



h_da

HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Änderung des Mobilitätsverhaltens Der Wechsel zum CarSharing in Mittelstädten

Prof. Dr. Bernd Steffensen
Hochschule Darmstadt
Fachbereich Gesellschaftswissenschaften

Berlin, 23./24. 05. 2019



Eigene Aufnahme – Lenbach Haus, München

Agenda:

1. Grundlagen: Hintergrund des Vortrags
2. Einige kursorische Eckpunkte zum CarSharing
3. Der Transitionsansatz nach Geels
4. Theorie der sozialen Praxis
5. Eigene empirische Befunde
6. Schlussfolgerungen

1. Grundlagen: Hintergrund des Vortrags

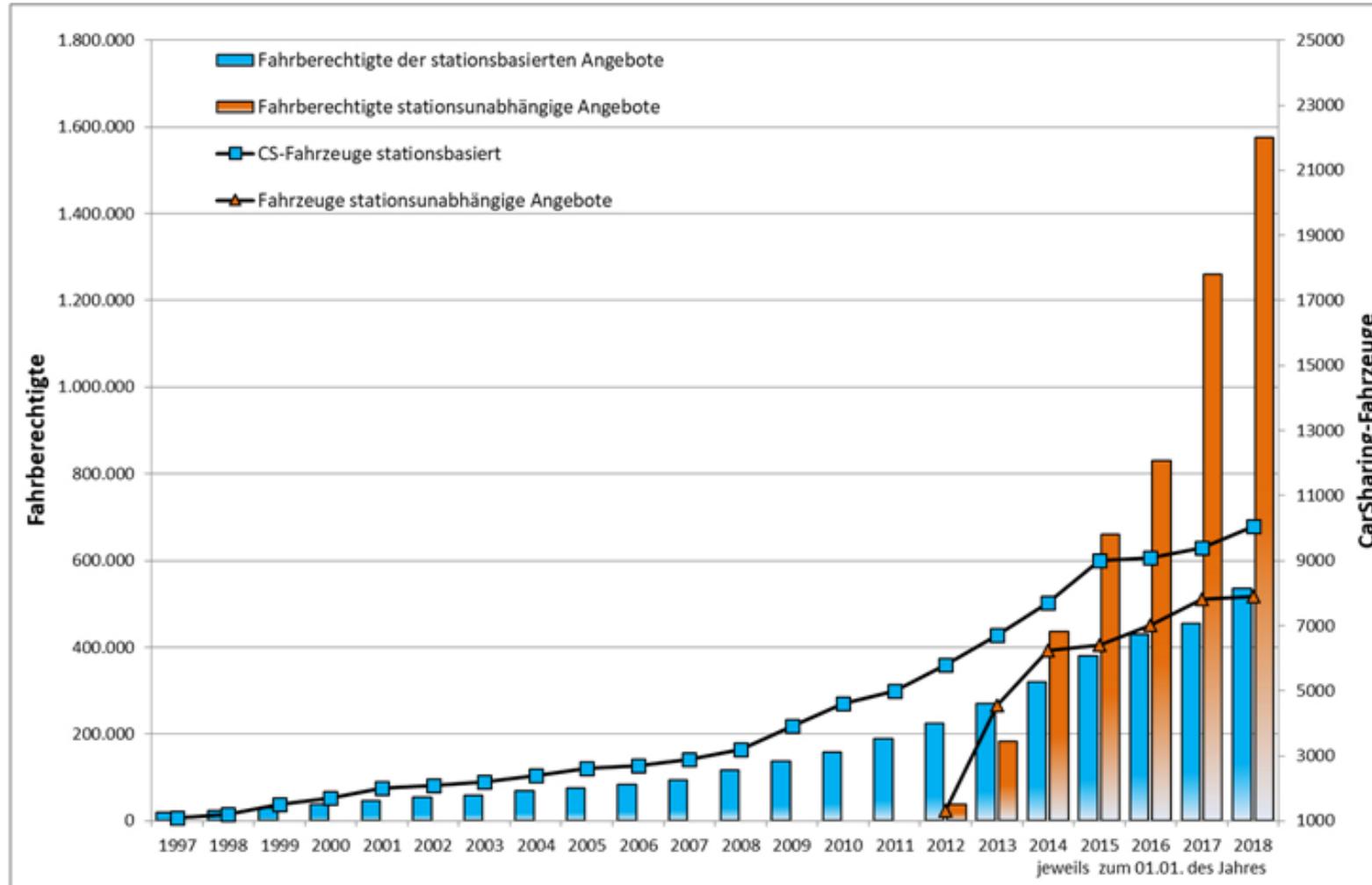
- Projekt: Mobilitätsverhalten Oberursel (MoVe Oberursel)
Förderung: Forschung für die Praxis, Hessisches Ministerium für Wissenschaft und Kunst
- Projekt: Mobilitätsverhalten in Dieburg (MoVe Dieburg)
Förderung: wirtschaftliches Projekt (CarSharing und regenerative Energie Anbieter)
- Projekt: Kommunales E-Carsharing in kross-multiplen Anwendungsspektren (KOMEKAN)
Förderung: Hessen ModellProjekte – Förderung der Elektromobilität

- Forschungssemester an der Purdue University, Indiana, USA
- Zusammenarbeit am ForschungsCampus Nachhaltige Mobilität (mit FRA UAS, HSRM)
- Forschungsschwerpunkt E-Mobilität der Hochschule Darmstadt → weitergeführt im
- Forschungszentrum Nachhaltige Prozesse und Verfahren
→ Promotionszentrum Nachhaltigkeitswissenschaften der h_da (seit März 2019)

2.

Einige kursorische Eckpunkte zum CarSharing

Aktuelle Zahlen und Daten zum CarSharing in Deutschland

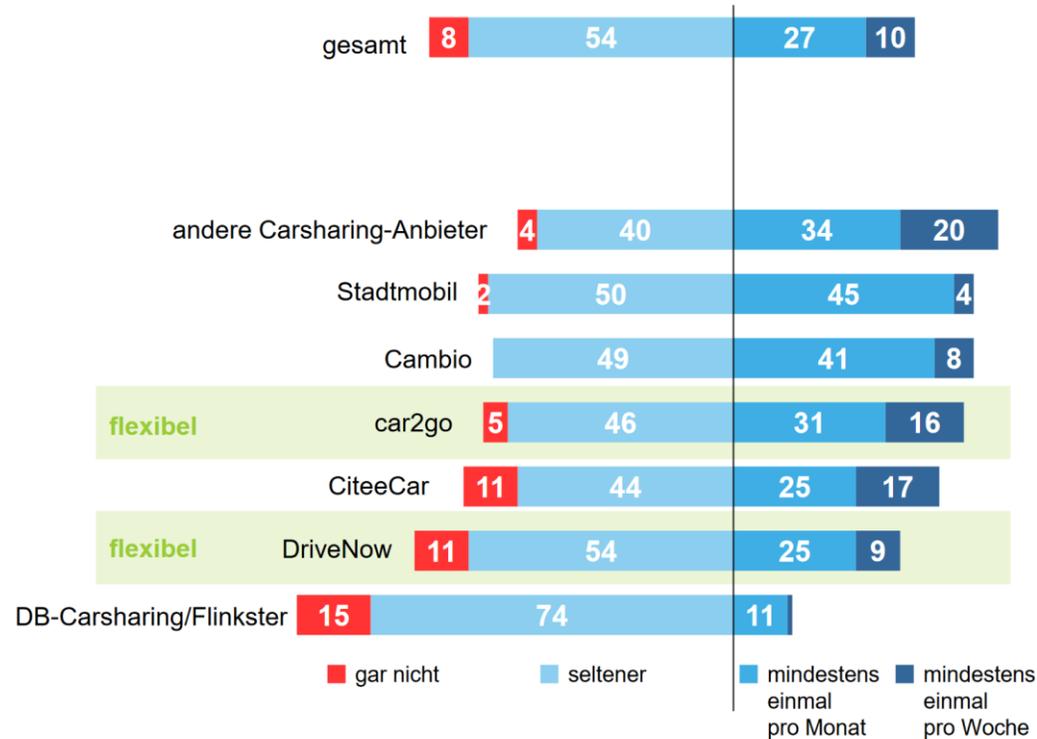


Häufigkeit der Carsharing-Nutzung - nach Anbietern:
 eher seltene Nutzung, aber die Option ist wichtig



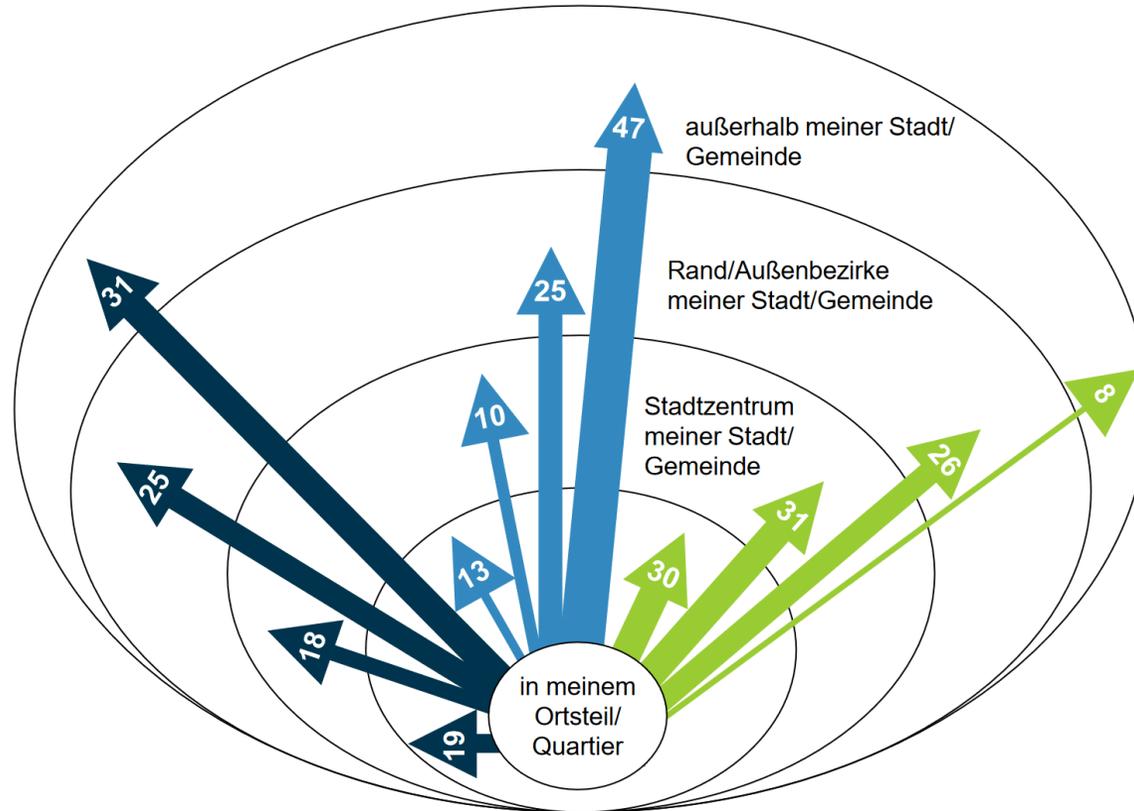
Carsharing-Mitgliedschaften nach Anbieter (n=915 Mitgliedschaften)
 Angaben in Prozent

Frage:
 Wie häufig nutzen Sie
 Carsharing-Fahrzeuge von
 diesen Anbietern?



Quelle: <http://docplayer.org/34830541-Multimodales-und-intermodales-mobilitaetsverhalten-verstehen-zusammenfassung-der-projektergebnisse-januar-2016.html>, Stand: 16. 11. 2018

Ziele der Carsharing-Fahrten:
 stationsgebundene Angebote für Fahrten außerhalb der Stadt



Ergebnisse auf Basis der letzten
 Carsharing-Nutzungen
 (1.767 Fahrten)
 Angaben in Prozent;
 an 100%-Fehlende:
 „kann ich nicht sagen“

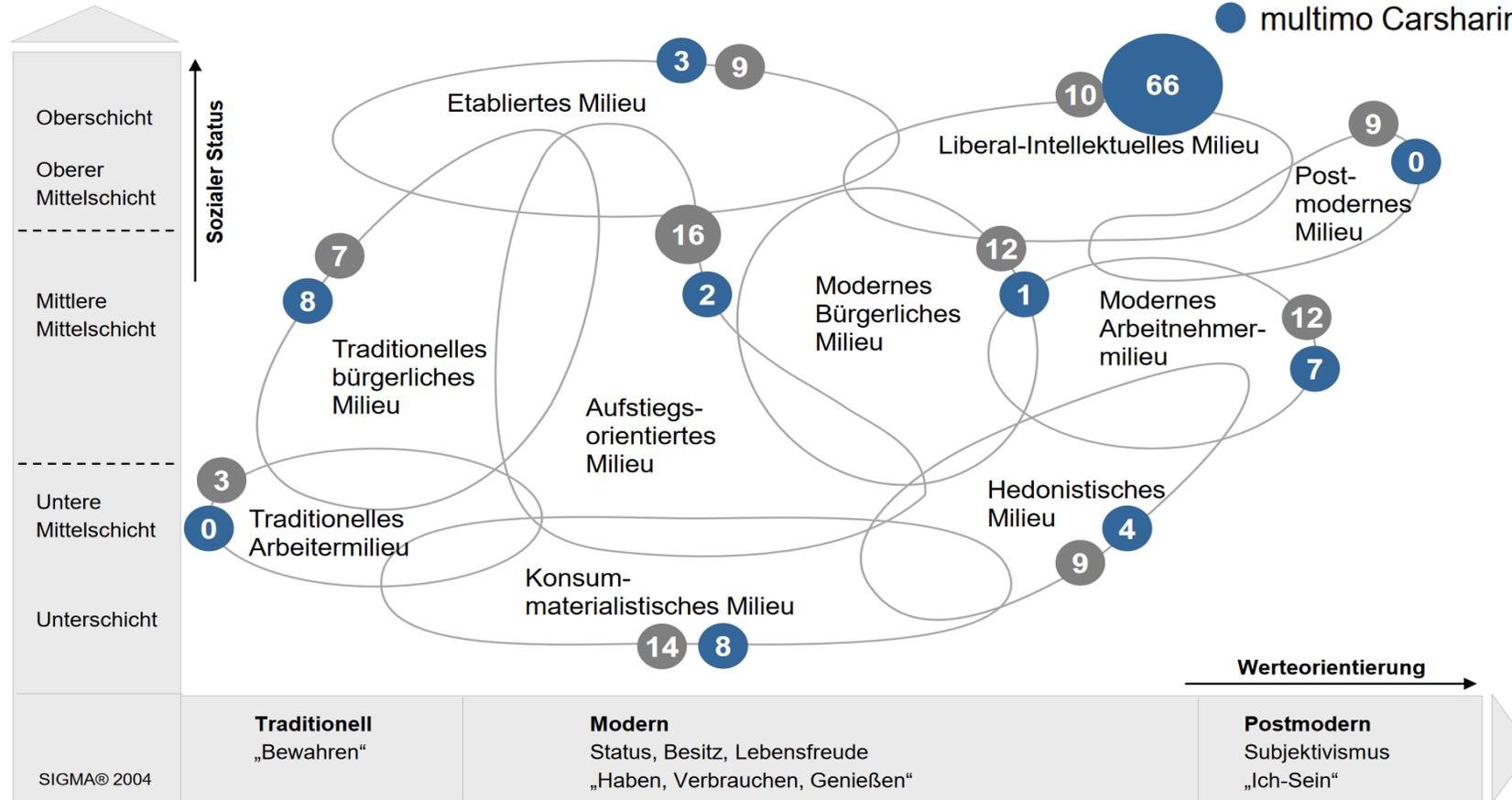
Frage:
 Wo befand sich das Ziel, zu dem
 Sie bei dieser Fahrt unterwegs
 waren?

- gesamt
- stationsgebunden
- flexibel

Sigma-Segmente – Bevölkerung versus Stichprobe: Carsharing-Stichprobe geprägt durch Liberal-Intellektuelles Milieu

multimo

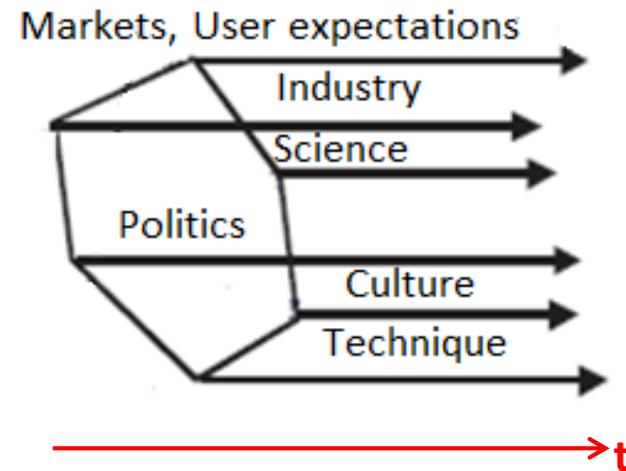
- Verteilung in der Bevölkerung
- multimo Carsharing-Mitglieder



3.

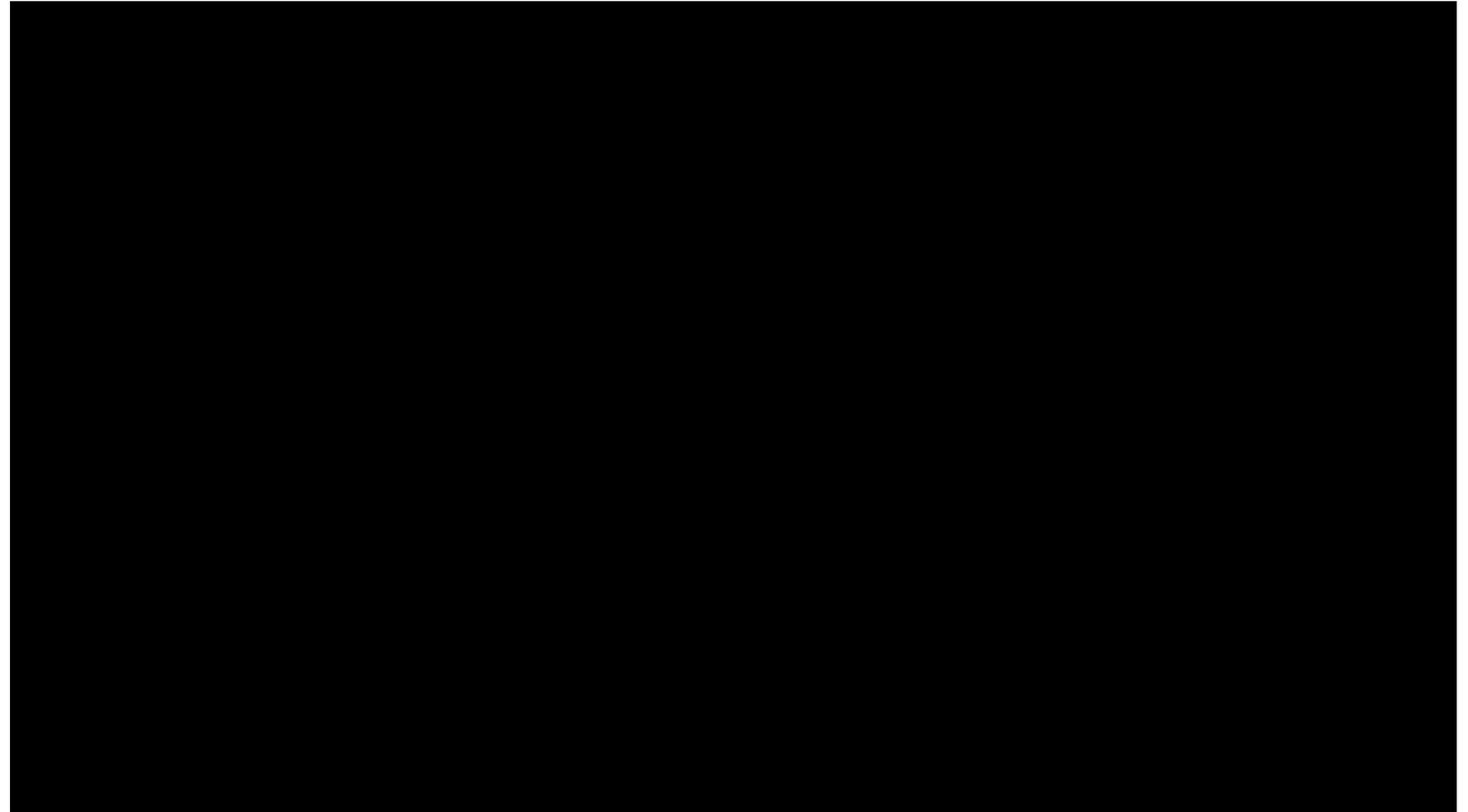
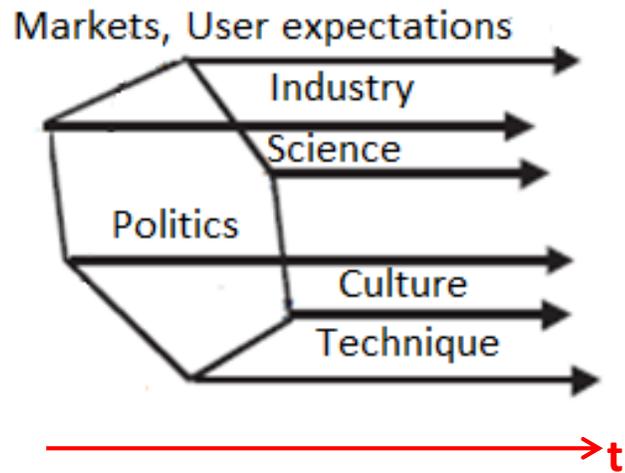
Der Transitionsansatz nach Geels

Das sozio-technische Regime

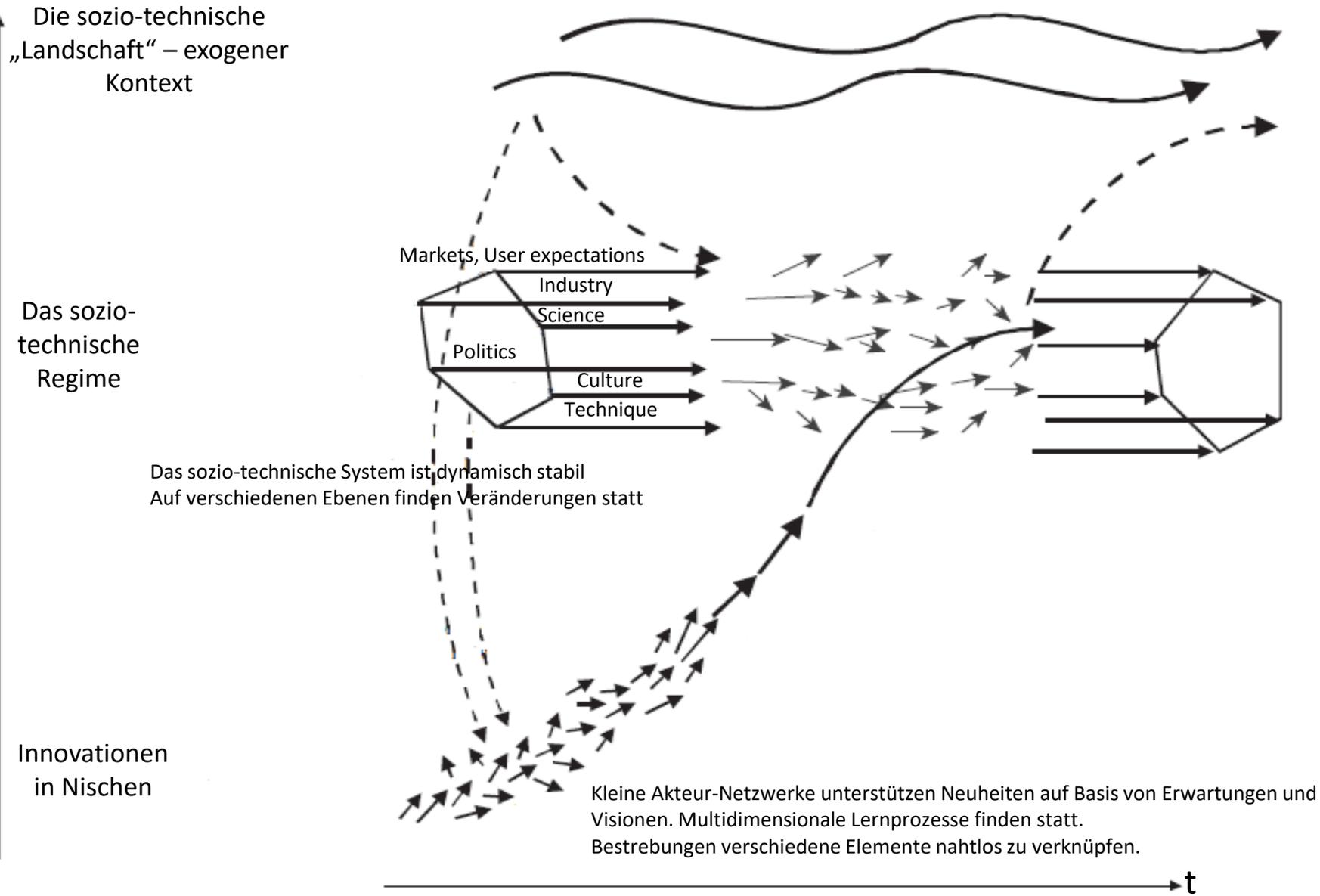


Geels, Frank W. (2005): Technological transitions and system innovations. A co-evolutionary and socio-technical analysis. Cheltenham, UK, Northampton, MA: Edward Elgar.

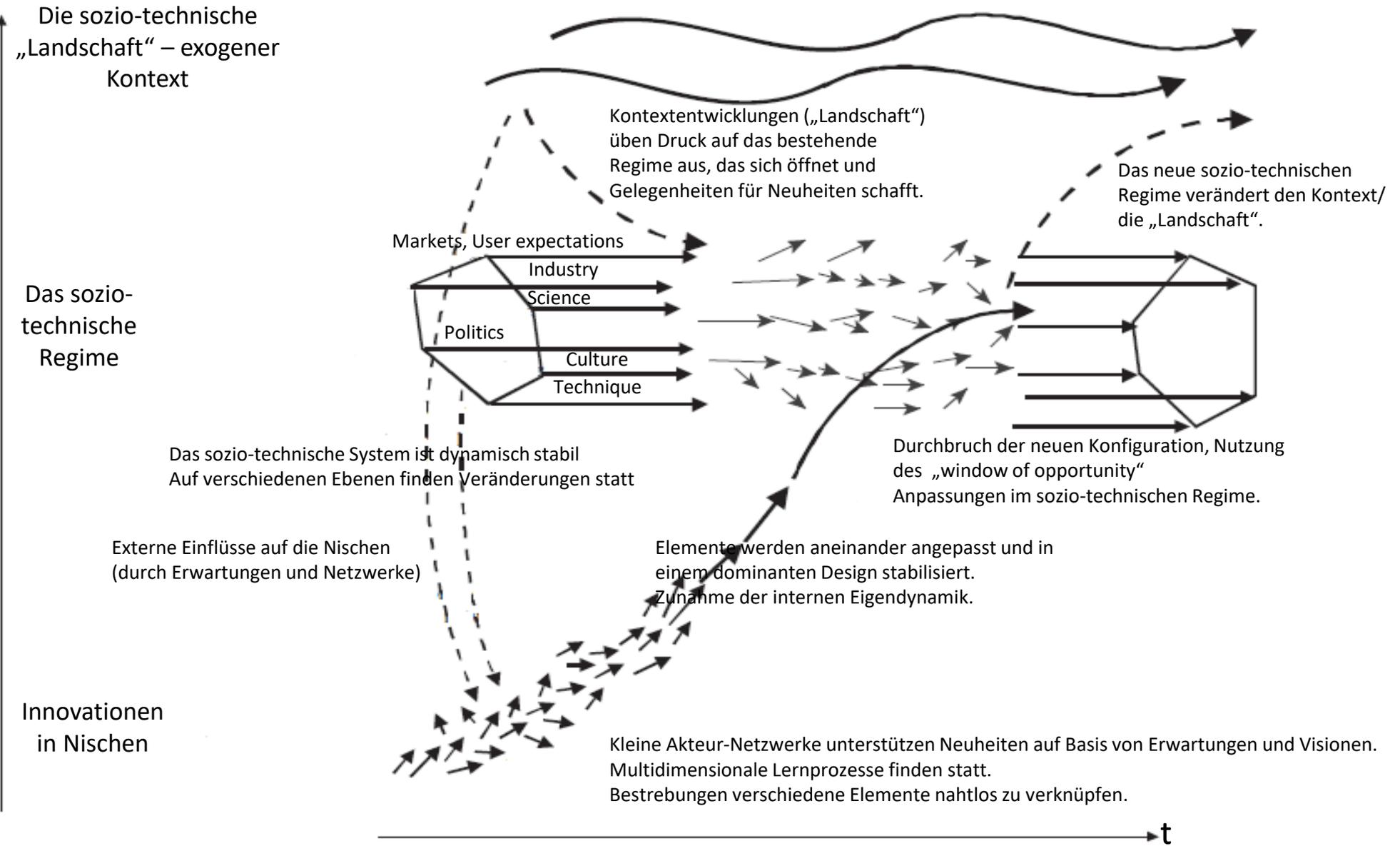
Das sozio-technische Regime



Zunehmende Strukturierung der Handlungen (soziale Praxis – Giddens)



Zunehmende Strukturierung der Handlungen (soziale Praxis – Giddens)

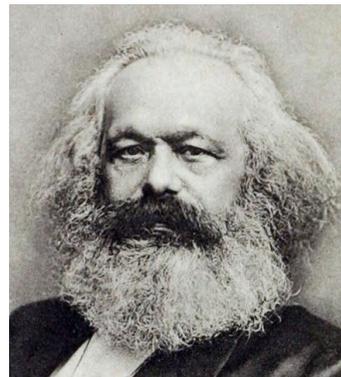


4.

Theorie der sozialen Praxis (Anthony Giddens)

Theorie der Praxis – Anthony Giddens

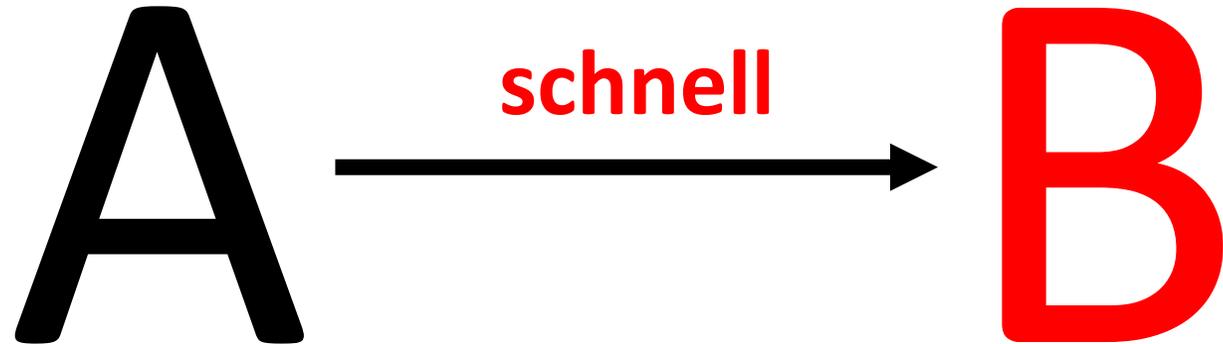
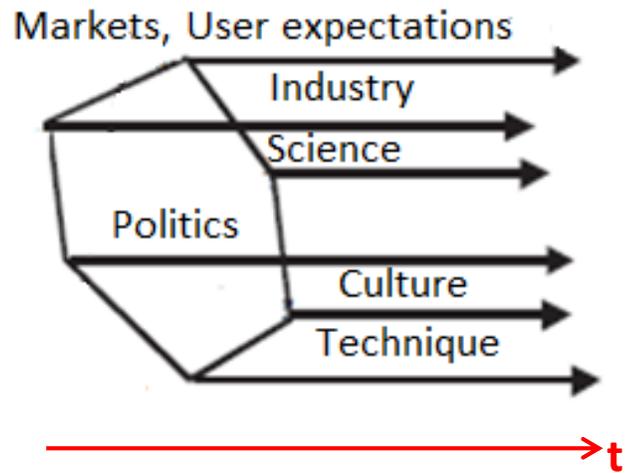
- Wir nutzen etablierte Handlungsformen, die sich bei uns herausgebildet haben, da sie erfolgreich waren.
- Wir orientieren uns daran, was und wie es die anderen machen.
- Wir bilden „Erwartungserwartungen“ aus, bei denen wir unterstellen bzw. vermuten, was andere von uns erwarten, um diese als Richtschnur zu nehmen.
- Darüber hinaus gibt es infrastrukturelle Gegebenheiten.



„Die Menschen machen ihre eigene Geschichte, aber sie machen sie nicht aus freien Stücken, nicht unter selbstgewählten, sondern unter unmittelbar vorgefundenen, gegebenen und überlieferten Umständen.“

Karl Marx/Friedrich Engels - Werke, Band 8, "Der 18. Brumaire des Louis Bonaparte", S. 115 Dietz Verlag, Berlin/DDR 1972

Was heißt Mobilität?



5.

Eigene empirische Befunde

CarSharing-Angebot

- Zwei Kommunen
 - Mörfelden-Walldorf (ca.34.000 Einwohner)
 - Friedrichsdorf (ca. 24.500 Einwohner)
- E-mobiles Angebot

Besonderheit

- Geteiltes Angebot zwischen
 - Öffentlichkeit
 - Kommunalverwaltung → verkleinert eigenen Fahrzeugbestand
 - Lokalen Unternehmen
 - fängt so seltene Spitzen ab oder
 - kann eigene Fahrzeuge in der Flotte bereitstellen und
 - selbst Erlöse aus dem CarSharing erzielen.

**Krossmultiple
Anwendungs-
spektren**

Einstellungen zur Mobilität 1

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	N
[1] Anschaffung und Unterhalt eines Pkw verursacht hohe Kosten	123 (58%)	76 (35,8%)	12 (5,7%)	1 (0,5%)	212
[2] Mit Kindern kann man nicht auf einen Pkw verzichten	76 (38,8%)	95 (48,5%)	12 (6,1%)	13 (6,6%)	196
[3] Der Besitz eines Pkws ist essenziell, um eine Chance auf dem Arbeitsmarkt zu haben	60 (28,6%)	78 (37,1%)	59 (28,1%)	13 (6,2%)	210
[4] Ein Pkw ist in unserer Gesellschaft ein Statussymbol	72 (34,3)	90 (42,9%)	35 (16,7%)	13 (6,2%)	210
[5] Der Besitz eines Pkws lässt Rückschlüsse auf den Wohlstand einer Person zu	34 (16%)	82 (38,7%)	73 (34,4%)	23 (10,8%)	212

Einstellungen zur Mobilität 2

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft über- haupt nicht zu	N
[6] Ich habe Gewissenbisse der Umwelt gegenüber, wenn ich mit dem Pkw fahre	20 (9,5%)	68 (32,4%)	82 (39%)	40 (19%)	210
[7] Ohne Pkw benötigt man ständig die Hilfe anderer Leute	48 (23%)	86 (41,1%)	55 (26,3%)	20 (9,6%)	209
[8] Ohne Pkw ist mein Alltag sehr viel schwieriger zu organisieren	87 (41,4%)	68 (32,4%)	44 (21%)	11 (5,2%)	210

Wie sind Sie auf das CarSharing aufmerksam geworden?

Wie sind Sie auf die Angebote der CarSharing Anbieter aufmerksam geworden?	Mörfelden-Walldorf + Umkreis		Friedrichsdorf + Umkreis %		Alle	
	Ja	%	Ja	%	Ja	%
Freunde/Bekannte/Familie	13	15,7%	17	38,6%	40	25,5%
Plakate/Flyer	32	39%	15	33,3%	54	34,4%
Pkw in der Stadt gesehen	50	61,0	21	46,7%	88	56,1%
gezielte Suche (z.B. Internetrecherche)	10	12,3%	9	20%	23	14,7%
Andere	10	10%	4	6%	18 (3x TV)	8,4%

Welche 3 Aspekte sind Ihnen beim CarSharing wichtig?

	Mörfelden-Walldorf + Umkreis (N=93)		Friedrichsdorf + Umkreis (N=59)		Alle (N=40)	
	Ja	%	Ja	%	Ja	%
Kurze Laufwege zum Pkw	60	64,5%	36	61%	124	64,6%
günstige Preise (Tagesmiete)	49	(52,7%)	31	52,5%	100	52,1%
Sauberkeit	56	60,2%	22	37,3%	96	50%
Günstige Preise (pro Minute/Stunde)	36	38,7%	30	50,8%	87	45,3%
Umweltschutz durch das Teilen von Pkws	29	31,2%	19	32,2%	61	31,8%
Umweltschutz durch Elektromobilität	29	31,2%	13	22%	55	28,6%
Kein monatlicher Grundpreis	20	21,5%	26	44,1%	54	28,1%

Akzeptable Dauer des Laufwegs zur CarSharing-Fahrzeug

	Mörfelden-Walldorf + Umkreis		Friedrichsdorf + Umkreis %		Alle	
	Ja	%	Ja	%	Ja	%
0-4 Minuten	11	12,2%	5	8,9%	20	10,7%
5 Minuten	25	27,8%	21	36,8%	55	29,4%
6-9 Minuten	5	5,5%	4	8,9%	11	5,9%
10 Minuten	32	35,6%	18	31,6%	62	33,2%
11-14 Minuten	0	0	1	1,8%	1	0,5%
15-19 Minuten	13	14,4%	4	7,0%	26	13,9%
20-60 Minuten	4	4,4%	3	5,4%	11	5,9%

Kostenerwartung (Kinobesuch – Dauer 3,5h – 15km)

	Mörfelden-Walldorf + Umkreis		Friedrichsdorf + Umkreis %		Alle	
	genannt	%	genannt	%	genannt	%
0-4 EUR	2	2,6%			3	1,8%
5 EUR	6	7,5%	3	5,5%	12	7,1%
6-9 EUR	4	5,1%	2	3,6%	8	4,8%
10 EUR	13	16,3%	4	7,3%	22	12,9%
11-14 EUR	3	3,8%	2	3,6%	5	3%
15-19 EUR	15	18,8%	7	12,7%	30	17,6%
20 EUR	16	20%	18	32,7%	38	22,4%
25 EUR	7	8,8%	8	14%	17	10%
30 EUR	3	3,8%	5	9,1%	12	7,1%
35 EUR	4	5%	1	1,8%	6	3,5%
mehr als 40 EUR	4	5%	5	9,1%	14	8,3%

Zahlungsbereitschaft (Kinobesuch – Dauer 3,5h – 15km)

	Mörfelden-Walldorf + Umkreis		Friedrichsdorf + Umkreis %		Alle	
	genannt	%	genannt	%	genannt	%
0-4 EUR	3	3,6%	1	1,8%	6	3,4%
5 EUR	15	18,1%	5	8,8%	27	15,4%
6-9 EUR	9	10,8%	4	7,1	14	8,9
10 EUR	23	27,7%	21	36,8%	50	28,6%
11-14 EUR	2	2,4%	2	3,5%	4	2,3%
15 EUR	16	19,3%	10	17,5%	31	17,7%
16-19 EUR	1	1,2%			2	1,2%
20 EUR	5	6%	7	12,3%	18	10,3%
25 EUR	5	6%	4	7%	12	6,9%
30 EUR	1	1,2%	2	3,5%	5	2,9%
35 EUR						
mehr als 40 EUR	2	2,4%	1	1,8%	5	2,9%

6.

Schlussfolgerungen

Resümee

- In alle vier Kommunen kommt das CarSharing-Angebot nur langsam voran.
- E-mobiles Angebot selbst hat keine besondere Attraktivität.

Krossmultiple Nutzungen

- Die größere Sichtbarkeit fahrender CarSharing-Fahrzeuge scheint positiv zu sein ...
 - Höherer Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung
 - Eine sich andeutende Intensivierung der Nutzung
 - Erwartung einer weiteren Steigerung, wenn lokale Unternehmen stärker einsteigen.
- Großräumigere lokale Angebote von Vorteil

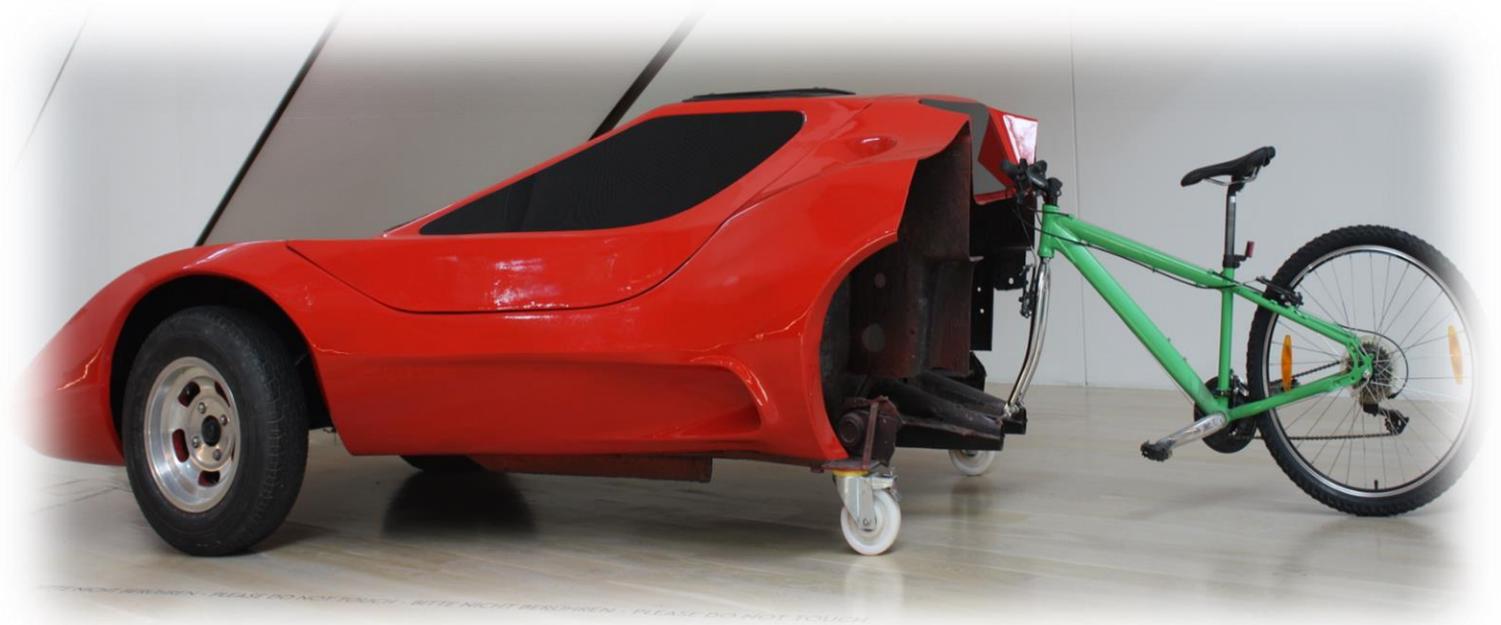


- Babenhausen (16.000 Einwohner)
- Eppertshausen (5.800 Einwohner)
- Dietzenbach (33.200 Einwohner)
- Münster (14.200 Einwohner)
- Messel (3.800 Einwohner)
- Groß-Umstadt (21.300 Einwohner)
- Groß-Zimmern (13.800 Einwohner)
- Rödermark (26.000 Einwohnern)
- Rodgau (43.000 Einwohnern)
- Roßdorf (12.100 Einwohnern)

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Prof. Dr. Bernd Steffensen
Hochschule Darmstadt
Fachbereich Gesellschaftswissenschaften

Kontakt:
bernd.steffensen@h-da.de



Eigene Aufnahme – Lenbach Haus, München

