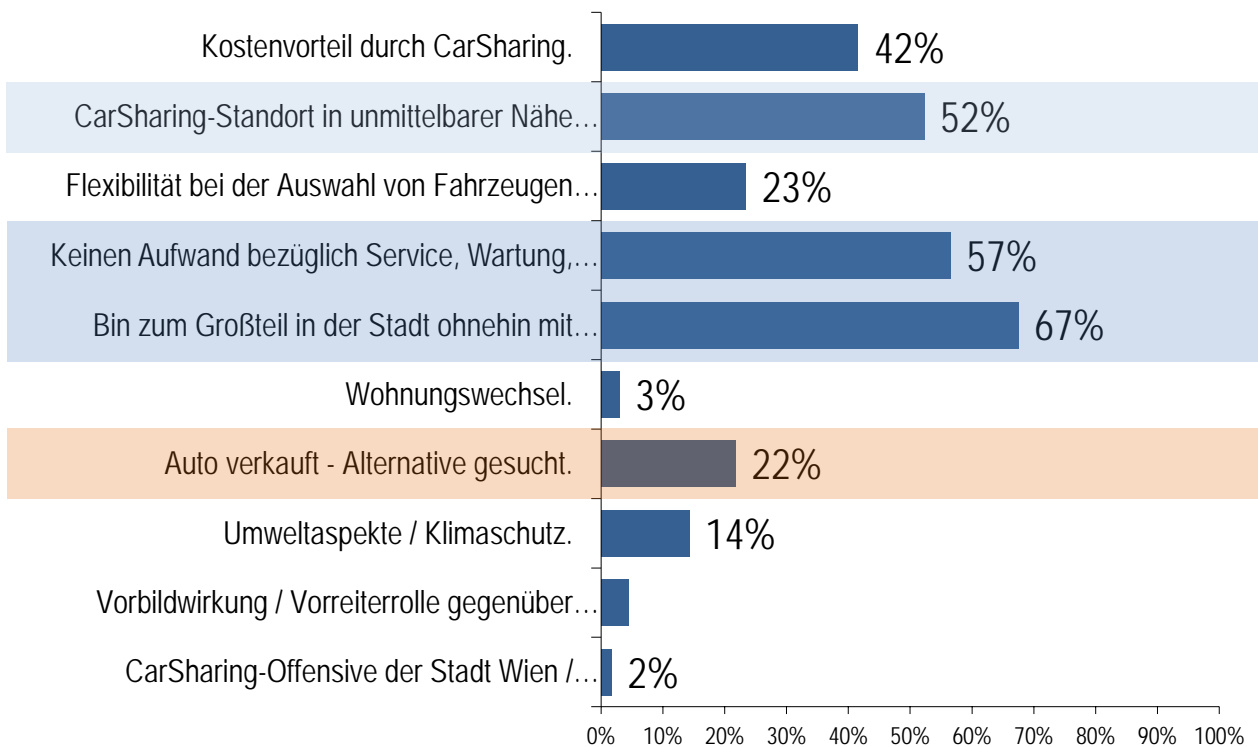


Abbildung 10: Flinkster – Gründe für die Mitgliedschaft

Häufigste Fahrtzwecke

(Grundgesamtheit: 94 befragte Flinkster-KundInnen, Mehrfachantworten)

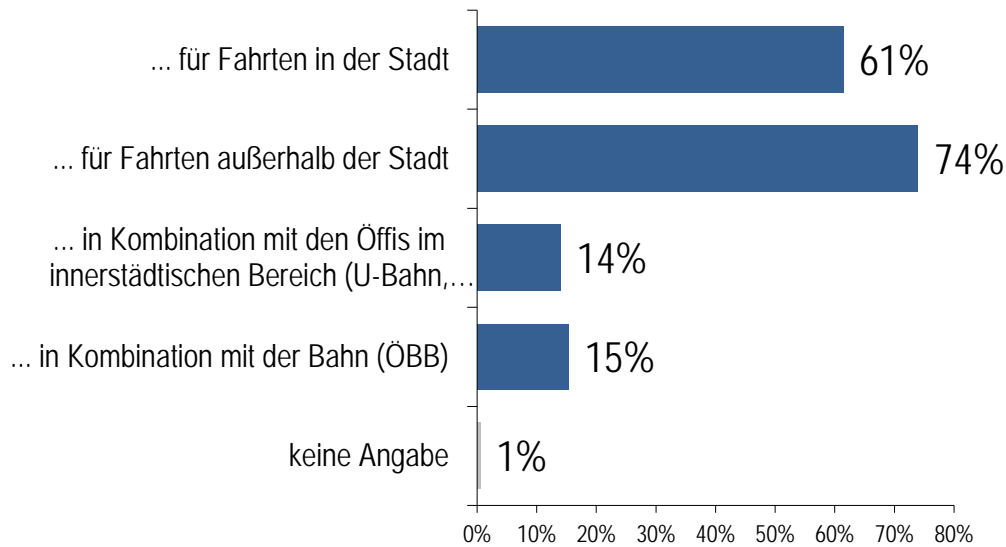


Abbildung 11: Flinkster – häufigster Fahrtzweck

Besitzen Sie eine Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel?

(Grundgesamtheit: 94 befragte Flinkster-KundInnen)

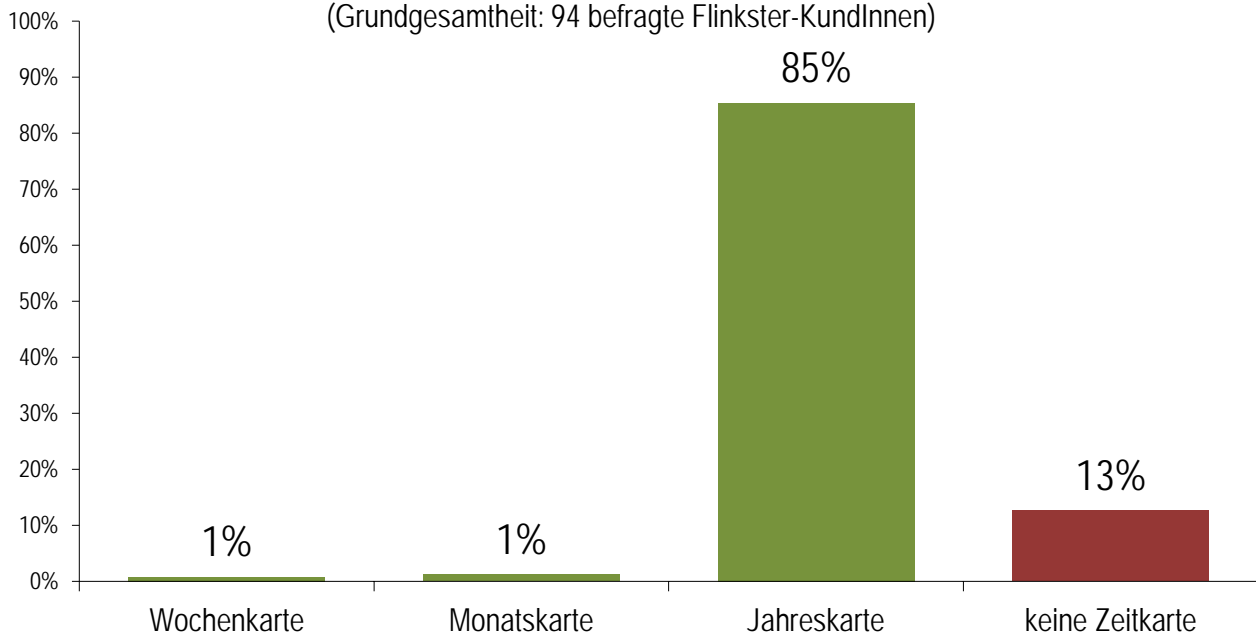


Abbildung 12: Flinkster – Zeitskartenbesitz für öffentliche Verkehrsmittel

4.1.3. DriveNow

Die detaillierten Befragungsergebnisse der Befragung (Frühjahr 2015) liegen dem Auftraggeber in Form von PowerPoint-Präsentationen vor.

Steckbrief der DriveNow-KundInnen:

- Der Kundenstamm beläuft sich mit Stand März 2015 auf 33.000 KundInnen.
- Das Profil des/der typischen DriveNow-KundIn ist männlich (über zwei Drittel), in der Altersklasse 26 bis 49 Jahren vertreten, mit höherer Schulausbildung (AHS, FH, Universität) und Vollzeit berufstätig, in einem Ein- bis Zwei-Personen-Haushalt ohne Kinder lebend und der Haushalt besitzt mehrheitlich einen eigenen Pkw (42%).
- Ein Viertel (25%) der DriveNow-KundInnen nutzt auch car2go regelmäßig (siehe Abbildung 13).
- Mehr als die Hälfte (54%) ist in Wien ohnehin großteils mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.
- Über die Hälfte (53%) nutzt stationsunabhängiges Carsharing, wenn das öffentliche Verkehrsmittel einen großen Umweg für das Wegziel macht. Das Ziel möglichst rasch und bequem zu erreichen ist daher den DriveNow-KundInnen am wichtigsten (59%).
- Am häufigsten verwenden KundInnen DriveNow, um zu den Lokalen (42%) zu gelangen oder um Familie/Freunde zu besuchen (33%).
- Ein Großteil der DriveNow-KundInnen unternimmt Arbeits- und Ausbildungswege (52%) mit öffentlichen Verkehrsmitteln, für Begleitwege wird entweder das eigene Auto (32%) oder auf DriveNow zurückgegriffen, Einkaufswege (38%) werden zu Fuß unternommen, für Freizeitwege greifen DriveNow-KundInnen auf DriveNow (24%), auf öffentlichen Verkehrsmitteln (22%) oder dem eigenen Pkw (20%) zurück.
- Mehr als ein Viertel 28% besitzen keine ÖV-Zeitkarte (siehe Abbildung 16).
- Am häufigsten wurden von den KundInnen folgende Wünsche an den Betreiber geäußert: Geschäftsgebiet erweitern (*„Jedes Mal wenn ich mit DriveNow fahren möchte, ist das Ziel oder das Abfahrgebiet nicht im Geschäftsgebiet und das innerhalb Wiens“*); Günstige Tarife; Fahrzeugflotte erweitern und mehr Autos mit Automatikgetriebe anbieten; App verbessern (*„In der App sollten Buchungen (laufende bzw. abgeschlossene) angezeigt werden“*)

Nutzt Ihr Haushalt andere Carsharing-Angebote?

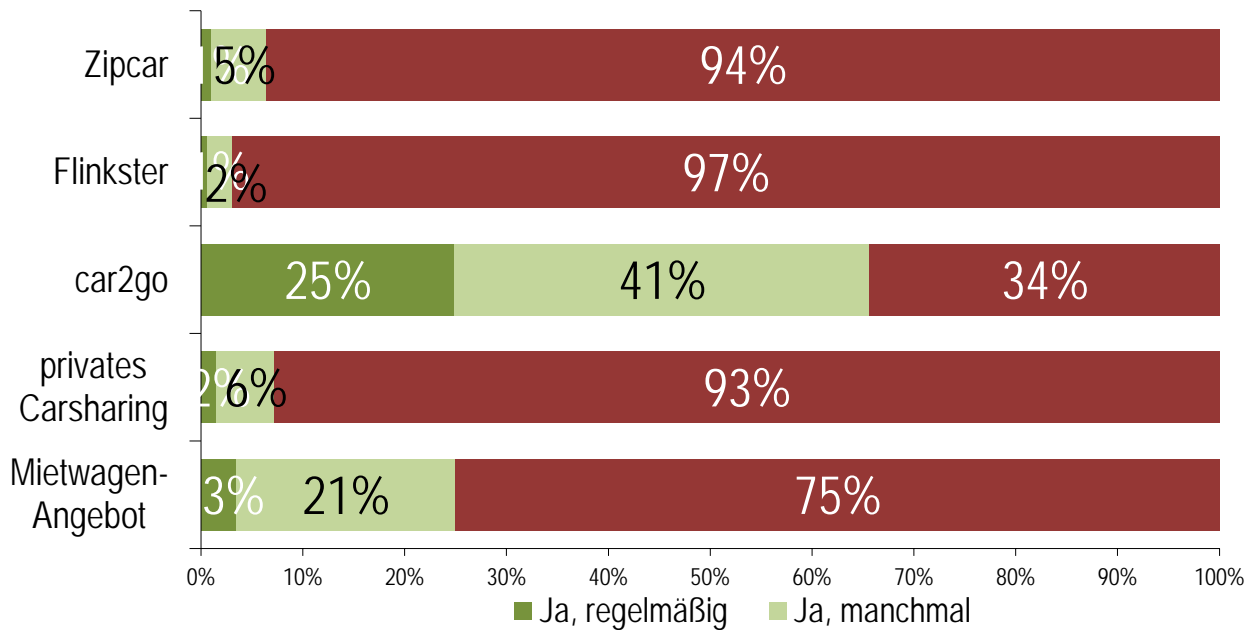


Abbildung 13: DriveNow – Nutzung anderer Carsharing-Angebote

Gründe für die DriveNow-Mitgliedschaft

(Grundgesamtheit: 4.196 befragte DriveNow-KundInnen, Mehrfachantworten)

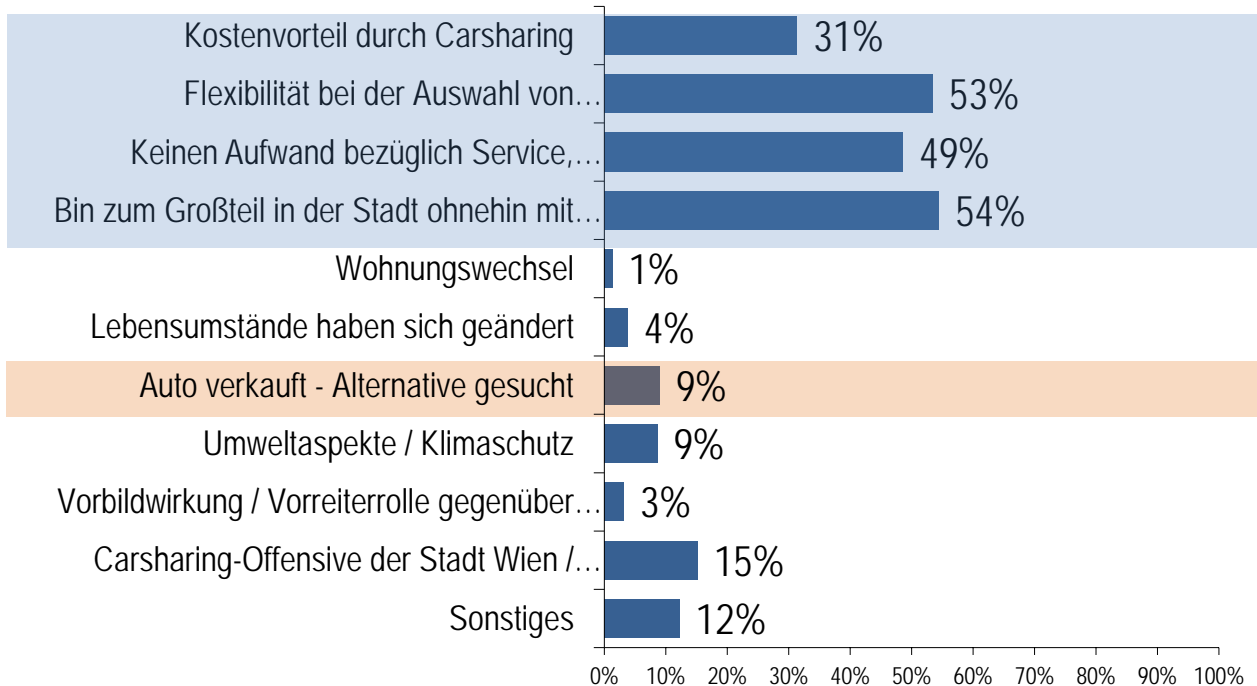


Abbildung 14: DriveNow – Gründe für CS-Mitgliedschaft

Was sind die häufigsten Anlässe für Ihre Nutzung von DriveNow?

(Grundgesamtheit: 4.196 befragte DriveNow-KundInnen, Mehrfachantworten)

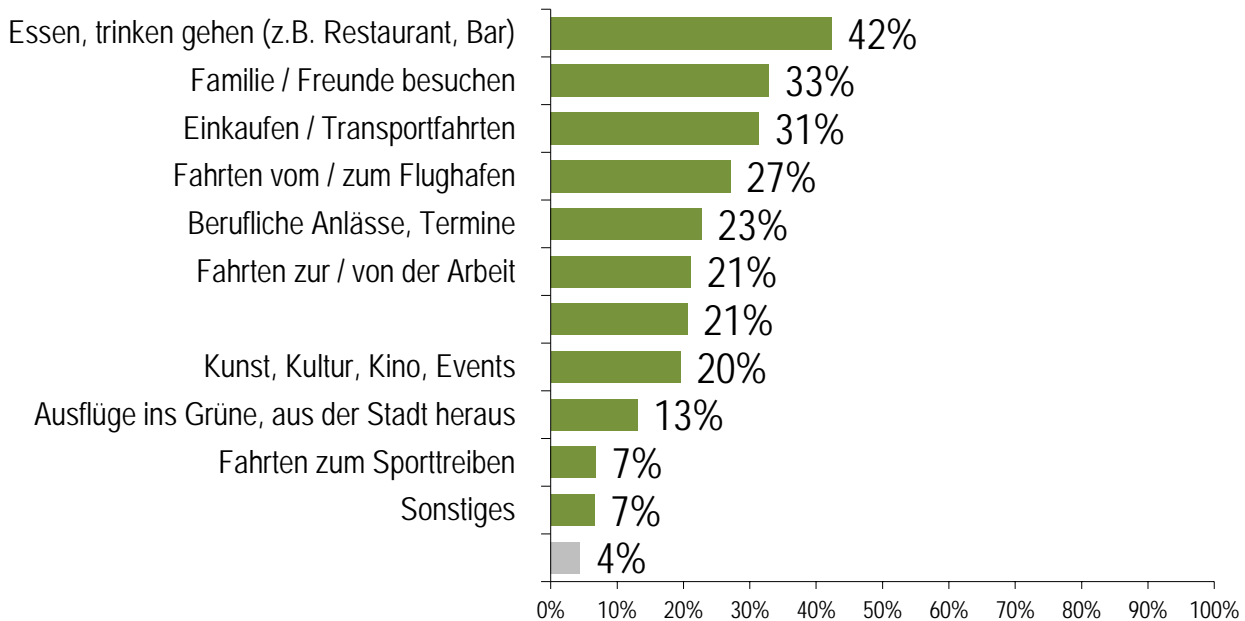


Abbildung 15: DriveNow – häufigste Anlässe für DriveNow-Nutzung

Besitzen Sie eine Zeit- bzw. Vorteils- / Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr (Öffis)?

(Grundgesamtheit: 4.196 befragte DriveNow-KundInnen)

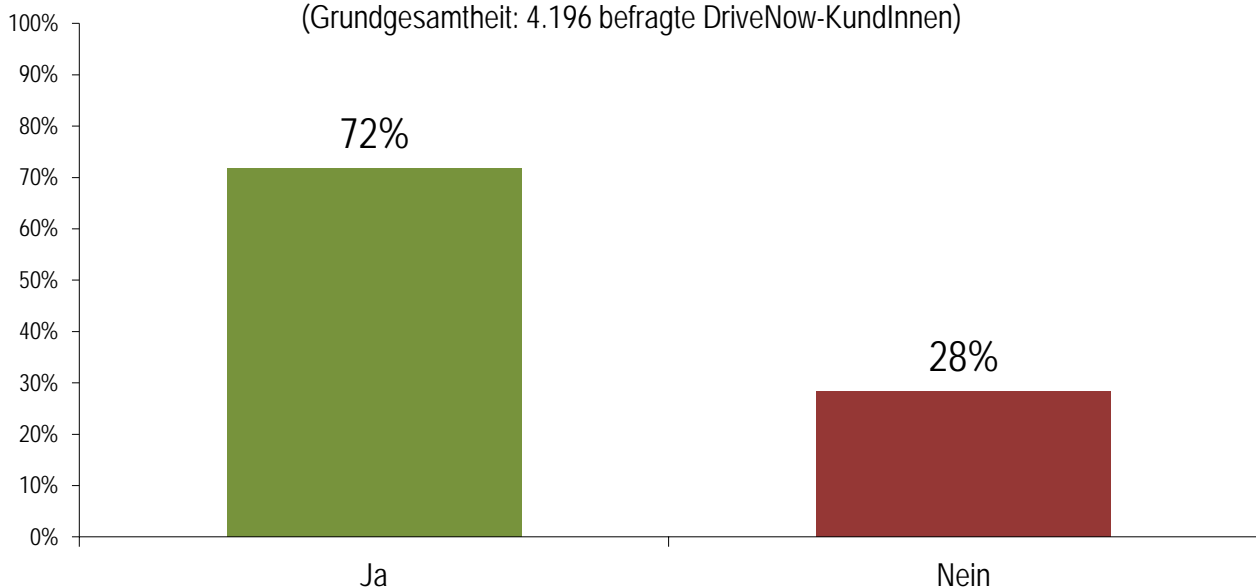


Abbildung 16: DriveNow – Zeitkartenbesitz bzw. Besitz einer Vorteil-/Ermäßigungskarte

4.1.4. Car2go

Die detaillierten Befragungsergebnisse der Befragungswellen (Frühjahr 2014 und 2015) liegen dem Auftraggeber in Form von PowerPoint-Präsentationen vor.

Steckbrief der car2go-KundInnen:

- Der Kundenstamm beläuft sich mit Stand März 2015 auf 78.533 KundInnen.
- Das Profil des/der typischen car2go-KundIn ist männlich (über zwei Drittel), in der Altersklasse 26 bis 35 Jahren (38%) sowie 36 bis 49 Jahren (30%) vertreten, mit höherer Schulausbildung (AHS, FH, Universität) und Vollzeit berufstätig, in einem Ein- bis Zwei-Personen-Haushalt ohne Kinder lebend und der Haushalt besitzt mehrheitlich mind. einen eigenen Pkw.
- 11% der car2go -KundInnen nutzen auch car2go regelmäßig (siehe Abbildung 17).
- Mehr als die Hälfte (58%) ist in Wien ohnehin großteils mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Rad unterwegs.
- Über die Hälfte (59%) nutzt stationsunabhängiges Carsharing, um das Wegziel möglichst rasch und bequem zu erreichen, oder wenn öffentliche Verkehrsmittel zu große Umwege machen (56%) bzw. das Taxi zu teuer ist (52%).
- Am häufigsten verwenden KundInnen ein car2go-Auto, um zu Lokalen (44%) zu gelangen oder um Familie/Freunde zu besuchen (31%).
- Ein Großteil der DriveNow-KundInnen unternimmt Arbeits- und Ausbildungswege (51%) mit öffentlichen Verkehrsmitteln, für Begleitwege wird entweder das eigene Auto (39%) oder auf car2go (23%) zurückgegriffen, Einkaufswege (36%) werden zu Fuß unternommen, für Freizeitwege greifen car2go-KundInnen auf öffentlichen Verkehrsmitteln (27%), auf den eigenen Pkw (23%) oder auf car2go (18%) zurück.
- Mehr als ein Viertel 28% besitzen keine ÖV-Zeitkarte (siehe Abbildung 20).
- Am häufigsten wurden von den KundInnen folgende Wünsche an den Betreiber geäußert: Geschäftsgebiet weiter erweitern; zusätzliche Fahrzeugtypen (für mehr als 2 Personen und Kleinkindertransport tauglich) anbieten; Preise senken („wieder günstigere 24-Stundenpreise anbieten“); verbessertes Meldesystem („Anmieten mit Handy ist mühsam, das alte System war schneller und einfacher“, „Weniger Fehler beim An- und Abmelden des Autos, sodass kein Zeitverlust mehr die durch Abmeldefehler und Telefonat mit Servicestelle zustande kommt“); Zustand der Fahrzeuge öfters kontrollieren v.a. im Innenraum („bspw. Müll, Schmutz, Zigarettenrauch“)

Nutzt Ihr Haushalt andere Carsharing Angebote?

(Grundgesamtheit: 5.629 befragte car2go-KundInnen)

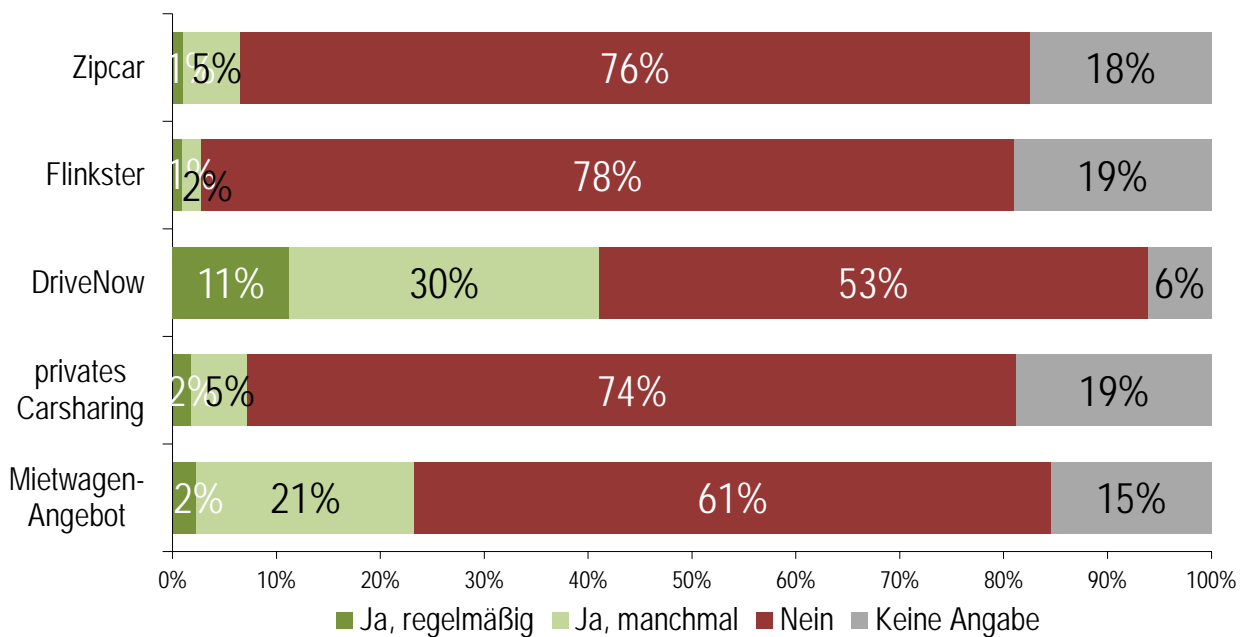


Abbildung 17: car2go – Nutzung anderer Carsharing-Angebote

Gründe für die car2go-Mitgliedschaft

(Grundgesamtheit: 5.629 befragte car2go-KundInnen, Mehrfachantworten)

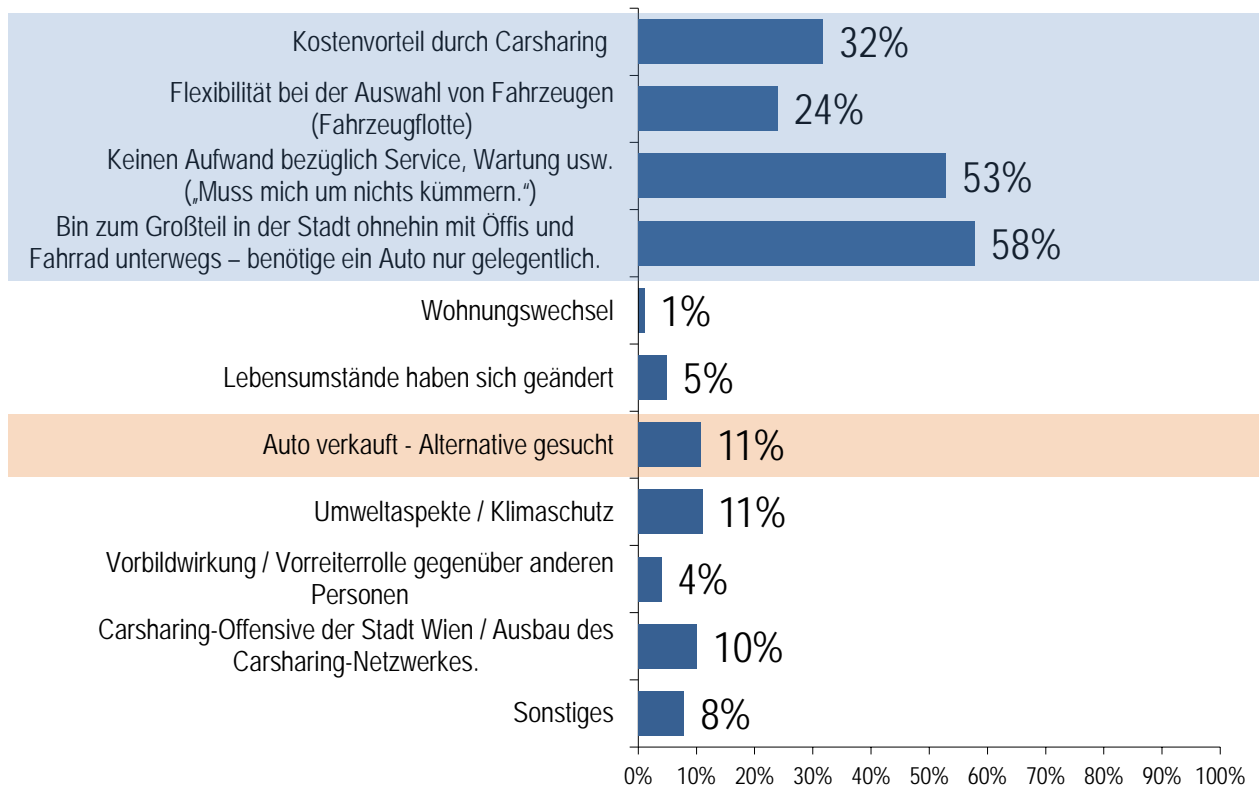


Abbildung 18: car2go – Gründe für CS-Mitgliedschaft

Was sind die häufigsten Anlässe für Ihre Nutzung von car2go?

(Grundgesamtheit: 5.629 befragte car2go-KundInnen, Mehrfachantworten)

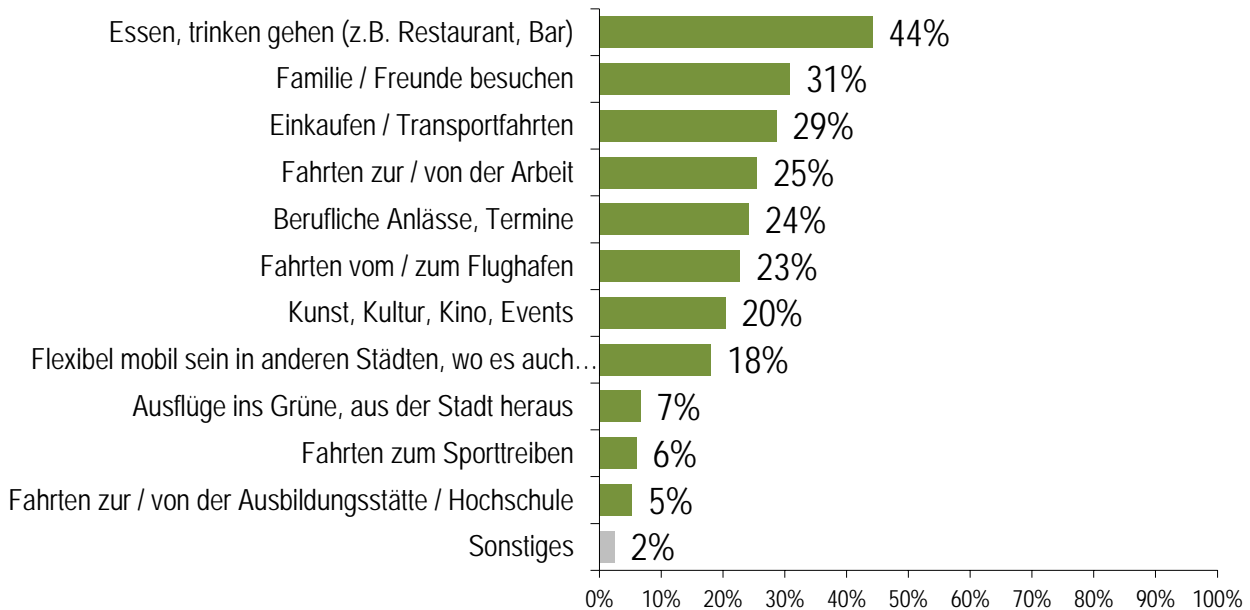


Abbildung 19: car2go – häufigste Anlässe für car2go-Nutzung

Besitzen Sie eine Zeit- bzw. Vorteils- / Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr (Öffis)?

(Grundgesamtheit: 5.629 befragte car2go-KundInnen)

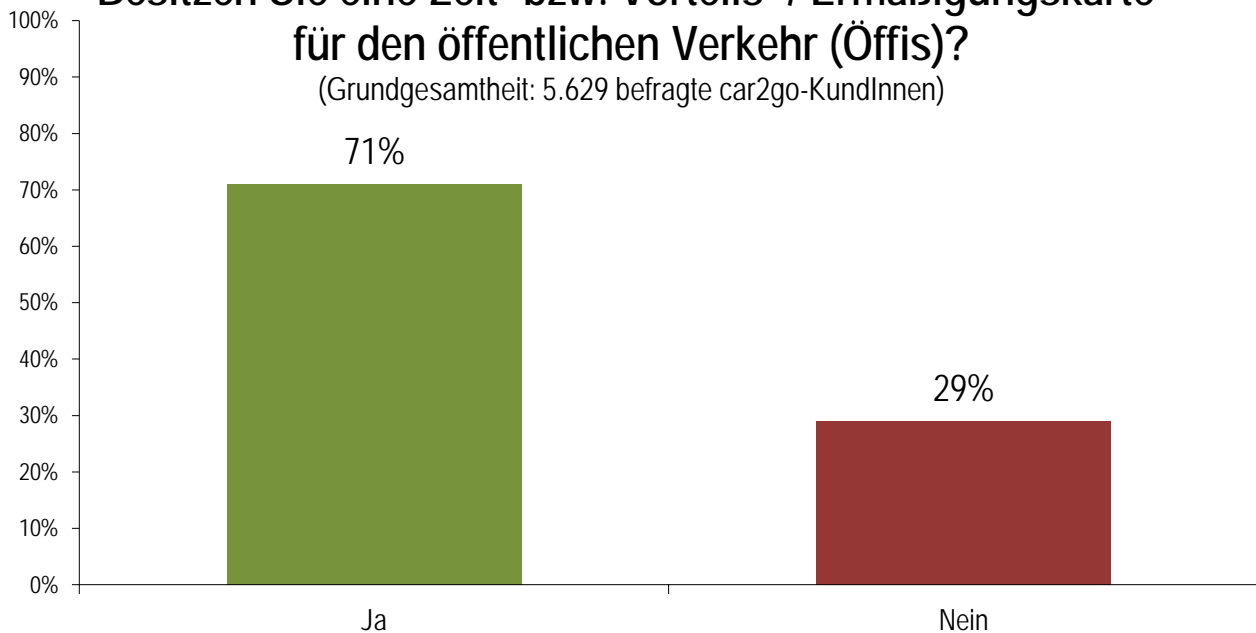


Abbildung 20: car2go – Zeitkartenbesitz bzw. Besitz einer Vorteil-/Ermäßigungskarte

4.2. Profil eines/einer typischen Carsharing-KundIn

In der folgenden Abbildung 21 werden Merkmale der Carsharing-NutzerInnen und deren Anteile jenen der WienerInnen gegenübergestellt. Daraus wird klar ersichtlich, von welchen Personen die unterschiedlichen Systeme vorwiegend genutzt werden und in welchen Bereichen Entwicklungspotenziale bestehen.

Carsharing wird derzeit deutlich häufiger von Männern genutzt als von Frauen. Frauen als zusätzliche Zielgruppe stellen somit ein hohes Potenzial für die zukünftige Entwicklung von Carsharing dar, eine frauenfreundlichere Gestaltung und Bewerbung der Carsharing-Systeme kann dazu beitragen, die NutzerInnenbasis zu verbreitern.

Ähnliches gilt in Bezug auf die Altersklassen, derzeit wird stationsgebundenes Carsharing vorwiegend von der Gruppe der 36- bis 49-Jährigen genutzt. Bei den Free-Floating-Systemen ist das Publikum etwas jünger, 36% sind zwischen 26 und 35 Jahren alt. Bezüglich der formalen Bildung zeigt sich, dass Carsharing-NutzerInnen einen sehr hohen Bildungsgrad aufweisen, wobei das stationsgebundene System noch stärker von Personen mit Hochschulabschluss dominiert ist als die Free-Floating-Systeme. Bezüglich des privaten Pkw-Besitzes zeigt sich, dass die NutzerInnen der Free-Floating-Angebote deutlich häufiger selbst einen privaten Pkw zur Verfügung haben als die NutzerInnen der stationsgebundenen Angebote (64% zu 20%). Alle drei dargestellten Unterschiede zeigen, dass Free-Floating durchaus dazu beiträgt, eine breitere Bevölkerungsschicht für Carsharing zu gewinnen als es mit stationsgebundenen Angeboten alleine möglich wäre.

Carsharing ist sehr beliebt bei BewohnerInnen der Innenstadtbezirke. Das lässt sich mit dem begrenzten Parkplatzangebot für Privat-PKWs sowie der höheren ÖV-Dichte begründen. Über drei Viertel der Carsharing-KundInnen haben zusätzlich zur Carsharing-Mitgliedschaft eine Jahreskarte der Wiener Linien. Die Carsharing-KundInnen – insbesondere der Innenstadtbezirke – gaben bei der Befragung an, dass sie Carsharing dann nutzen, wenn es zum Zielort kein gutes ÖV-Angebot gibt oder der Transport von Waren erforderlich ist, ansonsten aber das ÖV-Angebot genutzt wird und ausreichend ist. Somit stellt das Carsharing in vielen Fällen eine gute Ergänzung zum bestehenden ÖV-Angebot dar.

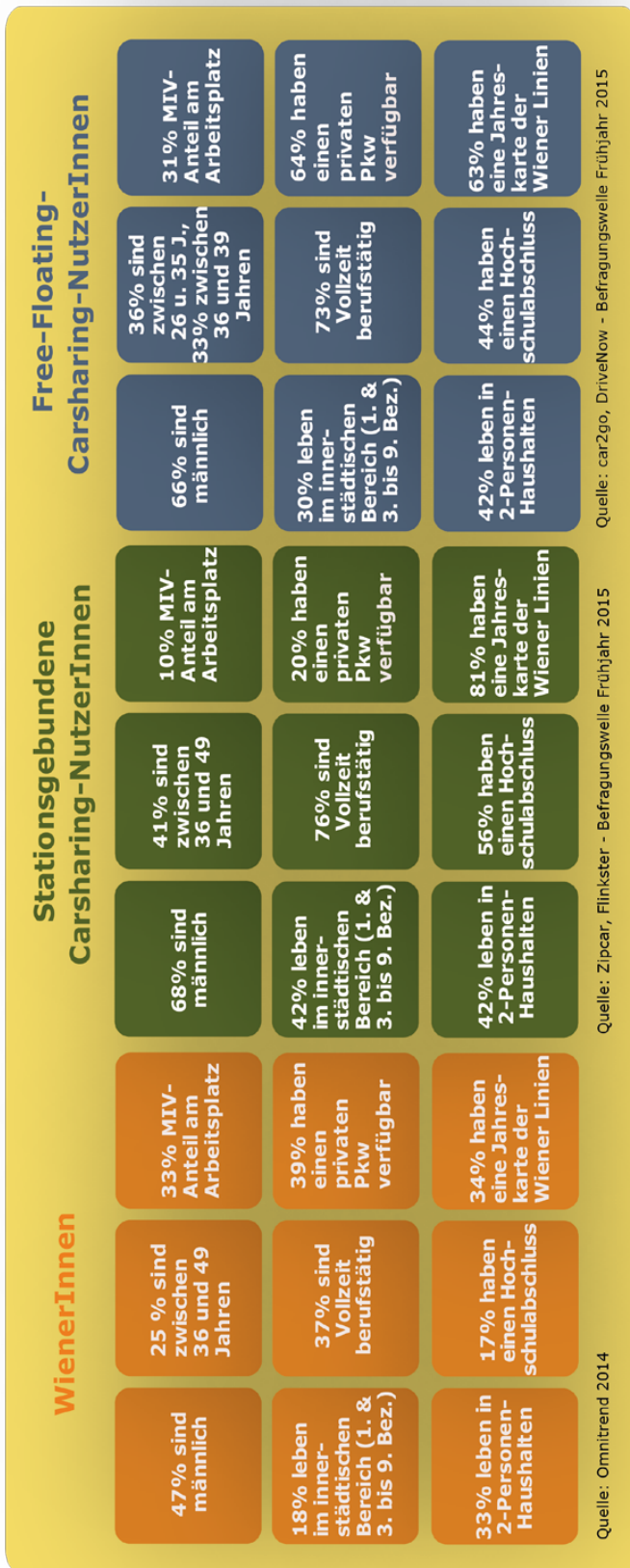


Abbildung 21: Profil WienerInnen im Vergleich zu Carsharing-NutzerInnen

5. Analysen und Erkenntnisse

Im Folgenden werden die Erhebungsergebnisse analysiert und getrennt nach den beiden Carsharing-Systemen (stationsgebundenes Carsharing und Free-Floating-Carsharing) dargestellt.

5.1. Soziodemografische Merkmale der Carsharing-NutzerInnen

In Tabelle 3 werden die wesentlichen Soziodemografischen Merkmale der Carsharing-NutzerInnen dargelegt. Die dargestellten Zahlen bezeichnen jeweils die Anzahl an Carsharing-NutzerInnen je 1.000 EinwohnerInnen in der jeweiligen Personengruppe. Dadurch sind die Zahlen direkt miteinander vergleichbar. Werte, die über dem Gesamtdurchschnitt des jeweiligen Carsharing-Systems liegen (4,7 NutzerInnen je 1.000 EinwohnerInnen bei den stationären Systemen bzw. 76,1 NutzerInnen je 1.000 EinwohnerInnen bei den Free-Floating-System) zeigen ein überdurchschnittliche Nutzung an. Es zeigt sich, dass sich die Personengruppen, die die beiden unterschiedlichen Systeme überdurchschnittlich häufig nutzen, bis auf zwei Ausnahmen relativ ähnlich sind. Free-Floating wird von den 26 bis 35-Jährigen noch häufiger genutzt als das beim stationären Carsharing der Fall ist und (damit zusammenhängend) Studentinnen und Studenten sind überdurchschnittlich häufig NutzerInnen der Free-Floating-Angebote.

Die weiteren Unterschiede in der Nutzung der Systeme durch die unterschiedlichen Personengruppen werden in den Abbildung 22 bis Abbildung 27 grafisch dargestellt und dort beschrieben.

Spezifische Nutzungszahlen (je Bevölkerungsgruppe)		Anteil der NutzerInnen innerhalb der Bevölkerungs- gruppe		NutzerInnen je 1.000 EW (ab 18) im Frühjahr 2015	
		Station- äres Carsha- ring	Free- Float- ing Carsha- ring	Station- äres Carsha- ring	Free- Float- ing Carsha- ring
Bezirksgruppe	1. & 3. bis 9. Bezirk	1,08%	12,14%	10,8	121,4
	12. & 15. bis 18. Bezirk	0,49%	7,07%	4,9	70,7
	2. & 20. bis 22. Bezirk	0,35%	7,40%	3,5	74,0
	10., 11., 13., 14., 19. & 23. Bezirk	0,22%	5,57%	2,2	55,7
Alter	18-25 Jahre	0,16%	7,54%	1,6	75,4
	26-35 Jahre	0,74%	14,46%	7,4	144,6
	36-49 Jahre	0,77%	9,93%	7,7	99,3
	50-64 Jahre	0,42%	5,29%	4,2	52,9
	65 Jahre und älter	0,12%	0,86%	1,2	8,6
Geschlecht	weiblich	0,29%	4,9%	2,9	49,0
	männlich	0,67%	10,6%	6,7	106,0
Schulabschluss (Personen ab 15)	Pflichtschule	0,03%	0,45%	0,3	4,5
	Höhere Schule ohne Matura	0,21%	4,02%	2,1	40,2
	Lehre	0,2%	3,47%	2,0	34,7
	Höhere Schule mit Matura	0,66%	11,09%	6,6	110,9
	Hochschule inkl. Fachhochschule	1,56%	23,76%	15,6	237,6
Erwerbsstatus (Personen ab 15)	Im Haushalt tätig	0,02%	0,26%	0,2	2,6
	Mutterschutz, Elternkarenz	0,38%	5,56%	3,8	55,6
	Personen mit Pensionsbezug	0,12%	1,04%	1,2	10,4
	Zur Zeit arbeitssuchend	0,31%	3,69%	3,1	36,9
	In Ausbildung (Berufs-, Schul-, Hochschulausbildung)	0,29%	12,37%	2,9	123,7
	Präsenz-/Zivildienst	0,21%	5,45%	2,1	54,5
	Teilzeit berufstätig	0,31%	5,31%	3,1	53,1
	Vollzeit berufstätig	0,98%	15,09%	9,8	150,9
Haushaltsgröße	Ein-Personen-Haushalt	0,43%	6,9%	4,3	69,0
	Zwei-Personen- Haushalt	0,6%	9,87%	6,0	98,7
	Drei-Personen-Haushalt	0,41%	7,03%	4,1	70,3
	Vier- und Mehr- Personen-Haushalt	0,35%	4,84%	3,5	48,4
Gesamt		0,47%	7,61%	4,7	76,1

... Werte über dem Durchschnitt

HERRY Consult 2015

Tabelle 3: Spezifische Nutzungszahlen nach Bevölkerungsgruppen

Anhand der NutzerInnenzahlen je Bezirksgruppe ist klar ersichtlich, dass sowohl das stationäre als auch das Free-Floating-Carsharing in den Innenstadtbezirken (1. und 3. bis 9. Bezirk) besonders attraktiv ist. Mögliche Gründe dafür wurden oben bereits beschrieben. Stationäre Carsharing-Angebote haben auch in der Bezirksgruppe 12 und 15 bis 18 überdurchschnittliche viele NutzerInnen, dies könnte auf das große Angebot an Fahrzeugen an und um den Wiener Westbahnhof zu tun haben.

NutzerInnen nach Bezirksgruppen je 1.000 EW (ab 18 J.) im Frühjahr 2015

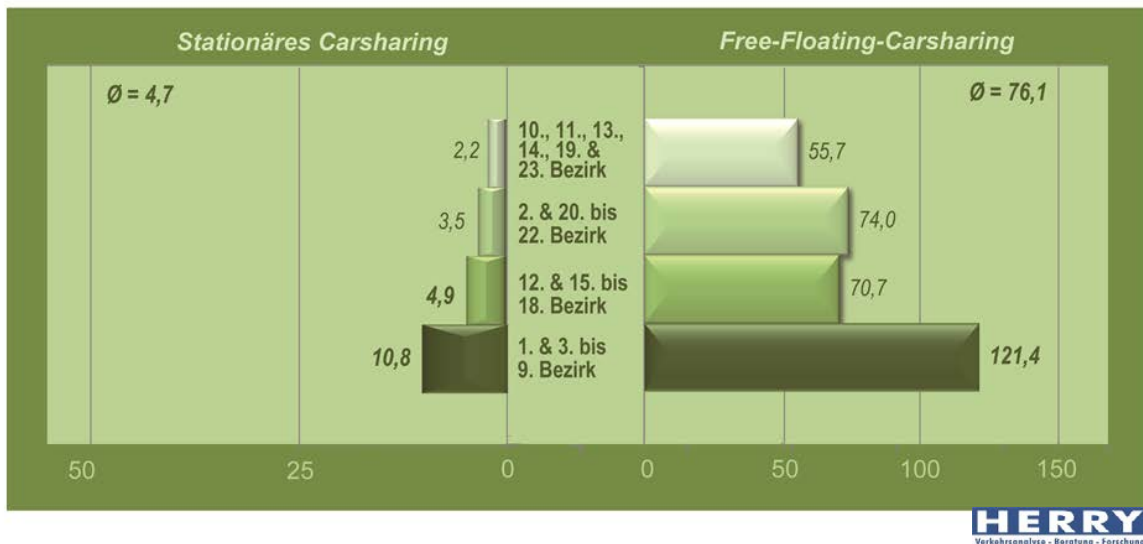


Abbildung 22: NutzerInnen nach Bezirksgruppe und Carsharing-System

Die KundInnen der Carsharing-Angebote gehören vorwiegend den Altersklassen der 26- bis 35-Jährigen sowie der 36- bis 49-Jährigen an. Die deutlich stärkste Altersklasse bei den Free-Floating-KundInnen ist jene der 26- bis 35-Jährigen, bei den stationsgebundenen Carsharing-KundInnen sind dagegen die 36- bis 49-Jährigen etwas stärker als die jüngeren vertreten.

NutzerInnen nach Altersgruppen je 1.000 EW (ab 18 J.) im Frühjahr 2015

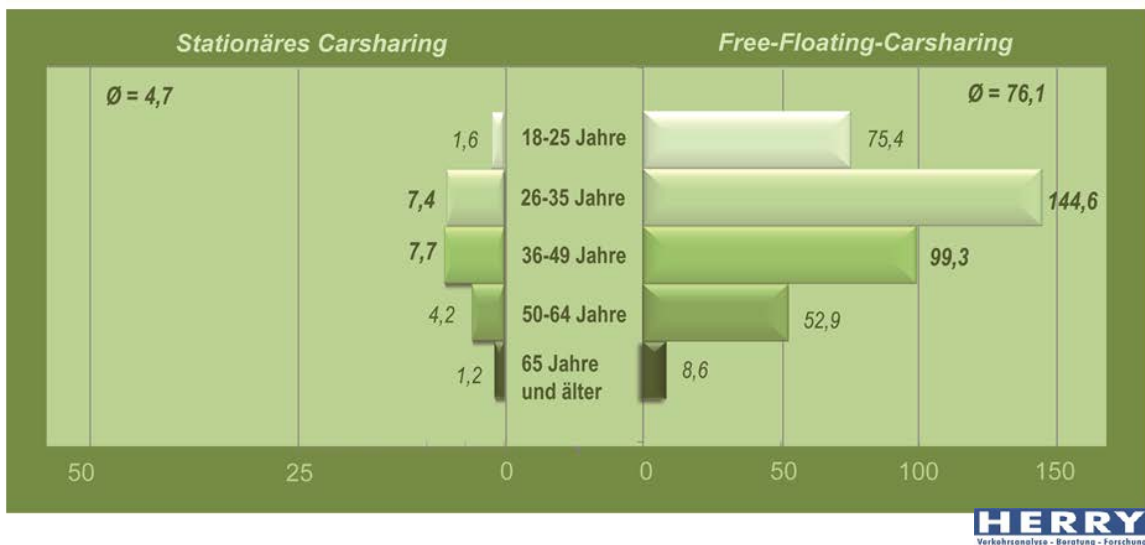


Abbildung 23: NutzerInnen nach Altersgruppen und Carsharing-System

Carsharing-Systeme werden derzeit vorwiegend von Männern genutzt. Frauen stellen in beiden Carsharing-Systemen jeweils nur etwa ein Drittel der NutzerInnen.

NutzerInnen nach Geschlecht je 1.000 EW (ab 18 J.) im Frühjahr 2015

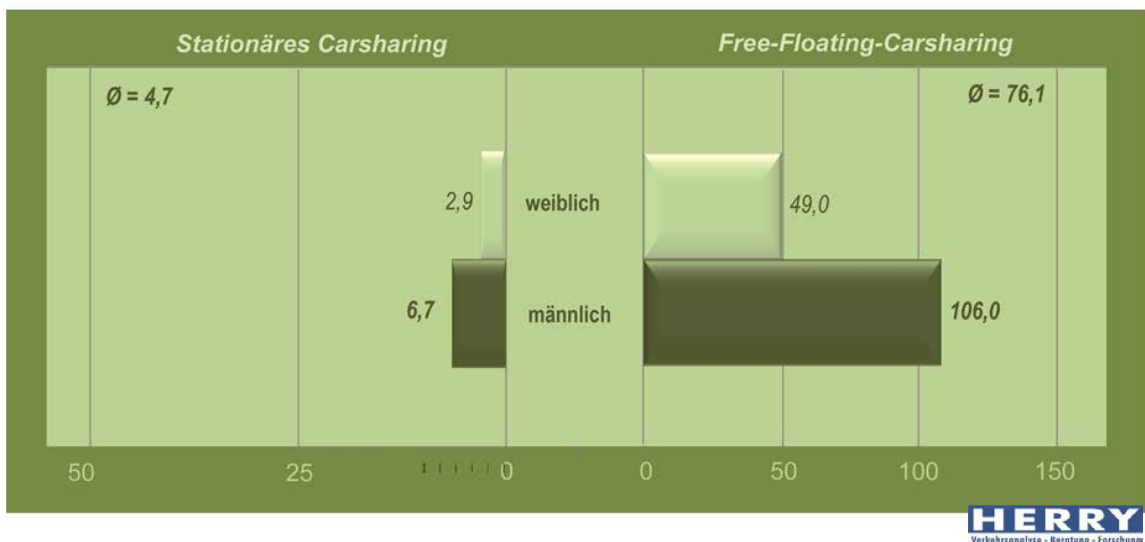


Abbildung 24: NutzerInnen nach Geschlecht und Carsharing-System

Beide Carsharing-Systeme werden insbesondere von Personen mit einem hohen formalen Bildungsabschluss (Hochschule inkl. Fachhochschule sowie Höhere Schule mit Matura) genutzt. Beinahe ein Viertel aller Hochschulabsolventen hat eine Free-Floating-Mitgliedschaft.

NutzerInnen nach Schulabschluss je 1.000 EW (ab 18 J.) im Frühjahr 2015

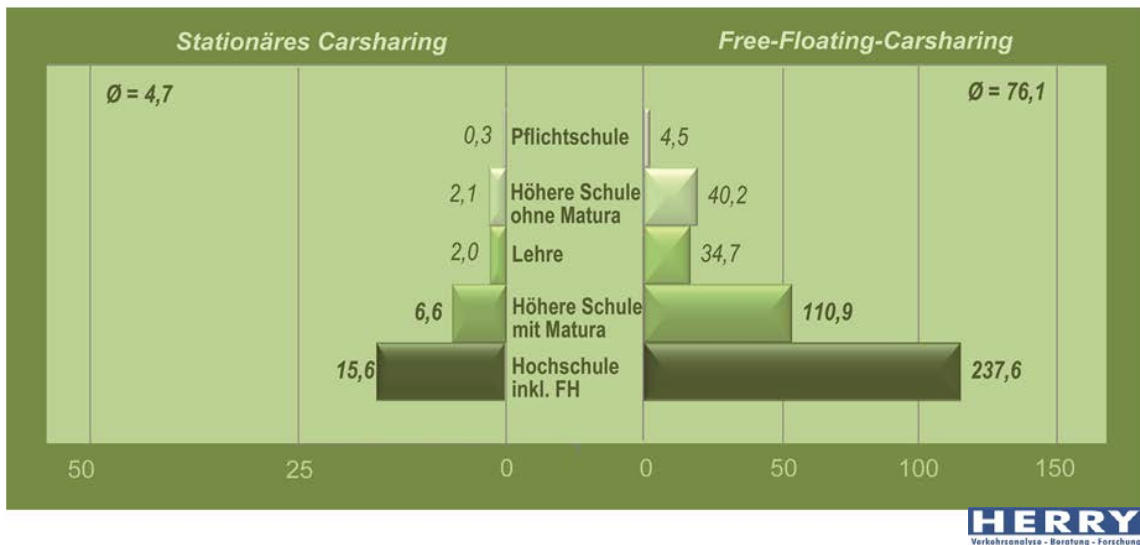


Abbildung 25: NutzerInnen nach Schulabschluss und Carsharing-System

Sowohl stationsgebundenes Carsharing als auch Free-Floating-Carsharing wird überdurchschnittlich stark von Vollzeit-Berufstätigen genutzt. Wie oben bereits beschrieben nutzen darüber hinaus Personen in Berufs-, Schul- oder Hochschulausbildung überdurchschnittlich stark das Free-Floating-Angebot.

Überdurchschnittlich viele NutzerInnen kommen bei beiden Carsharing-Systemen aus einem Zwei-Personen-Haushalt.

NutzerInnen nach Erwerbsstatus je 1.000 EW (ab 18 J.) im Frühjahr 2015

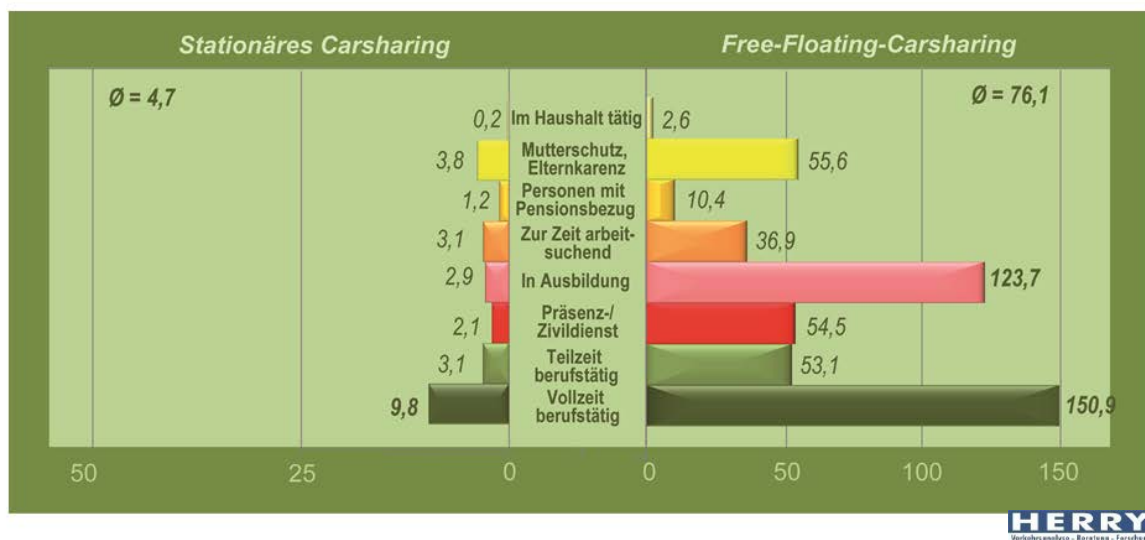


Abbildung 26: NutzerInnen nach Erwerbstatus und Carsharing-System

NutzerInnen nach Haushaltsgröße je 1.000 EW (ab 18 J.) im Frühjahr 2015

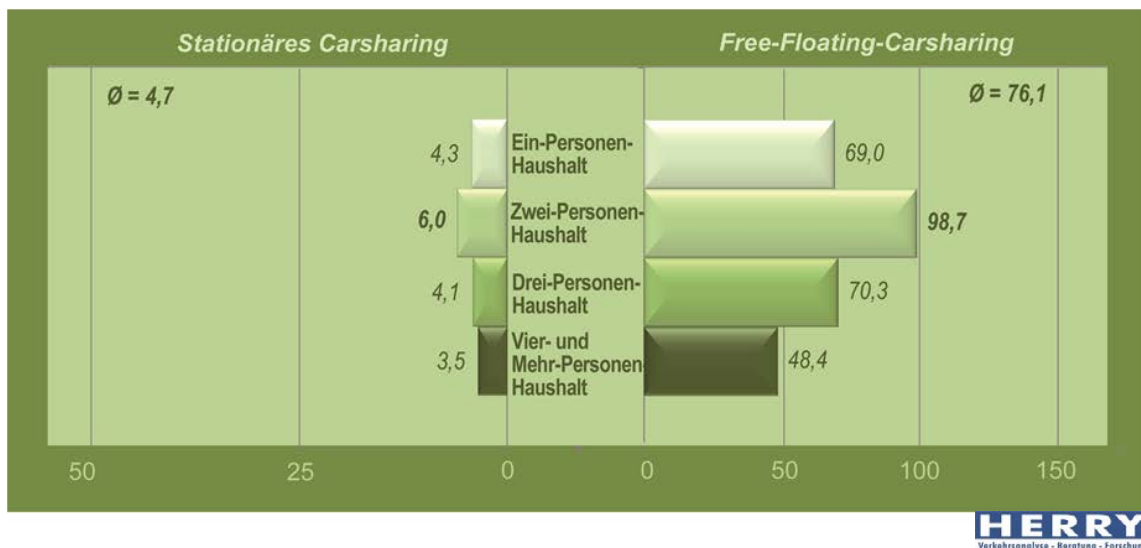


Abbildung 27: NutzerInnen nach Haushaltsgröße und Carsharing-System

Die Ergebnisse zeigen, dass Carsharing in Wien derzeit vorwiegend von Männern mittleren Alters mit akademischem Background (Free-Floating: auch StudentInnen) aus den inneren Stadtbezirken, die Vollzeit berufstätig sind, genutzt wird.

Betrachtet nur die Gruppe der 26 bis 35-Jährigen, Vollzeit berufstätigen Männer mit Hochschulabschluss zeigt sich, dass in dieser Gruppe beinahe jeder 2te Carsharing-Mitglied ist (43% bezogen auf ganz Wien bzw. 48% bezogen auf Personen aus den inneren Stadtbezirken).

5.2. Veränderung im Mobilitätsverhalten

Eine wesentliche Frage bei der Analyse der Carsharing-Systeme ist, in wieweit Carsharing zu einer Veränderung im Mobilitätsverhalten der KundInnen beiträgt. Die folgende Tabelle zeigt, dass die Nutzungshäufigkeit je KundIn und Jahr relativ gering ist. Laut Angaben der Betreiber der stationären Carsharing-Systeme nutzt eine KundIn durchschnittlich 3-mal jährlich ein Carsharing-Fahrzeug. Bei den Free-Floating-Systemen ist die Nutzungshäufigkeit mit durchschnittlich 23-mal pro Jahr (oder etwa 2 Nutzungen pro Monat) zwar deutlich höher, im Verhältnis zur Gesamtanzahl an täglich zurückgelegten Wegen jedoch ebenfalls sehr gering.

Die nachfolgende Tabelle zeigt auch, dass diese Angaben der Betreiber sehr gut mit den Angaben der NutzerInnen aus den Befragungen übereinstimmen. Jeweils rund 40% geben an, Carsharing mindestens 1-mal alle 6 Monate (stationäres Carsharing) bzw. 1- bis 3-mal je Monat (Free-Floating) zu nutzen. Dieses Befragungsergebnis zeigt auch, dass die Stichproben hinsichtlich der Nutzungshäufigkeit repräsentativ für die Grundgesamtheit der Carsharing-NutzerInnen sind. Die Vermutung, dass bei solchen Befragungen mehrheitlich die „Power User“ teilnehmen und somit eine Verzerrung der

Befragungsergebnisse – die mit entsprechenden Methoden bei der Gewichtung korrigiert werden müsste – ist hier nicht zutreffend.

Nutzungshäufigkeit von CS-KundInnen

	Betrachtungszeitpunkt (Frühjahr 2015)		Buchungshäufigkeit pro Jahr	Nutzungshäufigkeit [aus Befragung]						
	Fahrzeuge	KundInnen		mehrmals pro Woche	mind. 1x pro Woche	mind. 1x pro Monat	mind. 1x alle 6 Monate	mind. 1x im Jahr	noch gar nicht /gar nicht (mehr)	keine Angabe
Stationäres Carsharing	169	6.948	3	1%	7%	30%	40%	16%	4%	1%
				(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	fast nie	noch gar nicht /gar nicht (mehr)	keine Angabe
Free-Floating Carsharing	1.112	111.533	23	2%	14%	39%	27%	11%	8%	1%

HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

Tabelle 4: Nutzungshäufigkeit von Carsharing-KundInnen

Tabelle 5 zeigt auf Basis der Nutzungshäufigkeit der KundInnen, wie viele Carsharing-Fahrten pro Tag in Wien zurückgelegt werden.

Anzahl der Wege mit Carsharing-Systemen in Wien		
Anbieter	Fahrten Gesamt [pro Tag in Wien]	Fahrten je KundIn [pro Tag in Wien]
Stationäres Carsharing	62	0,01
Free-Floating	6.972	0,06
Gesamt	7.034	0,06

HERRY Consult 2015

Tabelle 5: Anzahl der Wege mit Carsharing-Systemen in Wien

Die Anzahl der pro Tag mit einem Carsharing-Fahrzeug zurückgelegten Wege beträgt in Wien beim derzeitigen Mix aus Anbietern rund 7000 Wege bzw. 0,06 Fahrten je KundIn.

Die Wiener Linien verzeichneten im Jahr 2014 in Summe 931 Mio. Fahrgäste, das bedeutet pro Tag rund 2,5 Mio. Fahrgäste in Wien (unabhängig davon, ob es sich dabei um WienerInnen handelt oder nicht).

Im Vergleich zu den 2,5 Mio. Fahrgästen pro Tag im öffentlichen Verkehr in Wien, ist der Anteil der Carsharing-Wege mit rund 7.000 pro Tag sehr gering.

Carsharing (stationsgebundene und Free-Floating-Systeme) ist daher schon alleine auf Grund der Anzahl an Wegen nicht als substantielle „Konkurrenz“ zum öffentlichen Verkehr zu sehen, sondern als Ergänzung und damit Erweiterung der Mobilitätsoptionen der WienerInnen.

Vor diesem Hintergrund sind auch die folgenden Abbildungen bezüglich der Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch Carsharing zu sehen. Abbildung 28 zeigt, welche Verkehrsmittel von den KundInnen seit ihrer Mitgliedschaft bei Carsharing häufiger bzw. seltener genutzt werden. Beim Stationären Carsharing ist klar ersichtlich, dass vorwiegend Pkw-(und Taxi)Fahrten durch Carsharing substituieren werden. Dies gilt auch für die KundInnen der Free-Floating-Angebote, hier geben 34% an, seit ihrer Mitgliedschaft seltener mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Wesentlich ist dabei zu wissen, welche Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln teilweise durch die Nutzung der Free-Floating-Systeme ersetzt werden. Dies zeigt die nachfolgende Abbildung.

Veränderung in der VM-Wahl durch Carsharing

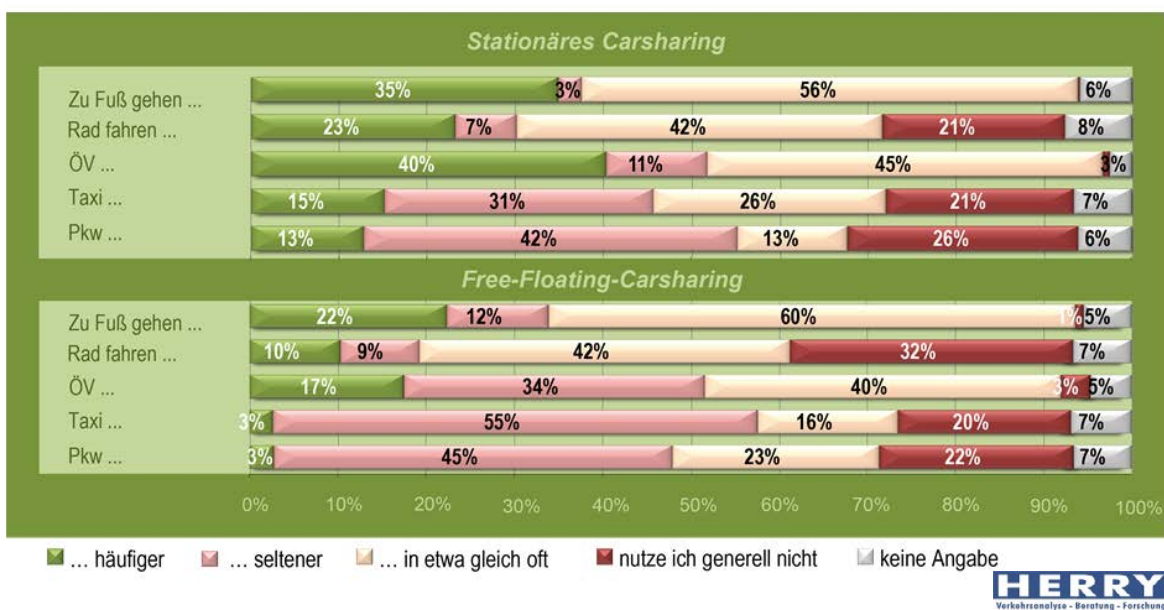


Abbildung 28: Veränderung in der Verkehrsmittelwahl

Die wichtigsten Gründe für die Nutzung der Free-Floating-Systeme sind:

- Wenn das Ziel damit am besten und schnellsten erreichbar ist (58% nutzen dann ein Carsharing-Fahrzeug) und im Speziellen dann, wenn
- die Route von öffentlichen Verkehrsmitteln einen großen Umweg für die Erreichung des Ziels darstellt (55%)
- die Taktung bzw. die Fahrdauer der öffentlichen Verkehrsmittel zu lange ist (46%)
- wenn mit dem öffentlichen Verkehrsmittel mehrfach umgestiegen werden muss, um das Ziel zu erreichen (38%)

- oder wenn ein Taxi für diesen Fahrtzweck zu teuer ist (43%)

Dieses Ergebnis zeigt deutlich, dass auch die Free-Floating-Systeme nicht als Konkurrenz sondern als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr im Sinne einer Angebotsverbesserung für die KundInnen angesehen werden müssen.

Veränderung in der VM-Wahl durch Carsharing

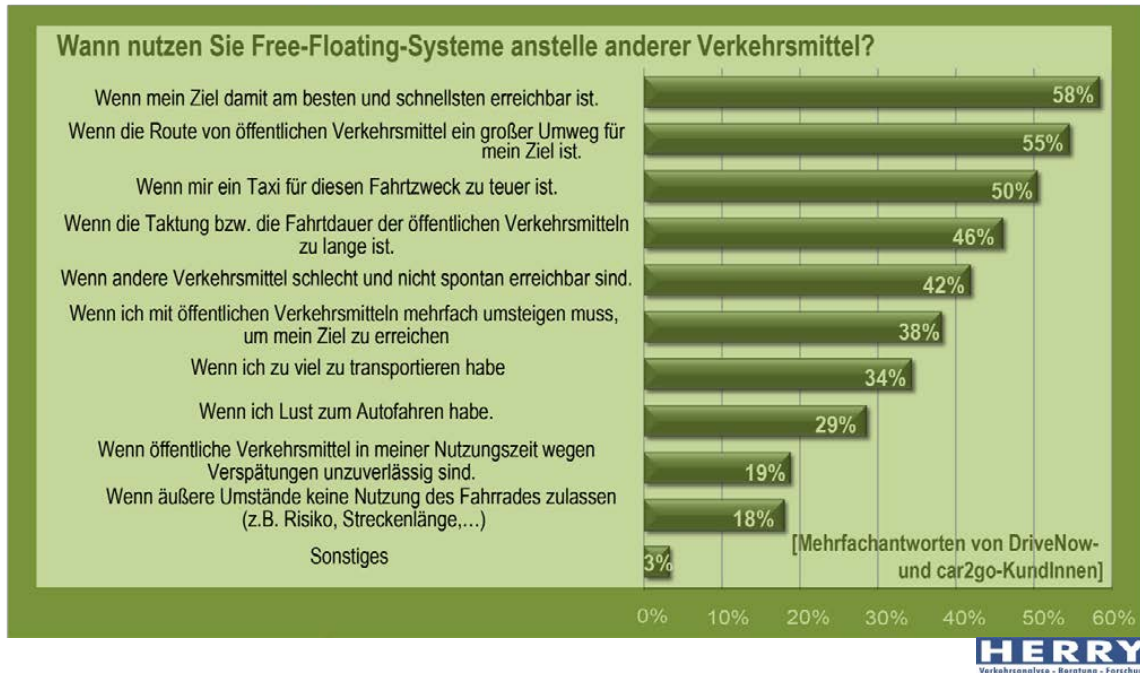


Abbildung 29: Gründe für Nutzung von Free-Floating-Angeboten anstelle anderer Verkehrsmittel

5.3. Veränderung des Pkw-Besitzes

Ein wesentlicher Punkt der Evaluierung der Carsharing-Systeme war zu ermitteln, ob sich die Carsharing-Mitgliedschaft auf den privaten Autobesitz auswirkt und somit die Besitzquoten privater Pkw reduziert werden können. In weiterer Folge hat dies Auswirkungen auf die verfügbaren Pkw-Stellflächen sowie die Pkw-Gesamtfahrleistung.

Trotz ähnlicher durchschnittlicher Haushaltgröße unterscheiden sich die Kundengruppen stationsgebundener- und Free-floating-Systeme bezüglich der Anzahl der Pkw je Haushalt ganz wesentlich. Während stationsgebundene Carsharing-KundInnen nur 0,26 Pkw je Haushalt besitzen, sind es bei den Free-Floating-KundInnen 0,91 Pkw je Haushalt, d.h. 9 von 10 Haushalten der Free-Floating-KundInnen besitzen zumindest einen Pkw im Haushalt. Dieser Wert liegt somit auch über dem Durchschnitt in Wien (0,77 Pkw je Haushalt im Jahr 2014) und zeigt, dass

die Free-Floating-Systeme auch Pkw-affine Bevölkerungsgruppen ansprechen – jedenfalls deutlich stärker als dies stationsgebunden System tun.

Pkw-Besitzquoten			
Merkmalsausprägungen	Stationäres Carsharing	Free-Floating Carsharing	Vergleichswerte Wien 2014
Anzahl Pkw je Haushalt	0,26	0,91	0,77
Durchschnittliche Haushaltsgröße	2,32	2,25	2,00
Anzahl Pkw je Person	0,11	0,40	0,39

HERRY Consult 2015

Tabelle 6: Pkw-Besitzquoten

Für die Analyse von Veränderungen beim Besitz eines privaten PKWs ist in einem ersten Schritt wesentlich zu wissen, ob die KundInnen seit ihrer Mitgliedschaft einen privaten Pkw abgeschafft haben oder zumindest planen, einen Privat-Pkw abzuschaffen. Darüber hinaus kann abgeschätzt werden, welchen Anteil Carsharing an dieser Entscheidung hat. Dazu wurden jene Ergebnisse aus den Befragungen herangezogen, die auf diese Fragestellungen abzielen. Da diese bei den Befragungen der stationsgebundenen und der Free-Floating-Anbieter unterschiedlich gestellt wurden, musste mit verschiedenen Annahmen gearbeitet werden.

KundInnen der stationsgebundenen Systeme wurden konkret gefragt, ob sich bei ihrem privaten Pkw-Besitz seit ihrer Carsharing-Mitgliedschaft etwas geändert hat. Dabei gaben 2% an, bereits einen Pkw aufgrund der Carsharing-Mitgliedschaft abgeschafft zu haben. Weitere 9% denken seit der Carsharing-Mitgliedschaft darüber nach, ob der Besitz des Privatautos noch sinnvoll ist und weitere 36% geben an, aufgrund der Carsharing-Mitgliedschaft kein (weiteres) Auto zu kaufen. Die angegebenen Zahlen bzw. Reduktionspotenziale stehen daher aufgrund der Frageformulierung direkt mit der Carsharing-Mitgliedschaft in Zusammenhang.

Die KundInnen der Free-Floating-Anbieter wurden dagegen allgemeiner gefragt, ob sie in den letzten 6 Monaten ein Fahrzeug abgeschafft haben (9%) oder ob sie planen, ein Fahrzeug abzuschaffen (12%). In beiden Fällen ist nicht klar, welchen Anteil Carsharing an diesen Entscheidungen hat. Der dritte Punkt, ob aufgrund der Carsharing-Mitgliedschaft auf den Kauf eines zusätzlichen Fahrzeuges verzichtet wird, wurde gleich wie bei den stationsgebundenen Anbietern abgefragt (15%).

Aussagen zum privaten Pkw-Besitz (Reduktion Privat-Pkw)

Stationäres Carsharing		Free-Floating Carsharing	
Hat seit der Carsharing-Mitgliedschaft bereits einen Pkw abgeschafft.	2%	Hat innerhalb der letzten 6 Monate ein Fahrzeug abgeschafft.	9%
Denkt darüber nach, ob der Besitz meines Privatautos noch sinnvoll / notwendig ist.	9%	Plant ein Fahrzeug abzuschaffen.	12%
Wird aufgrund der Carsharing-Mitgliedschaft kein (weiteres) privates Auto kaufen.	36%	Wird aufgrund der Carsharing-Mitgliedschaft kein (weiteres) privates Auto kaufen.	15%

HERRY Consult 2015

Tabelle 7: Aussagen zum privaten Pkw-Besitz

Um auf Basis der in Tabelle 7 dargelegten unterschiedlichen Fragestellungen auf ein Reduktionspotenzial beim privaten Pkw-Besitz schließen zu können, mussten einige Annahmen getroffen werden. Diese werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt, wobei hier jeweils 3 unterschiedliche Varianten („geringe Pkw-Reduktion“, „mittlere Pkw-Reduktion“ sowie „starke Pkw-Reduktion“) entwickelt wurden.

Bei der Variante „**geringe Pkw-Reduktion**“ wurde aufgrund der Carsharing-Mitgliedschaft beim stationären Carsharing angenommen, dass zusätzlich zur bisherigen Reduktion von 2% die Hälfte der zukünftig geplanten Reduktion tatsächlich stattfindet. Beim Free-Floating wurde in dieser Variante davon ausgegangen, dass 50% der bisherigen Pkw-Reduktion auf die Carsharing-Mitgliedschaft zurückzuführen ist.

Bei der Variante „**mittlere Pkw-Reduktion**“ wurde davon ausgegangen, dass zusätzlich bei 10% jener KundInnen von stationärem Carsharing, die angaben, kein weiteres Fahrzeug mehr zu benötigen (36%), tatsächlich ein Neukauf vermieden wird. Beim Free-Floating wurde angenommen, dass zusätzlich 30% jener die Angaben, ein Fahrzeug abschaffen zu wollen, dies tatsächlich aufgrund von Carsharing umsetzen werden und diese Reduktion auf Carsharing zurückzuführen ist.

Bei der Variante „**starke Pkw-Reduktion**“ wurde davon ausgegangen, dass bei KundInnen von stationärem Carsharing bei weiteren 10% (von 36%) tatsächlich einen Neukauf vermieden wird. Beim Free-Floating wird in dieser Variante davon ausgegangen, dass zusätzlich 20% jener die Angaben, aufgrund von Carsharing auf einen ein Neukauf eines Pkw zu verzichten dies auch tatsächlich tun und somit eine Pkw-Reduktion stattfindet.

Pkw-Reduktion aufgrund von Carsharing in Varianten

Varianten	Stationäres Carsharing	Free-Floating Carsharing
Variante „geringe Pkw-Reduktion“	Bisherige Reduktion plus 50% der zukünftig angedachten Reduktion findet statt und ist auf Carsharing zurückzuführen.	Bisherige Reduktion ist zu 50% auf die Carsharing-Mitgliedschaft zurückzuführen.
Variante „mittlere Pkw-Reduktion“	Variante "geringe Pkw-Reduktion" plus Pkw-Reduktion durch vermiedenen Neukauf bei 10% jener, die kein (weiteres) privates Auto kaufen.	Variante "geringe Pkw-Reduktion" + Pkw-Reduktion aufgrund von Carsharing bei 30% jener die planen, ein Fahrzeug abzuschaffen.
Variante „starke Pkw-Reduktion“	Variante "mittlere Pkw-Reduktion" plus Pkw-Reduktion durch vermiedenen Neukauf bei weiteren 10% jener, die kein (weiteres) privates Auto kaufen wollen.	Variante "mittlere Pkw-Reduktion" + Pkw-Reduktion durch vermiedenen Neukauf bei 20% jener, die keine (weiteres) privates Auto kaufen wollen.

HERRY Consult 2015

Tabelle 8: Pkw-Reduktion aufgrund von Carsharing in Varianten

Um die möglichen Einsparungseffekte beim Pkw-Besitz nicht mehrfach zu berücksichtigen, wurden diese Mehrfachmitgliedschaften bei unterschiedlichen Anbietern bei den weiteren Berechnungen berücksichtigt. Im Durchschnitt sind zwischen 52% und 57% der Carsharing-NutzerInnen bei mehr als einem Anbieter registriert.

Durchschnittliche Anzahl an genutzten Carsharing-Anbietern (Doppelmemberschaft)



Abbildung 30: Mehrfachmemberschaften

Unter Berücksichtigung der Mehrfachmemberschaften ergeben sich die in der nachfolgenden Abbildung dargestellten Einsparungspotenziale beim privaten Pkw-Besitz. Demnach sparen in der berechneten Minimalvariante gut 4% der KundInnen von stationärem Carsharing einen Privat-Pkw ein, bei den KundInnen der Free-Floating-Angebote sind es in dieser Variante rund 3%, die einen privaten Pkw einsparen. In der mittleren Variante sparen zwischen rund 7% (Stationäres Carsharing) und 5% (Free-Floating) einen privaten Pkw ein (siehe Abbildung 31). In der berechneten Maximalvariante beträgt der Anteil jener KundInnen, die aufgrund ihrer Carsharing Mitgliedschaft auf einen privaten Pkw verzichten zwischen 9% (Stationäres Carsharing) und 7% (Free-Floating).

Pkw-Reduktion aufgrund von Carsharing in Varianten [in %]

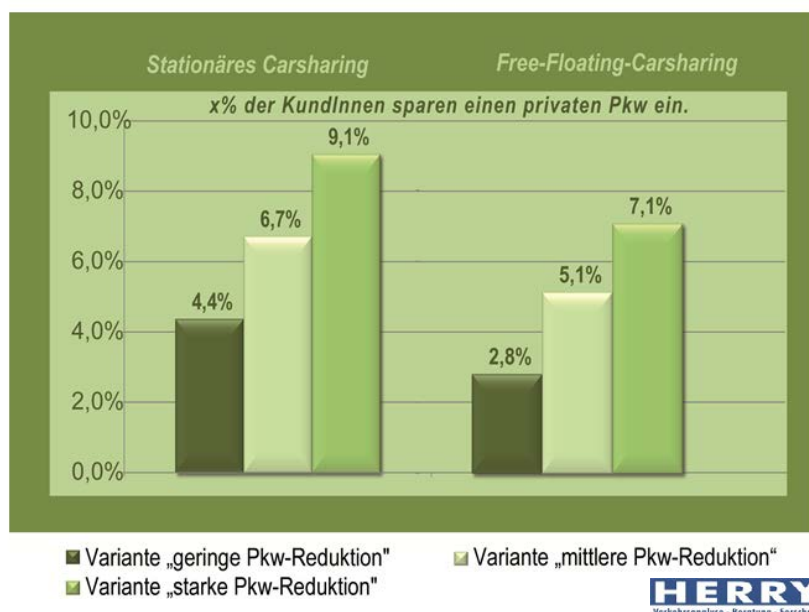


Abbildung 31: Pkw-Reduktion privater Pkw aufgrund von Carsharing

Stellt man die Anzahl der aufgrund von Carsharing eingesparten Privat-Pkw der von den Carsharing-Anbietern eingesetzten Fahrzeuganzahl gegenüber, erhält man ein „Ersetzungsverhältnis“ welches darstellt, wie viele Privat-Pkw durch ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt werden können. Aufgrund des bei den Free-Floating-Anbietern günstigeren Verhältnisse zwischen KundInnenanzahl und eingesetzter Fahrzeuge ist das Ersetzungsverhältnis bei den Free-Floatern – trotz der geringeren Pkw-Reduktion – höher als bei den stationsgebundenen Carsharing-Systemen.

In Variante „geringe Pkw-Reduktion“ werden in Wien 1,8 Privat-Fahrzeuge durch ein stationsgebundenes Carsharing-Fahrzeug ersetzt, ein Free-Floating-Fahrzeug ersetzt in dieser Variante 2,8 Privat-Pkw. Bei der Variante „mittlere Pkw-Reduktion“ ersetzt ein stationsgebundenes Carsharing-Fahrzeug 2,8 Privat-Fahrzeuge und ein Free-Floating-Fahrzeug 5,1 Privat-Fahrzeuge. In der Variante „starke Pkw-Reduktion“ werden 3,7 Privat-Pkw durch ein stationsgebundenes Carsharing-Fahrzeug bzw. 7,1 Privat-Fahrzeuge durch ein Free-Floating-Fahrzeug ersetzt. Beide Systeme wirken daher in Richtung einer deutlichen Reduktion privater Pkw.

Im Vergleich zu bekannten Werten aus anderen Städten und früheren Studien (ein Carsharing –Auto ersetzt 4 bis 8 private Pkw) ist das Ersetzungsverhältnis beim stationsgebundenen Carsharing in Wien derzeit sehr gering. Dies liegt aber vorwiegend am aktuell – im Vergleich zu anderen Städten – ungünstigen Fahrzeug/KundInnen-Verhältnis bei diesen Anbietern. Die derzeit verfügbare Anzahl an Fahrzeugen würde jedenfalls auch für eine wesentlich höhere KundInnenanzahl ausreichen. Somit kann alleine durch eine Erhöhung der KundInnenanzahl eine deutliche Verbesserung des Ersetzungsverhältnisses erreicht werden.

Ersetzungsverhältnis privater Pkw [Verhältnis CS-Fahrzeug zu Einsparung]

			Stationäres Carsharing	Free-Floating Carsharing	Wien-Mix
Pkw-Reduktionspotential	Variante "geringe Pkw-Reduktion"	Wien	1 : 1,8	1 : 2,8	1 : 2,8
	Variante "mittlere Pkw-Reduktion"	Wien	1 : 2,8	1 : 5,1	1 : 5,0
	Variante "starke Pkw-Reduktion"	Wien	1 : 3,7	1 : 7,1	1 : 6,9




Abbildung 32: Ersetzungsverhältnis privater Pkw

Carsharing führt also jedenfalls zu einer Reduktion des Stellplatzbedarfs. Ein Carsharing-Fahrzeug in Wien ersetzt im Schnitt etwa fünf private Pkw.

5.4. Auswirkung auf die Fahrleistung

Aufbauend auf den vorangegangenen Abschätzungen zum Reduktionspotenzial privater Pkw wird im Folgenden eine damit in Zusammenhang stehende Fahrleistungsreduktion aufgrund von Carsharing beleuchtet.

Die Jahresfahrleistung eines/einer KundIn der stationsgebundenen Systeme mit privaten Pkw – berücksichtigt werden dabei nur KundInnen, die zum Befragungszeitpunkt über einen privaten Pkw verfügt haben – beträgt laut deren Angaben in den Befragungen im Schnitt ca. 9.200 km, jene eines/einer Free-Floating-KundIn rund 11.000 km. Reduziert sich die Anzahl der Privat-Pkw (bzw. genauer die Anzahl der KundInnen, die über einen privaten Pkw verfügen) entsprechend der in Abbildung 31 dargestellten Werte, ergibt sich daraus eine Fahrleistungseinsparung, die zwischen rund 3% und 9% der Jahresfahrleistungen mit privaten Pkw liegt.

Umgelegt auf eine Kundin bzw. einen Kunden ergibt sich daher durchschnittlich durch Carsharing eine Pkw-Jahresfahrleistungsreduktion von zwischen 400 km (Variante „geringe“ Pkw-Reduktion) bis rd. 850 km (Variante „starke“ Pkw-Reduktion) beim stationären Carsharing bzw. von zwischen rd. 300 km (Variante „geringe“ Pkw-Reduktion) bis rd. 770 km (Variante „starke“ Pkw-Reduktion) beim Free-Floating-Carsharing.

Demgegenüber steht die Fahrleistung, die die KundInnen mit den Carsharing-Fahrzeugen zurücklegen. Das sind beim Stationären Carsharing in Wien durchschnittlich 213 km pro Jahr und beim Free-Floating 191km pro Jahr (Betreiberangaben). Dies zeigt auch, dass beim Free-Floating durchschnittlich wesentlich kürzere Strecken pro Fahrt zurückgelegt werden (ca. 8 km bei einer durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit von 23 Fahrten im Jahr beim Free-Floating, gegenüber ca. 70 km bei einer durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit von rund 3 Fahrten pro Jahr beim stationsgebundenen Carsharing).

Jahresfahrleistung mit Privat-Pkw und CS-Fahrzeug eines CS-Kunden

		Stationäres Carsharing	Free-Floating Carsharing	Wien Mix
Jahresfahrleistung der Carsharing-Mitglieder mit Privat-Pkw [in km]		9.189	11.004	10.898
Jahresfahrleistung mit dem Carsharing-Fahrzeug [in km]		213	191	192
Fahrleistungsreduktion durch Pkw-Reduktion je CS-KundIn [in km]	Variante "geringe Pkw-Reduktion"	407	309	315
	Variante "mittlere Pkw-Reduktion"	626	562	566
	Variante "starke Pkw-Reduktion"	844	774	779

HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

Abbildung 33: Jahresfahrleistung mit Privat-Pkw je Carsharing-KundIn

In Summe ergibt sich daraus eine jährliche Fahrleistungsreduktion je nach Berechnungsvariante von zwischen 2,1% (Variante „geringe Pkw-Reduktion“) bis 6,8% (Variante „starke Pkw-Reduktion“) beim stationsgebundenen Carsharing und von 1,1% (Variante „geringe Pkw-Reduktion“) bis 5,3 % (Variante „starke Pkw-Reduktion“) beim Free-Floating-Carsharing. Wie oben bereits dargestellt, ist das Ersetzungsverhältnis Carsharing-Fahrzeug zu Privat-Pkw bei den Free-Floatern zwar höher als beim stationsgebundenen Carsharing, beim Einsparungspotenzial privater Pkw und der damit verbundenen eingesparten Fahrleistung weist aber das stationsgebundene Carsharing etwas höhere Werte auf.

Bezogen auf die derzeitige Anzahl an NutzerInnen der beiden Systeme ergeben sich in absoluten Werten Einsparungen von zwischen 1,35 Mio. km und 4,4 Mio. km beim stationären Carsharing bzw. zwischen 13,2 Mio. km und 65,1 Mio. km beim Free-Floating Carsharing.

Gesamteffekt der Fahrleistungsreduktion durch Carsharing nach Varianten

	Gesamteffekt der Fahrleistungsreduktion durch Carsharing								
	Variante "geringe Pkw-Reduktion"			Variante "mittlere Pkw-Reduktion"			Variante "starke Pkw-Reduktion"		
	[km]	je NutzerIn [km]	[%]	[km]	je NutzerIn [km]	[%]	[km]	je NutzerIn [km]	[%]
Stationäres Carsharing	1.348.208	194	-2,1%	2.870.063	413	-4,4%	4.384.092	631	-6,8%
Free-Floating Carsharing	13.224.580	119	-1,1%	41.388.032	371	-3,4%	65.087.826	584	-5,3%

HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

Abbildung 34: Gesamteffekt der Fahrleistungsreduktion durch Carsharing nach Varianten

Der oben dargestellte Gesamteffekt der absoluten Fahrleistungsreduktion ergibt sich aus der eingesparten Fahrleistung durch die Reduktion der Anzahl privater Pkw gegen gerechnet mit der Fahrleistung, die mit den Carsharing-Fahrzeugen zurückgelegt wird. In der folgenden Abbildung wird die mittlere Variante der Pkw- und Fahrleistungsreduktion dargestellt. Einer Gesamtfahrleistung der Wienerinnen und Wiener von rund 1,3 Milliarden Pkw-Kilometer mit privaten Fahrzeugen steht eine Reduktion durch abgeschaffte Privat-Pkw um 67 Mio. km und wiederum eine Erhöhung um knapp 23 Mio. km, die mit Carsharing-Fahrzeugen zurückgelegt werden, gegenüber.

Gesamteffekt der Fahrleistungsreduktion durch Carsharing (mittlere Variante)

		Fahrleistung privater Pkw	Erhöhte Fahrleistung durch CS-Nutzung		Reduktion der Fahrleistung durch abgeschafften Privat-Pkw		Gesamteffekt	
		[km]	[km]	[%]	[km]	[%]	[km]	[%]
Stationäres Carsharing	WIEN	64.745.182	1.481.533	2,3%	-4.356.114	-6,7%	-2.874.581	-4,4%
Free-Floating-Carsharing	WIEN	1.227.334.947	21.287.449	1,7%	-62.675.481	-5,1%	-41.388.032	-3,4%
Gesamt	WIEN	1.292.080.129	22.768.982	1,8%	-67.031.595	-5,2%	-44.262.614	-3,4%

HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

Abbildung 35: Gesamteffekt der Fahrleistungsreduktion durch Carsharing (mittlere Berechnungsvariante)

Somit ergibt sich in der **mittleren Berechnungsvariante** ein **Einsparungseffekt** von rund **44 Mio. Pkw-km bzw. 3,4%** durch Carsharing in Wien. Dies entspricht einer CO₂-Einsparung von etwa **7.000 Tonnen CO₂ pro Jahr**.

6. Schlussfolgerungen

6.1. Carsharing als „Konkurrenz“ zum ÖV?

Seit der Einführung der neuen Free-Floating-Carsharing-Systeme wird wiederholt behauptet, dass Free-Floating-Carsharing eine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr darstellt.

Bei NutzerInnen von stationsgebundenem Carsharing zeigt sich deutlich, dass die Anzahl der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege seit der Carsharing-Mitgliedschaft gestiegen ist. Über 40% geben an, seit der Carsharing-Mitgliedschaft häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, ebenso viele nutzen seltener den Pkw.

Bei Free-Floating-KundInnen steht die Carsharing-Nutzung vorwiegend in Konkurrenz zu Fahrten mit dem eigenem Pkw (fast 50% nutzen diesen seltener) und dem Taxi (fast 60% sehen hier eine Reduktion). Ein Drittel gibt an, seltener die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Es stellt sich hier also die Frage, welche der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln ersetzt werden.

Der am häufigsten genannte Nutzungsgrund für Free-Floating-Carsharing lautete „Essen/Trinken gehen“ (44% haben diesen Grund angegeben). Es liegt daher die Vermutung nahe, dass Free-Floating häufig auch abends genutzt wird, wenn die Bedienungsfrequenz des ÖV abnimmt und Taxi-Fahrten teurer werden.

Dies wird dadurch untermauert, dass das Free-Floating-Fahrzeug anstelle eines anderen Verkehrsmittels vor allem dann genutzt wird, wenn

- ganz allgemein das Ziel damit am besten und schnellsten erreichbar ist (58% nutzen dann ein Carsharing-Fahrzeug) und im Speziellen dann, wenn
- die Route von öffentlichen Verkehrsmitteln einen großen Umweg für die Erreichung des Ziels darstellt (55%)
- die Taktung bzw. die Fahrtdauer der öffentlichen Verkehrsmittel zu lange ist (46%)
- wenn mit dem öffentlichen Verkehrsmittel mehrfach umgestiegen werden muss, um das Ziel zu erreichen (38%)
- oder wenn ein Taxi für diesen Fahrtzweck zu teuer ist (43%)

Betrachtet man dazu das Verhältnis zwischen 2,5 Mio. ÖV-Fahrten und 7.000 Carsharing-Fahrten pro Tag in Wien, ist keine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr zu erkennen. Free-Floating-Carsharing ist ein ergänzendes, zusätzliches Mobilitätsangebot für spezielle, nicht alltägliche Wege, die mit dem öffentlichen Verkehr nicht optimal zurückzulegen sind.

6.2. Auswirkungen auf den Pkw-Besitz

Weiters wurde untersucht, ob und wie sich CS-Mitgliedschaft auf den privaten Pkw-Besitz der KundInnen auswirkt. Folgende Erkenntnisse konnten dabei gewonnen werden.

Die Anzahl der Pkw je Haushalt beträgt in Wien im Durchschnitt 0,77. Bei KundInnen von stationsgebundenem Carsharing beträgt dieser Wert nur 0,26 Pkw pro Haushalt. Bei Free-Floating-KundInnen liegt dieser Wert über dem Schnitt bei 0,91 Pkw pro Haushalt. Während also stationsgebundenes Carsharing vorwiegend von Haushalten ohne eigenen Pkw genutzt wird, wird mit Free-Floating auch die Pkw-affinere Bevölkerung angesprochen. Dieser Umstand kann als Chance gesehen werden, Carsharing auf eine breitere Basis zu stellen.

Festzuhalten ist, dass Free-Floating-KundInnen zwar Pkw-affiner sind, aber dennoch überwiegend NutzerInnen des Umweltverbundes (Gehen, Radfahren, ÖV) sind: 58% geben an, größtenteils mit dem ÖV oder dem Fahrrad unterwegs zu sein und nur gelegentlich ein Auto zu benötigen. Knapp 10% haben in letzter Zeit einen Pkw verkauft und waren auf der Suche nach einer Alternative.

Hinsichtlich des Reduktionspotenzials privater Pkw aufgrund der Carsharing-Angebote zeigt die durchgeführte Abschätzung, dass zwischen 4% und 9% (beim stationären Carsharing) bzw. zwischen 3% und 7% (beim Free-Floating-Carsharing) der Carsharing-NutzerInnen aufgrund der Carsharing-Mitgliedschaft die Anzahl an privaten Pkw im Haushalt reduziert haben oder eine Reduktion planen.

Wird die Anzahl eingesetzter Carsharing-Fahrzeuge durch die Betreiber der Reduktion privater Pkw gegenübergestellt, ergibt sich in der mittleren Rechenvariante folgendes Bild:

- 1 stationsgebundenes Carsharing-Fahrzeug ersetzt in Wien rund 3 private Pkw.
- 1 Free-Floating-Carsharing-Fahrzeug ersetzt in Wien rund 5 private Pkw.

Beide Systeme wirken daher in Richtung einer deutlichen Reduktion privater Pkw und damit in Zusammenhang stehend einer entsprechenden Anzahl zusätzlich verfügbarer Stellplätze im öffentlichen Raum. Das bessere Ersetzungsverhältnis bei den Free-Floating-Systemen ergibt sich dabei aus einem günstigeren Verhältnis zwischen der Anzahl eingesetzter Fahrzeuge zur Anzahl an KundInnen.

Anmerkung: Der entgegen sonstigen Annahmen ungünstige Wert beim stationsgebundenen Carsharing in Wien ist auf die aktuelle Umbruchsituation durch die Markenumstellung des Hauptanbieters zurückzuführen.

6.3. Auswirkungen auf die Fahrleistung

Aufbauend auf den Berechnungen zum Reduktionspotenzial privater Pkw durch Carsharing wurde weiters die Frage untersucht, wie sich diese Reduktion auf die Pkw-Fahrleistung auswirkt. Insbesondere dann, wenn die Anzahl der Fahrzeuge im Haushalt aufgrund der Carsharing-Mitgliedschaft reduziert wird, ergibt sich eine Reduktion der Pkw-Fahrleistung. Ausgehend von der Jahresfahrleistung, die vor der Abschaffung eines Privat-Pkw damit zurückgelegt wurde, wurde mittels dem zuvor abgeschätzten Pkw-Reduktionspotenzials privater Pkw (zw. 4,4% und 9,1% beim stationären Carsharing und zwischen 2,8% und 7,1% beim Free-Floating) die eingesparte Jahresfahrleistung ebenfalls in 3 Varianten berechnet. Daraus ergibt sich durchschnittlich je KundIn eine Pkw-Jahresfahrleistungsreduktion von zwischen 400 km und 850 km beim stationären Carsharing bzw. von zwischen 300 bis 770 km beim Free-Floating-Carsharing.

Demgegenüber steht die Fahrleistung, die die KundInnen mit den Carsharing-Fahrzeugen zurücklegen. Das sind beim Stationären Carsharing in Wien durchschnittlich 213 km pro Jahr und beim Free-Floating 191 km pro Jahr (Betreiberangaben). Die Fahrleistung mit Carsharing -Fahrzeugen ist also bei stationsgebundenem Carsharing und Free-Floating-Carsharing etwa gleich hoch. Hier stehen wenige längere Fahrten bei stationsgebundenem Carsharing stehen einer häufigeren Nutzung für wesentlich kürzere Strecken bei Free-Floating-Carsharing gegenüber.

In der Gesamtbilanz ergibt sich daraus eine jährliche Fahrleistungsreduktion je nach Berechnungsvariante von zwischen 2,1% (Variante „geringe Pkw-Reduktion“) bis 6,8% (Variante „starke Pkw-Reduktion“) beim stationsgebundenen Carsharing und von 1,1% (Variante „geringe Pkw-Reduktion“) bis 5,3 % (Variante „starke Pkw-Reduktion“) beim Free-Floating Carsharing.

In der mittleren Berechnungsvariante liegen die Einsparungen bei 4,4% beim stationsgebundenen Carsharing und 3,4% beim Free-Floating Carsharing. Bezogen auf die derzeitige Anzahl an NutzerInnen der beiden Systeme ergeben sich in absoluten Werten in dieser mittleren Berechnungsvariante Einsparungen von 3 Mio. km beim Stationären Carsharing und 41 Mio. km beim Free-Floating Carsharing, zusammen also etwa 44 Mio. Pkw km, die aufgrund von Carsharing jährlich eingespart werden.

6.4. Zusammenfassung

- Carsharing hat eine positive Wirkung auf die städtische Mobilität , weil dadurch ohne persönliche Nachteile der Privat-Pkw-Besitz reduziert werden kann . Die Fahrleistungsreduktion durch eingesparte Privatfahrzeuge wiegt die (geringe) Fahrleistungserhöhung durch die eingesetzten Carsharing-Fahrzeuge mehr als auf.
- In Wien ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug ca. 5 private Pkw.
- Durch Carsharing in Wien werden jährlich 44 Mio Pkw-km eingespart.
- Die entspricht einer CO₂-Einsparung von etwa 7.000 Tonnen CO₂ pro Jahr.
- Carsharing in Wien spricht derzeit vorwiegend Männer mittleren Alters mit akademischem Background (Free-Floating: auch StudentInnen) aus den inneren Stadtbezirken an, die Vollzeit berufstätig sind.
- Carsharing ist eine Ergänzung, nicht Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr.
- Carsharing ist eine ergänzende Mobilitätsdienstleistung und wird kaum für tägliche Routine-Wege genutzt. Gewohnheitsmäßig legen Carsharing-NutzerInnen den Großteil ihrer Wege zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad zurück.
- Carsharing ist die „Mobilitätsversicherung“ für jene Fahrten, die ohne Pkw nicht durchgeführt werden können.
- Die Autonotwendigkeit wird bei jeder Fahrt hinterfragt: der Carsharing-Pkw wird dann genutzt, wenn dieser persönliche Vorteile bietet.
- Es ist daher zu empfehlen, weitere Anreize für den Verzicht auf einen eigenen Pkw zu setzen und gleichzeitig die Zugänglichkeit der Carsharing-Systeme zu verbessern. Dies gilt für alle Organisationsformen des Carsharings.
- Obwohl die aktuellen Evaluierungsergebnisse des stationsbasierten Carsharings in Wien unterdurchschnittlich sind, ist diese Form des Carsharings weiterhin ein wesentliches Element des umfassenden Mobilitätsangebotes der Stadt, das jedenfalls erhalten bleiben soll.
- Insbesondere ist es erforderlich, Carsharing aus der „akademischen Ecke“ zu holen und auf eine breitere NutzerInnenbasis zu stellen. Die Befragungsergebnisse deuten darauf hin, dass dies mit Free-Floating-Angeboten besser gelingen kann.

7. Anhang

Zipcar-Standorte und Fahrzeugangebot (Stand: 28.7.2015)

Bezirk	Standort	Fahrzeugangebot
1. Bezirk	Schwedenplatz 1	"Oskar" - Skoda Octavia, "Origami" - Skoda Octavia, "Armin" - Opel Astra Kombi, "Meenie" - Opel Mokka
2. Bezirk	Rotensterngasse	"Carlo" - Mitsubishi Colt
2. Bezirk	Gr. Schiffgasse	"Charles" - Mitsubishi Colt, "Pepperoni" - Nissan Primastar, "Martina" - Renault Megane
2. Bezirk	Vorgartenstraße	"Manfred" - Renault Megane
2. Bezirk	Messe Prater	"Ozzy" - Skoda Octavia
2. Bezirk	Rembrandstraße	"Alex" - Opel Astra Kombi
3. Bezirk	Pfefferhofgasse-Straße	Orbit" - Skoda Octavia
3. Bezirk	Heumarkt-Straße	"Ottie" - Skoda Octavia
3. Bezirk	Reisnerstraße-Straße	"Oxygen" - Skoda Octavia
3. Bezirk	Rochusmarkt-Straße	"Fabrizio" - FIAT 500
3. Bezirk	Seidlgasse- Straße	"Aneth" - Opel Astra Kombi
3. Bezirk	Wien Mitte-Straße	"Fritz" - FIAT 500, "Pablo" - Nissan Primastar
3. Bezirk	Wohnpark Rennweg-Straße	"Aragon" - Opel Astra Kombi
3. Bezirk	Erdberg	"Philipp" - Nissan Primasta, "Gisela" - Ford Galaxy, "Odin" - Skoda Octavia
4. Bezirk	Karlskirche	"Obelix" - Skoda Octavia
4. Bezirk	Klagbaumgasse-Straße	"Falco" - FIAT 500
4. Bezirk	Operngasse-Straße	"Foxi" - FIAT 500
4. Bezirk	Rainer Garage	"Mario" - Renault Megane
4. Bezirk	Theresianumgasse-	"Olga" - Skoda Octavia

Bezirk	Standort	Fahrzeugangebot
	Straße	
5. Bezirk	Margaretengürtel	"Parmesan" - Nissan Primastar
6. Bezirk	Naschmarkt-Straße	"Papaya" - Nissan Primastar, "Mary" - Renault Megane
6. Bezirk	Mollardgasse	"Marina" - Renault Megane
7. Bezirk	Stiftgasse	"Malte" - Renault Megane
7. Bezirk	Westbahnstraße-Straße	"Oma" - Skoda Octavia
7. Bezirk	Lindengasse-Straße	"Finn" - FIAT 500
7. Bezirk	Neustiftgasse-Straße	"Folker" - FIAT 500
7. Bezirk	Schottenfeldgasse-Straße	"Freimut" - FIAT 500
7. Bezirk	Breite Gasse MQ-Straße	"Oleander" - Skoda Octavia
7. Bezirk	Burggasse-Straße	"Chris" - Mitsubishi Colt, "Marcel" - Renault Megane
7. Bezirk	Kaiserstraße-Straße	"Oklahoma" - Skoda Octavia
8. Bezirk	Auerspergstraße-Straße	"Falafel" - FIAT 500, "Prosecco" - Nissan Primastar
8. Bezirk	Blindengasse-Straße	"Faustos" - FIAT 500
8. Bezirk	Florianigasse	"Ogen" - Skoda Octavia
8. Bezirk	Altes AKH-Straße	"Calvin" - Mitsubishi Colt
8. Bezirk	Albertgasse-Straße	"Fifi" - FIAT 500
9. Bezirk	Berggasse-Straße	"Franka" - FIAT 500
9. Bezirk	Friedensbrücke-Straße	"Farah" - FIAT 500, "Gustav" - Ford Galaxy
9. Bezirk	Glasergasse-Straße	"Patrick" - Nissan Primastar, "Melvin" - Renault Megane
9. Bezirk	Reznicekgasse-Straße	"Outlaw" - Skoda Octavia

Bezirk	Standort	Fahrzeugangebot
9. Bezirk	Sechsschimmelgasse-Straße	"Ferdinando" - FIAT 500
9. Bezirk	Votivpark	"Georg" - Ford Galaxy, "Orchidee" - Skoda Octavia, "Morisette" - Opel Mokka
9. Bezirk	Wilhelm Exner Gasse-Straße	"Orangutan" - Skoda Octavia
9. Bezirk	Zimmermannngasse-Straße	"Magnus" - Renault Megane
10. Bezirk	Hauptbahnhof Wien	"Pancake" - Nissan Primastar, "Odelia" - Skoda Octavia, "Mushero" - Opel Mokka
11. Bezirk	Simmeringer Platz-Straße	"Amelie" - Opel Astra Kombi
12. Bezirk	Meidling Bahnhof	Clementine" - Mitsubishi Colt, "Mats" - Renault Megane
12. Bezirk	Schönbrunner Schloßstraße-Straße	"Martha" - Renault Megane
12. Bezirk	Schönbrunner Str U4 Meidling-Straße	"Caspar" - Mitsubishi Colt
12. Bezirk	Steinbauergasse-Straße	"Artis" - Opel Astra Kombi
13. Bezirk	Kennedybrücke-Straße	"Freda" - FIAT 500
13. Bezirk	Schönbrunn	"Pipo" - Nissan Primastar
13. Bezirk	Buwog	"Aladdin" - Opel Astra Kombi
14. Bezirk	Lützowgasse-Straße	"Otto" - Skoda Octavia
15. Bezirk	Westbahnhof	"Cleopatra" - Mitsubishi Colt, "Pascal" - Nissan Primastar, "Penelope" - Nissan Primastar, "Pippin" - Nissan Primastar, "Phil" - Nissan Primastar, "Gerald" - Ford Galaxy, "Osterhase" - Skoda Octavia, "Olli"- Skoda Octavia
16. Bezirk	Richard Wagner Platz-Straße	"Martin" - Renault Megane

Bezirk	Standort	Fahrzeugangebot
16. Bezirk	J.Nepomuk Berger Pl-Straße	"Polenta" - Nissan Primastar
17. Bezirk	Haslingergasse-Straße	"Anton" - Opel Astra Kombi
18. Bezirk	Gersthof Bahnhof-Straße	"Melinda" - Renault Megane
18. Bezirk	Gersthofer Str-Straße	"Christian" - Mitsubishi Colt
18. Bezirk	Währinger Gürtel-Straße	"Cassius" - Mitsubishi Colt, "Percy" - Nissan Primastar "Orlando" - Skoda Octavia
19. Bezirk	Heiligenstadt Bahnhof-Straße	"Praline" - Nissan Primastar, "Matsi" – Renault Megane
19. Bezirk	Gymnasiumstr-Straße	"Oleg" - Skoda Octavia
20. Bezirk	Milleniumtower	"Arabella" - Opel Astra Kombi
21. Bezirk	Autofreie Mustersiedlung	"Olympia" - Skoda Octavia
21. Bezirk	Zaunscherbgasse-Straße	"Manuel" - Renault Megane
22. Bezirk	Donaustadtbrücke	"Michi" - Renault Megane
22. Bezirk	Kaisermühlen IZD-Straße	"Macchio" - Renault Megane
23. Bezirk	Alterlaa-Straße	"Michaela" - Renault Megane

Tabelle 9: Zipcar-Standorte und Fahrzeugangebot

Flinkster-Standorte (Stand: 28.7.2015)

Bezirk	Standort	Fahrzeugangebot
1. Bezirk	Parkring 12a	2 Citroen DS3
2. Bezirk	Joseph-Roth-Gasse 2	2 Citroen DS3
2. Bezirk	Sebastian-Kneipp-Gasse 3	2 Citroen DS3
3. Bezirk	Heumarkt 10	1 Citroen DS3
3. Bezirk	Johannesgasse 28	1 Citroen DS3, 1 smart
3. Bezirk	Landstraßer Hauptstraße 50	1 Citroen DS3
4. Bezirk	Operngasse 13	2 Citroen DS3
6. Bezirk	Windmühlgasse 22-24	2 Citroen DS3
7. Bezirk	Lerchenfelder Straße 5	2 Citroen DS3
7. Bezirk	Siebensterngasse 11	1 Citroen DS3, 1 smart
7. Bezirk	Urban-Loritz-Platz 6	1 Citroen DS3, 1 smart
9. Bezirk	Lazarettgasse 43	1 Citroen DS3, 1 smart
9. Bezirk	Universitätsstraße 2	2 Citroen DS3
10. Bezirk	Columbusplatz 7-8	2 Citroen DS3
10. Bezirk	Wienerbergstraße 13-19	2 Citroen DS3
11. Bezirk	Park&Ride –Simmering	1 Citroen DS3
12. Bezirk	Niederhofstraße 23	1 Citroen DS3
12. Bezirk	Schönbrunner Schloßstraße 12	2 Citroen DS3
12. Bezirk	Steinbauergasse 29	2 Citroen DS3
15. Bezirk	Johnstraße 1	2 Citroen DS3
15. Bezirk	Felberstraße 1	8 Citroen DS3, 1 smart
17. Bezirk	Jögerstraße 24	1 Citroen DS3, 1 smart
18. Bezirk	Park&Ride –Währing	1 Citroen DS3
19. Bezirk	Krottenbachstraße	1 Citroen DS3
21. Bezirk	Carabelligasse/Skraupstraße	1 Citroen DS3

Bezirk	Standort	Fahrzeugangebot
22. Bezirk	Aderklaaerstraße	1 Citroen DS3
22. Bezirk	Park&Ride - Steigenteschgasse	1 Citroen DS3
23. Bezirk	Park&Ride - Siebenhirten	1 Citroen DS3

Tabelle 10: Flinkster-Standorte und Fahrzeugangebot

Fragebogen stationsgebundenes Carsharing

1. Carsharing: Nutzungshäufigkeit und Einsatzzwecke

1.1 Wie lange sind Sie schon Zipcar-Mitglied?

Seit dem Jahr _____

1.2 Was waren Ihre wesentlichsten Beweggründe / Motive eine Zipcar-Mitgliedschaft abzuschließen?

Bitte geben Sie maximal 3 Begründungen an.

- Kostenvorteil durch Carsharing.
- Carsharing-Standort in unmittelbarer Nähe zur Wohnung und/oder zum Arbeitsplatz.
- Flexibilität bei der Auswahl von Fahrzeugen (Fahrzeugflotte).
- Keinen Aufwand bezüglich Service, Wartung, usw. („Muss mich um nichts kümmern.“)
- Bin zum Großteil in der Stadt ohnehin mit Öffis und Fahrrad unterwegs – benötige ein Auto nur gelegentlich.
- Wohnungswechsel.
- Auto verkauft - Alternative gesucht.
- Umweltaspekte / Klimaschutz.
- Vorbildwirkung / Vorreiterrolle gegenüber anderen Personen.
- Carsharing-Offensive der Stadt Wien / Ausbau des Carsharing-Netzwerkes.
- Sonstiges, und zwar: _____

1.3. Wie häufig nutzen Sie Zipcar derzeit (im Durchschnitt)?

- mehrmals die Woche
- 1x pro Woche
- 1x pro Monat
- 1x alle 6 Monate
- 1x im Jahr
- Ich habe Zipcar noch nicht genutzt (bin nur angemeldet).

1.4 Wie oft, denken Sie, werden Sie Zipcar zukünftig nutzen (im Durchschnitt)?

- mehrmals die Woche
- 1x pro Woche
- 1x pro Monat
- 1x alle 6 Monate
- 1x im Jahr
- Gar nicht mehr

1.5 Für welche Fahrtzwecke verwenden Sie zum überwiegenden Teil ein Zipcar-Fahrzeug?

Mehrfachnennungen möglich.

- für Fahrten in der Stadt
- für Fahrten außerhalb der Stadt
- in Kombination mit den Öffis im innerstädtischen Bereich (U-Bahn, Straßenbahn, Bus)

- in Kombination mit der Bahn (ÖBB)

2. Carsharing: Auswirkungen auf Ihr Mobilitätsverhalten

2.1 Welches Verkehrsmittel verwendeten Sie vor Ihrer Zipcar-Mitgliedschaft überwiegend für die folgenden Aktivitäten an Werktagen?

Bitte kreuzen Sie für jede der aufgezählten Aktivitäten nur ein Verkehrsmittel an – und zwar jenes Verkehrsmittel, welches Sie üblicherweise / hauptsächlich für die angegebene Aktivität verwendeten.

	Fuß	Rad	Moped / Motorrad	Pkw-LenkerIn	Pkw-MitfahrerIn	Taxi	Öffis	Sonstiges
Arbeit / Ausbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bringen / Holen von Personen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeitaktivitäten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.2 Hat sich Ihr persönliches Mobilitätsverhalten durch Carsharing geändert?

- Ja, sehr.
- Ja, ein wenig.
- Nein, nicht wirklich.

2.2.1 Falls „Ja, sehr“ bzw. „Ja, ein wenig“: Wie hat sich Ihre Nutzungshäufigkeit anderer Verkehrsmittel verändert, seit Sie Zipcar-Mitglied sind? Seit ich Zipcar-Mitglied bin, nutze ich im Allgemeinen folgende Verkehrsmittel...?

	... mehr	... weniger	... gleich wie vorher	nutze ich generell nicht
zu Fuß gehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.2.2 Falls „Ja, sehr“ bzw. „Ja, ein wenig“: Welches Verkehrsmittel verwenden Sie seit Ihrer Zipcar-

Mitgliedschaft überwiegend für die folgenden Aktivitäten an Werktagen?

Bitte kreuzen Sie jeweils nur

jenes Verkehrsmittel an, welches Sie üblicherweise für die angegebene Aktivität verwenden.

	Fuß	Rad	Moped / Motorrad	Pkw- LenkerIn	Pkw- MitfahrerIn	Zipcar	Flinkster	car2go	DriveNow	Taxi	Öffis	Sonst.
Arbeit / Ausbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bingen / Holen von Personen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeitaktivit äten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Carsharing: Auswirkungen auf den Autobesitz bzw. auf die Fahrleistung je Jahr

3.1 Wie viele verkehrstüchtige Pkw / Kombi besitzt Ihr Haushalt? ____
Fahrzeug/e

3.1.1 Nur für jene, die angekreuzt haben, dass Sie mindestens 1 Pkw / Kombi im Haushalt haben:

Hat sich aufgrund Ihrer Zipcar-Mitgliedschaft Ihre Fahrleistung je Jahr verändert? Welche der folgenden Aussagen trifft am besten auf Sie zu?

Ja, die **Fahrleistung aller Autos im Haushalt** hat sich **stark reduziert**, und zwar von:

Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**vor der Zipcar-Mitgliedschaft**) auf

Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**nach der Zipcar-Mitgliedschaft**)

Ja, die **Fahrleistung aller Autos im Haushalt** hat sich **geringfügig reduziert**, und zwar von:

Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**vor der Zipcar-Mitgliedschaft**) auf

Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**nach der Zipcar-Mitgliedschaft**)

Ja, die **Fahrleistung aller Autos im Haushalt** hat **zugenommen**, und zwar von:

Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**vor der Zipcar-Mitgliedschaft**) auf

Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**nach der Zipcar-Mitgliedschaft**)

- Nein, die **Fahrleistung aller Autos im Haushalt** hat sich **nicht verändert reduziert**.
- Weiß nicht, kann ich nicht sagen.

3.2 Haben Sie über Ihren derzeitigen bzw. zukünftigen Autobesitz nachgedacht seitdem Sie bei Zipcar Mitglied sind? Welche der folgenden Aussagen trifft am besten auf Sie zu?

- Ja, ich denke darüber nach, ob der Besitz meines Privatautos sinnvoll / notwendig ist.
- Ja, ich habe bereits meinen Zweit-, Dritt- oder Viertwagen verkauft seit ich Zipcar-Mitglied.
- Ja, werde aufgrund der Zipcar-Mitgliedschaft kein (weiteres) privates Auto kaufen.
- Nein, ich habe nicht über meinen privaten Autobesitz nachgedacht seit ich Zipcar-Mitglied bin.

4. Carsharing: Auswirkungen auf den Zeitkartenbesitz für Öffis

4.1 Besitzen Sie eine Zeit- bzw. Vorteils- / Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr (Öffis)?

Mehrfachnennungen möglich.

- Nein
- Ja, eine Wochenkarte für öffentliche Verkehrsmittel innerhalb Wiens (Zone 100).
- Ja, eine Monatskarte für öffentliche Verkehrsmittel innerhalb Wiens (Zone 100).
- Ja, eine Jahreskarte für öffentliche Verkehrsmittel innerhalb Wiens (Zone 100).
- ÖBB-Vorteilscard
- ÖBB-Österreichcard
- Ja, sonstige Karte, und zwar: _____

4.1.1 Nur für jene, die angekreuzt haben, dass sie eine Zeit- bzw. Vorteils- / Ermäßigungskarte für Öffis haben:

Hat Ihre Zipcar-Mitgliedschaft beim Kauf der Zeit- bzw. Vorteils- /Ermäßigungskarte eine Rolle gespielt?

- Ja, sehr.
wirklich.
- Ja, ein bisschen.
- Nein, nicht

5. Carsharing: Standorte

5.1 Haben Sie bereits einen öffentlichen Zipcar-Standort in Wien auf der Straße gesehen?

- Ja Nein

5.2 Welchen Zipcar-Standort bevorzugen Sie?

- Fixer öffentlicher Zipcar-Standort auf der Straße.
 Fixer Zipcar-Standort in einer Garage.
 Beide Varianten sind für mich in Ordnung.

5.2.1 Nur für jene, die angekreuzt haben, dass sie einen öffentlichen Zipcar-Standort bevorzugen:

Warum bevorzugen Sie öffentliche Standorte?

Mehrfachnennungen möglich.

- Ein öffentlicher Standort ist einfach und bequem zugänglich.
 Das Auto ist so einfacher zu finden. Kein umständliches Suchen!
 Ein- und ausparken ist einfach. Kein zusätzliches Handling mit Dauerparkkarte und Ausfahrtsschranken.
 Ein öffentlicher Standort ist freundlicher als eine eventuell schlecht ausgeleuchtete Tiefgarage.
 Sonstiges, und zwar: _____

5.2.2 Nur für jene, die angekreuzt haben, dass sie einen Garagen-Standort bevorzugen:

Warum bevorzugen Sie Garagenstandorte?

Mehrfachnennungen möglich.

- Garagenstandort ist für mich leichter zu erreichen.
 Bei jedem Wetter problemlos zu nutzen (kein Schneeschaufeln im Winter, keine Hitze im Sommer)
 Das Auto ist in einer Garage einfacher zu finden.
 Ich mache mir Sorgen wegen der Fahrzeug-Rückgabe auf öffentlichen Standorten (Fremdparker)
 Sonstiges, und zwar: _____

5.3 Denken Sie nun bitte an eine zukünftige Erweiterung der Zipcar-Standorte. Was wären aus Ihrer Sicht weitere, nutzerbezogene wichtige Standorte?

1. Vorschlag:

öffentlicher Standort oder Garagenstandort → Bezirk: _____ Adresse / Name
Garage: _____

2. Vorschlag:

öffentlicher Standort oder Garagenstandort → Bezirk: _____ Adresse / Name
Garage: _____

3. Vorschlag:

öffentlicher Standort oder Garagenstandort → Bezirk: _____ Adresse / Name
Garage: _____

ausreichende Anzahl von Standorten

keine Idee / kein Vorschlag

6. Statistische Kennzahlen

6.1 Geschlecht:

weiblich männlich

6.2 Altersgruppe:

18-25 Jahre 26-35 Jahre 36-49 Jahre 50-64 Jahre
65 Jahre und älter

6.3 Wohnort: _____ PLZ

6.4 Höchster Schulabschluss:

Pflichtschule Höhere Schule ohne Matura Fachhochschule
 Lehrabschluss Höhere Schule mit Matura Universität

6.5 Berufstätigkeit:

Nicht berufstätig, und zwar:

Im Haushalt tätig In Karenz
 PensionistIn Zurzeit arbeitssuchend

In Ausbildung (Berufs-, Schul-, Hochschulausbildung)

Berufstätig, und zwar:

Teilzeit berufstätig Vollzeit berufstätig
Präsenz-/Zivildienst

6.6 Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen?

Anzahl der Personen **insgesamt**: _____ Person/en

davon Personen **unter 6 Jahren**: _____ Person/en

davon Personen **von 6 bis unter 18 Jahren**: _____ Person/en

davon Personen **ab 18 Jahren**: _____ Person/en

6.7 Welche und wie viele Fahrzeuge haben Sie in Ihrem Haushalt?

Wie viele verkehrstüchtige **Fahrräder** besitzt Ihr Haushalt? _____
Fahrzeug/e

Wie viele verkehrstüchtige **Moped/Motorräder** besitzt Ihr Haushalt? _____
Fahrzeug/e

6.8 Nutzt Ihr Haushalt noch weitere Angebote, wie...?

	Ja, regelmäßig	Ja, manchmal	Nein
... Flinkster	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... car2go	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... DriveNow	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... privates Carsharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Mietwagen-Angebot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.9 Haben Sie auch an einer der vergangenen Carsharing-Befragungen teilgenommen?

- Ja, ich habe an der Befragung im Frühjahr 2013 teilgenommen
- Ja, ich habe an der Befragung im Herbst 2013 teilgenommen
- Ja, ich habe an der Befragung im Frühjahr 2014 teilgenommen
- Nein, war CS-Mitglied, habe aber an keiner der Befragungen teilgenommen
- Nein, war damals noch kein CS-Mitglied

7. Carsharing: Persönliche Anmerkungen

7.1 Was könnte Zipcar besser machen, damit Sie zukünftig häufiger Zipcar nutzen?

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Fragebogenbeispiel Free-Floating Carsharing

1. Carsharing: Nutzungshäufigkeit und Einsatzzwecke

1.1 Wie lange sind Sie schon DriveNow-Mitglied?

Seit dem Jahr _____

1.2 Was waren Ihre wesentlichsten Beweggründe / Motive eine DriveNow-Mitgliedschaft abzuschließen?

Bitte geben Sie maximal 3 Begründungen an.

- Kostenvorteil durch Carsharing.
- Flexibilität bei der Auswahl von Fahrzeugen (Fahrzeugflotte).
- Keinen Aufwand bezüglich Service, Wartung, usw. („Muss mich um nichts kümmern.“)
- Bin zum Großteil in der Stadt ohnehin mit Öffis und Fahrrad unterwegs – benötige ein Auto nur gelegentlich.
- Wohnungswechsel.
- Lebensumstände haben sich geändert.
- Auto verkauft - Alternative gesucht.
- Umweltaspekte / Klimaschutz.
- Vorbildwirkung / Vorreiterrolle gegenüber anderen Personen.
- Carsharing-Offensive der Stadt Wien / Ausbau des Carsharing-Netzwerkes.
- Sonstiges, und zwar: _____

1.3. Wie häufig nutzen Sie DriveNow derzeit (im Durchschnitt in den letzten 4 Wochen)?

- (fast) täglich
- an 1-3 Tage pro Woche
- an 1-3 Tagen pro Monat
- seltener als monatlich
- fast nie
- Ich habe Carsharing noch nicht genutzt (bin nur angemeldet).

1.4. Wie oft, denken Sie, werden Sie DriveNow zukünftig nutzen (im Durchschnitt)?

- (fast) täglich
- an 1-3 Tage pro Woche
- an 1-3 Tagen pro Monat
- seltener als monatlich
- fast nie
- Gar nicht mehr.

2. Carsharing: Auswirkungen auf Ihr Mobilitätsverhalten

2.1 Welches Verkehrsmittel verwendeten Sie vor Ihrer DriveNow-Mitgliedschaft überwiegend für die folgenden Aktivitäten an Werktagen?

Bitte kreuzen Sie für jede der aufgezählten Aktivitäten nur ein Verkehrsmittel an – und zwar jenes Verkehrsmittel, welches Sie üblicherweise / hauptsächlich für die angegebene Aktivität verwendeten.

	Fuß	Rad	Moped / Motorrad	Pkw-LenkerIn	Pkw-MitfahrerIn	Taxi	Öffis	Sonstiges
Arbeit / Ausbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bringen / Holen von Personen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeitaktivitäten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.2 Hat sich Ihr persönliches Mobilitätsverhalten durch DriveNow geändert?

Ja, sehr. Ja, ein wenig. Nein, nicht wirklich.

2.2.1 Falls „Ja, sehr“ bzw. „Ja, ein wenig“: Wie hat sich Ihre Nutzungshäufigkeit anderer Verkehrsmittel verändert, seit Sie DriveNow-Mitglied sind? Seit ich DriveNow-Mitglied bin, nutze ich im Allgemeinen folgende Verkehrsmittel...?

	... häufiger	... seltener	... genauso oft	nutze ich generell nicht
zu Fuß gehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carsharing-Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.2.2 Falls „Ja, sehr“ bzw. „Ja, ein wenig“: Welches Verkehrsmittel verwenden Sie seit Ihrer DriveNow-

Mitgliedschaft überwiegend für die folgenden Aktivitäten an Werktagen?

Bitte kreuzen Sie jeweils nur

jenes Verkehrsmittel an, welches Sie üblicherweise für die angegebene Aktivität verwenden.

	Fuß	Rad	Moped / Motorrad	Pkw-LenkerIn	Pkw-MitfahrerIn	zipcar	Flinkster	Car2go	DriveNow	Taxi	Öffis	Sonst.
Arbeit / Ausbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bingen / Holen von Personen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeitaktivitäten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Carsharing: Auswirkungen auf den Autobesitz bzw. auf die Fahrleistung je Jahr

3.1 Wie viele verkehrstüchtige Pkw / Kombi besitzt Ihr Haushalt? ____
Fahrzeug/e

3.1.1 Nur für jene, die angegeben haben, dass Sie mindestens 1 Pkw / Kombi im Haushalt haben:

Hat sich aufgrund Ihrer Carsharing-Mitgliedschaft Ihre Fahrleistung je Jahr verändert? Welche der folgenden Aussagen trifft am besten auf Sie zu?

Ja, die **Fahrleistung aller Autos im Haushalt** hat sich **reduziert**, und zwar von:
Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**vor der Carsharing-Mitgliedschaft**) auf

Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**nach der Carsharing-Mitgliedschaft**)

Ja, die **Fahrleistung aller Autos im Haushalt** hat **zugenommen**, und zwar von:
Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**vor der Carsharing-Mitgliedschaft**) auf

Pkw-km (alle Pkw im Haushalt): ca. ____ km je Jahr (**nach der Carsharing-Mitgliedschaft**)

Nein, die **Fahrleistung aller Autos im Haushalt** hat sich **nicht verändert**.

Weiß nicht, kann ich nicht sagen.

3.2 Welche der folgenden Aussagen trifft am besten auf Sie zu?

- Ich habe innerhalb der letzten 6 Monate bereits ein Fahrzeug abgeschrieben.
- Ich plane ein Fahrzeug abzuschaffen.
- Ich hatte geplant ein (weiteres) Fahrzeug zu kaufen, werde dies aber aufgrund der DriveNow-Mitgliedschaft nicht tun.
- Ich werde ein weiteres Fahrzeug anschaffen.

4. Carsharing: Auswirkungen auf den Zeitkartenbesitz für Öffis

4.1 Besitzen Sie eine Zeit- bzw. Vorteils- / Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr (Öffis)?

Mehrfachnennungen möglich.

- Nein
- Ja, eine Wochenkarte für öffentliche Verkehrsmittel innerhalb Wiens (Zone 100).
- Ja, eine Monatskarte für öffentliche Verkehrsmittel innerhalb Wiens (Zone 100).
- Ja, eine Jahreskarte für öffentliche Verkehrsmittel innerhalb Wiens (Zone 100).
- ÖBB-Vorteilscard
- ÖBB-Österreichcard
- Ja, sonstige Karte, und zwar: _____

4.1.1 Nur für jene, die angegeben haben, dass sie eine Zeit- bzw. Vorteils- / Ermäßigungskarte für Öffis haben:

Seit wann besitzen Sie eine Vorteils-/Ermäßigungskarte? Seit ____ Jahren

5. Carsharing: Frageblock DriveNow

5.1 Was sind die häufigsten Anlässe für Ihre Nutzung von DriveNow?

Mehrfachnennung möglich

- Familie / Freunde besuchen
- Essen, trinken gehen (z.B. Restaurant, Bar)
- Fahrten zur / von der Arbeit
- Einkaufen / Transportfahrten
- Berufliche Anlässe, Termine
- Kunst, Kultur, Kino, Events
- Fahrten vom / zum Flughafen
- Flexibel mobil sein in anderen Städten, wo es auch DriveNow gibt
- Fahrten zum Sporttreiben
- Ausflüge ins Grüne, aus der Stadt heraus
- Fahrten zur / von der Ausbildungsstätte / Hochschule

5.2 Bevorzugung von DriveNow gegenüber anderen Verkehrsmitteln: Wann nutzen Sie

stationsunabhängiges Carsharing (z.B. DriveNow bzw. car2go) anstelle anderer Verkehrsmittel?

Mehrfachnennung möglich

- Wenn mein Ziel damit am besten und schnellsten erreichbar ist
- Wenn mir ein Taxi für diesen Fahrtzweck zu teuer ist
- Wenn die Taktung bzw. die Fahrtdauer der öffentlichen Verkehrsmittel zu lange ist
- Wenn die Route von öffentlichen Verkehrsmittel ein großer Umweg für mein Ziel ist
- Wenn ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln mehrfach umsteigen muss, um mein Ziel zu erreichen
- Wenn andere Verkehrsmittel schlecht und nicht spontan erreichbar sind
- Wenn öffentliche Verkehrsmittel in meiner Nutzungszeit wegen Verspätungen unzuverlässig sind
- Wenn äußere Umstände keine Nutzung des Fahrrades zulassen (z.B. Risiko, Streckenlänge, Witterung, Gesundheit)
- Wenn ich zu viel zu transportieren habe
- Wenn ich Lust zum Autofahren habe

6. Statistische Kennzahlen

6.1 Geschlecht:

- weiblich männlich

6.2 Altersgruppe:

- 18-25 Jahre 26-35 Jahre 36-49 Jahre 50-64 Jahre 65 Jahre und älter

6.3 Wohnort: _____ PLZ

6.4 Höchster Schulabschluss:

- Pflichtschule Höhere Schule ohne Matura Fachhochschule
 Lehrabschluss Höhere Schule mit Matura Universität

6.5 Berufstätigkeit:

- Nicht berufstätig**, und zwar:
 Im Haushalt tätig In Karenz
 PensionistIn Zurzeit arbeitssuchend
 In Ausbildung (Berufs-, Schul-, Hochschulausbildung)
 Berufstätig, und zwar:

Teilzeit berufstätig
Präsenz-/Zivildienst

Vollzeit berufstätig

6.6 Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen?

Anzahl der Personen **insgesamt**: _____ Person/en
 davon Personen **unter 6 Jahren**: _____ Person/en
 davon Personen **von 6 bis unter 18 Jahren**: _____ Person/en
 davon Personen **ab 18 Jahren**: _____ Person/en

6.7 Welche und wie viele Fahrzeuge haben Sie in Ihrem Haushalt?

Wie viele verkehrstüchtige **Fahrräder** besitzt Ihr Haushalt? _____
 Fahrzeug/e

Wie viele verkehrstüchtige **Moped/Motorräder** besitzt Ihr Haushalt? _____
 Fahrzeug/e

6.8 Nutzt Ihr Haushalt noch weitere Angebote, wie...?

	Ja, regelmäßig	Ja, manchmal	Nein
... Zipcar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Flinkster	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... car2go	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... privates Carsharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Mietwagen-Angebot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Carsharing: Persönliche Anmerkungen

7.1 Was könnte DriveNow besser machen, damit Sie zukünftig häufiger Carsharing nutzen?

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!