

Zürich, 11. April 2016

Zusammenfassung

Analyse und Modellierung des Mobility-Pilotprojekts Catch a Car zu free-floating Carsharing

Ausgangslage

Im August 2014 hat Mobility in Basel ein Pilotprojekt zu free-floating Carsharing unter dem Namen *Catch a Car* lanciert. Es handelt sich dabei um das erste Projekt dieser Art in der Schweiz. Mittels einer wissenschaftlichen Begleitstudie hat das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich die Auswirkungen des free-floating Carsharing auf das Verkehrsverhalten seiner Mitglieder und auf das städtische Verkehrssystem untersucht. Dies geschah mittels einer zweiteiligen Erhebung einer Stichprobe der Verkehrsteilnehmer in Basel. Deren erster Teil bestand aus einer Befragung mit allgemeinen Fragen zum sozio-demographischen Hintergrund. Der zweite Teil, ein Mobilitätstagebuch, bot detaillierte Erkenntnisse zum individuellen Verkehrsverhalten. Beide Elemente der Erhebung wurden erstmals kurz nach Einführung von *Catch a Car* im November/Dezember 2014 sowie im April/Mai 2015 durchgeführt und wurden im November/Dezember 2015 mit teilweise denselben Befragten wiederholt. Die Daten erlauben einen guten ersten Einblick in die Nutzer, Nutzung und Wirkungen von free-floating Car-Sharing in Basel.

Kundengruppe

Catch a Car zieht überwiegend junge Menschen an. Die Hälfte der Nutzer ist zwischen 18 und 36 Jahren alt. Sie bezeichnen sich überaus offen für Neues und sehen das Auto nicht als Statussymbol.

Analyse und Modellierung des Mobility-Pilotprojekts zu free-floating Carsharing

Nutzung von *Catch a Car*

Catch a Car wird insbesondere für kurze Fahrten im urbanen Raum benutzt und dabei für eine breite Palette an Wegzwecken eingesetzt. Hauptsächlich handelt es sich dabei um Besuchs- und Einkaufsfahrten oder Flughafentransfers. *Catch a Car* wird in der Regel verwendet, weil es der schnellste Weg von A nach B ist. Gut die Hälfte aller Fahrten werden spontan angetreten. Jedes zweite *Catch a Car*-Mitglied ist Mitglied bei Mobility Carsharing.

Catch a Car-Nutzer sind überdurchschnittlich häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Die Ergebnisse der Studie lassen darauf schliessen, dass *Catch a Car* im Zusammenspiel mit dem ÖV und anderen Angeboten für viele seiner Mitglieder ein Teil ihrer Privatauto-armen Mobilitätsstrategie ist.

Fahrzeugbesitz

Carsharing bietet seinen Mitgliedern Zugang zu einem Auto, wann immer dies nötig ist, erlaubt ihnen abgesehen davon aber einen ÖV-orientierten Lebensstil. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass *Catch a Car* den privaten Fahrzeugbesitz signifikant senkt. Hochgerechnet auf die Nutzerzahl per 31.03.2016 ergibt sich eine Netto-Reduktion um 363 Autos.

Substitutionswirkung und ökologische Auswirkungen

Beim Vergleich der Mobilitätstagebücher der beiden Erhebungswellen zeigt sich, dass *Catch a Car* die durchschnittliche Privatfahrzeugnutzung seiner Mitglieder reduziert. Eine Abschätzung des Effekts auf Basis der empirischen Studiendaten ergibt, dass sich durch *Catch a Car* die Privatfahrzeugnutzung in Basel um rund 560'000 Kilometer pro Jahr verringert (Hochgerechnet mit Nutzerzahl per 31.03.2016). Dies entspricht einer Einsparung von rund 45'000 Liter Treibstoff respektive 104 Tonnen CO₂ pro Jahr.

Fazit

Aufgrund des kurzen Untersuchungszeitraums von etwa einem Jahr ab Start des Systems gelten die Ergebnisse für die frühen Kunden und deren anfängliche Nutzung des Angebots. Auch bei den verkehrlichen und ökologischen Wirkungen ist davon auszugehen, dass sich die Änderungen erst nach mehreren Jahren voll entfalten, sodass die beobachteten Effekte nur erste Tendenzen beschreiben und sich im Laufe der Zeit voraussichtlich noch verstärken werden.

Die Ergebnisse der Studie zeigen schon jetzt, dass *Catch a Car* das Verkehrssystem sinnvoll ergänzt. Es bietet eine kostengünstige Möglichkeit, innerstädtische Strecken in kurzer Zeit zurückzulegen – bei einer gleichzeitigen Reduktion des privaten Fahrzeugbesitzes sowie der insgesamt zurückgelegten Fahrzeugkilometer.